

## KONSTRUKSI SOSIAL PENYANDANG DISABILITAS TERHADAP PENGGUNAAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SIDOARJO

**Muhamad Rizki**

Mahasiswa Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya  
m.rizki222@gmail.com

**Dyah Utami, S.sos, M.M**

Dosen Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya  
diyahutami.unesa@gmail.com

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, memahami dan menjelaskan konstruksi sosial penyandang disabilitas terhadap penggunaan angkutan kota di Kabupaten Sidoarjo. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Sidoarjo karena banyaknya penyandang disabilitas, yang kini beralih menggunakan sepeda motor dari pada menggunakan angkutan umum untuk melakukan mobilitas dan aktivitas dalam kesehariannya. Penelitian ini menggunakan kajian pustaka Peter L. Berger sebagai pisau analisis data. Metode penelitian ini bersifat kualitatif, dengan teknik analisis yang dilakukan menggunakan teknik identifikasi tahap eksternalisasi, objektivasi, dan internalisasi. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah para penyandang disabilitas yang mulai meninggalkan angkutan kota sebagai alat transportasi mereka untuk melakukan aktivitas dan mobilitas. Dengan keterbatasan fasilitas untuk penyandang disabilitas pada angkutan umum, kini mereka mulai beralih menggunakan kendaraan pribadi. Pelayanan yang buruk dan diskriminatif juga menjadi faktor penting bagi penyandang disabilitas. Selain itu biaya akomodasi yang terlalu tinggi membuat para disabilitas beralih ke kendaraan pribadi. Dengan sedikit modifikasi yang dilakukan, para penyandang disabilitas merasa lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi dari pada menggunakan angkutan umum. Dengan dukungan SIM D yang mereka terima, angkutan umum kini tidak lagi mereka andalkan sebagai alat transportasi utama.

**Kata Kunci:** Konstruksi sosial, Disabilitas, Angkutan Kota.

### Abstract

This research aims to know, understand and describe the social construction of disability persons with the use of the city transport in Sidoarjo. This research was carried out in Sidoarjo because of the many disabilities disability, now switch to using motorcycles instead of using public transport for the mobility and activities in her everyday. This research uses a literature review of Peter L Berger as a data analysis. This is qualitative research methods, techniques of analysis was done using the technique of identification of stages of externalization, internalization, and objektivation. The results obtained from this research is the disabilities disability who started leaving the city transport as their means of transportation to do activities and mobility. With limited facilities for persons with disability in public transport, they are now beginning to switch use private vehicles. The service is bad and discriminatory as well an important factor for persons with disability. In addition to accommodation costs are too high to make the disability switched to private vehicles. With a few modifications are made, the persons with disability feel more comfortable use of private vehicles on the use of public transport. With the support of a driving license for persons with disability (SIM D) they receive, public transport is now no longer rely on them as a primary means of transportation.

**Keywords :** Social construction , Disability, City transportation

### PENDAHULUAN

Perkembangan zaman yang semakin pesat, menyebabkan tiap-tiap individu dituntut untuk memiliki mobilitas yang sangat tinggi. Hal tersebut jelas juga haru diimbangi dengan sarana dan prasarana yang memadai. Salah satunya adalah transportasi. Sarana transportasi sangat penting untuk menunjang mobilitas yang dilakukan oleh tiap individu. Tujuannya adalah untuk lebih memudahkan

individu dalam berpindah dari satu tempat menuju tempat lain. Sarana transportasi pun kini telah menjalar ke seluruh penjuru tanah air. Salah satunya adalah Kabupaten Sidoarjo. Sebagai salah satu daerah penyangga kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo terbilang cukup lamban dalam merespon dan membenahi sistem transportasi. Yang paling menonjol adalah angkutan umum.

Transportasi yang menjadi andalan warga kota Delta semakin lama semakin memprihatinkan.

Sepatutnya, angkutan umum ini masih banyak diminati oleh warga Sidoarjo, namun karena kualitas dan efisiensinya yang semakin menurun, membuat sebagian masyarakat kini enggan menggunakannya. Terlebih oleh mereka yang memiliki mobilitas yang sangat tinggi. Berkurangnya jumlah penumpang ini juga berdampak pada penyandang disabilitas. Akibat dari buruknya fasilitas dan kualitas yang dimiliki angkutan umum, mengakibatkan penyandang disabilitas sulit untuk mencari alat transportasi yang dapat membantunya beraktivitas.

Kurangnya sarana transportasi tersebut dapat terlihat dari tidak tersedianya angkutan kota yang memfasilitasi penyandang difabel yang berkursi roda, kurangnya kenyamanan bagi penyandang difabel, yang sejatinya memiliki kekurangan dibanding masyarakat lainnya yang ada dalam angkutan kota dan lain sebagainya. Bahkan kurangnya peremajaan pada angkutan kota menjadi salah satu penyebab penyandang difabel enggan menggunakannya. Desain di dalam mobil angkutan kota pun kerap kali menyulitkan para penyandang difabel yang menggunakan tongkat untuk dapat duduk dan meletakkan tongkatnya.

Minimnya fasilitas yang diberikan pada angkutan umum tersebut, tidak serta merta menghentikan upaya penyandang difabel untuk dapat beraktivitas seperti orang normal. Sangat pentingnya peranan mobilitas bagi penyandang difabel, akhirnya, penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan mereka untuk menjalani aktivitas sehari-hari. Sepeda motor dipilih sebagai kendaraan yang dirasa paling tepat dan efisien.

Namun, sepeda motor yang dikendarai telah dimodifikasi untuk dapat digunakan oleh penyandang difabel. Motor yang sejatinya hanya beroda dua, mereka modifikasi dengan menambahkan satu roda di belakangnya. Hal ini dilakukan agar mereka dapat mengendarainya tanpa takut jatuh. Meskipun ada beberapa penyandang difabel yang masih bisa mengendarai sepeda motor roda dua, namun kebanyakan lebih memilih mengendarai motor modifikasi karena keadaan tersebut dirasa lebih aman.

Penelitian ini lebih mengarah pada konstruksi sosial penyandang difabel yang notabene termasuk dalam penyandang minoritas di kehidupan masyarakat. Fenomena ini menjadi menarik karena pada saat ini penyandang difabel juga turut menghiasi beberapa pekerjaan yang biasanya dilakukan oleh masyarakat normal. Dengan adanya aktivitas tersebut tidak menutup kemungkinan bahwa penyandang difabel juga harus bermobilisasi. Dengan keterbatasan fasilitas angkutan

umum tersebut, mereka berusaha bangkit sendiri daripada menunggu perbaikan fasilitas.

Penelitian ini dikaji dengan teori konstruksi sosial Peter L Berger. Teori ini memandang tentang hubungan di antara individu dengan masyarakat, berpangkal pada gagasan bahwa masyarakat merupakan penjara, baik dalam artian ruang maupun waktu yang membatasi ruang gerak individu, namun tidak selamanya individu penghuninya menganggapnya sebagai belenggu. Untuk kepentingan penyusunan teorinya, Berger bersama Luckmann amat mendasarkan diri pada gagasan sosiologi pengetahuan, yakni realitas dan pengetahuan. Realitas merupakan fakta sosial yang bersifat eksternal, umum, dan mempunyai kekuatan memaksa kesadaran masing-masing individu. Terlepas dari individu suka maupun tidak suka, realitas tetap ada. Sedangkan pengetahuan merupakan realitas yang hadir dalam kesadaran individu. (Samuel, 2012:14).

Untuk lebih memahami sebuah konstruksi sosial, Berger membaginya dalam tiga tahapan yaitu, **eksternalisasi, objektivasi, dan internalisasi**. Pada tahapan yang pertama, eksternalisasi merupakan usaha pencerahan diri manusia ke dalam dunia, baik dalam kegiatan mental maupun fisik. Sudah merupakan hakikat manusia sendiri, dan merupakan keharusan antropologis, manusia selalu mencurahkan diri ke dalam dunia tempat ia berada.

Pada tahapan kedua, objektivasi lebih ditekankan pada hasil yang telah dicapai baik mental maupun fisik dari kegiatan eksternalisasi manusia. Hasil itu menghadapi sang penghasilnya sendiri sebagai suatu faktisitas yang ada di luar dan berlainan dari manusia yang menghasilkannya. Sedang tahapan yang terakhir yaitu internalisasi merupakan penyerapan kembali dunia objektif ke dalam kesadaran yang sedemikian rupa sehingga subjektif individu dipengaruhi oleh struktur dunia social dan mengaplikasikannya di kehidupan nyata.

Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui dan memahami konstruksi sosial penyandang difabel terhadap pemanfaatan angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo. Dari permasalahan diatas, diharapkan penelitian ini dapat membuka tabir konstruksi sosial yang terjadi dalam lingkungan penyandang difabel dan masyarakat terhadap minimnya fasilitas yang mereka nikmati saat ini.

## **METODE**

Penelitian ini secara metodologi menggunakan metode penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian (Moleong, 2006:6). Penyajian data dari penelitian ini menggunakan format deskriptif yaitu dengan tujuan untuk menggambarkan, meringkas berbagai kondisi, situasi atau berbagai fenomena yang timbul di

masyarakat, yang menjadi subjek penelitian tersebut. Penelitian ini berusaha mengetahui dan memahami gambaran secara menyeluruh mengenai konstruksi sosial penyandang difabel terhadap pemanfaatan angkutan umum.

Penelitian ini menggunakan pendekatan fenomenologi Peter L Berger. Menurut Berger, cara kerja fenomenologi memaknai sebuah objek yang berupa ide, nilai, budaya, dan norma yang dilihat sebagai pusat organisasi yang mensosialisasikan maknanya pada masing-masing anggota. Cara kerjanya dibagi atas tiga cara, yakni eksternalisasi, objektivasi, internalisasi. (Supano, 1997:22)

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan September sampai dengan selesai. Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini disesuaikan dengan pokok permasalahan, mengingat penelitian ini ingin memahami dan mengetahui mengenai konstruksi sosial penyandang difabel terhadap pemanfaatan angkutan umum, maka lokasi penelitian yang telah dipilih peneliti adalah penyandang disabilitas di Sidoarjo yang tergabung dalam Disable Motorcycle Indonesia (DMI). Subjek dalam penelitian ini adalah penyandang difabel yang pernah merasakan fasilitas angkutan umum dan *key informan* adalah ketua DMI Sidoarjo.

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan dua cara yaitu *interview* dan observasi. Interview dilakukan dengan cara bertanya secara langsung pada informan. Sedangkan observasi dilakukan dengan cara melihat dan mengamati lingkungan kerja informan. Teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan metode tiga tahap Peter L. Berger yaitu mengulas eksternalisasi yang ada pada masyarakat luar, menggali objektivasi para informan, dan melihat internalisasi yang dilakukan para informan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Tahap Eksternalisasi

Pada dasarnya penyandang disabilitas harus memiliki akses yang sama dengan manusia normal dan tidak ada diskriminasi di dalamnya. Menjadi permasalahan penting ketika para penyandang disabilitas ingin hidup mandiri di tengah keterbatasan mereka, justru tidak mendapat dukungan dari institusi terkait di bidangnya. Fasilitas yang dapat menunjang para penyandang disabilitas sangat penting, mengingat kini semakin banyak penyandang disabilitas yang berpergian. Semisal, berpindah dari satu tempat ke tempat lain, berpergian menuju tempat kerja, atau bahkan pergi keluar daerah.

Angkutan kota di Sidoarjo terlihat masih belum dapat memberikan akses yang baik dan nyaman bagi disabilitas.

Angkutan kota dengan tipe mobil *carry* (minibus), tentu akan menyulitkan bagi penyandang tunadaksa yang menggunakan kursi roda. Namun, di tengah problem tersebut juga kerap kali ada titik penyelesaiannya. Sopir angkutan sering kali membantu penyandang disabilitas untuk dapat menaiki angkutan tersebut. Para penyandang disabilitas pun merasa terbantu dan mengapresiasi sopir tersebut. Meskipun demikian, bantuan yang dilakukan oleh sang sopir hanya berlaku pada sopir-sopir yang berhati mulia. Selebihnya, para sopir enggan menerima tumpangan para penyandang disabilitas, mereka beralih karena terlalu sulit dan memakan tempat serta waktu yang cukup lama.

Proses eksternalisasi yang terjadi dalam konstruksi sosial ini juga ditimbulkan dari adanya penilaian tersendiri dari penyandang disabilitas terhadap penggunaan angkutan kota. Hal inilah yang melatarbelakangi penyandang disabilitas lebih memilih kendaraan pribadi dari pada angkutan kota. Tindakan ini adalah sebagai bentuk perlawanan yang mereka tunjukkan terhadap adanya eksternalisasi dari masyarakat (di luar penyandang disabilitas) yang beranggapan bahwa disabilitas harusnya menggunakan angkutan kota dalam melakukan mobilitas. Namun, penyandang disabilitas mempunyai alasan dan pandangan tersendiri mengenai angkutan kota.

Dalam pandangan penyandang disabilitas, angkutan umum dinilai kurang ramah terhadap mereka. Hal ini terlihat dari minimnya fasilitas yang ada pada alat transportasi tersebut. Ditambah pelayanan yang buruk dan tingginya biaya akomodasi, menjadikan angkutan kota bukan lagi pilihan utama untuk mobilitas para penyandang disabilitas. Tiga unsur penting dalam system transportasi ini menjadi tolok ukur penggunaan angkutan kota bagi penyandang disabilitas. Berikut ini adalah penjelasan mengenai tiga penilaian yang dihasilkan penyandang disabilitas dari penggunaan angkutan umum.

### 1. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana pada angkutan kota dirasa belum dapat memenuhi dan memfasilitasi penyandang disabilitas yang akan menggunakan jasa transportasi tersebut. Hal ini terlihat dari halte yang belum dilengkapi lantai yang landai untuk disabilitas pengguna kursi roda. Sedangkan di dalam angkutan sendiri, ruang yang ada pada transportasi tersebut belum cukup luas untuk menampung alat bantu penyandang disabilitas, baik itu kursi roda, tongkat, atau pun alat bantu lainnya.

Padahal, dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pasal 242 menyebutkan bahwa,

- 1) Pemerintah, pemerintah daerah dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan perlakuan khusus



dibidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit.

- 2) Perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
  1. *Aksesibilitas,*
  2. *Prioritas pelayanan, dan*
  3. *Fasilitas pelayanan*
- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian perlakuan khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit diatur dengan peraturan pemerintah.

Namun, pada faktanya di lapangan, perlakuan khusus berupa aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan masih sangat jauh dari kata memuaskan. Aksesibilitas masih sulit dijangkau oleh para penyandang disabilitas. Prioritas pelayanan dalam angkutan kota sering diabaikan oleh para sopir angkot. Serta fasilitas utama maupun penunjang masih sangat minim bahkan tidak ada sama sekali, sehingga penyandang disabilitas merasa kesulitan untuk menggunakan angkutan kota.

## **2. Pelayanan Angkutan Kota,**

Pada Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pasal 242 ayat (2) menyebutkan bahwa, Perlakuan khusus untuk para penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit meliputi :

1. Aksesibilitas,
2. Prioritas pelayanan, dan
3. Fasilitas pelayanan

Meski telah memiliki dasar hukum yang jelas, bukan serta merta pemerintah telah menjalankan tugas tersebut. Terbukti bahwa pelayanan para sopir angkutan kota di Sidoarjo kurang ramah serta enggan dalam menerima penumpang disabilitas. Pelayanan para sopir angkutan kota memang kurang baik dalam menangani penumpang disabilitas. Para sopir angkutan kota kerap kali hanya melintas saat ada penumpang disabilitas, walaupun penyandang disabilitas tersebut telah mengangkat tangan dan memanggilnya. Buruknya pelayanan ini juga menjadi salah satu faktor penting dalam terbentuknya konstruksi sosial masyarakat terhadap angkutan umum.

## **3. Biaya Akomodasi**

Penyandang disabilitas merasakan adanya perbedaan biaya akomodasi yang cukup signifikan saat menggunakan angkutan kota dari pada menggunakan kendaraan pribadi. Biaya akomodasi yang diterapkan angkutan kota, dirasa cukup tinggi dan kurang sesuai dengan jarak yang ditempuh. Para penyandang disabilitas membandingkan hal ini dengan kendaraan pribadi seperti sepeda motor.

Untuk menempuh perjalanan dari Sidoarjo menuju Surabaya, biaya akomodasi angkutan kota mencapai Rp.6000 sekali jalan. Bandingkan dengan efisiensi sepeda motor yang memakan biaya bahan bakar Rp.6500 untuk dua kali jalan atau pulang-pergi.

## **B. Tahap Objektivasi**

Penilaian di atas semakin mempertegas alasan penyandang disabilitas tidak ingin menggunakan angkutan umum. Ini menandakan pemerintah daerah kurang memperhatikan nasib penyandang disabilitas khususnya dalam bidang transportasi. Di saat para penyandang disabilitas mencoba untuk keluar dari jurang keterbatasan mereka, institusi terkait, dalam hal ini pemerintah justru tidak mendukung langkah positif yang dilakukan penyandang disabilitas.

Pada proses objektivasi ini peneliti membagi dua subjek penelitian yaitu penyandang disabilitas sejak lahir dan penyandang disabilitas pasca lahir atau yang mengalami disabilitas pada saat tertentu. Penilaian kedua subjek tersebut tentunya memunculkan berbagai variasi tanggapan. Berikut ini merupakan penjelasan tentang objektivasi penyandang disabilitas mengenai penggunaan angkutan umum.

### **1. Objektivasi Sarana dan Prasarana**

Penyandang disabilitas sejak lahir benar-benar mengetahui dan merasa bahwa fasilitas yang ada pada angkutan kota tidak memenuhi dan tidak mendukung penyandang disabilitas. Hal ini dilatarbelakangi oleh pengalaman yang telah mereka lakukan selama ini. Selain itu, latar belakang mereka juga berawal dari pengetahuan mereka tentang fasilitas transportasi di kota lain yang memang mendukung dan memfasilitasi penyandang disabilitas. Sarana dan prasarana yang dikeluhkan ini pun juga dapat terlihat oleh masyarakat dan menjadi bukti nyata terhadap minimnya fasilitas yang mendukung angkutan kota.

Objektivasi juga muncul dari penyandang disabilitas pasca lahir, pada saat sebelum mereka mengalami disabilitas, angkutan kota dirasa sudah dapat memenuhi keinginan para penumpangnya. Namun, setelah para subjek penelitian mengalami kecelakaan dan harus menjadi penyandang disabilitas, mereka baru menyadari betapa pentingnya fasilitas yang mendukung penyandang disabilitas. Kesadaran mereka baru terbentuk saat mereka harus melakukan aktivitas di tengah keterbatasannya. Dengan kehidupan yang dahulunya dapat dilakukan dengan mudah, kini mereka harus melakukan dengan caranya sendiri. Saat beraktivitas itulah mereka yang mengalami disabilitas pasca lahir, merasa kesulitan, terutama dalam melakukan mobilitas. Namun, seiring dengan berjalannya waktu, dan pengalaman saat

mengalami disabilitas hingga kini, hambatan yang mereka rasakan dapat mereka lewati berkat semangat pantang menyerah.

## 2. Objektivasi Pelayanan Angkutan Kota

Mereka yang mengalami disabilitas sejak lahir mengatakan bahwasanya pelayanan angkutan kota di Sidoarjo jauh dari harapan. Hal ini menjadi menarik saat diketahui bahwa penyandang disabilitas bawaan (sejak lahir) justru hanya beberapa kali menggunakan angkutan kota. Objektivasi mereka tentang pelayanan angkutan kota ternyata hanya berdasarkan fakta yang mereka lihat di lapangan, dan bukan pengalaman pribadi dari penyandang disabilitas. Mereka menilai masyarakat yang semakin meinggalkan angkutan kota adalah salah satu bentuk nyata betapa buruknya pelayanan angkutan kota. Sehingga penyandang disabilitas bawaan menyimpulkan, bahwa pelayanan angkutan kota tergolong buruk. Hal ini terlihat dari semakin berkurangnya penggunaan angkutan kota oleh masyarakat umum maupun penyandang disabilitas, yang kemudian beralih menggunakan kendaraan pribadi.

Penilaian yang sama juga terlontar dari para penyandang disabilitas pasca lahir. Mereka menilai bahwa pelayanan angkutan kota bagi penyandang disabilitas masih jauh dari harapan. Penilaian mereka berdasarkan pengalaman yang pernah mereka lakukan pada saat pertama kali menggunakan angkutan kota saat mereka telah diputuskan menjadi seorang disabilitas. Para penyandang disabilitas pasca lahir mengalami kesulitan saat harus menggunakan angkutan umum. Pelayanan yang mereka keluhkan lebih kepada sulitnya mencari sopir angkutan kota yang ingin membantu mereka untuk naik. Berbeda dengan saat mereka belum didiagnosis sebagai penyandang disabilitas, mereka masih mudah dalam mencari dan menggunakan angkutan kota, karena mereka dahulu masih mampu untuk naik sendiri tanpa bantuan siapa pun.

## 3. Objektivasi Biaya Akomodasi

Bagi penyandang disabilitas bawaan, masalah biaya akomodasi tidak terlalu mereka pikirkan. Para penyandang disabilitas bawaan menyadari dan memaklumi biaya akomodasi yang tinggi, dikarenakan dengan segala kerepotan saat mereka naik dan turun. Belum lagi dengan adanya alat bantu disabilitas yang masuk ke dalam angkutan umum, membat penyandang disabilitas memiliki rasa segan jika tidak memberikan biaya yang lebih. Sehingga, menurut pandangan mereka untuk soal biaya tidak begitu dipermasalahkan.

Penilaian yang berbeda mengenai biaya akomodasi muncul dari penyandang disabilitas pasca lahir. Mereka menilai biaya yang diterapkan dan dikenakan jauh

berbeda pada saat mereka belum mengalami disabilitas. Penyandang disabilitas pasca lahir menyatakan bahwa mereka kerap dimintai ongkos tambahan oleh sopir angkutan kota. Sang sopir berdalih bahwa alat bantu yang dibawa dan dimasukkan ke dalam mobil termasuk dalam biaya pengangkutan. Terlebih alat bantu disabilitas memakan tempat yang cukup banyak, sehingga banyak mengurangi kuota penumpang angkutan kota tersebut.

Berbagai tanggapan atau objektivasi yang dilontarkan para penyandang disabilitas atas eksternalisasi yang beredar adalah bentuk suatu realitas objektif. Penyandang disabilitas yang merespon memiliki dasar pemikiran yang berbeda-beda menurut pemiikiran yang mereka serap di kehidupan nyata. Baik saat ini maupun saat lampau (pengalaman). Realitas objektif ini bisa jadi merupakan jawaban sesaat atau pun memang jawaban yang sesungguhnya atas dasar realita yang mereka jalani.

Masyarakat merupakan realitas objektif yang terbentuk melalui pelembagaan (*institutionalization*). Proses pelembagaan diawali oleh eksternalisasi yang dilakukan berulang-ulang sehingga menghasilkan pola dan dapat dipahami bersama. Hal ini lalu menghasilkan pembiasaan. Pembiasaan yang telah berlangsung cukup memunculkan pengendapan. Selanjutnya, pengendapan yang cukup disebut tradisi yang kemudian diwariskan ke generasi sesudahnya. Di sisi lain, masyarakat sebagai kenyataan subjektif menafsirkan realitas objektif melalui proses internalisasi.

## C. Tahap Internalisasi

Proses internalisasi berlangsung seumur hidup seorang individu dengan melakukan sosialisasi, sembari ia menyumbang pada eksternalisasi. Individu berupaya mamahami definisi realitas objektif, namun lebih dari itu, ia turut mengkonstruksi pengetahuan bersama. Jadi, individu adalah aktor yang aktif sebagai pembentuk, pemelihara, sekaligus pengubah masyarakat. Untuk mengetahui kebenaran suatu pemikiran seseorang, perlu adanya suatu pembuktian. Dalam konstruksi sosial hal tersebut dinamakan proses internalisasi.

Pada proses internalisasi ini penyandang disabilitas baik yang bawaan maupun pasca lahir memiliki penilaian tersendiri mengenai penggunaan angkutan kota bagi kalangannya. Berikut ini merupakan analisis mengenai proses internalisasi yang telah diperoleh.

### 1. Internalisasi Sarana dan Prasarana

Penyandang disabilitas sepakat untuk bersuara bahwa fasilitas yang ada pada angkutan kota masih belum dapat memenuhi dan mendukung para penyandang disabilitas. Ini terlihat dari tidak adanya ketertarikan mereka dalam menggunakan angkutan kota sebagai pilihan utama transportasi. Meskipun pada awalnya mereka sama-sama

pernah menggunakannya. Namun, karena minimnya fasilitas, menjadikan mereka enggan untuk kembali menggunakan transportasi tersebut.

## 2. Internalisasi Pelayanan Angkutan Kota

Pada analisis ini terlihat adanya kesamaan pendapat dan pandangan dari para penyandang disabilitas baik bawaan maupun pasca lahir. Mereka dengan sepakat menilai bahwa pelayanan angkutan kota belum sesuai harapan. Dari hasil di lapangan, masih banyak para sopir angkutan kota yang enggan mengambil penumpang disabilitas. Dengan alasan kesulitan saat menaiki dan menurulkannya, sopir angkot memilih tidak mengambil penumpang disabilitas. Atas dasar pelayanan yang belum sesuai harapan tersebut para penyandang disabilitas memilih tidak menggunakan angkutan kota dalam berpergian.

## 3. Internalisasi Biaya Akomodasi

Pada proses ini, ada perbedaan pandangan yang muncul antara penyandang disabilitas bawaan (sejak lahir) dengan penyandang disabilitas pasca lahir. Perbedaan ini terlihat saat penyandang disabilitas bawaan masih memaklumi biaya akomodasi yang mahal akibat dari adanya alat bantu mereka seperti kursi roda, tongkat dan sebagainya, yang juga ikut naik dalam angkutan kota. Sehingga dalam beberapa kasus, masih ada penyandang disabilitas yang menggunakan angkutan kota meskipun harus mengeluarkan biaya mahal.

Sedangkan menurut penyandang disabilitas pasca lahir, mereka belum dapat menerima perbedaan biaya yang dikenakan pada dirinya. Perbedaan biaya tersebut karena dahulu sebelum mengalami disabilitas mereka dikenakan biaya seperti biasa. Namun, setelah mereka mengalami disabilitas, perbedaan biaya mulai mereka rasakan lantaran sopir angkutan kota kerap kali meminta uang tambahan untuk alat bantu disabilitas yang banyak memakan tempat. Atas dasar perbedaan biaya tersebut para penyandang disabilitas kini lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang lebih efisien.

Dari hasil objektivasi dan internalisasi di atas dapat disimpulkan bahwa konstruksi sosial penyandang disabilitas menilai buruk penggunaan angkutan kota bagi disabilitas. Ini terlihat dari banyaknya penyandang disabilitas yang menilai bahwa tiga unsur penting dalam angkutan kota tersebut belum maksimal dalam melayani dan memfasilitasi penyandang disabilitas. Ketiga unsur penting tersebut adalah sarana dan prasarana, pelayanan angkutan kota, dan biaya akomodasi. Penyandang disabilitas menilai bahwa sarana dan prasarana masih belum cukup memfasilitasi keberadaan mereka. Pelayanan angkutan kota juga masih minim, masih banyak sopir angkutan kota yang tidak melayani atau mengangkut

penumpang disabilitas, sehingga masih sering terjadi diskriminasi. Serta biaya akomodasi yang cukup tinggi kerap kali dikenakan pada penumpang disabilitas.

Dari hasil di atas, jelas terlihat alasan para penyandang disabilitas tidak menggunakan angkutan kota dan lebih memilih kendaraan pribadi. Dengan segala efisiensi yang ada pada kendaraan pribadi menjadikan mereka kini tidak melirik lagi angkutan kota sebagai moda transportasi utama. Terlebih saat ini juga telah muncul surat ijin mengemudi bagi penyandang disabilitas. Menjadikan mereka justru akan lebih memilih kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor sebagai alat transportasi utama dalam bermobilitas.

## PENUTUP

### Simpulan

Konstruksi sosial yang terbentuk didalam penyandang disabilitas adalah konstruksi sosial yang negatif terhadap penggunaan angkutan umum khususnya di kabupaten Sidoarjo. Penggunaan angkutan umum sendiri belum begitu maksimal dalam melayani para penumpang dan pemakai jasa angkutan umum di Sidoarjo. Keluhan masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum terus bertambah. Kenyamanan yang harusnya diperoleh masyarakat kini menjadi hal langka dalam perkembangan angkutan umum. Padahal, angkutan kota diharapkan menjadi sebuah jalan keluar di tengah kepadatan yang kini semakin merajalela. Kenyamanan dan keamanan yang dirasakan oleh masyarakat kota juga sangat dirasakan bagi para penyandang disabilitas.

Dengan keterbatasan yang mereka miliki, angkutan umum diharapkan dapat menjadi alat penolong untuk mobilitas mereka. Namun, bukannya menjadi sebuah bantuan untuk membantu mobilitas, angkutan kota justru menjadi moda transportasi yang sulit untuk digunakan para penyandang disabilitas. Dengan fasilitas yang kurang memadai bagi penyandang disabilitas, angkutan kota kini bukan lagi menjadi opsi utama untuk mobilisasi bagi penyandang disabilitas. Di samping itu, pelayanan yang buruk juga menjadi faktor penting dalam penggunaan angkutan kota. belum lagi biaya akomodasi yang cukup tinggi.

Buntutnya, kini para penyandang disabilitas lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dari pada harus menggunakan angkutan kota. Penyandang disabilitas pun memilih kendaraan pribadi yang mudah dijangkau dan efisien dalam penggunaannya pada saat ini. Mereka memilih untuk mengendarai sepeda motor. Dengan sedikit modifikasi yang dilakukan pada sepeda motor, mereka pun kini menjadi salah satu pengguna baru di jalan raya. Hali ini didukung dengan adanya SIM D yang



dikeluarkan pada tahun 2011 yang dikhususkan bagi penyandang disabilitas.

### **Saran**

Sepatutnya, pemerintah dalam hal ini DISHUB (Dinas Perhubungan), dapat membangun dan memberikan fasilitas transportasi yang nyaman dan aman bagi para penyandang disabilitas. Sehingga mereka yang kini mulai berani terjun ke ranah public, tidak lagi dipusingkan dengan persoalan transportasi. Hal ini juga bisa berdampak pada penekanan angka kecelakaan penyandang disabilitas di jalan.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Bungin, Burhan. 2001. *Metodologi Penelitian Sosial*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Moleong, Lexi J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosda Karya.
- Republik Indonesia. 2009. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI tahun 2009, No. 135. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Ritzer, George dan Douglas J Goodman. 2003. *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Kencana.
- Samuel, Hanneman. 2012. *Peter Berger: Sebuah Pengantar Ringkas*. Depok: Kepik.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung :Alfabeta.
- Suparno. 1997. *Filsafat Konstruktivisme dalam Pendidikan*. Yogyakarta: Kanisius.

