



Hak Atas Kota dan Aksesibilitas Trotoar di DKI Jakarta dalam Perspektif Gender: Studi Kasus Komunitas Kursi Roda WAFCAI

The Right to the City and Sidewalk Accessibility in DKI Jakarta from a Gender Perspective: A Case Study of the WAFCAI Wheelchair Community

Jihan Hasnah Hamidah¹, Nasytha Muthiah², Nazwa Namira Putri Rusdiandi³, Aniqotul Ummah⁴, Teddy Chrisprimanata Putra⁵

¹Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, 2410413107@mahasiswa.upnvj.ac.id

²Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, 2410413002@mahasiswa.upnvj.ac.id

³Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, 2410413025@mahasiswa.upnvj.ac.id

⁴Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, aniqotul.ummah@upnvj.ac.id

⁵Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta, teddycputra@upnvj.ac.id

*Corresponding Author: E-mail: 2410413107@mahasiswa.upnvj.ac.id

Artikel Penelitian

Article History:

Received: 20 May, 2026

Revised: 23 Jun, 2026

Accepted: 30 Jun, 2026

Kata Kunci:

Hak atas Kota
Aksesibilitas Trotoar
Perspektif Gender

Keywords:

Right to the City
Sidewalk Accessibility
Gender Perspective

DOI: [10.56338/jks.v9i6.11182](https://doi.org/10.56338/jks.v9i6.11182)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana akses trotoar di Jakarta dalam pandangan Hak atas Kota (Right to the City) dan juga gender, dengan fokus pada komunitas Wheelchair and Friendship Center of Asia Indonesia (WAFCAI). Fokus penelitian diarahkan pada sejauh mana trotoar sebagai ruang publik mampu memberikan akses yang setara bagi penyandang disabilitas, terutama perempuan pengguna kursi roda. Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan studi kasus, yang meliputi observasi lapangan, wawancara mendalam, dokumentasi, dan studi literatur. Untuk menganalisis data, peneliti melakukan pengolahan data secara bertahap dengan cara merangkum data, menyajikan hasil, dan menarik kesimpulan. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa perbaikan trotoar di Jakarta belum sepenuhnya sesuai dengan prinsip inklusivitas. Masih ada ramp yang terlalu curam, bollard yang menghalangi kursi roda, trotoar yang tidak rata, serta penggunaan trotoar oleh parkir yang tidak resmi dan kegiatan lainnya. Selain itu, dari sudut pandang gender, perempuan penyandang disabilitas menghadapi banyak masalah karena keterbatasan bergerak, kurangnya rasa aman, dan ketergantungan pada orang lain untuk bisa mengakses tempat umum. Penelitian ini menekankan bahwa akses trotoar tidak hanya tentang fisik, tetapi juga mengaitkan dengan keadilan sosial dan hak warga atas kota. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan kota yang lebih inklusif, partisipatif, dan responsif terhadap kebutuhan kelompok rentan.

ABSTRACT

This study aims to examine sidewalk access in Jakarta from the perspective of the Right to the City and gender, with a focus on the Wheelchair and Friendship Center of Asia Indonesia (WAFCAI) community. The research focuses on the extent to which sidewalks as public spaces are able to provide equal access for people with

disabilities, especially women who use wheelchairs. The method used is a qualitative case study approach, which includes field observations, in-depth interviews, documentation, and literature review. To analyze the data, researchers conducted data processing in stages by summarizing the data, presenting the results, and drawing conclusions. The results of the study indicate that sidewalk improvements in Jakarta have not fully align with the principle of inclusivity. There are still ramps that are too steep, bollards that obstruct wheelchairs, uneven sidewalks, and the use of sidewalks for unauthorized parking and other activities. Furthermore, from a gender perspective, women with disabilities face many problems due to limited mobility, a lack of security, and dependence on others to access public places. This study emphasizes that sidewalk access is not only about physical aspects, but also relates to social justice and citizens' rights to the city. Therefore, urban planning is needed that is more inclusive, participatory, and responsive to the needs of vulnerable groups.

PENDAHULUAN

Konsep *Hak Atas Kota (Right to the City)* memandang kota sebagai ruang kolektif yang seharusnya dapat diakses, digunakan, dan dimanfaatkan secara setara oleh seluruh warga tanpa terkecuali, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas dan perempuan. Gagasan ini menekankan bahwa keadilan dalam ruang perkotaan tidak hanya berkaitan dengan ketersediaan infrastruktur, tetapi juga dengan kemampuan setiap individu untuk berpartisipasi secara penuh dalam kehidupan kota (Harvey, 2008; Lefebvre, 1968). Dalam konteks tersebut, aksesibilitas ruang publik khususnya trotoar menjadi indikator penting dalam menilai sejauh mana prinsip inklusivitas dan keadilan sosial telah diwujudkan dalam tata kelola perkotaan. Trotoar tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial yang mencerminkan kualitas perencanaan kota yang responsif terhadap keragaman kebutuhan masyarakat (Gehl, 2011; UN-Habitat, 2013).

Di Indonesia, khususnya di Jakarta, pembangunan infrastruktur perkotaan dalam beberapa tahun terakhir menunjukkan perkembangan yang cukup pesat, termasuk melalui revitalisasi trotoar di berbagai wilayah. Namun, perkembangan tersebut belum sepenuhnya diikuti oleh peningkatan kualitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Berbagai studi menunjukkan bahwa masih terdapat hambatan signifikan, baik yang bersifat fisik seperti permukaan jalan yang tidak rata dan fasilitas yang tidak memadai, maupun hambatan sosial seperti penggunaan trotoar yang tidak sesuai peruntukannya (Adisasmita, 2018; Tanan & Wing, 2019). Kondisi ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara kebijakan yang dirancang dengan implementasi di lapangan, sehingga pemenuhan hak aksesibilitas sebagai bagian dari hak dasar warga negara belum tercapai secara optimal (World Health Organization, 2011).

Permasalahan aksesibilitas tersebut menjadi semakin kompleks ketika dianalisis melalui perspektif gender. Akses terhadap ruang publik tidak hanya berkaitan dengan aspek fisik, tetapi juga mencakup dimensi rasa aman dan kenyamanan dalam penggunaannya. Perempuan penyandang disabilitas menghadapi kerentanan berlapis karena berada pada persimpangan antara identitas gender dan kondisi disabilitas, yang berpotensi meningkatkan risiko eksklusi sosial di ruang publik (Crenshaw, 1989; UN Women, 2018). Oleh karena itu, pendekatan interseksional menjadi penting untuk memahami bagaimana berbagai bentuk ketidaksetaraan saling beririsan dan mempengaruhi pengalaman individu dalam mengakses ruang kota. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana aksesibilitas trotoar di Jakarta mampu mendukung terwujudnya prinsip *Right to the City* yang inklusif bagi penyandang disabilitas fisik. Secara lebih rinci, penelitian ini berupaya mengidentifikasi kondisi fisik dan teknis trotoar, mengungkap berbagai hambatan yang dihadapi terutama oleh perempuan penyandang disabilitas dalam aspek keamanan dan kenyamanan, serta mengevaluasi sejauh mana kebijakan pembangunan ruang publik telah mengakomodasi kebutuhan yang bersifat interseksional.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus untuk memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai pengalaman penyandang disabilitas dalam mengakses ruang kota. Data dikumpulkan melalui observasi langsung terhadap kondisi trotoar, wawancara mendalam dengan anggota komunitas *Wheelchair and Friendship Center of Asia Indonesia (WAFCAI)*, serta didukung oleh studi dokumentasi dan literatur. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menangkap dinamika sosial secara kontekstual dan holistik. Analisis data dilakukan secara interaktif dengan mengacu pada model Miles, Huberman, dan Saldaña, yang meliputi proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles et al., 2014). Penelitian mengenai aksesibilitas trotoar di Jakarta menjadi penting dilakukan karena ruang publik perkotaan seharusnya dapat diakses secara setara oleh seluruh kelompok masyarakat, termasuk perempuan, penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok rentan lainnya. Dalam praktiknya, trotoar tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas mobilitas, tetapi juga mencerminkan sejauh mana kebijakan kota mampu menghadirkan ruang yang inklusif, aman, dan berkeadilan sosial. Oleh karena itu, kajian mengenai aksesibilitas trotoar menjadi relevan dalam konteks pembangunan kota yang berorientasi pada hak warga atas ruang publik.

Sejumlah penelitian sebelumnya umumnya lebih berfokus pada aspek fisik trotoar, seperti kualitas infrastruktur, konektivitas, dan kelayakan fasilitas pejalan kaki. Namun, masih terbatas penelitian yang mengkaji aksesibilitas trotoar melalui pendekatan interseksional yang mempertimbangkan pengalaman kelompok masyarakat yang berbeda berdasarkan gender, disabilitas, maupun kondisi sosial lainnya. Dengan demikian, penelitian ini berupaya mengisi kekosongan tersebut melalui analisis yang lebih komprehensif mengenai bagaimana ruang publik perkotaan dapat dirancang secara lebih inklusif dan responsif terhadap kebutuhan seluruh warga.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian bertujuan memahami secara mendalam pengalaman, perspektif, serta dinamika sosial yang dialami penyandang disabilitas dalam mengakses ruang kota. Penelitian kualitatif menekankan pemahaman fenomena sosial secara holistik melalui interaksi langsung dengan subjek penelitian sehingga mampu menghasilkan data yang kontekstual dan mendalam (Sugiyono, 2013). Jenis penelitian studi kasus digunakan karena penelitian berfokus pada satu kasus spesifik, yaitu komunitas *Wheelchair and Friendship Center of Asia Indonesia (WAFCAI)* sebagai aktor masyarakat sipil yang memperjuangkan aksesibilitas bagi pengguna kursi roda di Jakarta.

Objek penelitian ini adalah komunitas *Wheelchair and Friendship Center of Asia Indonesia (WAFCAI)* sebagai organisasi yang bergerak dalam isu pemberdayaan penyandang disabilitas. Kegiatan penelitian berlokasi di Sunter II, Tanjung Priok, tepatnya di Jalan Gaya Motor I No. 6, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Jakarta dipilih sebagai tempat penelitian karena masih ada banyak masalah aksesibilitas di trotoar, seperti permukaan yang tidak rata, kurangnya jalan yang ramah untuk penyandang disabilitas, serta penggunaan trotoar yang salah yang menghalangi pergerakan mereka. Selain itu, pihak *WAFCAI* bersedia untuk diwawancarai sehingga memungkinkan peneliti memperoleh data yang lebih mendalam dan valid terkait aktivitas serta kontribusi organisasi tersebut.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui observasi dengan mengamati secara langsung kondisi trotoar di Jakarta untuk mengidentifikasi hambatan aksesibilitas yang dialami penyandang disabilitas. Wawancara mendalam dilakukan secara semi-terstruktur dengan pengurus komunitas *WAFCAI*, penyandang disabilitas, serta pendamping pengguna kursi roda untuk menggali pengalaman, perspektif, dan upaya advokasi dalam memperjuangkan aksesibilitas ruang publik. Penelitian ini juga memanfaatkan dokumentasi berupa foto dan rekaman video wawancara sebagai data pendukung. Selanjutnya, studi literatur digunakan untuk memperkuat kerangka teori, membandingkan temuan dengan penelitian sebelumnya, serta membantu analisis hasil penelitian. Kombinasi teknik pengumpulan data ini umum digunakan dalam penelitian kualitatif untuk memperoleh pemahaman fenomena secara komprehensif (Creswell, 2014).

Analisis data dilakukan secara kualitatif interaktif yang berlangsung secara berkelanjutan sejak proses pengumpulan data hingga penelitian selesai. Model analisis ini mengacu pada Miles, Huberman, dan Saldaña yang terdiri dari tiga tahapan utama, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles, Huberman, & Saldaña, 2014). Proses reduksi data dilakukan dengan menyeleksi dan memfokuskan data hasil wawancara, dan dokumentasi agar relevan dengan fokus penelitian mengenai aksesibilitas trotoar, gender, dan hak atas kota. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk narasi deskriptif dan kutipan wawancara untuk memudahkan pemahaman fenomena. Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan dengan menghubungkan temuan lapangan dengan teori interseksionalitas (Crenshaw, 1989) dan konsep *Right to the City* (Lefebvre, 1968). Untuk memastikan keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi dilakukan dengan membandingkan data dari observasi, wawancara, dan studi literatur untuk meningkatkan kredibilitas hasil penelitian. Dalam penelitian kualitatif, triangulasi penting untuk memeriksa konsistensi informasi dari berbagai sumber sehingga temuan penelitian dapat dipercaya (Sugiyono, 2013).

HASIL

Manifestasi *Right to the City* dalam Perencanaan Infrastruktur Jakarta

Diskusi tentang pembangunan infrastruktur di Jakarta seringkali terjebak pada narasi estetika dan modernitas urban, tetapi secara substansial, infrastruktur adalah perpanjangan dari distribusi keadilan sosial. Dalam kerangka pemikiran Henri Lefebvre tahun 1968, *Right to the City* atau Hak atas Kota bukan sekadar hak untuk mengakses fasilitas yang ada, melainkan hak semua warga untuk hadir, bergerak, dan mengubah ruang perkotaan agar sesuai dengan kebutuhan hidup mereka. Di Jakarta, manifestasi hak ini paling nyata terlihat pada kebijakan pembangunan trotoar. Secara teoritis, ruang pedestrian adalah representasi dari demokrasi, ketika setiap warga, terlepas dari latar belakang ekonomi atau kondisi fisiknya, seharusnya memiliki kedaulatan penuh yang setara untuk bergerak. Bagi kelompok marginal seperti penyandang disabilitas, trotoar bukan hanya sarana mobilitas, melainkan instrumen untuk keluar dari isolasi sosial. Parakerja (2025) menjelaskan bahwa menurut standar WHO, disabilitas merupakan kondisi kompleks yang mencakup tiga aspek utama: *impairment* yang berfokus pada gangguan fungsi atau struktur tubuh, *disability* yang merujuk pada keterbatasan individu dalam melakukan aktivitas harian, serta *handicap* yang menitikberatkan pada hambatan partisipasi seseorang dalam lingkungan sosial dan ekonomi akibat kondisi tersebut. Oleh karena itu, perencanaan infrastruktur yang mengabaikan aksesibilitas sebenarnya sedang melakukan praktik eksklusif sistemik yang merampas hak politik warga atas kotanya sendiri.

Keberpihakan normatif terhadap kelompok disabilitas dalam kebijakan pembangunan di Jakarta sebenarnya telah memiliki pondasi yang cukup kokoh jika ditinjau dari hierarki hukum di Indonesia. Landasan hukum mengenai hak atas kota di Indonesia telah mengalami transformasi mendasar melalui disahkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Regulasi ini secara resmi menggantikan UU Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat dan membawa pergeseran paradigma. Jika pada regulasi tahun 1997 penyandang disabilitas dipandang melalui pendekatan medis sebagai objek yang memerlukan rehabilitasi dan bantuan sosial (*charity-based approach*), UU Nomor 8 Tahun 2016 menempatkan mereka sebagai subjek hukum yang setara berbasis hak asasi manusia (*rights-based approach*). Perubahan ini sangat signifikan karena menggeser fokus tanggung jawab, pemerintah tidak lagi sekadar memberikan santunan, melainkan wajib mengubah lingkungan fisik kota agar tidak lagi menghambat mobilitas warga disabilitas (Ratnaningsih, 2016).

Keberpihakan normatif ini tidak hanya berhenti pada level undang-undang, tetapi dijabarkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 14 Tahun 2017. Regulasi ini menjadi instrumen teknis vital karena menetapkan standar arsitektur yang sangat mendetail guna menjamin keamanan pengguna disabilitas. Dalam Permen tersebut, diatur mengenai lebar efektif jalur pejalan kaki yang harus mampu menampung manuver kursi roda, hingga spesifikasi ubin pemandu

(*guiding block*) yang teksturnya dibedakan secara tegas antara penanda arah (*line type*) dan penanda peringatan (*dot type*). Di tingkat daerah, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mencoba mengadopsi standar internasional tersebut melalui program revitalisasi trotoar besar-besaran, terutama di koridor utama, guna memastikan bahwa hak atas mobilitas bukan hanya menjadi milik warga yang bertubuh bugar, melainkan seluruh lapisan masyarakat.

Namun, kedalaman regulasi ini sering kali mengalami simplifikasi saat diimplementasikan dalam proyek fisik di lapangan. Secara normatif, kebijakan di Jakarta memang sudah berpihak pada disabilitas, tetapi manifestasi *Right to the City* yang sejati menuntut adanya partisipasi substantif, bukan hanya sekadar pemenuhan standar teknis di atas kertas. Masalah mendasar muncul ketika perencanaan trotoar dilakukan secara *top-down* tanpa melibatkan komunitas disabilitas sebagai pengguna utama dalam tahap desain. Hal ini terlihat dari adanya ketidaksesuaian antara hasil pembangunan dengan standar kebutuhan lapangan, seperti pembangunan trotoar baru dengan ketinggian yang sulit dijangkau, serta pemasangan *guiding block* yang tidak presisi, kondisi teknis seperti ini pada akhirnya justru tetap menghambat mobilitas dan menyulitkan pengguna disabilitas dalam mengakses ruang publik secara mandiri (Winata, 2025).

Hambatan dalam menyediakan aksesibilitas bukan hanya persoalan fisik atau teknis konstruksi semata, melainkan juga sangat dipengaruhi oleh sejauh mana kesadaran para pemangku kepentingan terhadap urgensi hak-hak kelompok marginal (Luthfi, 2026). Realitas ini menunjukkan bahwa secara administratif Jakarta mungkin telah memenuhi kewajiban hukumnya, tetapi secara filosofis, kota ini masih berjuang untuk memberikan hak penuh bagi penyandang disabilitas untuk menguasai ruang publik secara aman. Tanpa sinkronisasi antara regulasi yang inklusif dengan sensitivitas eksekusi di lapangan, trotoar hanya akan menjadi monumen pembangunan yang gagal menjalankan fungsinya sebagai ruang pembebasan bagi kelompok marginal.

Problematika Aksesibilitas Teknis Trotoar bagi Penyandang Disabilitas

Aksesibilitas trotoar di Jakarta masih menjadi masalah dalam menciptakan ruang kota yang inklusif bagi penyandang disabilitas, terutama bagi pengguna kursi roda. Trotoar seharusnya berfungsi sebagai tempat yang aman dan nyaman, sehingga semua orang bisa bergerak dengan mudah tanpa rintangan. Tetapi, kenyataannya banyak trotoar yang dibangun tanpa memperhatikan aturan aksesibilitas, seperti ramp yang terlalu curam, bollard yang mempersempit jalur kursi roda, hingga trotoar yang masih mengharuskan pengguna melewati tangga. Situasi ini menunjukkan bahwa meskipun ada fasilitas fisik, itu belum tentu membuat akses lebih mudah, karena desain yang salah malah dapat menciptakan rintangan bagi penyandang disabilitas (Prayoga et al., 2023). Secara umum, hak atas aksesibilitas sudah dijamin oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 dan diperkuat oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14 Tahun 2017. Namun, penelitian terbaru menunjukkan bahwa masalah utamanya bukan hanya soal ada tidaknya fasilitas, tetapi juga bagaimana fasilitas tersebut diterapkan dan saling terhubung. Penilaian jalur pejalan kaki di daerah CSW ASEAN Jakarta mengungkapkan bahwa masih banyak rintangan fisik, seperti ramp yang tidak memenuhi standar, dan jalur pejalan kaki yang belum cukup ramah bagi pengguna kursi roda (Prayoga et al., 2023).

Salah satu masalah yang paling sering terjadi adalah desain ramp yang terlalu curam dan tidak sesuai prinsip universal design. Ramp seharusnya dirancang sebagai jalur landai yang memungkinkan pengguna kursi roda bergerak tanpa bantuan orang lain. Akan tetapi, banyak ramp justru memiliki sudut kemiringan yang terlalu tinggi sehingga sulit digunakan dan beresiko membahayakan pengguna. Masalah yang dihadapi oleh komunitas *WAFCAI* (*Wheelchairs Friendship Center Asia in Indonesia*) adalah masih rendahnya aksesibilitas trotoar dan fasilitas publik di Jakarta bagi penyandang disabilitas pengguna kursi roda. Kondisi tersebut terlihat dari desain trotoar yang belum ramah disabilitas, seperti ramp yang terlalu curam, jalur yang masih menggunakan tangga, serta fasilitas pedestrian yang tidak memungkinkan pengguna kursi roda bergerak secara mandiri.



Gambar 1. Wawancara dengan WAFCAI (*Wheelchairs Friendship Center Asia in Indonesia*)

Pernyataan narasumber dari WAFCAI menunjukkan bahwa pembangunan trotoar di Jakarta masih belum sepenuhnya akomodatif terhadap kebutuhan penyandang disabilitas. Minimnya *political willingness* dalam pembangunan infrastruktur inklusif menandakan bahwa kebutuhan pengguna kursi roda belum menjadi prioritas utama dalam perencanaan ruang publik. Kondisi ini menegaskan bahwa permasalahan aksesibilitas trotoar tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis, tetapi juga dengan komitmen kebijakan dalam mewujudkan kota yang inklusif (WAFCAI, 2026). Temuan ini kemudian diperkuat melalui hasil wawancara dengan orang tua penyandang disabilitas.



Gambar 2. Wawancara dengan Orang Tua Penyandang Disabilitas

Orang tua penyandang disabilitas menceritakan bahwa “ketika ingin menuju halte bus harus dibantu oleh dua hingga tiga orang karena akses turun yang tersedia berupa tangga atau jalur yang tidak memungkinkan dilalui secara mandiri” (Orang tua penyandang disabilitas, 2026). Temuan ini menunjukkan bahwa buruknya desain trotoar tidak hanya menjadi persoalan teknis, tetapi juga secara langsung menghilangkan kemandirian mobilitas penyandang disabilitas dalam mengakses ruang kota.

Selain itu, pemasangan bollard atau tiang pembatas yang bertujuan mencegah kendaraan bermotor masuk ke trotoar juga menjadi hambatan serius bagi pengguna kursi roda. Secara umum, aturan ini memang untuk melindungi pejalan kaki, tetapi jarak antara tiang yang terlalu dekat malah membuat pengguna kursi roda tidak bisa lewat. WAFCAI (*Wheelchairs Friendship Center Asia in Indonesia*) menjelaskan bahwa beberapa trotoar memiliki empat tiang pembatas yang membuat pengguna kursi roda tidak mempunyai ruang untuk melewati, “mereka membuat ini agar motor tidak

bisa lewat, tetapi mereka tidak memikirkan bagaimana pengguna kursi roda bisa lewat karena tidak muat” (WAFCAI, 2026). Temuan ini menunjukkan bahwa proses perencanaan infrastruktur masih melihat dari sudut pandang mayoritas pengguna, sementara kebutuhan khusus untuk penyandang disabilitas belum menjadi fokus utama dalam desain ruang publik.

Berbagai temuan lapangan tersebut memperlihatkan bahwa hambatan yang dialami penyandang disabilitas tidak hanya bersifat fisik, tetapi juga berkaitan dengan cara kota dirancang dan diprioritaskan. Dalam teori interseksionalitas, Kimberlé Crenshaw menjelaskan bahwa diskriminasi tidak hadir secara tunggal, melainkan melalui persilangan berbagai bentuk ketidakadilan yang saling memperkuat (Crenshaw, 1989). Penyandang disabilitas tidak hanya menghadapi hambatan fisik akibat desain trotoar yang buruk, tetapi juga marginalisasi sosial karena kebutuhan mereka sering kali tidak dianggap sebagai prioritas dalam pembangunan kota. Hambatan fisik tersebut kemudian beririsan dengan faktor sosial, ekonomi, dan gender yang memperkuat posisi rentan kelompok disabilitas di ruang publik. Keterbatasan infrastruktur yang dibangun tanpa mempertimbangkan pengalaman langsung penyandang disabilitas sering kali menghasilkan fasilitas yang tidak sepenuhnya menjawab kebutuhan mobilitas di lapangan (Daniel et al., 2023). Oleh karena itu, keterbatasan infrastruktur fisik trotoar serta dampaknya terhadap penyandang disabilitas dirangkum dalam tabel berikut untuk memudahkan pemahaman pembaca.

Tabel 1. Keterbatasan dan Dampaknya terhadap Penyandang Disabilitas

Keterbatasan Infrastruktur Fisik	Dampak terhadap Penyandang Disabilitas
Ramp trotoar terlalu curam dan tidak sesuai standar aksesibilitas	Pengguna kursi roda kesulitan bergerak secara mandiri dan berisiko mengalami kecelakaan
Akses menuju halte masih menggunakan tangga	Penyandang disabilitas harus dibantu dua hingga tiga orang untuk mengakses transportasi publik
Bollard atau tiang pembatas terlalu sempit	Kursi roda tidak dapat melewati jalur trotoar dengan mudah
Permukaan trotoar tidak rata dan digunakan untuk parkir liar	Mobilitas penyandang disabilitas terganggu dan mengurangi rasa aman
Desain trotoar belum inklusif terhadap kebutuhan disabilitas	Penyandang disabilitas kehilangan kemandirian mobilitas dan partisipasi dalam ruang publik

Tabel di atas menunjukkan bahwa berbagai keterbatasan infrastruktur trotoar memiliki hubungan langsung dengan hambatan mobilitas penyandang disabilitas. Ramp yang terlalu curam menandakan belum konsistennya penerapan standar desain universal, sehingga pengguna kursi roda tetap bergantung pada bantuan orang lain dan menghadapi risiko kecelakaan. Akses menuju halte yang masih menggunakan tangga memperlihatkan belum terintegrasinya sistem transportasi publik dengan prinsip aksesibilitas, sehingga mobilitas penyandang disabilitas tidak dapat dilakukan secara mandiri. Keberadaan bollard yang terlalu sempit menunjukkan adanya konflik antara fungsi pengamanan trotoar dan kebutuhan aksesibilitas, karena desainnya tidak mempertimbangkan lebar kursi roda. Selain itu, permukaan trotoar yang tidak rata serta penggunaan trotoar untuk parkir liar menunjukkan lemahnya pengawasan dan pemeliharaan ruang publik. Hambatan-hambatan tersebut menyebabkan jalur pedestrian tidak berkesinambungan dan menurunkan rasa aman penyandang disabilitas saat beraktivitas di ruang kota.

Dampak paling besar dari buruknya aksesibilitas teknis trotoar adalah hilangnya kemandirian mobilitas, terutama bagi pengguna kursi roda. Aktivitas sederhana seperti menuju kampus, halte, tempat

kerja, atau pusat layanan publik menjadi sulit karena harus selalu bergantung pada pendamping. Ketergantungan ini tidak hanya membatasi mobilitas fisik, tetapi juga mengurangi partisipasi sosial, dan ekonomi penyandang disabilitas. Dalam konsep Hak atas Kota, Henri Lefebvre menegaskan bahwa seluruh warga memiliki hak untuk hadir, bergerak, dan menggunakan ruang kota secara setara (Lefebvre, 1968). Temuan penelitian ini memperlihatkan bahwa kondisi trotoar yang belum inklusif menunjukkan belum terpenuhinya hak tersebut bagi penyandang disabilitas. Ketika trotoar justru menjadi penghalang, maka hak penyandang disabilitas untuk berpartisipasi dalam kehidupan kota belum benar-benar terpenuhi. Oleh karena itu, pembangunan kota perlu menempatkan penyandang disabilitas sebagai subjek utama dalam proses perencanaan. Aksesibilitas tidak boleh berhenti pada formalitas kebijakan, tetapi harus diwujudkan melalui desain ruang kota yang benar-benar inklusif dan menghadirkan keadilan ruang bagi seluruh warga.

Dimensi Gender: Keamanan dan Eksklusi Sosial di Ruang Publik

Dalam perspektif gender, desain trotoar di Jakarta masih menunjukkan kecenderungan bias karena belum sepenuhnya mempertimbangkan pengalaman dan kebutuhan spesifik perempuan sebagai pengguna ruang publik. Perencanaan kota pada umumnya masih berangkat dari asumsi pengguna yang “netral”, yang dalam praktiknya merepresentasikan pengalaman laki-laki sebagai standar dominan (Kern, 2020). Selain itu, persoalan aksesibilitas juga masih dirasakan oleh kelompok penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil wawancara dengan seorang ibu dan anak penyandang disabilitas, fasilitas trotoar di beberapa wilayah Jakarta dinilai masih kurang memadai untuk mendukung mobilitas yang aman dan nyaman. Kondisi tersebut terlihat dari masih adanya jalur pedestrian yang sulit diakses, minimnya fasilitas pendukung bagi disabilitas, serta hambatan fisik yang membatasi ruang gerak pengguna (Orang tua Penyandang Disabilitas, 2026). Pernyataan narasumber ini memperkuat bahwa pembangunan trotoar belum sepenuhnya menerapkan prinsip inklusivitas bagi seluruh kelompok masyarakat. Akibatnya, aspek penting seperti visibilitas ruang, keterbukaan akses, serta perlindungan terhadap potensi risiko di ruang publik belum terintegrasi secara optimal dalam desain trotoar. Salah satu bentuk bias tersebut terlihat dari rendahnya kualitas visibilitas di sejumlah trotoar di Jakarta. Keberadaan hambatan fisik seperti tiang pembatas, utilitas kota yang tidak tertata, serta penggunaan trotoar oleh kendaraan bermotor dan parkir liar menciptakan ruang yang sempit dan terfragmentasi. Kondisi ini tidak hanya mengganggu mobilitas, tetapi juga menurunkan tingkat keterlihatan (*visibility*) pengguna di ruang publik.

Dalam kajian gender dan ruang kota, visibilitas merupakan faktor penting dalam membentuk rasa aman, karena ruang yang terbuka dan mudah diawasi cenderung memberikan perlindungan lebih bagi penggunanya (Falú, 2009). Sebaliknya, ruang yang terhalang dan sempit meningkatkan kerentanan, khususnya bagi perempuan. Temuan ini sejalan dengan studi tentang aksesibilitas trotoar di Indonesia yang menunjukkan bahwa jalur pedestrian sering kali tidak berfungsi sebagaimana mestinya akibat adanya gangguan seperti parkir kendaraan dan aktivitas informal (Avianto & Fauziah, 2020). Ketika trotoar tidak dapat digunakan secara optimal, perempuan sering kali dipaksa berjalan di badan jalan yang lebih berisiko, sehingga meningkatkan potensi bahaya dalam mobilitas sehari-hari. Dengan demikian, desain trotoar yang tidak responsif terhadap aspek keamanan berbasis gender secara tidak langsung mereproduksi eksklusi perempuan dari ruang publik. Selain persoalan desain fisik, dimensi eksklusi semakin kompleks ketika dilihat melalui pendekatan interseksionalitas. Perempuan penyandang disabilitas menghadapi kerentanan berlapis (*intersectional vulnerability*), yaitu kombinasi antara diskriminasi berbasis gender dan disabilitas (Crenshaw, 1989).

Dalam konteks mobilitas perkotaan, penyandang disabilitas tidak hanya menghadapi hambatan struktural berupa infrastruktur yang tidak aksesibel, tetapi juga risiko sosial yang lebih tinggi dibandingkan kelompok lain. Hal tersebut diperkuat melalui pernyataan narasumber yang menyebutkan bahwa kondisi trotoar dan akses transportasi umum yang belum ramah disabilitas dapat membahayakan

pengguna karena mereka kesulitan untuk bergerak secara mandiri dalam menggunakan fasilitas publik (WAFCAI, 2026). Kesulitan akses tersebut menunjukkan bahwa ruang publik perkotaan masih belum sepenuhnya dirancang berdasarkan prinsip inklusivitas. Peneliti menafsirkan bahwa keterbatasan aksesibilitas tidak hanya berdampak pada mobilitas penyandang disabilitas, tetapi juga berpengaruh terhadap rasa aman, kemandirian, dan hak mereka untuk memperoleh akses yang setara terhadap ruang kota. Penelitian menunjukkan bahwa perempuan dengan disabilitas memiliki keterbatasan mobilitas yang lebih besar serta tingkat kerentanan yang lebih tinggi dalam mengakses ruang publik (World Health Organization, 2011; Mitra et al., 2017). Hambatan seperti trotoar yang tidak rata, tidak adanya jalur pemandu, serta keberadaan penghalang fisik memperbesar risiko kecelakaan dan membatasi kemandirian mobilitas. Hasil wawancara dengan WAFCAI (*Wheelchairs Friendship Center Asia in Indonesia*) menguatkan temuan tersebut. Informan menyatakan bahwa perempuan pengguna kursi roda di Jakarta sering kali mengalami kesulitan dalam mengakses trotoar karena terhalang oleh kendaraan yang parkir di atas trotoar serta desain pembatas jalan yang tidak ramah disabilitas. Selain itu, kondisi trotoar yang sempit dan tidak terintegrasi membuat mereka harus bergantung pada bantuan orang lain dalam beraktivitas. Situasi ini menunjukkan bahwa keterbatasan aksesibilitas tidak hanya berdampak pada aspek mobilitas, tetapi juga pada tingkat kemandirian pengguna (WAFCAI, 2026).

Lebih jauh, pengalaman tersebut menunjukkan bahwa eksklusi yang dialami perempuan disabilitas tidak hanya bersifat fisik, tetapi juga sosial. Ketidakmampuan untuk mengakses ruang publik secara mandiri berdampak pada terbatasnya partisipasi mereka dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Dalam perspektif kewarganegaraan inklusif, kondisi ini mencerminkan adanya kesenjangan dalam pemenuhan hak warga negara (Isin & Turner, 2007). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa desain trotoar di Jakarta masih belum sepenuhnya responsif terhadap kebutuhan perempuan dan penyandang disabilitas. Kurangnya perhatian terhadap aspek visibilitas, keamanan, serta integrasi desain yang inklusif berkontribusi pada terciptanya ruang publik yang eksklusif. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan perencanaan kota yang lebih sensitif gender dan berbasis interseksionalitas, dengan menempatkan pengalaman kelompok rentan sebagai dasar dalam perancangan infrastruktur perkotaan.

DISKUSI

Temuan penelitian ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi inklusif yang telah diadopsi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seperti UU No. 8 Tahun 2016 dan Permen PUPR No. 14 Tahun 2017 dengan praktik pembangunan trotoar di lapangan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa persoalan utama bukan terletak pada ketiadaan kebijakan, melainkan pada paradigma perencanaan kota yang masih bersifat *top-down*. Penelitian di seluruh dunia memperlihatkan bahwa perbedaan antara kebijakan untuk disabilitas dan pelaksanaannya di lapangan adalah masalah yang umum, terutama jika orang-orang dengan disabilitas belum terlibat dalam proses perencanaan (World Health Organization, 2011). Dari perspektif *right to the city*, penduduk kota seharusnya tidak hanya memiliki hak untuk menggunakan ruang kota, tetapi juga berhak berkontribusi dalam pembangunannya (Lefebvre, 1968). Ketika perencanaan dikuasai oleh pendekatan teknis, fasilitas untuk aksesibilitas biasanya hanya ada sebagai bentuk kebijakan, bukan sebagai solusi yang benar-benar efektif. Keadaan ini juga bisa dijelaskan dengan teori interseksionalitas yang menekankan bahwa ketidakadilan dalam ruang kota muncul karena interaksi berbagai faktor sosial, termasuk gender dan disabilitas (Crenshaw, 1989).

Jika dibandingkan dengan kota-kota lain, masalah aksesibilitas trotoar bukanlah hal yang hanya terjadi di Jakarta. Penelitian global mengenai kualitas trotoar menunjukkan bahwa banyak kota masih menghadapi masalah dalam hal data, evaluasi, dan standar untuk trotoar yang inklusif (Froehlich et al., 2022). Selain itu, laporan dari UN-Habitat menunjukkan bahwa di banyak kota yang sedang berkembang, pembangunan trotoar sering kali lebih mengutamakan penampilan dan perbaikan area daripada memperhatikan kebutuhan orang-orang yang paling rentan (UN-Habitat, 2013). Ini menunjukkan bahwa masalah aksesibilitas adalah hal yang biasa di kota-kota besar yang sedang tumbuh. Namun, Jakarta menghadapi masalah tertentu yang membuat situasi ini lebih buruk, seperti kepadatan

penduduk yang tinggi, penggunaan trotoar untuk kegiatan informal, dan pengawasan yang lemah terhadap kebijakan yang ada. Jadi, masalah aksesibilitas trotoar di Jakarta bisa dilihat sebagai bagian dari masalah yang lebih besar di kota-kota berkembang, yang dipengaruhi oleh situasi lokal.

KESIMPULAN

Temuan dalam artikel ini menegaskan bahwa pembangunan trotoar di Jakarta masih belum sepenuhnya mencerminkan prinsip *Right to the City*, khususnya dalam menjamin akses yang setara bagi kelompok marginal. Meskipun secara normatif kebijakan telah mengakomodasi aspek inklusivitas, implementasinya masih menyisakan berbagai persoalan, baik dari sisi teknis maupun pengalaman pengguna. Hal ini juga tercermin dari hasil wawancara dengan komunitas *WAFCAI (Wheelchairs and Friendship Center of Asia Indonesia)*, yang menunjukkan bahwa penyandang disabilitas masih menghadapi hambatan nyata dalam mengakses trotoar secara aman dan mandiri. Desain trotoar yang belum memenuhi standar aksesibilitas pada akhirnya membatasi kemandirian mobilitas, terutama bagi pengguna kursi roda.

Lebih jauh, persoalan tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan beririsan dengan dimensi sosial seperti gender. Kurangnya perhatian terhadap aspek keamanan, seperti pencahayaan dan visibilitas, menunjukkan bahwa ruang publik belum sepenuhnya dirancang dengan mempertimbangkan pengalaman perempuan. Dalam perspektif *interseksionalitas*, perempuan penyandang disabilitas menghadapi kerentanan berlapis yang semakin mempersempit akses mereka terhadap ruang kota. Hal ini menegaskan bahwa aksesibilitas trotoar bukan sekadar persoalan infrastruktur, tetapi juga berkaitan dengan keadilan dalam pemanfaatan ruang publik.

Penelitian selanjutnya diharapkan dapat mengembangkan kajian berbasis pengalaman pengguna melalui pendekatan *interseksional* yang lebih mendalam maupun perbandingan lintas kota, sehingga dapat memperkaya analisis mengenai pembangunan ruang publik yang lebih inklusif dan aksesibel bagi kelompok marginal.

REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian, pemerintah perlu memperkuat implementasi kebijakan aksesibilitas dengan memastikan standar teknis trotoar benar-benar sesuai dengan kebutuhan pengguna disabilitas di lapangan, bukan sekadar formalitas administratif. Selain itu, perencanaan infrastruktur harus dilakukan secara partisipatif dengan melibatkan komunitas seperti *WAFCAI (Wheelchairs Friendship Center Asia in Indonesia)* agar desain yang dihasilkan lebih kontekstual dan inklusif. Penertiban penggunaan trotoar dari parkir liar dan aktivitas lain yang menghambat juga menjadi langkah penting untuk mengembalikan fungsi ruang publik.

Dalam perspektif gender, desain trotoar perlu memperhatikan aspek visibilitas dan ruang gerak yang aman bagi perempuan. Pendekatan interseksional juga harus diintegrasikan agar kebijakan mampu menjawab kerentanan berlapis yang dialami perempuan penyandang disabilitas. Di sisi lain, peningkatan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya menjaga trotoar sebagai ruang bersama juga perlu dilakukan. Dengan demikian, pembangunan kota dapat lebih mencerminkan prinsip keadilan sosial dan Hak Atas Kota secara substantif.

KETERBATASAN

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada pendekatan analisis yang digunakan. Dengan melalui observasi dan wawancara mendalam bersama komunitas *WAFCAI* serta didukung oleh data sekunder, penelitian ini lebih berfokus pada pengalaman pengguna dalam mengakses trotoar di Jakarta. Pendekatan tersebut memungkinkan penelitian menggambarkan secara mendalam bentuk-bentuk eksklusi dan hambatan aksesibilitas yang dialami penyandang disabilitas di ruang publik. Namun, fokus pada pengalaman pengguna menyebabkan penelitian ini lebih kuat dalam menunjukkan adanya

kesenjangan antara prinsip inklusivitas dalam kebijakan dan realitas di lapangan dibandingkan dalam menjelaskan secara rinci faktor teknis maupun struktural yang mempengaruhi implementasi aksesibilitas trotoar.

Akibatnya, penelitian ini belum sepenuhnya mampu menguraikan hubungan antara perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan infrastruktur secara lebih komprehensif. Keterbatasan tersebut bukan disebabkan oleh kesalahan penelitian, melainkan merupakan konsekuensi dari pilihan metode kualitatif yang digunakan untuk menempatkan pengalaman kelompok marginal sebagai fokus utama analisis. Oleh karena itu, hasil dan kesimpulan penelitian ini perlu dipahami dalam konteks pendekatan dan ruang lingkup penelitian yang digunakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmitha, R. (2018). *Perencanaan infrastruktur transportasi wilayah*. Graha Ilmu.
- Avianto, B. N., & Fauziah, S. N. (2020). Pelayanan aksesibilitas jalur ramah disabilitas di trotoar Jalan Margonda Kota Depok. *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 5(9), 123–134.
- Crenshaw, K. (1989). Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *University of Chicago Legal Forum*, 1989(1), Article 8.
- Daniel, D., Nastiti, A., Surbakti, H. Y., & Dwipayanti, N. M. U. (2023). Access to inclusive sanitation and participation in sanitation programs for people with disabilities in Indonesia. *Scientific Reports*, 13(1), 4310. <https://doi.org/10.1038/s41598-023-30586-z>
- Falú, A. (2009). *Women in the city: On violence and rights*. Women and Habitat Network.
- Froehlich, J. E., Neumann, T., & Saha, S. (2022). *Towards mapping and assessing sidewalk accessibility across sociocultural and geographic contexts*.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23–40.
- Hasbana, R., Isa, M., & Handoko, W. (2024). Evaluasi kemudahan akses dan kenyamanan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Margonda Raya. *Costing: Journal of Economic, Business and Accounting*, 7(2). <https://doi.org/10.31539/costing.v7i6.13408>
- Isin, E. F., & Turner, B. S. (2007). Investigating citizenship: An agenda for citizenship studies. *Citizenship Studies*, 11(1), 5–17. <https://doi.org/10.1080/13621020601099773>
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri PUPR Nomor 14 Tahun 2017 tentang persyaratan kemudahan bangunan gedung*.
- Kern, L. (2020). *Feminist city: Claiming space in a man-made world*. Verso.
- Lefebvre, H. (1968). *The right to the city*. The Anarchist Library.
- Luthfi, M. (2026). Aksesibilitas fasilitas publik bagi penyandang disabilitas di kawasan perkotaan. *Jurnal Kesehatan*.
- Mitra, S. (2006). The capability approach and disability. *Journal of Disability Policy Studies*, 16(4), 236–247. <https://doi.org/10.1177/10442073060160040501>
- Mitra, S., Posarac, A., & Vick, B. (2017). Disability and poverty in developing countries. *World Development*, 41, 1–18. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2012.05.024>
- Mukrimah, H., & Widiastuti, Y. (2019). Hak aksesibilitas dalam UU No. 8 Tahun 2016 bagi penyandang disabilitas. *International Journal of Demos*.
- Orang Tua Penyandang Disabilitas. (2026). Wawancara pribadi mengenai aksesibilitas trotoar bagi penyandang disabilitas pengguna kursi roda di Jakarta, difasilitasi oleh komunitas WAFCAI. (*Komunikasi pribadi*).
- Parakerja. (2025). Disabilitas menurut WHO dan komitmen inklusif Parakerja.
- Pramashela, F. S., & Rachim, H. A. (2022). Aksesibilitas pelayanan publik bagi penyandang disabilitas di Indonesia. *Jurnal Pekerjaan Sosial*, 5(2), 155–166. <https://doi.org/10.24198/focus.v4i2.33529>

- Prayoga, A., Aliyah, I., & Widodo, P. (2023). Evaluasi aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di kawasan CSW ASEAN Jakarta. *Jurnal Desa-Kota*, 5(2). <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v5i2.72092>
- Pujianti. (2018). *Aksesibilitas ruang publik bagi difabel di Kota Pangkalpinang*. Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- Rafi, M., & Yulianti, I. (2024). Kewarganegaraan inklusif penyandang disabilitas dalam aksesibilitas transportasi publik: Studi aksesibilitas Stasiun Dukuh Atas dan Manggarai. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 26(1). <https://doi.org/10.55981.2024.14034>
- Rahman, A., Pratiwi, R., & Nugroho, S. (2020). Evaluasi fasilitas pedestrian terhadap aksesibilitas penyandang disabilitas di kawasan perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 27(2), 123–134.
- Ratnaningsih, E. (2016, April). Pergeseran paradigma tentang penyandang disabilitas dalam UU No. 8 Tahun 2016. *BINUS Business Law*.
- Republik Indonesia. (1997). *Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang penyandang cacat*.
- Republik Indonesia. (2016). *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang penyandang disabilitas*.
- Sari, A. P., & Soeskandi, H. (2022). Hak disabilitas dalam aksesibilitas ruang publik di Kota Surabaya. *Court Review: Jurnal Penelitian Hukum*.
- Sari, D. P., & Putri, R. A. (2020). Evaluasi fungsi jalur pedestrian di Kota Depok. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 15(2), 45–56.
- Setiawan, B. (2020). Revitalisasi trotoar dan ruang publik di Jakarta. *Jurnal Pembangunan Perkotaan*, 8(1), 15–27.
- Sianipar, S. T. A., & Trustisari, H. (2024). Hak layanan aksesibilitas publik bagi penyandang disabilitas di Kota Jakarta. *Indonesian Journal of Social Science*, 2(2), 11–20.
- Susanti, E., & Widodo, T. (2021). Analisis kenyamanan dan aksesibilitas trotoar di DKI Jakarta. *Jurnal Transportasi*, 21(1), 55–66.
- Tanan, N., & Wing, E. (2019). Accessibility and pedestrian infrastructure in urban Indonesia. *Journal of Urban Studies*, 56(4), 789–805. <https://doi.org/10.1177/0042098018756018>
- UN-Habitat. (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity*. United Nations.
- UN-Habitat. (2016). *Urbanization and development: Emerging futures*. United Nations.
- UN Women. (2018). *Safe cities and safe public spaces for women and girls*. United Nations.
- WAFCAI. (2026). Hasil wawancara mengenai aksesibilitas trotoar bagi disabilitas di Jakarta.
- Winata, L. S. (2025). Trotoar dan halte: Di mana letak keadilan sosial bagi penyandang disabilitas. *Universitas Negeri Surabaya*.
- World Health Organization. (2011). *World report on disability*. WHO Press.