

**IDENTIFIKASI KEMUDAHAN PENYANDANG  
DIFABILITAS DALAM MELAKUKAN PERGERAKAN  
DENGAN MENGGUNAKAN MODA TRANSPORTASI  
Studi Kasus: Kota Yogyakarta**

**Setiasa  
Ratna Eka Suminar**

***Abstrak***

*The accessibility of transportation for people with disabilities in Yogyakarta remains a serious challenge. The city's public transportation has not yet met the accessibility standard, which in turn prevents persons with disability from social and economic participation. Based on the experience of people with disabilities in Yogyakarta, this paper shows the various barriers they experience in using public transportation. It is hoped that the findings will help the government to develop a policy on public transportation that ensures accessibility for persons with disabilities.*

**Key Words:** *Disabled, Persons with Disabilities, Easiness, Movement, Modes of Transportation*

***Abstrak***

*Penyandang difabilitas di Kota Yogyakarta belum sepenuhnya mendapatkan kemudahan dalam mengakses dan memanfaatkan moda transportasi. Salah satunya adalah belum adanya kemudahan dalam mengakses angkutan umum. Hal itu disebabkan oleh fasilitas pada angkutan umum yang masih belum memenuhi standar kemudahan bagi para penumpang penyandang difabilitas. Berbagai permasalahan terkait pemenuhan hak para difabel khususnya dalam bidang transportasi yang ditemukan di dalam penelitian ini dapat dijadikan masukan bagi pemerintah di dalam merumuskan suatu kebijakan yang dapat mengakomodasi kebutuhan para penyandang difabilitas khususnya dalam bidang transportasi.*

**Kata Kunci:** *Difabel, Penyandang Difabilitas, Kemudahan, Pergerakan, Moda Transportasi*

## A. Pendahuluan

Keberadaan para difabel (difiable) tidak dapat dipisahkan dari kehidupan sosial masyarakat. Namun bagi sebagian orang masih beranggapan bahwa kaum difabel adalah kelompok masyarakat kelas dua, sehingga terkadang masih terjadi tindakan diskriminatif terhadap kaum difabel. Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998, pada pasal 5 menyatakan bahwa "Setiap penyandang cacat mempunyai kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan". Selain itu, di dalam pasal 8 juga menyatakan bahwa, "Setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan/atau masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas" Secara normatif, pemerintah sudah memberikan suatu perhatian bagi masyarakat dengan kebutuhan khusus (difabel) untuk dapat memiliki ruang gerak di dalam kehidupannya berupa produk-produk hukum. Meskipun terdapat banyak produk hukum yang bertujuan untuk mengakomodir keberadaan para difabel, namun implementasi di lapangan masih belum maksimal.

Tindakan diskriminatif kepada para difabel yang dilakukan secara sadar maupun tidak sadar oleh masyarakat umum sebenarnya mencerminkan masih kurangnya kepedulian masyarakat terhadap keberadaan para difabel. Tindakan diskriminatif masih terlihat di dalam berbagai aspek kehidupan seperti pendidikan, pekerjaan, bahkan pelayanan di dalam bidang transportasi. Hal ini dapat dilihat dari masih belum maksimalnya penyediaan fasilitas yang dapat mengakomodir para penyandang difabilitas untuk dapat mengaksesnya. Sehingga para penyandang difabilitas merasa kondisi tersebut menjadi penghambat mereka dalam beraktivitas.

Di dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitian pada identifikasi kemudahan para penyandang difabilitas di dalam melakukan pergerakan dengan menggunakan moda transportasi. Untuk dapat melakukan pergerakan tentunya membutuhkan alat atau dalam hal ini adalah moda transportasi yang dapat diakses untuk dapat berpindah dari satu titik ke titik lainnya. Moda transportasi yang digunakan dapat bersifat moda angkutan umum maupun pribadi. Pemilihan terhadap suatu moda tentunya tergantung dari masing-masing pengguna.

## **B. Kajian Pustaka**

### **1. Pengertian Difabel**

Istilah difabel merupakan pengindonesian dari istilah difable atau *different abilities people* (orang dengan kemampuan yang berbeda). Istilah difabel digunakan untuk mengganti sebutan penyandang cacat. Istilah difabel didasarkan pada realita bahwa setiap manusia diciptakan berbeda, sehingga keadaan yang sebenarnya terjadi hanyalah sebuah perbedaan bukan suatu kecacatan. Para difabel menganggap diri mereka mampu melakukan apa saja sebagaimana orang non difabel, namun hanya caranya saja yang berbeda.

Dengan istilah difabel, masyarakat diajak untuk merekonstruksi nilai-nilai sebelumnya, yang semula memandang kondisi cacat atau tidak normal sebagai kekurangan atau ketidakmampuan menjadi pemahaman terhadap difabel sebagai manusia dengan kondisi fisik berbeda yang mampu melakukan aktivitas dengan cara dan pencapaian yang berbeda pula. Dengan pemahaman baru tersebut, masyarakat diharapkan tidak lagi memandang para difabel sebagai manusia yang hanya memiliki kekurangan dan ketidakmampuan. Sebaliknya, para difabel sebagaimana layaknya masyarakat non-difabel lainnya, juga memiliki potensi dan sikap positif terhadap lingkungannya. Penyandang difabilitas dapat diartikan juga sebagai individu yang mempunyai keterbatasan fisik atau mental/intelektual. Namun di dalam penelitian ini penyandang difabilitas yang diteliti adalah mereka yang memiliki keterbatasan secara fisik.

### **2. Kemudahan dan Pergerakan**

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006, di dalam aksesibilitas terdapat empat azas yang salah satunya adalah azas kemudahan. Azas kemudahan artinya semua orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan. Kemudahan penggunaan mampu mengurangi usaha seseorang baik waktu maupun tenaga. Menurut Hutchinson dalam Yusup (2007), pergerakan dikelompokkan menjadi dua yakni pergerakan yang berbasis rumah dan pergerakan yang berbasis bukan rumah. Pergerakan berbasis rumah merupakan perjalanan yang berasal dari rumah menuju tempat yang diinginkan misalnya pergerakan untuk belanja, bekerja dan sekolah. Sedangkan pergerakan berbasis bukan rumah merupakan perjalanan yang berasal dari tempat selain rumah,

misalnya pergerakan antar tempat kerja dan toko, pergerakan bisnis dan tempat kerja. Sedangkan menurut Tamin (2000), pergerakan diklasifikasikan menjadi tiga, yakni:

a. Berdasarkan tujuan pergerakan

Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, 6 kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan adalah: 1) Pergerakan ke tempat kerja; 2) Pergerakan ke tempat pendidikan; 3) Pergerakan ke tempat belanja; 4) Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi; 5) Pergerakan ke tempat ibadah.

b. Berdasarkan Waktu

Pergerakan umumnya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat bervariasi sepanjang hari.

c. Berdasarkan jenis orang

Merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosio-ekonomi, yaitu: 1) Tingkat pendapatan, biasanya terdapat tiga tingkat pendapatan di Indonesia yaitu pendapatan tinggi, pendapatan menengah dan pendapatan rendah. 2) Tingkat kepemilikan kendaraan, biasanya terdapat empat tingkat yakni: 0, 1, 2 atau lebih dari 2 kendaraan per rumah tangga. 3) Ukuran dan struktur rumah tangga.

### 3. Moda Transportasi

Secara garis besar, moda transportasi dibagi menjadi dua kelompok besar, yakni:

a. Kendaraan Pribadi

Menurut Miro (2005), kendaraan pribadi memberikan kebebasan dalam beroperasi, untuk memakai dan melakukan perjalanan ke mana saja dan kapan saja. Selain itu menurut Warpani (1990), kendaraan pribadi juga memberi beberapa keuntungan seperti perjalanan menjadi lebih cepat, tidak tergantung waktu, bebas memilih rute sesuai keinginan pengemudi.

b. Kendaraan Umum

Sesuai yang dikemukakan oleh Warpani (1990):

*"Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang"*

*yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Juga dikatakan bahwa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara", (Warpani:170).*

Adapun tujuan angkutan umum penumpang adalah: 1) Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman. 2) Membuka lapangan kerja. 3) Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal/tempat perhentian. Pelayanan angkutan umum akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, pemerintah perlu campur tangan dalam hal ini.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa angkutan umum adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran. Tamin (2000) mengatakan pemilihan moda sangat sulit dimodelkan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang sulit untuk dikuantitatifikasikan, misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan atau ketersediaan mobil pada saat diperlukan.

## **C. Metode Penelitian**

### **1. Metode Penelitian**

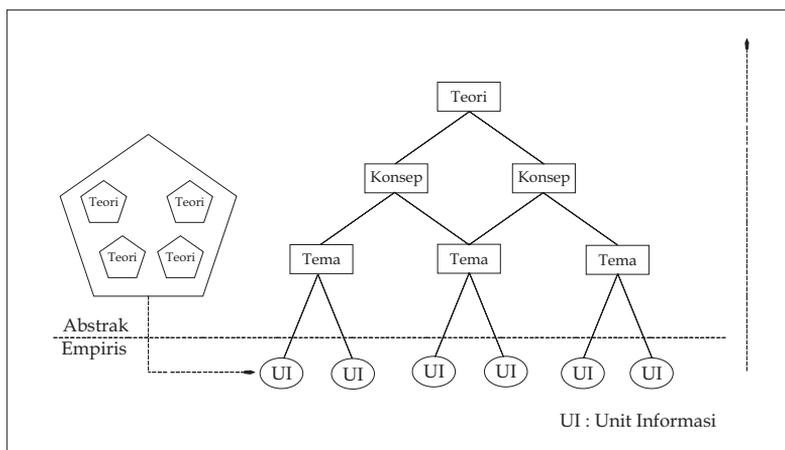
Metode yang digunakan di dalam penelitian ini adalah Induktif, dengan menggunakan pendekatan Kualitatif-Eksploratif. Metode Induktif digunakan untuk melihat secara detail sesuatu. Metode induktif adalah jalan berfikir dengan mengambil kesimpulan dari data-data yang bersifat khusus ke sesuatu yang bersifat umum atau dengan kata lain penarikan kesimpulan dari pernyataan yang bersifat khusus ke suatu yang bersifat umum. Pendapat lain menyatakan bahwa berpikir induktif adalah berangkat dari fakta-

fakta atau peristiwa-peristiwa yang konkrit itu ditarik generalisasi-generalisasi yang mempunyai sifat umum (Hadi, 1986).

Eksploratif dilakukan dengan bertumpu pada kasus empiris yang bersifat spesifik kemudian ditarik kesimpulan yang bersifat umum. Pada pendekatan eksploratif dicoba dirumuskan suatu konsep dan proposisi mengenai fenomena yang diteliti sehingga akhirnya dapat merumuskan teori baru (Moleong, 2009). Penelitian eksploratori (eksploratif) bisa dikatakan merupakan penelitian penggalian karena penelitian ini bermaksud untuk menggali untuk menemukan konsep atau masalah. Jadi, karena bersifat mengeksplorasi, maka sebenarnya tidak ada langkah yang baku dalam penggalian fakta dan informasi. McMillan & Schumacher dalam Syamsudin & Damaianti (2007), Penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang juga disebut pendekatan investigasi karena biasanya peneliti mengumpulkan data dengan cara bertatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang-orang di tempat penelitian. Terkait dengan penelitian kualitatif, Sugiyono (2006) mengatakan:

*“peneliti kualitatif yang merubah masalah atau ganti judul penelitiannya setelah memasuki lapangan penelitian atau setelah selesai, merupakan peneliti kualitatif yang lebih baik, karena ia dipandang mampu melepaskan apa yang telah difikirkan sebelumnya, dan selanjutnya mampu melihat fenomena secara lebih luas dan mendalam sesuai dengan apa yang terjadi dan berkembang pada situasi sosial yang diteliti.” (Sugiyono:232)*

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kemudahan para difabel dalam melakukan pergerakan dengan menggunakan moda transportasi. Untuk mengetahui kemudahan-kemudahan tersebut, diperlukan observasi atau amatan langsung di lapangan sehingga peneliti dapat memiliki gambaran kemudahan yang didapat para difabel dalam melakukan pergerakan dengan menggunakan moda transportasi di Kota Yogyakarta.



Gambar 1 Metode Induktif Kualitatif

Sumber: Modifikasi oleh Sudaryono (1997) dari Ihalauw (1985) dan Muhadjir (1992)

Cara analisis data di dalam penelitian ini dimulai dari pengelompokan unit-unit informasi yang peneliti temukan dari hasil observasi dan wawancara kepada responden penelitian. Setelah mendapatkan unit-unit informasi, tahap selanjutnya adalah pengelompokan unit-unit informasi tersebut menjadi bagian dari sub tema. Pengelompokan ini didasarkan pada kemiripan antar unit-unit informasi. Tahap berikutnya adalah penarikan tema yang kemudian dikerucutkan menjadi suatu konsep.

## D. Hasil dan Pembahasan

### 1. Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum yang Belum Memadai Bagi Penumpang Difabel

#### a. Hambatan Difabel dalam Mengakses Angkutan Umum

Angkutan umum idealnya harus mampu memberikan pelayanan kepada setiap penggunanya tanpa terkecuali para penumpang yang memiliki kemampuan fisik khusus (difabel). Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, angkutan umum massal (angkutan dalam kota) di Kota Yogyakarta seperti Trans Jogja dan Bus Kota Reguler masih belum memiliki fasilitas pendukung yang secara teknis memberi kemudahan bagi para penumpang difabel. Berikut gambaran hasil amatan para penumpang difabel di beberapa angkutan umum dalam kota Yogyakarta.

1) Trans Jogja

Khusus untuk Trans Jogja, sebenarnya fasilitas pendukung kemudahan untuk para difabel beberapa telah ada, misalnya keberadaan *ramp* yang dimaksudkan untuk memudahkan para difabel khususnya pengguna kursi roda untuk dapat mengakses *shelter* Trans Jogja. Namun berdasarkan hasil observasi peneliti, ternyata para difabel masih merasakan kesulitan walaupun fasilitas pendukung kemudahan sudah ada. Hal ini dikarenakan desain fasilitas pendukung kemudahan tersebut belum memenuhi standar kebutuhan difabel. Contohnya ketersediaan *ramp* di beberapa *shelter* Trans Jogja yang menurut para pengguna kursi roda masih terlalu curam sehingga untuk memanfaatkan *ramp* tersebut masih mengalami kesulitan.

Selain karena keadaan *ramp* yang curam, jarak antara lantai bus dan *shelter* masih terlalu renggang, sehingga bagi para pengguna kursi roda harus dibantu (diangkat) pada saat naik ke *shelter* maupun pada saat masuk ke dalam bus.



Gambar 2 Kondisi *ramp* yang masih curam  
sumber: survey lapangan 2013

Temuan lain pada saat observasi adalah ternyata tidak semua Bus Trans Jogja dilengkapi tempat khusus bagi para penumpang difabel. Hanya terdapat di beberapa bus saja. Misalnya di Bus Trans Jogja jalur 3B saat peneliti berangkat dari Halte Samsat menuju Cik Di Tiro. Namun fasilitas tersebut ternyata belum sepenuhnya aman bagi penumpang pengguna kursi roda.

*"Saya masih merasa kesulitan di dalam mengakses Trans Jogja soalnya saya menggunakan kursi roda jadi naiknya susah soalnya ramp yang disediakan curam, akhirnya saya minta*

*bantuan untuk naik..." (GT, pengguna kursi roda)*

*"Saat di dalam bus, tempat khusus untuk difabel tidak disediakan sehingga terkadang saya pengguna kursi roda merasa merepotkan orang sekitar..." (MN, pengguna kursi roda)*

Selama perjalanan di dalam angkutan umum, para difabel masih merasakan ketidaknyamanan. Sebagai contoh kondisi selama perjalanan menggunakan Trans Jogja. Para difabel, khususnya pengguna kursi roda menganggap tempat khusus yang disediakan bagi mereka di dalam bus masih belum berfungsi dengan baik karena fasilitas tersebut tidak dilengkapi dengan pengamanan bagi pengguna kursi roda.

*"Di Trans Jogja, tempat yang untuk kursi roda tidak ada pengait nya yang mengunci kursi roda nya, jadi takut juga waktu bus ngerem kursi roda nya gerak-gerak..." (MD, pengguna kursi roda)*

Tidak semua bus Trans Jogja dilengkapi dengan tempat khusus bagi para penumpang difabel. Untuk bus Trans Jogja yang tidak memiliki *space* khusus tersebut, penumpang difabel terpaksa berhimpit-himpitan dengan penumpang lain. Peneliti juga melakukan wawancara kepada penumpang Trans Jogja pengguna kruk terkait tanggapan mereka yang pernah mengakses Trans Jogja. Ternyata penumpang pengguna kruk juga mengalami kesulitan saat mengakses Trans Jogja.



Gambar 3 Penumpang Trans Jogja Pengguna Kruk  
sumber: survey lapangan 2013

*"Mungkin bagi saya tidak terlalu sulit kalau dibandingkan*

*dengan yang pakai kursi roda, hambatannya paling pas naik ke bus itu jarak antara bus dan lantai shelter masih renggang, terkadang minta bantuan juga..." (PJ, pengguna kruk)*



Gambar 4 Gap Platform  
sumber: survey lapangan 2013

Peneliti kemudian juga melakukan wawancara kepada penyandang tuna netra mengenai tanggapannya terhadap kualitas bus kota dan Trans Jogja. Mereka berpendapat bahwa bila ingin pergi dengan memanfaatkan angkutan umum selalu didampingi oleh kerabat.

*"Kalau mau naik angkutan umum pasti ditemenin sama anak saya, ga berani sendiri. Pernah sendiri, tapi dibantu sama petugas..." (CT, Tuna Netra)*

Peneliti kemudian mengkonfirmasi ke pihak pengelola Trans Jogja atau UPTD Trans Jogja di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi DIY mengenai fasilitas khusus bagi para penumpang difabel. Pihak pengelola memang mengakui bahwa pada tahap rencana pengadaan Trans Jogja, desain fasilitas pendukung kemudahan untuk para difabel sudah dibicarakan dan dipertimbangkan. Namun pada saat tahap implementasi, fasilitas yang disediakan masih belum maksimal. Salah satu alasannya adalah keterbatasan ruang dalam bus maupun jalan masuk dan keluar dari *shelter* yang terbatas. Sebagai contoh desain pada *ramp*. Pada implementasinya pengelola mengakui bahwa *ramp* yang dibuat memang agak curam hal ini dikarenakan terbatasnya tempat untuk membuat *ramp* yang sedikit lebih landai. Contohnya ada pada *shelter* di

sepanjang Jalan Malioboro yang luasannya terbatas karena harus berbagi dengan lahan PKL dan parkir.

## 2) Bus Kota

Kondisi fasilitas dan pelayanan Bus Kota memang tidak sebaik Trans Jogja. Hal ini dapat diketahui dari beberapa tanggapan difabel. Meski demikian ternyata masih ada beberapa difabel yang menggunakannya meskipun masih mengalami kesulitan. Sebagai contoh penumpang pengguna kursi roda yang peneliti temui di rumahnya. Mereka mengatakan bahwa masih merasa kesulitan jika akan pergi dengan memanfaatkan Bus Kota, terutama pada saat naik dan turun dari Bus.

*“Sulit mas kalau pakai kursi roda, mau naik bus nya harus di terminal soalnya kalau dari badan jalan terlalu tinggi untuk naik ke bus...” (TR, pengguna kruk dan kursi roda)*

Jika dibandingkan dengan Trans Jogja, Bus Kota lebih tidak nyaman bagi para difabel yang memanfaatkan selama perjalanan. Hal ini dikarenakan di dalam bus kota belum ada tempat khusus yang disediakan bagi penumpang difabel, sehingga mereka harus diangkat untuk duduk di kursi penumpang dan kursi rodanya dilipat. Bagi para difabel, hambatan di dalam mengakses Bus Kota adalah pada saat akan menaiki bus dan pada saat turun dari bus. Hal itu dikarenakan untuk naik ke bus kota yang terlalu tinggi dan tidak seperti menaiki Trans Jogja yang mana shelter dan lantai bus sama tinggi.



Gambar 5 Wawancara dengan pengguna kruk dan kursi roda  
sumber: wawancara lapangan 2013

*“Yang paling susah kalau naik bus kota itu saat mau naik dan mau turun, tinggi banget kalau mau naik, jadi harus dibantu.*

*Tapi repot juga mas..." (ID, pengguna kursi roda)*

*"Kalau bagi saya yang Tuna Netra mungkin hambatannya tidak sesulit teman-teman yang menggunakan kursi roda, paling kalau Tuna Netra kesulitannya mengetahui jalur bus, jadi butuh bantuan operator untuk memberitahu nomor bus, terkadang operatornya ada yang ngasih tahu ada yang tidak, terutama yang Bus Kota..." (CT, Tuna Netra)*

b. Pemberian Layanan yang Kurang Baik dari Petugas Angkutan Umum Terhadap Penumpang Difabel

Kehadiran Trans Jogja sebagai angkutan umum yang memiliki pelayanan yang lebih baik dari angkutan umum lainnya di Kota Yogyakarta sebenarnya sudah memberikan kepuasan bagi para penumpang. Namun bagi para penumpang difabel keberadaan Trans Jogja belum mampu secara maksimal memberikan kemudahan kepada mereka untuk dapat memanfaatkan secara nyaman. Hal ini dikarenakan fasilitas pendukung kemudahan bagi para penumpang difabel masih belum memenuhi standar kebutuhan difabel.

*"Yang bantu saya naik ke shelter malah penumpang-penumpang lain sama juga waktu pas mau naik ke bus, dibantu penumpang-penumpang lain yang iba..." (PT, pengguna kursi roda).*

Kondisi pelayanan Bus Kota yang masih belum memuaskan bagi para penumpang difabel, membuat para difabel terkadang berpikir dua kali untuk bepergian dengan menggunakan Bus Kota. Terkadang mereka memilih Trans Jogja, namun terkadang juga meminta bantuan kerabat untuk diantar ke tempat yang dituju. Para difabel merasa bahwa pelayanan yang diberikan kepada mereka terkesan seadanya.

*"Saya kesal kalau naik bus kota, petugas nya itu kasar, terus terlalu terburu-buru, harusnya mereka tahu dengan kebutuhan kita. Terkadang malah marah-marah suruh cepat..." (ID, pengguna kursi roda).*

*"Kadang supirnya terburu-buru mas disuruh cepat-cepat, padahal kan saya takut juga naik ke bus soalnya jara lantai bus sama shelter renggang, jadi pelan-pelan..." (MB, pengguna kursi roda).*

*“Dulu waktu awal-awal beroperasi, Trans Jogja enak mas, yang nyupir nya bagus. Sekarang pas datang, bus nya nggak mau dipepetin ke shelter, jadi masih renggang..” (RS, pengguna kursi roda).*

Selain petugas Trans Jogja dan Bus Kota Reguler, petugas atau supir Taxi terkadang juga masih ada beberapa yang memberikan pelayanan yang kurang nyaman bagi para penumpang penyandang difabilitas.

*“Kadang-kadang supirnya nggak mau berhentiin mobil karena penumpangnya pakai kursi roda, terus kalau membantu juga terlihat nggak ikhlas..” (RS, pengguna kursi roda).*

## 2. Tipologi Moda Transportasi bagi Difabel di Kota Yogyakarta

### a. Kendaraan Umum Mendukung Pergerakan Difabel

Kendaraan umum memiliki peranan penting bagi masyarakat di suatu wilayah untuk melakukan pergerakan. Sebagian masyarakat penyandang difabilitas di Kota Yogyakarta juga menggunakan angkutan umum untuk mendukung pergerakan mereka. Berdasarkan hasil amatan di lapangan, angkutan umum massal yang sering digunakan oleh para penyandang difabilitas adalah Trans Jogja, Bus Kota Reguler. Beberapa juga ada yang menggunakan Taxi. Untuk angkutan umum tradisional seperti becak ternyata juga masih ada yang digunakan oleh difabel namun moda transportasi ini bukan menjadi moda transportasi utama.

*“Kalau untuk bepergian saya biasa naik Trans Jogja, ke mana-mana lah mas perginya, macam-macam tujuannya ...” (PJ, pengguna kruk).*

Selain Trans Jogja, angkutan umum lain yang juga digunakan oleh para penyandang difabilitas di dalam melakukan pergerakan adalah Bus Kota Reguler. Dari hasil amatan, kondisi Bus Kota Reguler memang tidak sebaik Trans Jogja, namun dari segi tarif dan jangkauan Bus Kota Reguler lebih murah dan lebih luas jangkauannya dari pada Trans Jogja.

*“Saya biasa naik Bus Kota, biasanya ASPADA, KOPATA. tapi kadang naik Trans Jogja juga. Kalau bus kota itu kan bisa kita berhentikan di mana aja...” (PJ, pengguna kruk).*

Beberapa penyandang difabilitas juga ada yang memilih Taxi sebagai moda transportasi utama. Beberapa penyandang difabilitas mengaku ada beberapa hal yang menjadi pertimbangan mereka di dalam memilih untuk menggunakan Taxi.

*“Saya biasa pergi pakai taxi. Biayanya agak mahal sih mas, tapi bisa langsung diantar ke depan rumah, jadi nggak ribet. Kalau naik Bus kan saya kesulitan mas karena pakai kursi roda ...”*  
(ID, pengguna kursi roda)

Dari segi biaya, Taxi memang lebih mahal jika dibandingkan dengan biaya Trans Jogja maupun Bus Kota Reguler, namun harga angkutan tersebut dinilai pantas bagi para penyandang difabilitas karena pelayanan yang diberikan (jangkauan rute) meskipun masih terdapat beberapa perlakuan yang kurang ramah dari supir Taxi. Adapun moda transportasi tradisional seperti becak jarang digunakan oleh para penyandang difabilitas. Hal ini dikarenakan waktu tempuh yang lama serta keamanan yang kurang.

b. Kendaraan Pribadi Mendukung Pergerakan Difabel

Selain penggunaan angkutan umum, peneliti juga menemukan beberapa penyandang difabilitas yang menggunakan kendaraan pribadi di dalam mendukung aktivitasnya. Adapun jenis kendaraan pribadi yang peneliti temukan di lapangan adalah sepeda motor modifikasi, mobil modifikasi dan sepeda modifikasi. Munculnya kendaraan modifikasi dikarenakan tuntutan dari para penyandang difabilitas untuk dapat melakukan aktivitas secara mandiri dan pelayanan umum yang masih belum aksesibel. Kendaraan-kendaraan tersebut bersifat khusus karena desainnya menyesuaikan dengan kondisi fisik difabel.

*“Merasa sangat terbantu dengan adanya kendaraan ini, apalagi saya orangnya sering bepergian karena banyak aktivitas ...”*  
(TR, pengguna kursi roda).



Gambar 6 Sepeda motor hasil modifikasi  
sumber: survey lapangan 2013

Beberapa faktor yang menyebabkan para difabel memiliki kendaraan modifikasi diantaranya kualitas angkutan umum yang belum memadai bagi para difabel, tuntutan aktivitas dan juga kondisi ekonomi. Selain sepeda motor modifikasi, beberapa dari penyandang difabilitas juga ada yang menggunakan sepeda modifikasi untuk mendukung aktivitas mereka

*“Sepeda ini cukup membantu mas untuk aktivitas, paling cuma ke tempat yang dekat-dekat saja, kalau jauh biasanya minta antar sama teman ...” (NG, pengguna kruk)*

Selain sepeda motor dan sepeda modifikasi, peneliti juga menemukan beberapa difabel menggunakan mobil modifikasi untuk mendukung pergerakan mereka. Mobil modifikasi pada dasarnya di desain khusus untuk memberi kemudahan bagi difabel yang mengendarainya. Desain tersebut disesuaikan dengan kondisi fisik para difabel. Di dalam hasil observasi, peneliti menemukan penyandang difabilitas yang menggunakan mobil modifikasi, namun sayangnya mobil modifikasi tersebut telah dijual. Hal itu dikarenakan saat ini mereka sudah beralih untuk menggunakan mobil matic yang sangat mudah dan simpel dalam pemanfaatannya.



Gambar 7 Sepeda hasil modifikasi  
sumber: survey lapangan 2013

*"Mobil saya itu bukan modifikasi mas, tapi udah pakai matic, itu kan udah dari pabrikannya langsung. Mobil modifikasi saya sudah saya jual soalnya kalau dibandingkan dengan mobil matic, mobil modifikasi itu sulit mas gunainnya, nggak simpel ..."* (TD, pengguna kruk).

### 3. Aspek Legalitas (Perijinan) Berkendara Bagi Difabel

#### a. Pengeluaran Ijin Berkendara Bagi Difabel

Khusus bagi pengguna motor modifikasi, kepolisian telah mengeluarkan izin khusus yakni dengan mengeluarkan SIM D (SIM Khusus). Bagi difabel yang ingin berkendara, sudah merasa aman karena adanya perijinan tersebut. Di beberapa tempat kepolisian juga mengizinkan para difabel menggunakan SIM C (disamakan dengan SIM D). Menurut beberapa difabel, untuk di Kota Yogyakarta apabila ada razia, biasanya para difabel yang sedang berkendara tidak ikut diberhentikan.

*"Biasa pas ada razia di jalan, kita nggak di stop sama pak Polisi nya, justru disuruh jalan terus, semacam ada toleransi ..."* (TR, pengguna kursi roda)

Namun untuk di tempat lain seperti di Magelang, para difabel juga ikut diperiksa pada saat razia. Kasus lain yang terjadi biasanya para difabel menggunakan motor yang tidak lengkap administrasinya. Salah satu contoh kasus yang berkaitan dengan pengeluaran Surat Ijin Mengemudi (SIM) bagi para difabel ada di Kabupaten Bantul. Di sana, beberapa kelompok difabel mengadakan pertemuan dengan petinggi Dinas Sosial setempat untuk membahas pengeluaran ijin tersebut. Kemudian

Dinas Sosial Kabupaten Bantul bekerja sama dengan Polres Kabupaten Bantul untuk memfasilitasi pengeluaran Surat Ijin Mengemudi (SIM) khusus bagi difabel. Kegiatan ini dilakukan secara berkelompok. Untuk di Kota Yogyakarta, pengurusan Surat Ijin Mengemudi masih dilakukan oleh masing-masing pengendara difabel.

#### 4. Ragam Pergerakan Difabel

##### a. Asal Pergerakan Difabel

Salah satu responden yang peneliti wawancarai adalah Ibu Puji. Beliau adalah seorang difabel pengguna kruk. Sebagai salah satu difabel pengguna kruk, Ibu Puji sering menggunakan Trans Jogja untuk menuju Pasar Beringharjo. Biasanya beliau memulai aktivitasnya di pagi hari. Dari rumahnya di daerah Gejayan, beliau biasanya diantar oleh suami ataupun anaknya menuju Halte Trans Jogja di Jalan Gejayan. Dari Halte beliau langsung menggunakan Bus Trans Jogja menuju Pasar Beringharjo. Untuk perjalanan pulang, beliau melalui rute yang sama menggunakan Bus Trans Jogja. Setelah sampai di Halte Gejayan, Beliau menunggu jemputan kerabatnya untuk pulang menuju rumah.

*“Saya cuma minta diantar ke halte saja dari rumah, ke pasar nya saya bisa sendiri naik Trans Jogja. Soalnya suami kerja dan anak juga sekolah, kasihan nanti malah ngerepotin ...” (Ibu Puji, pengguna kruk).*

##### b. Tujuan Pergerakan Difabel

Para difabel sebenarnya juga memiliki beragam tujuan aktivitas layaknya seperti orang dengan fisik normal lainnya. Hal tersebut dapat dilihat dari ragam tujuan perjalanan yang dilakukan seperti ke pasar, kantor dan sekolah. Namun karena memiliki kemampuan yang khusus, terkadang pergerakan mereka terbatas. Hal ini karena keberadaan fasilitas pendukung kemudahan bagi mereka masih belum memadai. Salah satu responden yang peneliti wawancarai adalah Ibu Puji. Beliau adalah seorang difabel pengguna kruk. Ia biasanya menggunakan Trans Jogja untuk pergi berbelanja ke Pasar Beringharjo.

*“Saya biasanya naik Trans Jogja ke Pasar Beringharjo, biasa beli kain, soalnya saya penjahit, pas ada pesanan biasanya ke pasar cari bahan ...” (Ibu Puji, pengguna kruk)*

Selain Ibu Puji, peneliti juga melakukan wawancara kepada salah satu difabel pengguna kursi roda dan kruk. Beliau adalah seorang aktivis di LSM yang menangani persoalan difabel

*"Saya biasanya pakai kruk, kalau capek saya pakai kursi roda. Kalau mau naik angkutan umum lebih enak pakai kruk daripada kursi roda ..."* (VD, pengguna kruk dan kursi roda)

Beliau bertempat tinggal di Bantul. Saat masih bekerja di YAKKUM, setiap pagi sekitar pukul 06,00 beliau naik Bus Kota menuju YAKKUM. Beliau sengaja berangkat pada pagi hari karena pada jam tersebut Bus Kota masih sepi penumpang.

*"Kalau pagi kan penumpang masih sepi. Kalau penumpang sudah ramai saya kesulitan kalau sudah di dalam bus, berhimpit-himpitan. Terkadang kita wanita juga merasa risih sama petugas angkutan umum yang bantu, takut mengarah ke pelecehan..."* (TR, pengguna kruk dan kursi roda)

Saat ini beliau juga sudah jarang menggunakan angkutan umum karena telah memiliki sepeda motor hasil modifikasi. Dengan adanya sepeda motor modifikasi tersebut, kini beliau bisa pergi ke mana pun dan kapan pun tanpa bergantung pada bantuan orang lain. Selain difabel pengguna kruk dan kursi roda, peneliti juga mewawancarai salah satu difabel (Tuna Netra) yang juga menggunakan Trans Jogja untuk mendukung aktivitasnya.

*"Saya biasa pakai Trans Jogja, tapi pernah juga pakai Bus Kota. Tujuannya kadang ke UMY, dr YAP, ya banyak lah tujuannya..."* (HM, Tuna Netra)

*"Kadang naik Trans Jogja, kadang juga naik Bus Kota, biasa ke pasar, ya jalan-jalan lah mas..."* (HR, Tuna Netra).

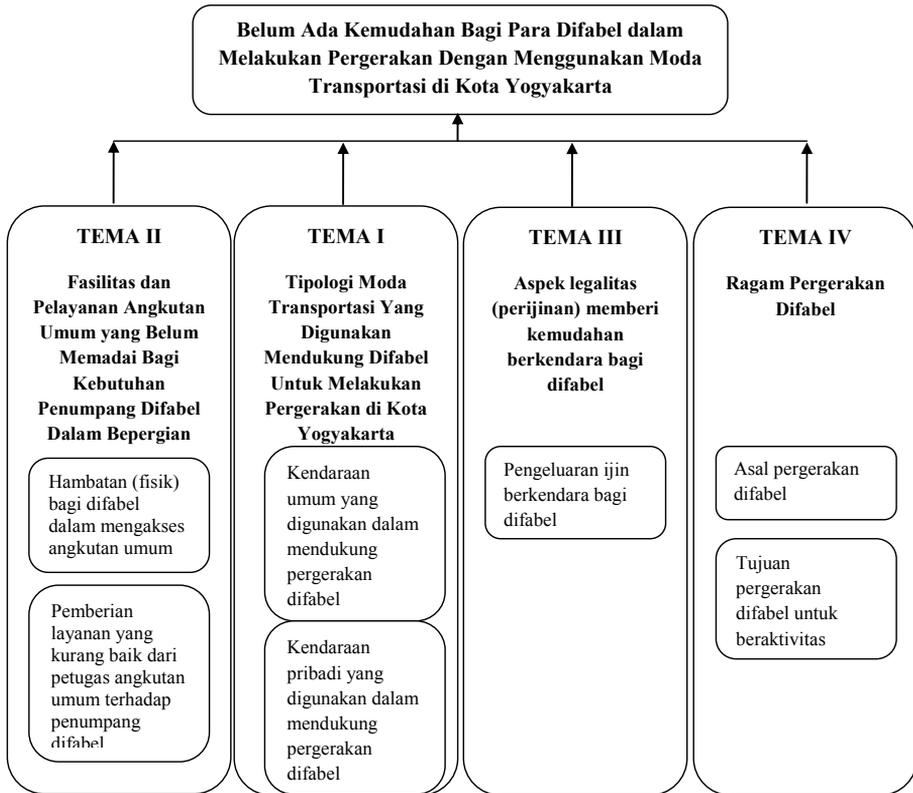


Gambar 8 Wawancara dengan Penyandang Tuna Netra  
sumber: survey lapangan 2013

Tabel 1: Penarikan Unit Informasi menjadi Tema

Unit Informasi	Sub Tema	Tema
a. Trans Jogja yang digunakan oleh difabel b. Bus Kota yang digunakan oleh difabel c. Taxi yang digunakan oleh difabel d. Becak yang digunakan oleh difabel e. Andong yang digunakan oleh difabel	Kendaraan umum yang digunakan dalam mendukung pergerakan difabel	<b>Tipologi Moda Transportasi Yang Digunakan Mendukung Difabel Untuk Melakukan Pergerakan di Kota Yogyakarta</b>
a. Sepeda motor modifikasi untuk mendukung pergerakan difabel b. Sepeda modifikasi untuk mendukung pergerakan difabel c. Mobil modifikasi untuk mendukung pergerakan difabel	Kendaraan pribadi yang digunakan dalam mendukung pergerakan difabel	
a. <i>Ramp</i> yang masih curam menyulitkan pengguna kursi roda b. <i>Gap platform</i> yang menyulitkan difabel untuk mengakses bus		

<p>c. Tidak semua bus dilengkapi dengan tempat khusus difabel (pengguna kursi roda)</p>	<p>Hambatan (fisik) difabel dalam memanfaatkan fasilitas pendukung kemudahan saat mengakses angkutan umum</p>	<p><b>Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Umum yang Belum Memadai Bagi Kebutuhan Penumpang Difabel Dalam Bepergian</b></p>
<p>a. Kurangnya sikap ramah dari petugas angkutan umum (Trans Jogja, Bus Kota, Taxi) b. Penolakan terhadap penumpang difabel oleh angkutan umum (Bus Kota, Taxi) c. Supir bus yang terlalu terburu-buru</p>	<p>Pemberian layanan yang kurang baik dari petugas angkutan umum terhadap penumpang difabel</p>	
<p>a. Pengeluaran SIM D (SIM Khusus) b. Penyetaraan SIM C</p>	<p>Pengeluaran ijin berkendara bagi difabel</p>	
<p>a. Perjalanan dari rumah menuju shelter</p>	<p>Asal pergerakan difabel</p>	<p><b>Ragam Pergerakan Difabel</b></p>
<p>a. Perjalanan menuju pusat perbelanjaan b. Perjalanan menuju kegiatan sosial c. Perjalanan menuju kampus (pendidikan)</p>	<p>Tujuan pergerakan difabel untuk beraktivitas</p>	



Gambar 9: Belum Ada Kemudahan Bagi Para Difabel dalam Melakukan Pergerakan dengan Menggunakan Moda Transportasi di Kota Yogyakarta

## E. Kesimpulan dan Saran

Kemudahan yang didapat oleh para penyandang difabilitas di Kota Yogyakarta dalam mengakses angkutan umum memiliki perbedaan tergantung dari kondisi fisik yang dialami pada setiap difabel. Namun, secara umum para difabel masih mengalami kesulitan di dalam mengakses moda transportasi. Hal tersebut dikarenakan fasilitas pendukung bagi difabel masih belum memadai dan bahkan di beberapa angkutan umum masih belum tersedia. Kondisi ini membuat para difabel masih belum bisa sepenuhnya beraktivitas secara mandiri.

Sebagai contoh kondisi transportasi publik yakni Trans Jogja. Fasilitas berupa *ramp* yang asih curam yang membuat para difabel

khususnya pengguna kursi roda masih merasa kesulitan untuk mengaksesnya. Selain itu, gap platform antara Bus dan Shelter juga menjadi kendala bagi difabel untuk mengakses Trans Jogja. Selain fasilitas fisik, pelayanan yang diberikan oleh petugas angkutan umum masih belum sesuai harapan bagi para difabel salah satunya karena kurangnya keramahan dari petugas di dalam melayani mereka. Ketidakramahan biasa ditemukan pada petugas Bus Kota dan Trans Jogja. Para difabel seakan dipaksakan untuk bisa menyesuaikan dengan kondisi fasilitas yang disediakan walaupun fasilitas tersebut sebenarnya diperuntukan bagi para penumpang non difabel.

Maka dari itu, perlu adanya keseriusan dari pemerintah dan juga melibatkan para difabel untuk bersama-sama melakukan pembenahan terhadap kondisi angkutan umum yang ramah difabel. Harapannya, para penumpang difabel akan mendapatkan kenyamanan dan keamanan dalam mengakses angkutan umum, sehingga hak-hak aksesibilitas bagi difabel di dalam bidang transportasi di Kota Yogyakarta dapat terpenuhi.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.R, Syamsudin & Damaianti, Vismaia S. (2007). *Metode Penelitian Pendidikan Bahasa*. Bandung: Rosda
- Adisasmita,S.A. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah: Konsep Dasar Transportasi dalam Pembangunan: Transportasi Menciptakan Place Utility dan Time Utility*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Djunaedi, Achmad. (2000). *Bahan Kuliah Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: MPKD-UGM
- Hadi, Sutrisno. (1986). *Metode Research*. Yogyakarta
- K.H Lubis, Hendra Arif. (2008). *Kajian Aksesibilitas Difabel Pada Ruang Publik Kota. Studi Kasus: Lapangan Merdeka*. Medan: USU
- Kartowigaran, Badrun. (1999). *Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif Dalam Penelitian Tindakan di Bidang Psikologi.: Kontroversi*
- Miro, Fidel. (1997). *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito
- Miro,Fidel. (2005). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga
- Moleong, J Lexy. (2009). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakaya
- Pamungkas, Dimas & Diah K, Elisabeth. (2010). *Evaluasi Tarif Angkutan Umum Penumpang Kota Semarang (Studi Kasus Bus Patas Ac Rute Banyumanik – Pasar Johar Dan Pucang Gading – Ngaliyan)*. Semarang. Undip
- Riyadi, Eko. (2012). *Vulnerable Groups: Kajian dan Mekanisme Perlindungannya*. Yogyakarta. PUSHAM UII
- Sudaryono. (1997). *Tipologi Metode Penelitian. Bahan Kuliah Metodologi Penelitian, Perencanaan Wilayah dan Kota*. Universitas Gadjah Mada.
- Sudjana. (1992). *Metode Statistika*. Edisi kelima. Bandung: Tarsito
- Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Sumadi, Suryabrata. (2004). *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Tamin, Ofyar Z, (1997). *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB
- Tamin, Ofyar Z, (2000). *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi (edisi kedua)*. Bandung: ITB
- Warpani, Suwardjoko. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB

- Yusup, Moch. (2007). *Model Dinamis Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Berdasarkan Perkembangan Guna Lahan. (Studi Kasus Kota Semarang)*. Semarang: UNDIP
- Buletin Difabel. (2011). *Difabel atau Disabel*. Edisi XIX Th. XI Mei. Yogyakarta: SAPDA
- Organisasi Perburuhan Internasional Jakarta. (2011). *Fakta Tentang Penyandang Disabilitas dan Pekerja Anak*. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat
- Permen PU Nomor 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan

# HUBUNGAN ANTARA KETRAMPILAN ORIENTASI MOBILITAS DAN MOTIVASI BERPRESTASI PADA PENYANDANG TUNANETRA

Piseria Rulita<sup>1</sup>, Zidni Immawan Muslimin<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Psikologi Mercu Buana Yogyakarta

<sup>2</sup>Program Studi Psikologi UIN Sunan Kalijaga

## *Abstract*

*This study aims to determine the relationship between mobility and orientation skills and achievement motivation in blind people in the Social Institution Bina Netra Yogyakarta. The hypothesis of this study is there is a positive relationship between mobility and orientation skills and achievement motivation in blind people. The subjects were 20 students in grade 3 were studied in Social Institution Bina Netra Yogyakarta. The research data were revealed by documentation of mobility and orientation skills and Achievement Motivation scale. From the data analysis using Pearson's product moment correlation result a coefficient of 0.764 with  $p: 0.000$  ( $p < 0.01$ ). Results of the data analysis means that hypotheses are accepted, which means that there is a positive relationship between mobility and orientation skills and achievement motivation in blind people. The higher the orientation and mobility skills, the higher the achievement motivation. Orientation and mobility skills contributes to achievement motivation amounted to 58.4%, which means that the remaining balance of 41.6% achievement motivation is determined by other factors.*

**Keywords:** *orientation and mobility skills, achievement motivation*

## **A. Pendahuluan**

Organisasi Kesehatan Dunia pada tahun 2011 melaporkan bahwa secara global terdapat sekitar 284 juta orang tunanetra, yang

terdiri dari 245 juta orang penyandang *low vision* dan 39 juta orang tunanetra berat. Lebih dari 65% dari seluruh populasi tunanetra itu berusia 50 tahun atau lebih tua (Tarsidi, 2013). Sedangkan berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) sebagaimana dilansir oleh Yayasan Mitra Netra, jumlah tunanetra di Indonesia mencapai sekitar 3,5 juta orang atau 1,5% dari populasi penduduk (diunduh, tanggal 7 September 2015 dari [www.mitranetra.or.id](http://www.mitranetra.or.id))

Menurut Sasraningrat (1981) ketunanetraan adalah keadaan seseorang yang menyandang kerusakan indera penglihatan. Kecacatan dan kerusakan indera penglihatan pada penyandang tunanetra mengakibatkan ketidakmampuan untuk melihat, sehingga muncul keterbatasan di dalam berbagai fungsi psikis, fisik, dan sosialnya. Keterbatasan yang dapat muncul pada diri penyandang tunanetra menurut Lowenfeld (Hadikasma, 1982) meliputi keterbatasan pengalaman, keterbatasan interaksi dengan lingkungannya, dan keterbatasan bergerak dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan leluasa.

Penyandang tunanetra walaupun mereka mempunyai perbedaan dengan individu normal pada umumnya, mereka tetap tetaplah bagian dari kehidupan individu normal pada umumnya. Penyandang tunanetra juga mempunyai kedudukan, hak, kewajiban dan peran yang sama sebagaimana warga masyarakat yang lain dalam segala aspek kehidupan. Oleh karena itu, penyandang tunanetra perlu diberi kesempatan seluas-luasnya agar berkembang, sehingga memungkinkan untuk memiliki kemandirian dan mampu mengaktualisasikan potensi-potensi yang dimilikinya secara optimal.

Sebagai anggota masyarakat, penyandang tunanetra diharapkan memiliki motivasi berprestasi yang tinggi sehingga mampu menyelesaikan segala tugas sehari-hari melalui usaha sendiri dengan hasil yang baik tanpa menjadi beban, bahkan mampu bersaing dengan orang lain yang ada di sekitarnya. Pada kenyataannya di Indonesia saat ini banyak penyandang tunanetra yang diperlakukan secara tidak tepat oleh lingkungan, termasuk orangtuanya, sehingga mereka menjadi sangat tergantung pada lingkungan, yang akhirnya dapat menurunkan motivasi berprestasinya.

Menurut Lindgren (Suparman, 2000) motivasi berprestasi adalah dorongan yang berhubungan dengan prestasi, yaitu adanya keinginan seseorang untuk memanipulasi dan mengatur lingku-

ngan sosial maupun fisik, mengatasi rintangan-rintangan, serta bersaing melalui usaha yang keras untuk mengungguli orang lain

Penyandang tunanetra yang memiliki motivasi berprestasi yang rendah akan menimbulkan dampak negatif, di antaranya: masa depan yang suram, menjadi orang yang minim pengetahuannya, tidak memiliki prestasi yang baik, tidak percaya diri, dan sebagainya, dan bisa jadi untuk kehidupannya ke depan akan menjadi beban bagi orang lain.

Menurut Nawawi (2004) perlakuan yang wajar dan proporsional dari lingkungannya akan membantu penyandang tunanetra mengembangkan diri menuju manusia yang dewasa, mandiri, dan seminimal mungkin memerlukan bantuan orang lain. Perilaku mandiri akan tumbuh apabila keterbatasan yang dimiliki tidak menjadi hambatan dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Kemampuan mengatasi keterbatasan pada penyandang tunanetra dapat mendorong meningkatnya motivasi berprestasi mereka.

Sebagai proses psikologis, motivasi berprestasi salah satunya dipengaruhi oleh faktor kemampuan, yaitu kekuatan penggerak untuk bertindak yang dicapai oleh manusia melalui latihan belajar. Dalam proses motivasi, kemampuan tidak mempengaruhi secara langsung tetapi lebih mendasari fungsi dan proses motivasi. Individu yang mempunyai motivasi berprestasi tinggi biasanya juga mempunyai kemampuan tinggi pula (Martaniah 1984).

Mengacu kepada pendapat Martaniah tentang pengertian kecakapan, maka peneliti berkesimpulan bahwa kecakapan adalah kemampuan seseorang untuk melakukan berbagai macam aktivitas yang menuntut kemampuan kognitif, afeksi dan psikomotor, yang salah satunya adalah keterampilan orientasi mobilitas.

Uraian di atas menjelaskan bahwa secara teoritik keterampilan orientasi mobilitas dapat berpengaruh positif terhadap motivasi berprestasi pada penyandang tunanetra. Oleh karena itu, penelitian ini ingin membuktikan kebenaran secara empirik teori di atas. Untuk itu permasalahan yang ingin dijawab oleh penelitian ini adalah: Adakah hubungan antara keterampilan orientasi mobilitas dan motivasi berprestasi pada penyandang tunanetra ?

Apabila dari penelitian ini dapat membuktikan secara empirik bahwa ada hubungan positif antara keterampilan orientasi mobilitas dan motivasi berprestasi pada penyandang tunanetra, maka manfaat yang bisa diambil dari penelitian adalah dapat

menjadi acuan bagi orang tua, guru, dan pengelola pendidikan bagi penyandang tunanetra untuk senantiasa berupaya untuk meningkatkan ketrampilan orientasi mobilitas para penyandang tunanetra agar motivasi berprestasinya juga meningkat, sehingga memungkinkan penyandang tunanetra untuk berkembang menjadi sosok yang mandiri.

## **B. Tinjauan Pustaka**

### **1. Motivasi Berprestasi**

Murray (Walgito, 1997) mengatakan bahwa salah satu bentuk motivasi atau kebutuhan yang ada pada diri manusia yang dapat mendorong manusia untuk bertindak atau berperilaku adalah motivasi berprestasi, yaitu suatu motif yang berkaitan dengan usaha yang dilakukan oleh individu untuk memperoleh hasil yang lebih baik.

Menurut Gagne dan Berliner (Suparman, 2000) motivasi berprestasi merupakan cara seseorang dalam berusaha dengan baik untuk berprestasi. Prestasi ini dipengaruhi oleh kebudayaan dan pekerjaan sehingga motivasi dapat timbul pada siapa saja, baik dalam kelompok kebudayaan atau kelompok kerja.

Menurut Haditono (1979) individu yang memiliki motivasi berprestasi yang tinggi memiliki ciri-ciri: a. Berorientasi pada keberhasilan, b. Lebih percaya kepada diri sendiri dalam menghadapi tugas, c. Perbuatannya selalu terarah pada tujuan dan selalu berorientasi ke masa depan, d. Lebih menyukai tugas-tugas dengan tingkat kesulitan sedang, e. Tidak suka membuang-buang waktu, dan f. Kokoh pendirinya.

Sedangkan Martaniah (1984) menyatakan bahwa individu yang mempunyai motivasi berprestasi tinggi memiliki lima sifat, yaitu: a. Mempunyai kepercayaan diri dalam menghadapi tugas yang berhubungan dengan prestasi, b. Mempunyai orientasi atau pemikiran ke depan, c. Tidak suka membuang-buang waktu, d. Lebih tangguh dalam menyelesaikan suatu tugas.

Faktor-faktor yang mempengaruhi motivasi berprestasi menurut Djamarah (2002) adalah: a. Faktor keluarga, b. Faktor pola asuh orang tua, c. Faktor tingkat sosial ekonomi, d. Faktor lingkungan fisik, dan e. Faktor inteligensi.

Motivasi berprestasi merupakan suatu proses psikologis yang mempunyai arah dan tujuan untuk sukses sebagai ukuran terbaik.

Sebagai proses psikologis, motivasi berprestasi dipengaruhi oleh dua faktor (Martaniah, 1984):

a. Faktor Individu (intern)

Individu sebagai pribadi mencakup sejumlah aspek yang saling berkaitan. Sebagai salah satu aspek psikis, dalam prosesnya dipengaruhi oleh faktor individu, seperti:

1) Kemampuan

Kemampuan adalah kekuatan penggerak untuk bertindak yang dicapai oleh manusia melalui latihan belajar. Dalam proses motivasi, kemampuan tidak mempengaruhi secara langsung tetapi lebih mendasari fungsi dan proses motivasi. Individu yang mempunyai motivasi berprestasi tinggi biasanya juga mempunyai kemampuan tinggi pula.

2) Kebutuhan

Kebutuhan adalah kekurangan, artinya ada sesuatu yang kurang dan oleh karena itu timbul kehendak untuk memenuhi atau mencukupinya. Kehendak itu sendiri adalah tenaga pendorong untuk berbuat sesuatu atau bertingkah laku. Ada kebutuhan pada individu menimbulkan keadaan tak seimbang, rasa ketegangan yang dirasakan sebagai rasa tidak puas dan menuntut pemuasan. Bila kebutuhan belum terpuaskan maka ketegangan akan tetap timbul. Keadaan demikian mendorong seseorang untuk mencari pemuasan. Kebutuhan merupakan faktor penyebab yang mendasari lahirnya perilaku seseorang, atau kebutuhan merupakan suatu keadaan yang menimbulkan motivasi.

3) Minat

Minat adalah suatu kecenderungan yang agak menetap dalam diri subjek untuk merasa tertarik pada bidang atau hal tertentu dan merasa senang berkecimpung dalam bidang itu. Seseorang yang berminat akan mendorong dirinya untuk memperhatikan orang lain, benda-benda, pekerjaan atau kegiatan tertentu. Minat juga menjadi penyebab dari suatu keaktifan dan basil daripada keikutsertaannya dalam keaktifan tersebut.

4) Harapan/Keyakinan

Harapan merupakan kemungkinan yang dilihat untuk memenuhi suatu kebutuhan tertentu dari seseorang/individu yang didasarkan atas pengalaman yang telah

lampau; harapan tersebut cenderung untuk mempengaruhi motif pada seseorang (Moekijat, 1984). Seseorang anak yang merasa yakin akan sukses dalam ulangan akan lebih terdorong untuk belajar giat, tekun agar dapat mendapatkan nilai setinggi-tingginya.

b. Faktor Lingkungan (ekstern)

Menurut Mc.Clelland (1987) beberapa faktor lingkungan yang dapat membangkitkan motivasi berprestasi adalah:

1) Adanya norma standar yang harus dicapai

Lingkungan secara tegas menetapkan standar kesuksesan yang harus dicapai dalam setiap penyelesaian tugas, baik yang berkaitan dengan kemampuan tugas, perbandingan dengan hasil yang pernah dicapai maupun perbandingan dengan orang lain. Keadaan ini akan mendorong seseorang untuk berbuat yang sebaik-baiknya.

2) Ada situasi kompetisi

Sebagai konsekuensi adanya standar keunggulan, timbulah situasi kompetisi. Namun perlu juga dipahami bahwa situasi kompetitif tersebut tidak secara otomatis dapat memacu motivasi seseorang manakala individu tersebut tidak beradaptasi di dalamnya.

3) Jenis tugas dan situasi menantang

Jenis tugas dan situasi yang menantang adalah tugas yang memungkinkan sukses dan gagalnya seseorang. Setiap individu terancam akan gagal apabila kurang berusaha.

Menurut Nawawi (2004) berpendapat bahwa orientasi mobilitas merupakan alat vital atau kebutuhan dasar bagi penyandang tunanetra agar dapat bergerak dengan lebih leluasa. Atas dasar pendapat Nawawi inilah maka peneliti berkesimpulan bahwa orientasi mobilitas dapat mempengaruhi motivasi berprestasi.

Ketrampilan orientasi mobilitas adalah kemampuan menentukan posisi seseorang dalam berhubungan dengan lingkungannya dengan menggunakan indera-indera yang masih berfungsi untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain secara aman dan efisien dalam sebuah lingkungan.

Menurut Hadikasma (1982) yang diajarkan dalam ketrampilan orientasi mobilitas adalah: 1. Teknik melawat dengan pendamping awas, yang meliputi a. Teknik membuat kontak atau minta bantuan pendamping awas, b. Teknik menolak ajakan dan menerima

pendamping awas, c. Teknik melewati pintu tertutup, d. Teknik melewati jalan sempit, e. Teknik naik dan turun tangga, f. Teknik pindah pegangan tangan, dan g. Teknik berbalik arah, 2. Teknik melewati bebas sendiri tanpa alat bantu, meliputi a. Teknik menyusur, b. Teknik menertibkan/ambil ancang-ancang, c. Teknik tangan di atas menyilang tubuh, d. Teknik tangan di bawah menyilang tubuh, e. Teknik mencari benda jatuh, f. Pengenalan ruang, g. Teknik melewati rentangan yang rendah, h. Teknik naik turun tangga secara mandiri, dan i. Teknik duduk di kursi, 3. Teknik melewati dengan tongkat panjang, yang meliputi: a. Cara memegang tongkat, b. Berjalan dengan teknik menyilang tubuh, c. Teknik menyusur dengan tongkat, d. Teknik dua sentuhan, e. Teknik menggeser ujung tongkat, f. Teknik naik dan turun tangga dengan tongkat, g. Teknik mendeteksi permukaan lintasan dengan tongkat, h. Teknik membuka dan menutup pintu dengan membawa tongkat, dan i. Teknik belokan.

Teknik orientasi mobilitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik dengan pendamping awas, teknik melewati bebas sendiri tanpa alat bantu, dan teknik melewati dengan tongkat panjang. Hal ini disebabkan karena teknik-teknik ini lebih cocok dan sesuai digunakan oleh penyandang tunanetra, dan teknik tersebut merupakan teknik dasar yang harus dikuasai oleh penyandang tunanetra.

### **C. Metode**

Penelitian yang bersifat kuantitatif ini terdiri dari dua variabel, yaitu ketrampilan orientasi mobilitas sebagai variabel bebas dan motivasi berprestasi sebagai variabel terganggunanya. Adapun subjek penelitian ini adalah 20 siswa kelas 3 dari Panti Sosial Bina Netra Yogyakarta yang telah mendapatkan materi dan praktek ketrampilan orientasi mobilitas. Metode pengumpulan data penelitian terdiri dari dokumentasi dan skala. Metode dokumentasi dipakai untuk melihat ketrampilan orientasi mobilitas subjek. Pihak panti senantiasa melakukan evaluasi atas pembelajaran ketrampilan OM, dan penilaian ini dituangkan dalam bentuk angka yang bergerak antara skor 4 - 9. Penilaian ini dikembangkan oleh pihak panti sendiri dengan mengacu pada penilaian orientasi mobilitas yang dibuat oleh Sasraningrat. Perbedaannya adalah kalau penilaian dari Sasraningrat bergerak dari skor 1 - 3, sementara

penilaian yang dikembangkan oleh panti skor bergerak dari angka 4 - 9. Nilai Orientasi Mobilitas mengungkap seberapa tinggi penguasaan orientasi mobilitas yang dinyatakan dalam keterangan nilai: Sangat Baik (9), Baik (8), Cukup (7), Sedang (6), Kurang (5), dan Sangat Kurang (4). Kriteria-kriteria dalam penilaian orientasi mobilitas tersebut di atas adalah:

Nilai 9: apabila siswa sangat baik dalam memahami instruksi dan cekatan dalam melaksanakan instruksi.

Nilai 8: apabila siswa baik dalam memahami instruksi dan cekatan dalam melaksanakan instruksi.

Nilai 7: apabila siswa cukup dalam memahami instruksi dan memadai dalam melaksanakan instruksi.

Nilai 6: apabila siswa sedang dalam memahami instruksi dan canggung dalam melaksanakan instruksi.

Nilai 5: apabila siswa kurang dalam memahami instruksi dan ragu-ragu dalam melaksanakan instruksi.

Nilai 4: apabila siswa sangat kurang dalam memahami instruksi dan gagal atau tidak dapat dalam melaksanakan instruksi.

Adapun skala digunakan untuk mengukur motivasi berprestasi. Skala motivasi berprestasi terdiri dari aspek-aspek: a. Memiliki keyakinan untuk sukses, b. Memiliki orientasi atau pemikiran masa depan, c. Pengambilan dan penerimaan tugas cenderung sedang, d. Tidak suka membuang waktu, dan e. Gigih dalam mengerjakan tugas.

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini sebelum digunakan untuk pengambilan data terlebih dahulu dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas menggunakan validitas isi, yaitu validitas yang diestimasi lewat pengujian terhadap isi skala dengan analisis rasional atau lewat *professional judgment*. Validitas isi merupakan validitas yang dapat menunjukkan sejauh mana item-item dalam tes mencakup keseluruhan kawasan yang hendak diukur atau sejauh mana isi skala mencerminkan ciri atribut yang hendak diukur. Penentuan aitem yang layak digunakan dalam skala dilakukan pengujian dengan cara mengkorelasikan skor

setiap item dengan skor total item yang didapat dari proses *try out*. Penghitungan koefisien korelasi sendiri menggunakan teknik korelasi *product moment* dari Pearson. Angka yang dihasilkan menunjukkan keselarasan atau konsistensi antara fungsi aitem dan fungsi skala secara keseluruhan (Azwar, 2011). Kriteria dalam pemilihan aitem berdasarkan korelasi aitem-total  $> 0,30$ . Apabila didapatkan koefisien korelasi kurang dari 0,30 maka item dianggap tidak memuaskan (Azwar, 2001). Berdasarkan hasil uji reliabilitas skala motivasi berprestasi diperoleh koefisien *alpha* ( $\alpha$ ) sebesar 0,943 Dengan demikian dapat diambil kesimpulan bahwa skala tersebut reliabel, artinya layak untuk digunakan untuk penelitian. Kesimpulan ini didasarkan pada pendapat Azwar (2011) bahwa semakin koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi reliabilitasnya.

Uji Hipotesis yang dipakai dalam penelitian ini adalah uji korelasi dengan menggunakan formula *product moment* dari Pearson. Teknik analisis data dilakukan dengan menggunakan bantuan software SPSS (*Statistical Package for Social Science*) versi 16.0 for Windows.

#### **D. Hasil dan Pembahasan**

Dari hasil uji hipotesis diperoleh koefisien korelasi sebesar 0,764 dengan  $p: 0,000$  ( $p < 0,01$ ). Ini berarti hipotesis penelitian yang menyatakan ada hubungan positif antara ketrampilan orientasi mobilitas dan motivasi berprestasi pada penyandang tunanetra dinyatakan diterima atau terbukti. Sumbangan ketrampilan orientasi mobilitas terhadap motivasi berprestasi sebesar 58,4 %, yang berarti sisanya sebesar 41,6 % motivasi berprestasi ditentukan oleh faktor-faktor yang lain selain ketrampilan orientasi mobilitas.

Menurut Sasraningrat (1984) seorang penyandang tunanetra yang mampu mengatasi keterbatasan penglihatannya akan mampu mengurangi perasaan tertekan lahir dan batin dalam dirinya, seperti rasa kurang aman, malu yang berlebihan, dan ketakutan untuk melakukan sesuatu pekerjaan. Dengan demikian seorang penyandang tunanetra yang memiliki keterampilan orientasi mobilitas yang tinggi berarti telah mampu mengatasi keterbatasan penglihatannya, dan dapat mengurangi perasaannya, sehingga muncul keberaniannya untuk mengembangkan potensi-potensi yang dimiliki agar tidak tergantung kepada orang lain, dan

kalau bisa akan berusaha mengungguli orang lain yang memiliki fisik yang normal.

Ketrampilan orientasi mobilitas dapat menjadi salah satu sarana bagi penyandang tuna netra untuk dapat mengembangkan dan memperluas potensi-potensi yang dimilikinya menjadi kemampuan yang aktual dan efektif. Ketrampilan orientasi mobilitas yang tinggi pada penyandang tunanetra ditunjukkan dengan mampunya melakukan aktivitas dengan usaha sendiri, contohnya pulang dari panti ke rumahnya dengan usaha sendiri tanpa diantar atau dijemput oleh orang lain, atau ketika mencari makan ke warung tanpa ditemani oleh orang yang awas. Kemampuan orientasi mobilitas yang tinggi akan menimbulkan keyakinan dan perasaan mampu untuk melakukan segala aktivitas sebagaimana dilakukan oleh orang awas, sehingga mendorong penyandang tunanetra untuk mengembangkan dirinya secara maksimal, bahkan kalau bisa dapat mengalahkan kemampuan dan prestasi orang awas.

Hasil penelitian di atas selaras dengan hasil penelitian David, dkk (2014) yang menyatakan ada hubungan antara kemandirian dengan motivasi berprestasi (koefisien korelasi  $r$  partial = 0,775 nilai  $p$  = 0,000). Pribadi yang lebih mandiri, yaitu memiliki tanggung jawab terhadap diri sendiri dan tidak bergantung pada orang lain dalam bekerja, dalam mengerjakan tugas-tugas dan mengambil keputusan, semua aspek kepribadian yang mandiri ini adalah ceminan dari indikator-indikator dalam kemandirian yaitu punya inisiatif dan mau mencoba hal-hal baru, tidak takut gagal, mampu mengatasi dan menyelesaikan masalah, penuh ketekunan dan tanggung jawab dalam mengerjakan sesuatu tanpa bantuan orang lain. Indikator-indikator kemandirian ini sangat mendukung pengembangan dan peningkatan motivasi berprestasi

Menurut pendapat Deckers sebagaimana dikutip oleh Whiting (David, dkk, 2014) bahwa seseorang yang mempunyai motivasi berprestasi tinggi biasanya berasal dari pola asuh keluarga yang penuh kepercayaan dan penanaman akan kemandirian. Hal ini berarti bahwa anak yang mandiri akan cenderung memiliki motivasi berprestasi yang tinggi.

Dari uraian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa penyandang tuna netra yang memiliki ketrampilan orientasi mobilitas yang tinggi akan memiliki kemampuan untuk berpindah/bergerak dari suatu tempat/posisi ke tempat/posisi yang lain, sehingga

memungkinkan melakukan segala sesuatu tanpa tergantung pada bantuan orang lain. Dengan kata lain, seseorang yang memiliki kemampuan dan ketrampilan orientasi mobilitas yang tinggi akan menunjukkan ciri-ciri perilaku mandiri. Dengan ciri-ciri kemandirian yang dimilikinya akan memungkinkan menjadi seseorang memiliki motivasi berprestasi yang tinggi pula.

### **E. Kesimpulan dan Saran**

Dari hasil analisis data dapat diambil kesimpulan bahwa ada hubungan positif antara ketrampilan orientasi mobilitas dan motivasi berprestasi pada penyandang tunanetra. Semakin tinggi ketrampilan orientasi mobilitas, maka semakin tinggi pula motivasi berprestasinya. Sumbangan ketrampilan orientasi mobilitas terhadap motivasi berprestasi sebesar 58,4 %, yang berarti sisanya sebesar 41,6 % motivasi berprestasi ditentukan oleh faktor-faktor yang lain selain ketrampilan orientasi mobilitas.

Pada subjek penelitian dan penyandang tunanetra untuk senantiasa meningkatkan ketrampilan orientasi mobilitasnya karena ketrampilan ini salah satu faktor yang berperan besar terhadap tumbuhnya motivasi berprestasi. Demikian pula kepada pihak panti sosial yang mendidik penyandang tunanetra untuk mempertahankan keberadaan mata pelajaran Orientasi Mobilitas dalam kurikulum.

## DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S., (2001). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- \_\_\_\_\_, (2011). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- David, L E V, Matulesy, A, dan Pratikto, H., (2014). "Pola Asuh Demokratis, Kemandirian dan Motivasi Berprestasi Pada Mahasiswa." *Persona, Jurnal Psikologi Indonesia*. Vol 3 No 1, hal 65-70.
- Djamarah, S.B., (2002). *Psikologi Belajar*. Jakarta: Penerbit Aneka Cipta
- Hadikasma, P., (1982). *Orientasi dan Mobilitas Tunanetra*. Yogyakarta: Proyek Pengembangan Peningkatan Perguruan Tinggi Universitas Negeri Yogyakarta.
- Haditono, S.R., (1979). "Achievement Motivation, Parent's Educational Level and Child Rearing Practice In Four Occupational." *Disertasi* (tidak diterbitkan). Yogyakarta: Fakultas Psikologi Universitas Gadjah Mada.
- Martianah, S.M., (1984). "Motif Sosial Remaja Jawa dan Keturunan Cina Suatu Studi Perbandingan." *Disertasi*. Yogyakarta: Gadjah Mada Press.
- Mitra Netra. Latar Belakang Yayasan Mitra Netra. diunduh, tanggal 7 September 2015 dari [www.mitranetra.or.id](http://www.mitranetra.or.id)
- McClelland, D.C., (1987). *Human Motivation*. New York: Cambridge University Press.
- Nawawi, A. Orientasi dan Mobilitas Bagi Penyandang Cacat Netra. Makalah. Bandung: Jurusan Pendidikan Luar Biasa Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas PGRI Bandung.
- Sasraningrat, F.H., (1981). *Metode Khusus Tunanetra*. Yogyakarta: Federasi Kesejahteraan Tunanetra Indonesia.
- Sasraningrat, (1984). *Orthodidatik Anak Tunanetra*. Jakarta: Depdikbud.
- Suparman, (2000). "Konsep Diri, Motivasi Berprestasi dan Prestasi Belajar Remaja Yang Diasuh Di Panti Asuhan Anak Sistem Asrama dan Sistem Keluarga." *Tesis* (tidak diterbitkan). Yogyakarta: Program Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada.

- Tarsidi, D., (2012). "Mengatasi Masalah-Masalah Psikososial Akibat Ketunanetraan Pada Usia Dewasa." *Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 18/1, 85-97.
- Walgito, B., (1997). *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi Offset

