

LAPORAN PENELITIAN

Aksesibilitas dan Inklusivitas Layanan Transportasi Publik di Indonesia: Kajian Komparatif antara Moda Raya Terpadu Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung



LAPORAN PENELITIAN

**Aksesibilitas dan Inklusivitas Layanan
Transportasi Publik di Indonesia:
Kajian Komparatif antara
Moda Raya Terpadu Jakarta
dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung**

The Habibie Center
September 2021





Tentang The Habibie Center

The Habibie Center didirikan oleh Bacharuddin Jusuf Habibie dan keluarga pada tahun 1999 sebagai organisasi independen, nonpemerintah dan nonprofit. The Habibie Center memiliki visi untuk memajukan usaha modernisasi dan demokratisasi di Indonesia yang didasarkan pada moralitas dan integritas budaya dan nilai-nilai agama.

The Habibie Center memiliki misi, yang pertama menciptakan masyarakat demokratis secara kultural dan struktural yang mengakui, menghormati dan menjunjung tinggi hak asasi manusia, serta mengkaji dan mengangkat isu-isu perkembangan demokrasi dan hak asasi manusia dan yang kedua adalah memajukan dan meningkatkan pengelolaan sumber daya manusia dan usaha sosialisasi teknologi.

Tim Penyusun

Mohammad Hasan Ansori

Aan Permana

Johari Efendi

Luthfy Ramiz

Daftar Isi

i	Daftar Isi
iii	Kata Pengantar
v	Daftar Singkatan

1	I. Pendahuluan
2	A. Latar Belakang
5	B. Metodologi Penelitian

9	II. Kerangka Kebijakan
10	A. Kerangka Kebijakan terhadap Inklusivitas Penyandang Disabilitas di Indonesia
12	B. Aksesibilitas bagi Penyandang Disabilitas dalam Transportasi Publik Kereta Api
16	C. Aksesibilitas dan Inklusivitas Transportasi Publik Kereta Api di Kota Jakarta

19	III. Keterlibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Transportasi Publik Kereta Api
20	A. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Transportasi Publik
24	B. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan MRT
27	C. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

30	IV. Aksesibilitas dan Penyediaan Layanan bagi Penyandang Disabilitas
31	A. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik



32	B. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik Kereta Api
33	C. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di MRT Jakarta
39	D. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Kereta Cepat Jakarta-Bandung

43	V. Tantangan dalam Aksesibilitas Penyandang Disabilitas dalam Transportasi Publik
44	A. Kesenjangan antara Peraturan dan Implementasi
45	B. Lemahnya Penegakan Hukum
46	C. Persepsi dan Stigma Negatif
47	D. Ketimpangan dan Integrasi Antar-moda
49	E. Kondisi Ekonomi dan Finansial
50	F. Dilema Pemanfaatan Teknologi
51	G. Kurangnya Kepedulian Semua Pihak

53	VI. Kesimpulan dan Rekomendasi
54	A. Kesimpulan
57	B. Tantangan dan Pembelajaran
59	C. Rekomendasi
64	D. Kerangka Waktu Rekomendasi

Kata Pengantar

The Habibie Center (THC) yang berdiri pada 10 November 1999 sebagai *think-tank* independen, non-pemerintah, dan nirlaba, bertujuan untuk membentuk masyarakat yang demokratis secara struktural dan budaya dan mengakui, menghormati serta mempromosikan hak asasi manusia melalui kegiatan penelitian serta advokasi terhadap isu-isu yang berkaitan dengan proses demokratisasi, pemerintahan dan pengarusutamaan hak asasi manusia, dan manajemen sumber daya manusia. Konsisten dengan misinya terhadap demokratisasi dan hak asasi manusia, THC secara konsisten mengadvokasi isu-isu pemerintahan, termasuk transparansi, pemberian layanan dan aspek akuntabilitas, pembangunan yang inklusif dan setara, serta toleransi. Oleh karena itu, studi “Aksesibilitas dan Inklusivitas Layanan Transportasi Publik di Indonesia: Kajian Komparatif antara Moda Raya Terpadu Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung” tidak hanya penting untuk mempromosikan inklusivitas dan pemerataan pembangunan di Indonesia, namun juga penting untuk mendukung misi dan tujuan dari THC.

Seiring dengan waktu yang telah didedikasikan untuk menyelesaikan penelitian ini, kami menyadari bahwa dalam prosesnya, terdapat kesempatan yang tak ternilai untuk mengenal banyak pihak yang telah membantu berjalannya penelitian ini dengan ide-idenya yang luar biasa, waktu dan dukungan yang tak ternilai harganya. Kami tahu bahwa kata-kata tidak akan dapat membayar dukungan para pihak tersebut dalam membantu kami menyelesaikan penelitian ini, tetapi kami ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada The Asia Foundation yang telah memberikan dukungan finansial, sehingga penelitian ini dapat terlaksana dan semua rekan dan jaringan kami atas dukungan dan masukan yang begitu konstruktif.

Tak lupa, kami juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh insan dan staf pendukung THC atas dukungannya pada aspek operasional, administrasi, dan pengelolaan program.

Secara khusus, kami sangat berterima kasih kepada semua informan dalam tahap wawancara dan diskusi grup terfokus atas kesediaannya untuk berbagi pendapat, perspektif, cerita, dan pengalaman. Tentu, penelitian ini tidak akan mencapai tahap penyelesaian tanpa didukung dengan berbagai pendapat, perspektif, dan pengalaman yang dibagikan oleh semua informan.

Salam,

Tim Peneliti

The Habibie Center

Daftar Singkatan

BPPT	Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi
DTKJ	Dewan Transportasi Kota Jakarta
GAUN	Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional
IMB	Izin Membangun Bangunan
KEMENHUB	Kementerian Perhubungan
KEMENKOMARVES	Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi
KEMENPERIN	Kementerian Perindustrian
KEMENPUPR	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
KND	Komisi Nasional Disabilitas
KPPN	Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional
LRT	<i>Light Rail Transit</i>
MRT	Moda Raya Terpadu
PBB	Perserikatan Bangsa-Bangsa
PRM	<i>Persons with Reduced Mobility</i>
SISTRANAS	Sistem Transportasi Nasional
SL	<i>The Greater Stockholm Local Transit Company</i>
SLF	Sertifikat Laik Fungsi
SOP	<i>Standard Operational Procedure</i>
SUSENAS	Survei Sosial Ekonomi Nasional
UN CRPD	<i>United Nations Convention on the Rights of People with Disabilities</i>
UU	Undang-Undang
UUD	Undang-Undang Dasar

Pendahuluan

A. Latar Belakang

Sebagai salah satu negara berkembang terbesar di dunia, pertumbuhan ekonomi Indonesia begitu mengesankan dalam beberapa tahun terakhir. Meski demikian, manfaat dari pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan ini belum dirasakan secara merata karena ketidakadilan pembangunan yang terjadi di Indonesia. Tingginya ketimpangan struktural pada kelompok masyarakat rentan dan termarginalkan, yang di dalamnya termasuk para penyandang disabilitas, telah menghalangi kelompok masyarakat ini mewujudkan potensinya secara penuh.

Berdasarkan *United Nations Convention on the Rights of People with Disabilities* [selanjutnya: *UN CRPD*], penyandang disabilitas adalah mereka yang memiliki gangguan fisik, mental, intelektual, atau sensorik jangka panjang yang dengan berbagai hambatan dalam interaksinya dapat menghalangi partisipasi penuh dan efektifnya dalam masyarakat¹. Definisi ini juga telah diperkuat oleh Pemerintah Indonesia melalui Indonesia melalui Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas [selanjutnya: UU Penyandang Disabilitas]. Di Indonesia, hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (SUSENAS) pada Maret 2019 menunjukkan bahwa lebih dari 9 persen atau sekitar 23,3 juta orang memiliki suatu bentuk disabilitas tertentu, dengan 2,2 persen atau 5,7 juta orang di antaranya mengalami disabilitas berat. Dari total jumlah penyandang disabilitas ini, 55,5 persen atau sekitar 12,9 juta adalah perempuan dan 44,5 persen atau 10,4 juta sisanya adalah laki-laki.²

Seperti yang terkandung dalam nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 [selanjutnya: UUD 1945], pemerintah Indonesia mengakui asas persamaan dan keadilan sosial bagi seluruh warga negara Indonesia. Menyadari hal ini, perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia menjadi kewenangan negara. Indonesia menerapkan pendekatan berbasis hak asasi manusia dan berkomitmen pada penghapusan segala bentuk diskriminasi terhadap penyandang disabilitas. Prinsip-prinsip *UN CRPD* tercermin dalam undang-undang nasional, terutama UU Penyandang Disabilitas - pembaruan UU No. 4/1997 - yang mengubah pendekatan pemerintah Indonesia terhadap penyandang disabilitas dari

berbasis sosial menjadi berbasis hak yang menjamin hak dan peluang penyandang disabilitas dalam berbagai aspek kehidupan.

Meskipun terdapat sejumlah undang-undang nasional yang mengatur kondisi penyandang disabilitas, sebagian besar belum menjabarkan ketentuan teknisnya. Hal ini menyulitkan implementasi peraturan dan penegakan hukum, serta memperburuk situasi yang dihadapi oleh penyandang disabilitas hingga saat ini. Misalnya, penyandang disabilitas di Indonesia memiliki kesempatan kerja dan akses terhadap layanan publik yang lebih rendah dibanding dengan mereka yang tanpa disabilitas.³

Meskipun pemerintah mengakui bahwa disabilitas merupakan isu lintas-sektor, nyatanya tidak ada satupun lembaga yang berfokus pada isu disabilitas. Hingga saat ini, tiap kementerian memiliki kebijakan dan aturannya masing-masing yang menyiratkan tak adanya harmonisasi kebijakan. Selain hambatan sistemik, masih terdapat stigmatisasi, eksklusi, dan diskriminasi sosial yang tinggi terhadap penyandang disabilitas.

Alasan utama mengapa penyandang disabilitas masih menghadapi tantangan ini adalah terbatasnya kesempatan untuk berpartisipasi dalam perencanaan dan penyusunan kebijakan pembangunan. Tanpa ada keterlibatan penyandang disabilitas, terutama sebagai *user*, regulasi dan kebijakan tidak akan efektif. Partisipasi yang relatif rendah ini dapat dikaitkan dengan kurangnya informasi dan ketidaksesuaian data yang tersedia tentang penyandang disabilitas. UU Penyandang Disabilitas mengatur perlunya data yang berkualitas tinggi agar pemerintah dapat lebih meningkatkan partisipasi penyandang disabilitas di masyarakat dan kesejahteraan kelompok penyandang disabilitas. Namun, pengumpulan data tetap menjadi masalah bagi pemerintah karena sistem pengumpulan data tunggal yang tak tersedia. Perbedaan definisi dan data yang tersedia menunjukkan bahwa rendahnya pemahaman pemerintah tentang kondisi penyandang disabilitas yang sebenarnya, termasuk tingkat marjinalisasi dan diskriminasi, yang pada akhirnya menghambat inklusivitas rancangan kebijakan pembangunan.⁴

Hambatan dalam pembangunan yang inklusif ini terlihat pada lemahnya

penegakan hukum terhadap aksesibilitas transportasi publik di Indonesia. Terlebih, aksesibilitas transportasi publik seharusnya menjadi hak bagi semua kelompok masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Saat ini, beberapa moda transportasi publik seperti bus dan kereta api memiliki aksesibilitas yang kurang memadai, bahkan tidak tersedia sama sekali. Mengingat besarnya dampak pembangunan pada tatanan perekonomian⁵, terbatasnya aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas berpotensi menghambat partisipasi kelompok tersebut dalam kegiatan perekonomian dan kesempatan kerja, berbeda dengan rekan mereka yang bukan penyandang disabilitas. Bukti yang berkembang juga menunjukkan hubungan yang rumit antara disabilitas dan kemiskinan.⁶ Faktanya, hanya 46,6 persen penyandang disabilitas memiliki akses ke pasar tenaga kerja, yang sebagian besar bekerja di sektor informal dengan upah rendah. Bahkan sebanyak 0,26% pekerja adalah mereka yang memiliki disabilitas berat.⁷

Menyadari upaya yang masih diperlukan dari pemerintah untuk memastikan bahwa penyandang disabilitas di Indonesia memiliki akses yang lebih baik atas hak-haknya, THC melakukan studi tentang dampak kebijakan dan praktik dari penyelenggara dan investor transportasi publik dalam pemenuhan hak penyandang disabilitas, khususnya di bidang transportasi. Sektor transportasi dipilih sebagai fokus penelitian karena merupakan salah satu sektor strategis yang secara signifikan belum memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

Secara lebih spesifik, penelitian ini bermaksud untuk menggali secara lebih mendalam dan sistematis terkait inklusivitas dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada Moda Raya Terpadu [selanjutnya: MRT] Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Selain karena kedua moda transportasi publik ini memiliki tingkat modernitas tertinggi di Indonesia, MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan moda yang sedang dan akan terus dikembangkan. Hingga saat ini, Kereta Cepat Jakarta-Bandung masih dalam tahap pengerjaan dan diharapkan selesai dan dapat beroperasi pada tahun 2022. Sedangkan, pembangunan MRT Jakarta tahap pertama telah selesai pada tahun 2019 dan saat ini, pembangunan tahap kedua berada dalam tahap pengerjaan.

Selain itu, investasi asing berperan cukup signifikan dalam pembangunan MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, dimana Jepang dan Republik Rakyat Tiongkok merupakan dua investor pembangunan kedua moda transportasi tersebut. Sehingga, kajian mendalam terhadap inklusivitas dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung juga diharapkan dapat memberi gambaran mengenai kontribusi investasi asing dalam pembangunan moda transportasi, terutama dalam penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

B. Metodologi Penelitian

B.1. Tujuan Penelitian

Dalam rangka mengeksplorasi inklusivitas dari pengembangan transportasi publik di Indonesia yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas, penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan:

- Bagaimana kebijakan nasional mengakomodir kepentingan penyandang disabilitas dalam memenuhi hak atas aksesibilitas terhadap transportasi publik;
- Pelibatan kelompok penyandang disabilitas dalam proses desain, pengembangan dan pembangunan moda transportasi publik;
- Penyediaan fasilitas untuk mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan sejauh mana investor berperan dalam penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di transportasi publik; dan
- Tantangan yang dihadapi oleh penyandang disabilitas terkait aksesibilitas pada transportasi publik.

B.2. Pendekatan dan Metode Pengumpulan Data

Investigasi mendalam terhadap fenomena spesifik aksesibilitas disabilitas di transportasi publik dipandang sebagai tujuan utama dari penelitian berbasis studi kasus pada MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta - Bandung. Walaupun ditemukan adanya ketimpangan pada aspek operasional, yakni belum beroperasinya Kereta Cepat Jakarta - Bandung, pemilihan moda transportasi sebagai studi kasus dalam penelitian ini tidak mengurangi peluang untuk memahami sifat kompleks, tantangan, kebijakan, serta penyediaan fasilitas

dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di transportasi publik.

Pengumpulan data dilaksanakan melalui wawancara terbuka. Wawancara terbuka sebagai metode pengumpulan data dipilih berdasarkan pada karakter kualitatif pada penelitian ini. Pendekatan kualitatif berkaitan dengan sifat penelitian yang kompleks, eksploratif, deskriptif dan intensif, sehingga diyakini lebih memadai dalam menjawab masalah utama dalam penelitian ini. Metode wawancara semi-terstruktur diadopsi dalam penelitian ini bersifat fleksibel, sehingga memungkinkan pertanyaan baru untuk diajukan selama wawancara berlangsung sebagai tindak lanjut dari jawaban yang diberikan oleh informan. Lebih lanjut, wawancara dilaksanakan dengan 11 informan berbeda dengan tujuan untuk memperoleh informasi yang beragam. Informan-informan tersebut termasuk penyandang disabilitas yang secara teratur menggunakan angkutan publik, pembuat kebijakan, penyedia jasa angkutan publik, organisasi masyarakat sipil dan akademisi.

Tabel 1. Proses dan informan wawancara terbuka

Tanggal	Informan	Latar Belakang Informan	Afiliasi
27 April 2021	Dr. Bahrul Fuad, M.A.	Akademisi	Komisi Nasional Anti Kekerasan Terhadap Perempuan
28 April 2021	Leindert Hermeinadi	Aktivistis penyandang disabilitas	Perkumpulan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI)
04 Mei 2021	Rusli Rahim	Aparatur sipil negara	Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi [selanjutnya: Kemenkomarves]
05 Mei 2021	Rachmita Maun Harahap, ST, M.Sn.	Akademisi	Universitas Mercu Buana
06 Mei 2021	Slamet Thohari, M.A.	Akademisi	Universitas Brawijaya

07 Mei 2021	Dr. Harris Muhammadun	Praktisi transportasi	Dewan Transportasi Kota Jakarta [selanjutnya: DTKJ]
11 Mei 2021	Ariani Soekanwo	Aktivis penyandang disabilitas	Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional [selanjutnya: GAUN]
	David Tjahjana		
	Catur Sigit		
18 Mei 2021	Muhammad Effendi	Direktur Operasi dan Pemeliharaan	PT. MRT Jakarta (Perseroda)
21 Mei 2021	Trian Airlangga	Aktivis penyandang disabilitas	Jakarta Barrier Free Trip [selanjutnya: JBFT]
09 Juni 2021	Jarot A. Wibowo	Direktur Umum Peralatan-Bahan	PT. KCIC
	M. Deddy Gamawan	Wakil Direktur Umum Operasi dan Pemeliharaan	
	Deni Yusdiana	Manajer Hubungan Masyarakat	
	Huo Wei	Operasi dan pemeliharaan	
22 Juli 2021	Ira Askarina	Aktivis penyandang disabilitas	Perhimpunan Jiwa Sehat

Selain wawancara, *focus group discussion* [selanjutnya: FGD] juga diselenggarakan selama 3 kali dalam penelitian. Penyelenggaraan FGD secara umum bertujuan untuk mendiskusikan dan mendalami dinamika dan konteks isu-isu tertentu terkait aksesibilitas bagi penyandang disabilitas yang ditemukan selama proses wawancara dan meninjau kembali hasil temuan dari penelitian. Data yang diperoleh dari FGD menambahkan sudut pandang informasi yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian dan secara signifikan berperan sebagai triangulasi data kualitatif, yang secara umum didefinisikan sebagai upaya menggabungkan cara pandang yang berbeda terhadap masalah tertentu atau temuan yang berbeda.

Tabel 2. Proses dan informan FGD

Tanggal	Kegiatan FGD	Informan	Afiliasi
21 April 2021	FGD I: Pemetaan isu aksesibilitas penyandang disabilitas	Balqis Kusumawati, S.T., M.T., M.Sc.	Kemenkomarves
		Dr. Harris Muhammadun	DTKJ
		Dr. Bahrul Fuad, M.A.	Komisi Nasional Anti Kekerasan Terhadap Perempuan
		Slamet Thohari, M.A.	Universitas Brawijaya
		Leindert Hermeinadi	PPDI
		Risnawati Utami	Komite UN CRPD
16 Juni 2021	FGD II: Temuan penelitian	Faela Sufa	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
		Darmaningtyas	Institut Studi Transportasi
		Ajad Sudrajat	DTKJ
		Dr. Arif Maftuhin, M.Ag., M.A.I.S.	Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
		Dr. Bahrul Fuad, M.A.	Komisi Nasional Anti Kekerasan Terhadap Perempuan
		Risnawati Utami	Komite UN CRPD
05 Agustus 2021	FGD III: Tinjauan eksternal	Faisal Rusdi	JBFT; <i>Bandung Independent Living</i>
		Tolhas Damanik, M. Ed.	Wahana Inklusif Indonesia
		Maulani Rotinsulu	Himpunan Wanita Disabilitas Indonesia
		Risnawati Utami	Komite UN CRPD
		Dr. Harris Muhammadun	DTKJ

Kerangka Kebijakan

A. Kerangka Kebijakan terhadap Inklusivitas bagi Penyandang Disabilitas di Indonesia

Hak-hak dari penyandang disabilitas dijamin dalam konstitusi Indonesia. Melihat sistem hukum di Indonesia, konstitusi adalah aturan hukum tertinggi negara. Maka pengakuan, perlindungan dan pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas merupakan hak konstitusional setiap penyandang disabilitas. Hak konstitusional inilah yang menjadikan peraturan perundangan di bawah konstitusi; undang-undang, peraturan presiden, dan peraturan teknis lainnya, tidak boleh bertentangan ataupun mengurangi hak tersebut. Hak konstitusional ini menjadikan landasan yang kuat bagi setiap penyandang disabilitas akan pemenuhan haknya.

Hak konstitusional penyandang disabilitas ini tercantum dalam pasal 28H ayat (2) dan pasal 28I ayat (2) UUD 1945 (Amandemen Kesatu tahun 1999). Pasal 28H ayat (2) menyatakan bahwa setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Interpretasi dari pasal tersebut berdasarkan tiga keputusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia adalah menjamin hak-hak konstitusional dari kelompok-kelompok termarginalisasi, eksklusif, dan terdiskriminasi, termasuk kelompok penyandang disabilitas. Sementara itu, Pasal 28I ayat (2) UUD 1945 juga menjamin bahwa setiap orang bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perlakuan yang bersifat diskriminatif.

Di tingkat internasional, pengakuan dan perlindungan penyandang disabilitas dibuat oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa [selanjutnya: PBB] melalui *UN CRPD*. Konvensi ini diadopsi pada 13 Desember 2006 oleh PBB dan mulai berlaku 3 Mei 2008. Sebagai anggota PBB, Indonesia secara resmi meratifikasi *UN CRPD* pada 30 November 2011. Indonesia membutuhkan waktu sekitar 3 tahun untuk meratifikasi *UN CRPD* sejak berlakunya konvensi tersebut. Ratifikasi tersebut merupakan sebuah usaha dan pencapaian penting dari Pemerintah Indonesia dalam menjamin inklusivitas bagi kelompok penyandang disabilitas di Indonesia. Sesuai dengan Pasal 4 *UN CRPD*, konsekuensi dari ratifikasi yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia di antaranya adalah implementasi

konvensi melalui penyusunan, penyesuaian, dan implementasi kebijakan dalam kerangka hukum nasional, serta pengembangan desain universal pada barang, jasa, peralatan, dan fasilitas, serta pengembangan teknologi yang dapat mengakomodasi kebutuhan penyandang disabilitas.

Adanya jaminan konstitusi dan juga ratifikasi konvensi internasional seharusnya mampu mendorong percepatan proses legislasi instrument hukum berupa undang-undang tentang penyandang disabilitas. Namun Indonesia membutuhkan 5 tahun dari waktu ratifikasi sampai pembuatan undang-undang. Walaupun dalam masa ratifikasi sampai adanya undang-undang, terdapat perubahan kepemimpinan pemerintahan di tahun 2001, hal itu tidak bisa dijadikan alasan lamanya proses legislasi undang-undang tentang penyandang disabilitas di Dewan Perwakilan Rakyat – Republik Indonesia. Akhirnya pada 15 April 2016 UU Penyandang Disabilitas secara resmi disahkan. Hak-hak bagi penyandang disabilitas dalam UU Penyandang Disabilitas meliputi hak terhadap aksesibilitas, pelayanan publik, hidup secara mandiri dan dilibatkan dalam masyarakat, memperoleh informasi, berpindah tempat, serta hak untuk bebas dari diskriminasi. Hak-hak tersebut dilaksanakan berdasarkan asas-asas diantaranya penghormatan terhadap martabat, otonomi individu, tanpa diskriminasi, aksesibilitas, inklusivitas serta perlakuan khusus dan perlindungan lebih.

UU Penyandang Disabilitas mengandung ketentuan sanksi pidana bagi orang yang menghalangi hak penyandang disabilitas. Sanksi pidananya lebih diarahkan pada orang, bagaimana dengan tindakan menghalangi yang dilakukan oleh perusahaan tidak secara jelas diatur. UU ini hanya mengatur sanksi administrasi bagi perusahaan yang menghalangi atau tidak menyediakan fasilitas bagi pekerja dengan disabilitas. Sanksi tersebut lebih diperuntukkan pada pemilik dan atau pengelola bangunan yang tidak menyediakan fasilitas yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas. Dalam Pasal 98 ayat (3), gradasi sanksi administrasi mulai dari peringatan tertulis, penghentian sementara, pembekuan izin mendirikan bangunan [selanjutnya: IMB], pembekuan/pencabutan sertifikat laik fungsi [selanjutnya: SLF] bangunan, sampai pembongkaran. Ini akan menjadi pertanyaan besar jika bangunan adalah milik pemerintah atau dibiayai oleh investasi luar negeri, seperti MRT

dan *Light Rail Transit* [selanjutnya: LRT]. Di sinilah pentingnya pengawasan dan pelibatan kelompok penyandang disabilitas serta *stakeholder* lainnya sejak proses perancangan bangunan agar tidak perlu ada sanksi administrasi yang merugikan investor secara ekonomi.

Undang-undang tidak serta merta bisa dilaksanakan secara keseluruhan, karena dalam prakteknya membutuhkan peraturan lebih teknis berupa Peraturan Pemerintah yang biasanya secara jelas diamanatkan oleh undang-undang. Dalam UU Penyandang Disabilitas, pasal-pasal nya secara jelas menyebutkan 15 ketentuan yang membutuhkan pelaksana berupa Peraturan Pemerintah, 2 Peraturan Presiden, dan 1 Peraturan Menteri. Peraturan pelaksana tersebut antara lain: mengatur ketentuan Pelayanan Publik yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas, dan ketentuan organisasi dan tata kerja serta keanggotaan Komisi Nasional Disabilitas [selanjutnya: KND]. Akhirnya pada tahun 2020, atau 4 tahun sejak UU Penyandang Disabilitas diberlakukan, berbagai ketentuan pelaksanaan selesai dibuat dalam 6 Peraturan Pemerintah dan 3 Peraturan Presiden.

Walaupun jaminan, perlindungan, dan pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas sudah tercantum pada konstitusi Indonesia, pada kenyataannya dibutuhkan waktu yang cukup lama untuk mengesahkan instrumen hukum berupa undang-undang dan peraturan yang lebih teknis. Hal ini menggambarkan bahwa kebijakan terkait penyandang disabilitas tidak menjadi prioritas dan *urgent*. Atau dengan kata lain, ada hal-hal lain yang lebih mendesak jika dibandingkan dengan kebijakan terkait penyandang disabilitas.

B. Aksesibilitas bagi Penyandang Disabilitas dalam Transportasi Publik Kereta Api

Semua peraturan perundangan dari UUD 1945, *UN CRPD*, dan UU Penyandang Disabilitas mengatur substansi tentang hak-hak penyandang disabilitas dan belum mengatur hal-hal teknis secara khusus. Dalam UU Penyandang Disabilitas, baik pemerintah pusat, pemerintah daerah, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, maupun badan hukum penyelenggara transportasi di Indonesia bertanggung jawab terhadap aksesibilitas layanan transportasi

sebagai bagian dari hak pelayanan publik. Hal ini sesuai dengan Pasal 19 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 2020 tentang Aksesibilitas terhadap Permukiman, Pelayanan Publik, dan Perlindungan dari Bencana bagi Penyandang Disabilitas [selanjutnya: PP No. 42/2020].

Ketika hak-hak penyandang disabilitas dikaitkan dengan aspek spesifik seperti transportasi, dan lebih spesifik tentang kereta api, dibutuhkan peraturan teknis khusus yang melibatkan lebih banyak pemangku kepentingan. Terkait kebijakan tentang transportasi publik, Kementerian Perhubungan [selanjutnya: Kemenhub] memiliki andil yang cukup besar dalam hal penyusunan kebijakan di Indonesia. Kemenhub berperan merancang rencana pengembangan transportasi publik dalam jangka pendek, menengah dan panjang, serta memastikan implementasi dari rencana pengembangan tersebut.

Selain Kemenhub, terdapat peran dari kementerian dan lembaga lainnya dalam proses perancangan kebijakan, seperti Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas [selanjutnya: KPPN/Bappenas], Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat [selanjutnya: Kemen PUPR], Kementerian Perindustrian [selanjutnya: Kemenperin], dan Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi [selanjutnya: BPPT]. KPPN/Bappenas dan Kemen PUPR berperan dalam peningkatan proses perencanaan dan pembangunan sarana dan prasarana transportasi publik. Sedangkan Kemenperin dan BPPT berperan dalam peningkatan perencanaan, rekayasa dan penerapan teknologi pada transportasi publik.

Kebijakan terhadap peningkatan pelayanan bagi penyandang disabilitas tertuang dalam Sistem Transportasi Nasional [selanjutnya: Sistranas] dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM.49/2005 sebagai bagian dari perencanaan pengembangan transportasi publik. Sistranas memiliki dua prioritas kebijakan peningkatan pelayanan bagi penyandang disabilitas pada transportasi publik, yaitu penyediaan fasilitas untuk kelompok penyandang disabilitas dan bantuan untuk perusahaan transportasi publik dalam mempersiapkan program dan rencana pengadaan fasilitas transportasi publik yang sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas.

Ketentuan-ketentuan tentang penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas di transportasi publik tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus [selanjutnya: Permenhub No. 98/2017]. Walaupun dalam bagian awal, menimbang dan mengingat, dari Permenhub mencantumkan UU Penyandang Disabilitas, namun tidak mencantumkan UU Perkeretaapian sebagai aturan payung untuk mengatur peraturan yang lebih khusus. Terlebih, Permenhub No. 98/2017 tidak mencantumkan ketentuan sanksi pidana atau administrasi bagi yang melanggar Permenhub ini.

Selain itu, pengaturan persyaratan teknis prasarana dan fasilitas bagi penyandang disabilitas juga diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 14 Tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung [selanjutnya: Permen PUPR No. 14/2017]. Sama seperti Permenhub No.98/2017, Permen PUPR No 14/2017 bagian menimbang dan mengingat sama sekali tidak menyebutkan UU Penyandang Disabilitas. Demikian juga terkait sanksi pidana dan administrasi juga tidak diatur atau mengacu pada undang-undang tertentu. Bahkan dalam Permen PUPR No.14/2017, pengaturan pelaksanaanya diserahkan pada pemerintah daerah.

Ketiadaan undang-undang yang menjadi payung dari Permenhub No. 98/2017 dan Permen PUPR No. 14 /2017 menjadikan peraturan tersebut rentan mengalami kendala penegakan hukum. Jika ada yang melanggar peraturan tersebut, tidak ada undang-undang yang bisa dipakai untuk menghukum pelanggar. Terlebih lagi, Permenhub dan Permen PUPR tersebut tidak menyebutkan sanksi bagi mereka yang melanggar. Inilah tantangan dalam penegakan hukum pada peraturan terkait disabilitas yang sudah lengkap.

Sebagai bagian dari moda transportasi publik di Indonesia, penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas di kereta api diatur dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian [selanjutnya: UU Perkeretaapian]. Sayangnya, hanya terdapat dua pasal yang secara tegas menyebut tentang penyandang (disabilitas) dalam UU Perkeretaapian. Pasal 54 ayat (1) UU Perkeretaapian secara umum mewajibkan penyelenggara sarana

perkeretaapian dan prasarana menyediakan stasiun khusus penumpang untuk dilengkapi dengan fasilitas bagi penyandang cacat. Pasal 131 ayat (1) menyebutkan Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia. Dalam pasal 131 ayat (1) dijelaskan: Fasilitas khusus dapat berupa pembuatan jalan khusus di stasiun dan sarana khusus untuk naik kereta api atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Jika dilihat dalam rentang waktu, pengesahan UU Perkeretaapian dan UU Penyandang Disabilitas berjarak 9 tahun. Karena itu, bisa dipahami jika UU Perkeretaapian belum banyak memasukkan aspek penyandang disabilitas dalam ketentuannya. Seperti penggunaan istilah; UU Perkeretaapian menggunakan istilah ‘penyandang cacat’, sementara UU No. 8 Tahun 2016 menggunakan istilah ‘penyandang disabilitas’. Dalam UU Perkeretaapian, tidak ada penjelasan tentang ‘penyandang cacat’. Sementara dalam UU Penyandang Disabilitas, Pasal 1 ayat (1) menyebutkan secara jelas definisi “Penyandang Disabilitas”.

Lebih lanjut, penyediaan fasilitas sebagai standar pelayanan minimum bagi penyandang disabilitas pada moda transportasi kereta api, termasuk Moda Raya Terpadu [selanjutnya: MRT] dan kereta cepat yang melayani rute antar kota, dapat dijumpai pada peraturan hukum di bawah undang-undang yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 63/2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api [selanjutnya: Permenhub No. 63/2019].

Ketika UU Perkeretaapian sendiri memiliki aturan minim tentang penyandang disabilitas, maka dalam praktiknya, jaminan aksesibilitas banyak didasarkan peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang, yaitu Peraturan Menteri. Dalam sistem hukum di Indonesia, aturan sanksi pidana dan denda hanya ada dalam level undang-undang. Namun, sanksi pidana tidak bisa ditetapkan jika menggunakan peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang, maka hukuman terbanyak adalah kurungan dan denda. Sebagai konsekuensi,

peraturan hukum yang lebih rendah dari Undang-Undang tidak dapat memberi sanksi hukuman bagi pihak yang tidak menyediakan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, walaupun ada sanksi tersebut tidak berat. Hal tersebut juga dinyatakan oleh Slamet Thohari:

“Ada *gap* yang cukup besar antara regulasi dengan implementasi regulasi. Perlu mekanisme secara tegas dan baik *rule of law*/regulasi terkait dengan penyediaan akses dan fasilitas untuk penyandang disabilitas. Ini menjadi masalah karena dalam regulasi itu tidak ada hukuman”.

Lebih lanjut Slamet mengatakan bahwa investor tidak melaksanakan masukan dari kelompok penyandang disabilitas karena tidak adanya mekanisme *punishment* dari pemerintah atau mekanisme di mana pemerintah memaksa pihak swasta menyediakan akses dan fasilitas berstandar bagi penyandang disabilitas.

C. Aksesibilitas dan Inklusivitas Transportasi Publik Kereta Api di Kota Jakarta

Tujuan nomor 11.2 dari Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* yakni ‘Kota dan Komunitas Berkelanjutan - Membuat perkotaan menjadi inklusif, aman, kuat, dan berkelanjutan’. Tujuan tersebut menargetkan transportasi publik yang aman, terjangkau, dan inklusif bagi semua orang dengan memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas, lansia, perempuan, dan anak-anak⁸. Dalam hal ini, keterjangkauan didefinisikan dari aspek akses dan sistem pembayarannya.

Aksesibilitas terhadap transportasi publik merupakan ruang lingkup dari perlindungan terhadap penyandang disabilitas di Kota Jakarta, sebagaimana diatur dalam Pasal 46 dan Pasal 51 ayat (1) Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 10 Tahun 2011 tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas [selanjutnya: Perda DKI Jakarta No.10/2011]. Pemerintah Daerah, bersama dengan badan hukum dan badan usaha, seperti pengembang dan penyelenggara moda transportasi kereta api seperti MRT dan Kereta Cepat

Jakarta-Bandung yang beroperasi di Kota Jakarta, berkewajiban untuk ikut serta mengimplementasikan perlindungan hak bagi penyandang disabilitas dalam transportasi publik, termasuk dalam aspek penyediaan fasilitas fisik dan non-fisik seperti pelayanan informasi.

Lebih lanjut terkait MRT dan LRT di Jakarta, Pemerintah DKI mengeluarkan Peraturan Gubernur No. 95 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Modal Raya Terpadu/*Mass Rapid Transit* dan Lintasan Raya Terpadu/*Light Rail Transit* [selanjutnya: Pergub No. 95/2019]. Disayangkan bahwa aturan ini masih butuh perbaikan untuk lebih bisa memberikan kemudahan dan akses bagi penyandang disabilitas. Pergub ini sama sekali tidak diintegrasikan dengan perundang-undangan terkait perkeretaapian maupun disabilitas. Disebutkan dalam Standar Pelayanan Minimum dalam Pasal 3 Pergub No. 95/2019 meliputi aspek keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Kebutuhan khusus bagi disabilitas di stasiun dan dalam perjalanan hanya diatur dalam aspek kesetaraan saja, tidak dalam aspek lainnya. Disayangkan bahwa Standar Pelayanan Minimum di stasiun (Bab II) dari aspek kesetaraan hanya mengatur penggunaan huruf braille dan fasilitas kemudahan penumpang berkursi roda. Sementara Standar Pelayanan Minimum di dalam perjalanan (Bab III), aspek kesetaraan hanya mengatur tentang ruang khusus untuk kursi roda dan kursi prioritas.

Penegakan Pergub No. 95/2019 belum kuat karena pelaksanaannya sangat bergantung pada isi perjanjian atau kontrak antara Dinas Perhubungan dan Badan Usaha. Pasal 19 ayat (2) menyatakan bahwa penilaian penyelenggaraan layanan MRT atau LRT sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dituangkan dalam suatu kontrak antara Dinas Perhubungan dan Badan Usaha. Kontrak tersebut mengatur tentang tata cara dan pengenaan sanksi atas pelanggaran Standar Pelayanan Minimum.

Pada tahun 2003, DTKJ, yang berlandaskan Peraturan Daerah Provinsi Khusus Ibukota Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, muncul sebagai sebuah lembaga independen yang bertugas

untuk memberi rekomendasi kepada Gubernur DKI Jakarta terkait kebijakan transportasi publik yang akan diterapkan dan mengevaluasi kebijakan transportasi yang sedang dan telah diterapkan, termasuk keberlangsungan fasilitas-fasilitas pendukung untuk penyandang disabilitas.

Keterlibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Transportasi Publik Kereta Api

A. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Transportasi Publik

Secara umum, diskursus atau diskusi yang cukup masif mengenai aksesibilitas dan inklusivitas dalam transportasi publik menegaskan urgensi dan posisi strategis keterlibatan komunitas penyandang disabilitas dalam tahap desain dan perencanaan. Dalam konteks ini, dorongan yang kuat diberikan oleh publik dan berbagai pemangku kepentingan yang relevan agar pembangunan transportasi publik di Indonesia, secara khusus MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, dipastikan sudah melibatkan komunitas disabilitas sejak dalam tahap desain dan perencanaan. Penekanan pada tahap desain dan perencanaan ini memberi asumsi pada tidak ada atau minimnya keterlibatan komunitas penyandang disabilitas dalam pembangunan dan pengembangan transportasi publik di Indonesia selama ini.⁹

Salah satu tujuan penting dari pelibatan komunitas disabilitas sejak pada tahap perencanaan ini dimaksudkan sebagai instrumen dan ruang konsultasi antara pemerintah dan investor transportasi publik mengenai Standar Pelayanan Minimum pada Permenhub No. 63/2019 atau hal-hal detail lainnya terkait implementasi atas kesesuaian di lapangan terkait Standar Pelayanan Minimum di atas, yang terdiri dari standar keamanan, keteraturan, kemudahan, dan kesetaraan.¹⁰ Pelibatan dari awal desain dan perencanaan transportasi publik bagi penyandang disabilitas secara prinsipil dan esensial menegaskan bukan hanya penghormatan hak asasi manusia bagi penyandang disabilitas, tetapi juga afirmasi fakta bahwa mobilitas merupakan kunci dan tantangan utama bagi penyandang disabilitas untuk menjalankan kehidupan sehari-harinya.¹¹

Proses dan mekanisme pelibatan penyandang disabilitas secara umum dalam tahap desain dan perencanaan cukup mudah, namun eksekusinya tergantung pada keputusan pihak investor dan operator saja. Yang menjadi hambatan adalah mereka membuat desain dan perencanaan berdasarkan asumsi atau desain yang sudah dibangun sendiri. Pada esensinya, penyandang disabilitas merasa sangat senang untuk bisa dilibatkan dalam proses desain dan perencanaan. Mengundang dan mengkomunikasikan proses tersebut, termasuk FGD, atau konsultasi publik dengan komunitas penyandang disabilitas, dinilai tidak

menyulitkan dan tidak terlalu mahal.¹²

Terdapat beberapa kemungkinan yang menghambat keterlibatan penyandang disabilitas dalam proses desain. Pertama, adanya kemungkinan mereka tidak memiliki jejaring kepada kelompok dan komunitas penyandang disabilitas. Kedua, adanya hambatan komunikasi yang membuat mereka bingung dengan berbagai jenis disabilitas. Namun sekali lagi, semua itu sangat tergantung dengan *political will* para investor, khususnya PT MRT Jakarta dan PT Kereta Cepat Indonesia-China [selanjutnya: PT KCIC] serta pemerintah. Jika ada keinginan dan komitmen yang kuat, semua itu bisa dilakukan dengan mudah.¹³

Hambatan dan tantangan ketiga terkait dengan stigma modal sosial-kultural yang dimiliki oleh penyandang disabilitas. Pada umumnya, masyarakat memiliki pandangan terkait minimnya modal kultural yang dimiliki penyandang disabilitas. Tingkat literasi mereka dianggap kurang dan rendah sehingga pelibatan mereka, khususnya dalam perencanaan, semata-mata dianggap merepotkan dan membebani. Misalnya, mengundang seseorang yang memakai kursi roda artinya juga mengundang pendamping dan lain sebagainya yang membutuhkan lebih banyak biaya.¹⁴

Terdapat beberapa faktor yang membuat keterlibatan komunitas penyandang disabilitas dalam desain dan perencanaan menjadi penting dan strategis. Pertama, pelibatan penyandang disabilitas dalam tahap desain dan perencanaan moda transportasi publik dinilai akan lebih proporsional. Dengan kata lain, pembangunan transportasi publik tersebut secara umum akan lebih efisien waktu dan dana mengingat koreksi dan pembenahan perencanaan dan pembangunan dapat langsung dilaksanakan jika ada ketidaksesuaian aksesibilitas dan fasilitas untuk penyandang disabilitas.¹⁵

Terkait hal di atas, *International Labor Organization* menegaskan bahwa pembangunan transportasi publik secara partisipatoris dan inklusif dapat menaikkan GDP suatu negara 1-7%. Selain itu, hasil penelitian dari Universitas Gadjah Mada menunjukkan bahwa desain awal yang melibatkan kelompok *users*, khususnya penyandang disabilitas, perempuan dan lansia, hanya menghabiskan 1% dari total *budget* untuk mendesain *public environment*

termasuk *public transportation*. Jika tidak, akan ada biaya renovasi 20% lebih mahal dari biaya pembangunannya.¹⁶

Kedua, sebagai pemakai MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung nantinya, keterlibatan kelompok penyandang disabilitas dalam desain dan perencanaan ini penting karena mereka dianggap yang lebih mengerti dan memiliki *first-hand experience* dalam menggunakan transportasi publik. Keberadaan kelompok penyandang disabilitas dalam tahap desain dan perencanaan tidak bisa diwakilkan oleh non-penyandang disabilitas.¹⁷ Bahkan pola dan bentuk pelayanan untuk membantu penyandang disabilitas dalam stasiun harus merupakan hasil konsultasi antara petugas keamanan dengan penyandang disabilitas.¹⁸ Dapat dinilai sebagai suatu hal yang bias jika terdapat kelompok non-difabel yang mengklaim sebagai *disability specialist* karena setiap disabilitas merupakan *expert* dalam kehidupannya sendiri.¹⁹

Ketiga, representasi penyandang disabilitas dalam tahap desain dan perencanaan juga harus didukung melalui keberadaan penyandang disabilitas dengan karakter disabilitas yang berbeda-beda. Hal ini diperlukan karena masing-masing karakter disabilitas memiliki kebutuhan berbeda. Contohnya, tuna rungu, pemakai kursi roda, pemakai tongkat, orang dengan gangguan penglihatan, dan sebagainya. Sebagai contoh, kaum tuli dapat dipastikan mengalami kesulitan jika tidak difasilitasi papan pengumuman tertulis pada sarana dan prasarana transportasi publik. Begitu juga sebaliknya, kelompok tunanetra akan mengalami kesulitan kalau tidak difasilitasi dengan *voice of information*. Pada sisi lain, sering terdapat masalah psikologis tersendiri bagi kelompok penyandang disabilitas jika mereka sering bertanya pada orang di sekitarnya.²⁰ Sehingga, penyandang disabilitas tertentu tidak bisa diwakili oleh penyandang disabilitas dengan karakter yang berbeda. Penyandang disabilitas adalah *expert* di karakter disabilitasnya sendiri.²¹

Perlu ditekankan kembali bahwa bukan hanya keterlibatan penyandang disabilitas dalam desain dan perencanaan tidak bisa diwakilkan kepada non-penyandang disabilitas, tetapi juga penting untuk memastikan representasi setiap karakter disabilitas dalam perwakilan dan keterlibatan tersebut. Keterwakilan dalam setiap karakter disabilitas dalam mekanisme desain

dan perencanaan secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan pemahaman bahwa setiap bentuk aksesibilitas dan fasilitas penyandang disabilitas dari semua karakter disabilitas dipenuhi dengan baik oleh MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kondisi ini selanjutnya akan membuat setiap orang dari beragam karakter disabilitas merasa nyaman dan aman menggunakan MRT dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Mereka juga akan lebih yakin, percaya diri, dan termotivasi melakukan kegiatan keseharian menggunakan penggunaan transportasi publik.

Menurut Kemenkomarves, secara umum, desain transportasi publik sudah diatur sejak tahun 1990 hingga 2000an. Meski demikian, implementasinya tetap disesuaikan dengan rencana pengembangannya. Dalam hal desain sarana transportasi publik, investor juga memiliki peran yang cukup kentara. Jepang, misalnya yang merupakan investor proyek MRT Jakarta, menerapkan standar-standar yang cukup tinggi terkait desain teknologi dan fasilitas. Begitu juga dengan Tiongkok sebagai investor dari pengembangan Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang diharapkan melakukan transfer teknologi dengan baik sehingga Kereta Cepat Jakarta-Bandung menjadi moda transportasi yang mutakhir. Namun demikian, desain moda transportasi kereta cepat ini perlu disesuaikan dengan kebutuhan nasional, di antaranya adalah melalui peran dari BPPT.²²

Keberlanjutan dalam pelibatan penyandang disabilitas dalam desain dan pengembangan moda transportasi publik dapat terwujud melalui *equal employment opportunity* dengan kelompok non-disabilitas. Sebagaimana ditegaskan oleh salah seorang informan:

“Supaya pelibatan lebih berkelanjutan, kelompok disabilitas perlu dipandang sebagai kelompok profesional. Artinya, bekerja berlandaskan pada kontrak dan tidak hanya dipandang sebagai *partner* untuk penyelenggaraan kegiatan dan sebatas untuk *assessment*, lalu selesai. Tapi, lebih secara berkelanjutan misalnya, secara kontrak memang dilibatkan dan menjadi bagian dari tim *expert* yang memang mengikuti pekerjaan dari awal hingga akhir. Kemudian selama implementasi dengan kontrak yang berbeda, bertugas untuk memantau pelaksanaan dan operasional layanan.”²³

Dilibatkannya kelompok penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja profesional dapat membantu terakomodirnya kebutuhan penyandang disabilitas melalui representasi kelompok dalam pengembangan moda transportasi dan penguatan kepercayaan diri, penghargaan, dorongan dan motivasi untuk terus berkarya.

B. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan MRT

Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi mengatakan bahwa pelibatan penyandang disabilitas dalam proses perencanaan MRT Jakarta sesungguhnya dapat dilihat dari keikutsertaannya dalam pelaksanaan *feasibility study* di awal tahun 2000-an.²⁴ Berdasarkan observasi beberapa informan, partisipasi kelompok penyandang disabilitas banyak dimulai pada saat sarana dan prasarana telah dibangun dan siap digunakan.²⁵ Selain itu, pelibatan penyandang disabilitas dalam uji coba MRT Jakarta dikritik karena tidak ada representasi penyandang disabilitas mental, sebagaimana ditegaskan oleh seorang informan dari komunitas penyandang disabilitas mental:

“Kelompok penyandang disabilitas mental selama ini seperti tidak dianggap, sehingga dalam banyak hal tidak dilibatkan untuk dimintai masukan, termasuk dalam pembangunan MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung.”²⁶

Berdasarkan pengalaman penyandang disabilitas yang dilibatkan dalam tahap uji coba MRT Jakarta, ditemukan beberapa kekurangan dalam MRT Jakarta terkait dengan aksesibilitas dan fasilitas penyandang disabilitas meskipun itu dinilai hanya perbaikan minor.²⁷ Salah satu contoh permasalahan yang ditemukan saat uji coba adalah celah yang cukup jauh antara pintu masuk dan peron bagi pengguna kursi roda atau tongkat. Ini dinilai masih membahayakan. Kekurangan lainnya adalah tidak adanya tali pengikat kursi roda dalam kereta MRT Jakarta yang dirasakan seorang penyandang disabilitas. Tali pengikat merupakan unsur penting guna menjaga keselamatan mereka. Perbaikan kemudian banyak dilakukan sesuai dengan *review* yang didapat dari kelompok penyandang disabilitas pada tahap ini.²⁸

Pihak MRT Jakarta sendiri menegaskan bahwa masukan dari penyandang disabilitas saat uji coba sebagian besar dinilai minor karena desain rangkaian kereta MRT Jakarta sudah mengakomodir penyandang disabilitas sebelumnya. Sebagaimana ditegaskan oleh Muhammad Effendi, Direktur Operasi dan Pemeliharaan MRT:

“MRT Jakarta membangun peradaban melalui transportasi publik yang inklusif ... Sejak fase desain, stasiun dan rangkaian kereta sudah mempertimbangkan kebutuhan untuk semua masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Setiap stasiun memiliki satu rute bebas hambatan yang mengarah ke stasiun dan menghubungkan ke seluruh area di dalam stasiun yang memudahkan lalu lalang penumpang prioritas”.²⁹

Pihak MRT Jakarta juga menambahkan bahwa banyak perbaikan yang sudah dilakukan atas masukan dari penyandang disabilitas dan akan digunakan untuk pembangunan tahap kedua. Menurut pihak MRT Jakarta, desain sarana dan prasarana berasal dari Jepang dan dengan demikian mengacu pada kode kelayakan di Jepang. Walaupun begitu, dalam perkembangannya, PT MRT Jakarta banyak melakukan intervensi terhadap desain tersebut, termasuk bentuk rangkaian kereta, tempat parkir kereta, dan fasilitas untuk penyandang disabilitas, khususnya dalam tiga tahun terakhir. Banyak modifikasi dilakukan menyesuaikan perbedaan kebutuhan dan budaya termasuk untuk penyandang disabilitas. Contoh intervensi yang dilakukan adalah *guiding block* berwarna abu-abu dari Jepang yang diubah menjadi warna kuning setelah diskusi dengan penyandang disabilitas.³⁰ Selanjutnya dikatakan bahwa untuk pembangunan tahap kedua, PT MRT Jakarta nantinya akan banyak memberikan intervensi desain.³¹ Pada proses desain dan pembangunan di tahap kedua, masukan teknis tidak berasal dari investor sebagaimana yang terjadi pada tahap pertama.

Secara khusus di Jakarta, berdasarkan pengamatan DTKJ, hanya 25% proyek perencanaan dan pengembangan moda transportasi publik di DKI Jakarta yang melibatkan penyandang disabilitas sejak tahap perencanaan. Dalam kondisi tersebut dan untuk memastikan bahwa aksesibilitas dan fasilitas penyandang disabilitas dalam transportasi publik di Jakarta, pihak DTKJ banyak

menyiasati dengan melakukan kunjungan kerja ke proyek pembangunan moda transportasi publik, termasuk juga dengan MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung.³²

Salah satu organisasi yang berfokus pada advokasi aksesibilitas penyandang disabilitas dalam transportasi publik, yaitu GAUN, telah aktif terlibat dan bermitra dengan MRT Jakarta sejak masa perencanaan melalui berbagai konsultasi. MRT Jakarta telah banyak berkonsultasi dalam penyediaan fasilitas aksesibilitas dan peraturan-peraturan terkait aksesibilitas agar fasilitas yang mereka bangun memenuhi aturan dan kebutuhan kelompok penyandang disabilitas. Selain itu, ketika masih dalam tahap pembangunan, PT MRT Jakarta sudah berkomunikasi dengan penyandang disabilitas secara umum dalam forum konsultasi. Terakhir, sebelum beroperasi, PT MRT Jakarta juga bermitra dengan GAUN untuk menguji coba sarana dan prasarana yang dibangun, serta memberikan pelatihan tentang pelayanan ramah disabilitas kepada para personel MRT, yang terdiri dari kepala stasiun, manajer, dan lain-lain.³³ Pelatihan dari GAUN ini mencakup *soft-skill* untuk mengembangkan kemampuan asistensi kepada penyandang disabilitas, membantu penyandang disabilitas dalam proses *enter to end*, dan juga menumbuhkan empati.³⁴

Komunikasi dan konsultasi dengan penyandang disabilitas juga tetap dilakukan oleh MRT Jakarta paska moda beroperasi penuh. Komunikasi tersebut juga membawa hasil yang baik. Misalnya, PT MRT Jakarta menghadirkan fasilitas bagi penyandang disabilitas yang tidak ada di Jepang, yaitu *teletext* untuk penyandang tunanetra dan tuli supaya dapat menggunakan moda MRT Jakarta secara lebih mandiri. Semua itu terjadi karena adanya komunikasi konstan dengan komunitas penyandang disabilitas.³⁵

Terkait *equal employment opportunity*, pihak MRT Jakarta mengaku telah menyusun rencana kesempatan kerja bagi kelompok penyandang disabilitas. PT MRT Jakarta, yang sudah beroperasi beberapa tahun ini, menegaskan bahwa sejak awal 2019 perusahaan sudah berdiskusi dengan salah satu vendor penyedia pekerja disabilitas dalam rangka pemenuhan kuota pekerja disabilitas di beberapa fungsi *station* dan administrasi. Namun kegiatan ini sementara ditangguhkan karena pandemi.³⁶

Selain itu, PT MRT Jakarta juga menegaskan bahwa Divisi *Human Capital* telah melakukan diskusi dengan Divisi *Railway Operation* terkait perekrutan tenaga kerja disabilitas. Di masa mendatang, kajian terkait kebutuhan dan kebijakan rekrutmen tenaga kerja disabilitas akan segera dilakukan. PT MRT Jakarta berencana merekrut tenaga kerja penyandang disabilitas untuk posisi administratif dengan penempatan di luar *worksite*, mengingat risiko pekerjaan di lapangan dalam keadaan darurat. Namun demikian, PT MRT Jakarta juga menyadari kendala yang mungkin dihadapi dalam merekrut dan mempekerjakan tenaga kerja penyandang disabilitas, yaitu mempersiapkan *work culture* agar organisasi dan seluruh tenaga kerja PT MRT Jakarta siap beradaptasi dengan karyawan disabilitas dan ketersediaan akses maupun fasilitas karyawan disabilitas di lokasi kerja.³⁷

C. Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Berdasarkan sumber dari salah seorang informan, penyandang disabilitas yang bekerja di Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pernah memberikan saran dan masukan dalam pembangunan PT KCIC, namun hanya pada forum-forum terbatas seperti FGD. Sejauh ini, PT KCIC belum meminta masukan langsung dari komunitas penyandang disabilitas terkait pembangunan aksesibilitas dan fasilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung.³⁸ Mayoritas informan menegaskan bahwa tidak melihat pelibatan kelompok penyandang disabilitas, baik dalam tahap desain, perencanaan maupun pembangunannya.³⁹

Seperti halnya pembangunan MRT Tahap I, PT KCIC berencana untuk melibatkan kelompok penyandang disabilitas pada tahap uji coba. Rencana tersebut diharapkan menghasilkan input-input dari kelompok penyandang disabilitas yang dapat diaplikasikan oleh PT KCIC pada sarana/prasarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung.⁴⁰ Tentunya dalam konteks ini, dinamika, proses, dan mekanisme pelibatan mereka dalam uji coba Kereta Cepat Jakarta-Bandung belum dapat diobservasi dan dijelaskan secara detail sebagaimana yang telah ada dalam MRT Jakarta, mengingat Kereta Cepat Jakarta-Bandung sendiri masih dalam proses penyelesaian pembangunan.

Namun demikian, sebagaimana ditegaskan oleh pihak PT KCIC, Kereta Cepat Jakarta-Bandung nantinya akan menyediakan satu kereta khusus yang bernama '*Passenger with Reduced Mobility*'. Kereta ini dilengkapi dengan fasilitas pendukung bagi penyandang disabilitas dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung juga akan dilengkapi fasilitas pendukung penyandang disabilitas.⁴¹ Akan tetapi, keputusan Kereta Cepat Jakarta-Bandung untuk menghadirkan satu kereta khusus bagi penyandang disabilitas tanpa pelibatan penyandang disabilitas dipertanyakan efisiensinya oleh salah seorang pemerhati aksesibilitas dan inklusivitas kereta api mengingat waktu tempuh Jakarta-Bandung yang hanya memakan waktu 30 menit saja. Sebagaimana yang ditegaskan di bawah ini:

“Satu kereta untuk penyandang aksesibilitas dengan toiletnya juga, nah ini bisa saja mubazir. Jakarta-Bandung hanya setengah jam. Jadi, apa yang disampaikan terkait pelibatan penyandang disabilitas itu adalah perlunya pelibatan dari awal ya seperti itu. Misal kita usulkan bahwa rangkaian kereta harus punya fasilitas aksesibilitas, lantas pengembang membangun semua akses tersebut secara berlebihan, nantinya akan ada kerugian biayanya untuk elemen tersebut.”⁴²

Selanjutnya, aspek perencanaan aksesibilitas dan fasilitas untuk penyandang disabilitas menjadi perhatian khusus bagi DTKJ dalam penilaian performa moda transportasi publik dan penyedia jasanya. Berdasarkan penilaian DTKJ, melalui DTKJ Awards 2020, MRT Jakarta dinilai memiliki perencanaan lebih baik dan keunggulan tersendiri. Pihak DTKJ sendiri sudah mengkaji perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung terkait dengan aksesibilitas dan inklusivitas.

Berdasarkan review DTKJ, perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dinilai sudah baik dari aspek inklusivitas-aksesibilitas transportasi publik. Namun demikian, pihak DTKJ menambahkan bahwa pelibatan penyandang disabilitas dalam tahap perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung belum terlihat dan terdengar sama sekali.⁴³ Hal yang sama juga disampaikan oleh informan lainnya, khususnya informan penyandang disabilitas.⁴⁴

Terkait *equal employment opportunity*, pihak Kereta Cepat Jakarta-Bandung sendiri telah mengonfirmasi bahwa mereka berencana melibatkan penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja dari PT KCIC, dengan tetap mengacu pada peraturan yang berlaku.⁴⁵

Aksesibilitas dan Penyediaan Layanan bagi Penyandang Disabilitas

A. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik

Ketentuan aksesibilitas penyandang disabilitas pada sarana transportasi publik secara umum diatur dalam Pasal 3 Permenhub No. 98/2017. Aksesibilitas tersebut meliputi penyediaan:

- Alat bantu untuk naik turun dari dan ke sarana transportasi;
- Pintu yang aman dan mudah diakses;
- Informasi audio/visual tentang perjalanan yang mudah diakses;
- Tanda/petunjuk khusus pada area pelayanan di sarana transportasi yang mudah di akses;
- Tempat duduk prioritas dan toilet yang mudah diakses; dan
- Fasilitas bantu yang mudah di akses, aman, dan nyaman.

Ketentuan aksesibilitas pada prasarana transportasi publik bagi penyandang disabilitas dilaksanakan berdasarkan prinsip desain universal. Jika dilihat dari sejarah penerapannya, prinsip desain universal di Indonesia telah diatur sejak tahun 1998 melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 468 tentang Standar Teknis Aksesibilitas.⁴⁶ Saat ini ketentuan-ketentuan desain universal dapat dijumpai pada Permen PUPR No. 14/2017.

Penerapan prinsip desain universal pada prasarana transportasi publik berupa bangunan gedung dalam Lampiran II Permen PUPR No. 14/2017 diatur dalam beberapa aspek. Aspek-aspek tersebut meliputi:

- Sarana hubungan horizontal antarruang, yang termasuk pintu, selasar, koridor, jalur pejalan kaki, jalur pemandu dan/atau jembatan penghubung antarruang;
- Sarana hubungan vertikal antarlantai, yang termasuk tangga, *ramp*, elevator, elevator tangga, eskalator dan/atau lantai berjalan; dan
- Sarana evakuasi, yang termasuk akses eksit, eksit dan eksit pelepasan.

Sementara itu, Pasal 4 Permenhub No. 98/2017 mengatur fasilitas pendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada prasarana transportasi publik yang meliputi:

- Ubin tekstur pemandu/*guiding block* pada prasarana transportasi (area pejalan kaki, loket, toilet, dll);

- Tanda/petunjuk khusus pada area pelayanan yang mudah di akses (parkir, loket, toilet dll);
- Informasi visual/audio terkait informasi perjalanan;
- Pintu/*accessible gate* dengan dimensi yang sesuai dengan lebar kursi roda;
- Area *drop zone*;
- Ramp dengan kemiringan yang sesuai;
- Akses mudah untuk naik turun penumpang pada bangunan bertingkat;
- *Accessible toilet* dengan dimensi pintu toilet yang sesuai dengan lebar kursi roda;
- Loket tiket yang mudah diakses;
- Ruang tunggu dengan kursi prioritas;
- Ruang menyusui dilengkapi dengan fasilitas sofa, *baby tafel* setinggi pinggang wanita, penyejuk udara, wastafel, tempat sampah, dan dispenser air minum;
- Poliklinik;
- Ruang bermain anak;
- Tempat parkir;
- Akses bahaya kebakaran; dan
- Kursi roda siap pakai.

B. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik Kereta Api

Standar Pelayanan Minimum yang terdapat dalam Permenhub No. 63/2019 mengatur ketentuan teknis bagi aksesibilitas penyandang disabilitas pada moda transportasi perkeretaapian, termasuk MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Unsur-unsur penting dalam Standar Pelayanan Minimum adalah kebutuhan minimal dari penyandang disabilitas. Faktor-faktor dari pengukuran kebutuhan minimal tersebut meliputi perencanaan yang baik, standarisasi aksesibilitas terhadap jangkauan penyandang disabilitas pada moda transportasi publik, implementasi berkelanjutan aksesibilitas terhadap penyandang disabilitas, pengendalian terhadap pengguna jasa transportasi publik dan hukuman bagi pelanggar.⁴⁷

Standar Pelayanan Minimum pada sarana rangkaian kereta api antara lain tersedianya:

- Tempat duduk prioritas yang dilengkapi petunjuk sebanyak minimal 4 buah dalam kereta antarkota dan 12 buah dalam MRT; dan
- Tempat khusus kursi roda yang dilengkapi dengan penanda khusus.

Sementara dari sisi aksesibilitas pada aspek prasarana bangunan stasiun penumpang MRT dan kereta antarkota bagi penyandang disabilitas antara lain tersedianya:

- Tempat duduk bagi penumpang berkebutuhan khusus;
- *Ramp* dengan kemiringan maksimal 10°;
- Ubin pemandu/*guiding block* pada jalur pejalan kaki;
- Elevator atau jalur khusus bagi pengguna kursi roda;
- Loket/*vending machine* bagi penyandang disabilitas;
- Informasi/fasilitas kesehatan, termasuk pos kesehatan, petugas medis, obat-obatan, alat-alat kesehatan, 1-3 kursi roda layak pakai dan 1-3 tabung oksigen dengan berat minimal 0,5 m³;
- Lampu penerangan;
- Peron dengan *gap* maksimal 20 sentimeter dengan pintu kereta dan selisih ketinggian >20 cm dengan lantai kereta dan dilengkapi dengan marka petunjuk, ubin pemandu/*guiding block*, dan *safety line* dari tepian peron;
- Toilet bagi penumpang disabilitas; dan
- Fasilitas informasi keselamatan, kedatangan/gangguan kereta, angkutan lanjutan, dan penunjuk arah.

C. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Transportasi Publik Kereta Api di MRT Jakarta

Walaupun beberapa moda transportasi publik di Jakarta belum sepenuhnya menyediakan layanan yang sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas,⁴⁸ aksesibilitas bagi kelompok penyandang disabilitas pada moda transportasi MRT Jakarta dinilai cukup baik.⁴⁹ Hal ini dinilai sebagai salah satu dampak yang ditimbulkan dari pelibatan penyandang disabilitas, baik dalam tahap uji coba sebelum MRT Jakarta tahap 1 beroperasi maupun dari kegiatan konsultasi yang dilakukan oleh PT MRT Jakarta.⁵⁰

Selain dari pihak pengembang yakni PT MRT Jakarta, intervensi terhadap desain aksesibilitas pihak Jepang sebagai investor terlihat pada standar-standar yang digunakan dalam penyediaan aksesibilitas MRT bagi penyandang disabilitas. Standar desain fasilitas untuk penyandang disabilitas di MRT Jakarta berdasar pada peraturan nasional yaitu Permen PUPR No. 14/2017 dan Permenhub No.63/2019, serta peraturan regional yakni Pergub DKI Jakarta No. 95/2019 dan Pedoman Akses Bebas Hambatan dari Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, dan Transportasi Jepang.⁵¹ Dari beberapa jenis peraturan di atas, Pergub DKI Jakarta No. 95/2019 mendorong realisasi fasilitas aksesibilitas ini hingga 100% pada tahun 2019 hingga 2023.

Dari segi sarana moda transportasi MRT Jakarta, beberapa aksesibilitas yang terdapat pada rangkaian kereta MRT Jakarta untuk penyandang disabilitas diantaranya adalah area kursi roda, kursi khusus prioritas bagi penyandang disabilitas, serta informasi perjalanan dalam bentuk visual dan audio. Sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam Permenhub No. 63/2019 dan Pergub No. 95/2019, rangkaian kereta MRT Jakarta memiliki kurang lebih 51 kursi khusus prioritas dengan tanda petunjuk prioritas. Selain itu, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga ditunjang dengan adanya informasi perjalanan dalam bentuk visual berupa peta rute stasiun yang memudahkan beberapa jenis disabilitas, diantaranya tuli dan disabilitas mental, serta terdapat informasi berbentuk audio yang dapat memudahkan komunitas tunanetra. Kualitas audio di dalam rangkaian kereta MRT Jakarta dinilai informatif, sehingga dapat membantu penyandang disabilitas, terutama kelompok tunanetra, mengetahui informasi jalur (stasiun perhentian, stasiun mendatang), dan informasi teknis (pintu terbuka, pintu tertutup).⁵²

Sementara dari prasarana, MRT Jakarta memiliki fasilitas penunjang bagi penyandang disabilitas. Stasiun MRT Jakarta terhubung dengan jalur pejalan kaki, sesuai dengan yang disyaratkan dalam Permenhub No. 63/2019. Selain itu, stasiun MRT juga memiliki ruang yang luas sehingga penumpang penyandang maupun non-penyandang disabilitas tidak berdesakan dan berhimpitan. Stasiun MRT Jakarta juga dinilai memiliki pencahayaan yang cukup baik yang dapat mendukung keamanan dan mobilitas penyandang disabilitas, terutama kelompok dengan *low-vision*.⁵³

Fasilitas pendukung bagi penyandang disabilitas di stasiun MRT Jakarta di antaranya adalah:

- Petunjuk arah atau *wayfinding* sudah tersedia dan dapat ditemukan dalam radius sekitar 200 meter dari stasiun.⁵⁴ Petunjuk arah menuju stasiun MRT terdekat dinilai sudah baik, terutama bagi kelompok tuli yang banyak mengandalkan aspek visual.⁵⁵
- *Ramp* di luar bangunan stasiun terdapat di beberapa stasiun MRT Jakarta dan memiliki kemiringan yang dapat diakses oleh pengguna kursi roda.⁵⁶
- Area parkir khusus penyandang disabilitas tersedia di salah satu stasiun MRT Jakarta, yakni Stasiun Lebak Bulus. Area parkir khusus kendaraan roda tiga modifikasi khusus penyandang disabilitas ini terletak berdekatan dengan elevator prioritas, sehingga penumpang penyandang disabilitas dapat memarkirkan kendaraan dan langsung bergerak menuju elevator prioritas tanpa bantuan petugas.⁵⁷



Gambar 1. Area parkir penyandang disabilitas di stasiun MRT Jakarta Lebak Bulus

- Ubin pemandu atau *guiding block* tersedia pada area pejalan kaki di luar stasiun MRT Jakarta hingga peron stasiun sesuai yang disyaratkan dalam

Permen PUPR No. 14/2017 dan Pergub DKI Jakarta No. 95/2019. Fasilitas ubin pemandu MRT Jakarta dinilai mumpuni dalam membantu proses penggunaan moda transportasi MRT secara *enter-to-end* bagi penyandang disabilitas, terutama tunanetra, dari mulai masuk ke stasiun, *ticketing*, menaiki MRT hingga tiba dan keluar dari stasiun tujuan.⁵⁸



Gambar 2 & 3. Ubin pemandu di Stasiun MRT Jakarta Lebak Bulus

- Elevator prioritas tersedia sesuai dengan Permen PUPR No. 14/2017, Permenhub No. 63/2019 dan Pergub No. 95/2019 sebagai jalur khusus penyandang disabilitas. Terlebih lagi, elevator prioritas juga sudah dilengkapi dengan huruf braille, sesuai dengan ketentuan pada Pergub No. 95/2019. Namun fasilitas ini dinilai masih banyak digunakan oleh penumpang non-disabilitas dan non-prioritas lainnya.⁵⁹



Gambar 4. Elevator prioritas di Stasiun MRT Jakarta Lebak Bulus

- Sesuai Permen PUPR No. 14/2017, Permenhub No. 63/2019, dan Pergub No. 95/2019, loket dan *vending machine* juga tersedia dalam stasiun MRT Jakarta. Namun, penumpang penyandang disabilitas, terutama disabilitas tunanetra, masih bergantung pada bantuan petugas stasiun karena *vending machine* belum memiliki sinyal/isyarat suara.⁶⁰ Sementara itu, tidak adanya instruksi tertulis tentang langkah pembelian tiket menjadi kendala komunikasi antara petugas dan penumpang dari komunitas tuli.⁶¹
- Pintu akses berukuran lebar 90 sentimeter untuk akses masuk pengguna kursi roda,⁶² sesuai pengaturan ukuran lebar minimal bukaan pintu akses sebesar 80 sentimeter bagi penyandang disabilitas dalam Permen PUPR No. 14/2017.



Gambar 5. Pintu akses pada Stasiun MRT Jakarta Bendungan Hilir

- Toilet khusus penyandang disabilitas tersedia dalam bangunan stasiun MRT Jakarta, seperti yang disyaratkan dalam Permenhub No. 98/2017 dan Permenhub No. 53/2019. Namun fasilitas toilet bagi penyandang disabilitas dinilai kurang mengakomodir kebutuhan komunitas tuli, dikarenakan kurangnya petunjuk arah menuju toilet, serta kaca buram agar penumpang dari komunitas tuli dapat mengetahui keterisian toilet dengan mudah.⁶³ Selain itu, Pergub No. 95/2019 mensyaratkan bahwa toilet khusus penyandang disabilitas menggunakan pintu geser.
- Aksesibilitas penyandang disabilitas pada area peron stasiun MRT Jakarta terlihat dalam beberapa fasilitas. Fasilitas khusus penyandang disabilitas tersebut di antaranya adalah elevator prioritas yang menghubungkan lantai *concourse* dan peron antara kereta ketiga dan keempat, area/ruang tunggu dan area pengguna kursi roda.⁶⁴ Fasilitas area/ruang tunggu yang dapat mengakomodir penumpang dengan disabilitas sesuai dengan ketentuan pada Permenhub No. 63/2019. Area/ruang tunggu sangat dibutuhkan kelompok disabilitas mental untuk menenangkan keadaan mentalnya. Se-

mentara dari segi teknis, *gap* lantai peron stasiun MRT Jakarta dan lantai kereta MRT cukup kecil, dengan ukuran lebar *gap* 2-3 cm dan tinggi *gap* 1-2 cm.⁶⁵ Dalam hal ini, MRT Jakarta adalah salah satu moda kereta api yang memiliki selisih yang paling minimal di antara moda transportasi berbasis rel lainnya di Jakarta.⁶⁶

Di luar aksesibilitas fisik, informan menilai fasilitas aksesibilitas non-fisik, seperti pelayanan petugas, sangat penting untuk menjamin kebermanfaatan fasilitas fisik stasiun MRT Jakarta. Hal ini juga sesuai dengan ketentuan Pergub No. 95/2019. Banyak informan menilai bahwa layanan petugas sudah cukup baik. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya¹, PT MRT Jakarta, bekerja sama dengan GAUN, memberikan pelatihan-pelatihan untuk petugas stasiun terkait pelayanan kepada penyandang disabilitas.⁶⁷

Namun demikian, kebutuhan mendesak saat ini bagi pengguna MRT Jakarta dari kelompok tuli dan disabilitas mental adalah ketersediaan petugas yang bisaberbahasa isyarat dan ruang tunggu. Pergub No. 95/2019 mensyaratkan petugas stasiun untuk dapat berkomunikasi dengan penyandang disabilitas. Walau tidak secara eksplisit disyaratkan, keberadaannya sangat berdampak pada kemudahan penumpang dengan disabilitas tuli. Namun saat ini banyak petugas MRT Jakarta belum mengerti bahasa isyarat. Menurut informan, belum ada pelatihan berkomunikasi dengan kelompok tuli dan bahasa isyarat untuk petugas MRT.⁶⁸

D. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas di Kereta Cepat Jakarta-Bandung

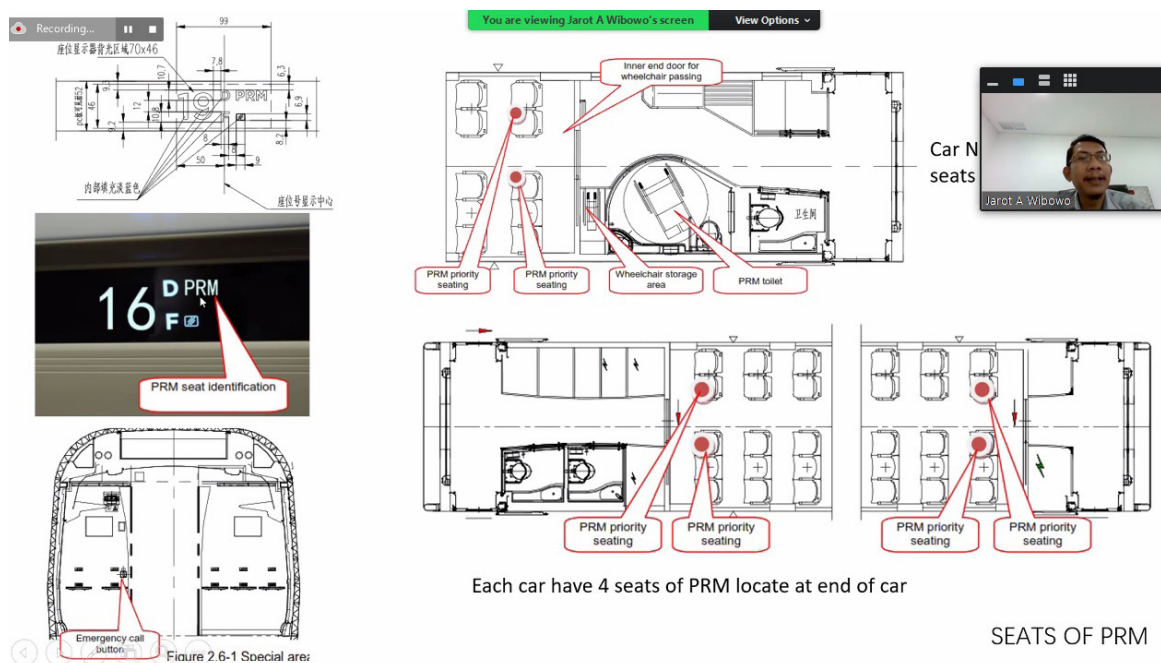
Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, proses pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung telah mencapai sekitar 70% dan ditargetkan untuk mulai beroperasi pada tahun 2022. Namun demikian, berdasarkan data yang didapatkan dari PT KCIC, sarana dan prasarana yang sedang dalam masa pembangunan tersebut diperkirakan akan mengakomodir aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Hal ini sesuai dengan pernyataan Pihak DTKJ

1 Lihat Bagian 3 (Keterlibatan Penyandang Disabilitas dalam Desain dan Perencanaan Transportasi Publik Kereta Api).

bahwa perencanaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dinilai sudah baik dari aspek inklusivitas-aksesibilitas transportasi publik.⁶⁹

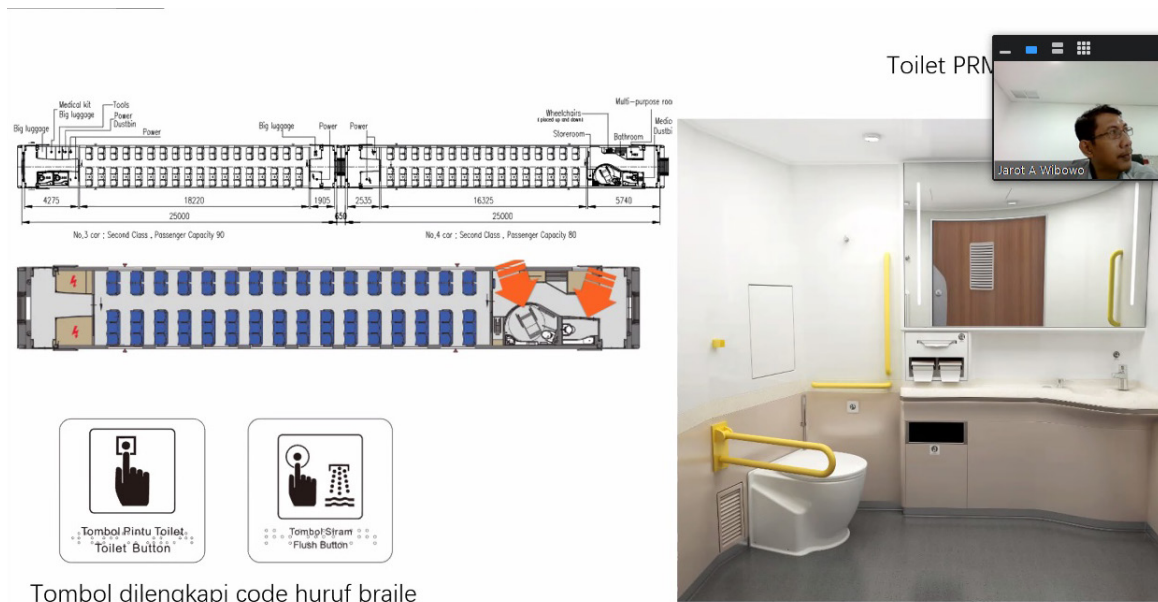
Dari segi sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung terdapat beberapa fasilitas yang akan mendorong aksesibilitas penyandang disabilitas.⁷⁰ Desain rangkaian kereta diadopsi dari peraturan perkeretaapian China dan Indonesia, yaitu Permenhub No.63/2019 dan *China Code Standard*. Fasilitas tersebut diantaranya adalah:

- Dari 11 kereta dalam 1 rangkaian, fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas akan didominasi pada kereta nomor 4, yakni kereta *persons with reduced mobility* [selanjutnya: *PRM*];



Gambar 6. Skema Kereta *PRM* pada Kereta Cepat Jakarta-Bandung

- Terdapat 4 kursi prioritas khusus *PRM* di setiap kereta;
- Toilet khusus *PRM* pada kereta nomor 4 didesain agar dapat mengakomodir pengguna kursi roda dan disertai fitur huruf braille untuk penyandang tunanetra;



Gambar 7. Toilet pada Kereta *PRM* pada Kereta Cepat Jakarta-Bandung

- Pintu akses berbentuk *sliding door* yang dapat dilewati oleh *PRM*; dan
- Area penyimpanan kursi roda pada kereta nomor 4;



Gambar 8. Area penyimpanan kursi roda pada Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Sementara itu, bentuk aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada prasarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung diantaranya adalah:⁷¹

- Eskalator dan elevator khusus penyandang disabilitas;
- Lantai peron yang sejajar dengan pintu kereta;
- Petugas khusus yang membantu penyandang disabilitas;
- Fasilitas *ticketing* yang diprioritaskan melalui aplikasi *e-ticketing* dan loket yang dapat mengakomodir kelompok penyandang disabilitas;
- Pintu pengecekan tiket manual dengan ruang lebih besar;
- Toilet khusus penyandang disabilitas; dan
- Tempat parkir khusus.

**Tantangan dalam
Aksesibilitas
Penyandang Disabilitas
dalam Transportasi Publik**

Dengan demikian, layanan aksesibilitas bagi para penyandang disabilitas sudah semakin banyak tersedia di ruang publik. Namun seringkali masih banyak kendala dan tantangan yang dihadapi oleh para penyandang disabilitas dalam menggunakan fasilitas atau layanan aksesibilitas tersebut, mulai dari tidak dapat digunakannya fasilitas tersebut karena tidak dibangun sesuai kebutuhan penyandang disabilitas, hingga fasilitas yang disalahgunakan oleh publik yang kurang mengerti peruntukan fasilitas tersebut. Tentunya sangat disayangkan jika berbagai fasilitas aksesibilitas yang sudah dibangun dengan anggaran tertentu tidak dapat digunakan secara maksimal.

Esensi dari penyediaan fasilitas aksesibilitas adalah untuk menjamin kemandirian para penyandang disabilitas untuk mengakses berbagai layanan umum, termasuk transportasi. Kemandirian ini merupakan aspek yang sangat penting, selain untuk menjaga martabat para penyandang disabilitas agar setara dengan manusia lainnya, juga untuk mendorong terwujudnya partisipasi aktif dan efektif dari para penyandang disabilitas dalam kegiatan sosial ekonomi masyarakat. Tidak tersedianya fasilitas aksesibilitas yang baik akan menyebabkan para penyandang disabilitas menjadi tergantung pada bantuan orang lain, yang pada akhirnya akan menjadi hambatan pemenuhan hak sosial ekonomi dan menurunkan martabat mereka.

A. Kesenjangan antara Peraturan dan Implementasi

UUD 1945 menegaskan bahwa setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Dan setiap orang tidak boleh mendapatkan perlakuan diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan dari perlakuan diskriminatif tersebut.

Sejak tahun 1998, Indonesia sudah memiliki *accessibility code* (aturan mengenai aksesibilitas) melalui Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 468 Tahun 1998 yang mengatur Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan Umum dan Lingkungan. Peraturan yang mengatur aksesibilitas pun terus berkembang dan kini sudah cukup lengkap, namun sayangnya fasilitas tersebut seringkali belum memenuhi peraturan. Hal tersebut terjadi di antaranya karena

kurangnya sosialisasi peraturan-peraturan yang dibuat. Bahkan seringkali aparat pemerintah sendiri masih kurang memahami atau memiliki penafsiran yang berbeda terhadap peraturan-peraturan tersebut.⁷²

Baik arsitek maupun kontraktor pun sepertinya belum mengaplikasikan peraturan-peraturan tersebut dalam desain mereka, atau proses konstruksi tidak dilakukan persis sesuai desain. Proses desain dan konstruksi fasilitas aksesibilitas membutuhkan tingkat presisi yang tinggi. Jika terdapat sedikit saja perbedaan ukuran, hal itu dapat menjadi hambatan signifikan bagi para penyandang disabilitas. Contohnya sudut kemiringan *ramp*, atau jarak antara peron dengan pintu kereta, perbedaan ketinggian antara lantai peron dengan lantai kereta, lebar dan arah terbukanya pintu toilet, serta berbagai parameter lain yang jika ukurannya tidak sesuai akan menjadi hambatan berat bagi penyandang disabilitas, bahkan dapat membahayakan keselamatan mereka.⁷³

Pihak yang berwenang juga seringkali tidak memahami landasan filosofis mengapa suatu fasilitas aksesibilitas perlu dibuat dengan kaidah tertentu, sehingga seringkali filosofi tersebut tidak tertangkap dengan baik dalam peraturan perundang-undangan yang dibuat.⁷⁴ Ini menjadi salah satu penyebab mengapa kita sering menemui fasilitas aksesibilitas yang “sekedar ada”, yang tidak dapat digunakan dengan baik oleh penyandang disabilitas, atau bahkan tidak dapat digunakan sama sekali.

B. Lemahnya Penegakan Hukum

Tantangan lainnya, dan yang mungkin menjadi tantangan utama berkaitan dengan peraturan, adalah lemahnya penegakan hukum terkait peraturan aksesibilitas. Hal ini mengakibatkan berbagai peraturan tersebut seolah menjadi panduan dan tidak cukup kuat untuk memaksa pihak penyedia layanan umum untuk menyediakan fasilitas aksesibilitas yang benar-benar sesuai dengan kebutuhan para penyandang disabilitas.

Penegakan hukum ini memiliki keterkaitan yang kuat dengan tingkat kepemimpinan, terutama di tingkat daerah. Di era desentralisasi pembangunan seperti sekarang, kepemimpinan di tingkat daerah seringkali dipertanyakan

karena sungkan untuk mengambil diskresi terhadap pembangunan aksesibilitas yang menjamin kelayakan pelayanan bagi warganya.⁷⁵ Pemerintah daerah seharusnya dapat memastikan peraturan terkait aksesibilitas yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat dan mengimplementasikan dengan baik di wilayahnya. Pemerintah daerah memiliki wewenang untuk mengeluarkan Peraturan Daerah yang mengatur implementasi berbagai peraturan tersebut, termasuk melakukan pengawasan dan pengendalian.

Instrumen pengendalian yang berada di bawah wewenang pemerintah daerah di antaranya adalah penerbitan IMB dan SLF Bangunan Gedung. Jika pemimpin benar-benar memiliki keberpihakan kepada para penyandang disabilitas, fasilitas aksesibilitas yang baik akan tersedia pada setiap bangunan sebelum izin dan sertifikat tersebut dikeluarkan.

C. Persepsi dan Stigma Negatif

Para penyandang disabilitas masih sering mendapatkan stigma negatif dari masyarakat umum karena persepsi yang salah terhadap para penyandang disabilitas.⁷⁶ Masyarakat sering menganggap penyandang disabilitas fisik sebagai beban yang selalu membutuhkan bantuan orang lain, atau menganggap penyandang disabilitas mental hanyalah orang yang memiliki gangguan kejiwaan yang hidup terlantar di jalanan. Padahal sejatinya penyandang disabilitas, baik fisik maupun mental, tetap dapat berkarya dan berkontribusi secara sosial dan ekonomi.

Hal ini memiliki implikasi yang cukup luas. Stigma negatif terhadap para penyandang disabilitas membuat suara dan perspektif mereka menjadi kurang didengar dan dilihat, baik oleh sesama masyarakat maupun oleh pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Niat mereka juga seringkali disalahartikan. Setiap kali para penyandang disabilitas menawarkan saran terkait pembangunan fasilitas aksesibilitas, mereka sering mendapat prasangka negatif, seperti dianggap ingin mendikte kebijakan dan peraturan.⁷⁷ Masukan dari para penyandang disabilitas sering dilihat semata-mata dari sudut pandang anggaran, dalam artian masukan mereka hanya akan berimplikasi pada meningkatnya anggaran pembangunan, sehingga terjadi proses tarik-

menarik.⁷⁸ Padahal pada akhirnya, kebijakan inklusif justru dapat mengurangi beban pengeluaran negara, karena seluruh masyarakat memiliki kesempatan untuk berpartisipasi aktif dalam pembangunan di berbagai bidang.⁷⁹ Misalnya profesor yang sudah lanjut usia dan sulit berjalan masih dapat mengajar atau terlibat dalam penelitian di kampus, dan masih banyak contoh lainnya.

Persepsi yang salah terhadap penyandang disabilitas juga membuat perspektif mereka seringkali tidak terlalu dianggap penting. Padahal, syarat utama terwujudnya kebijakan inklusif adalah adanya keterlibatan para penyandang disabilitas dari sejak awal proses perumusan kebijakan hingga implementasinya. Di aspek pelibatan penyandang disabilitas ini, kita sudah mulai melihat adanya perbaikan. Saat ini sudah semakin banyak penyandang disabilitas yang dilibatkan dalam berbagai program pembangunan yang berkaitan dengan penyandang disabilitas, walau lingkungannya masih cukup terbatas dan biasanya dilakukan di tahap akhir pembangunan suatu fasilitas. Pelibatan penyandang disabilitas di tahap akhir ini memiliki resiko tinggi karena jika fasilitas yang dibangun ternyata tidak sesuai kebutuhan, biaya yang diperlukan untuk melakukan perbaikan akan sangat tinggi, sehingga seringkali tidak dilakukan perbaikan sama sekali.

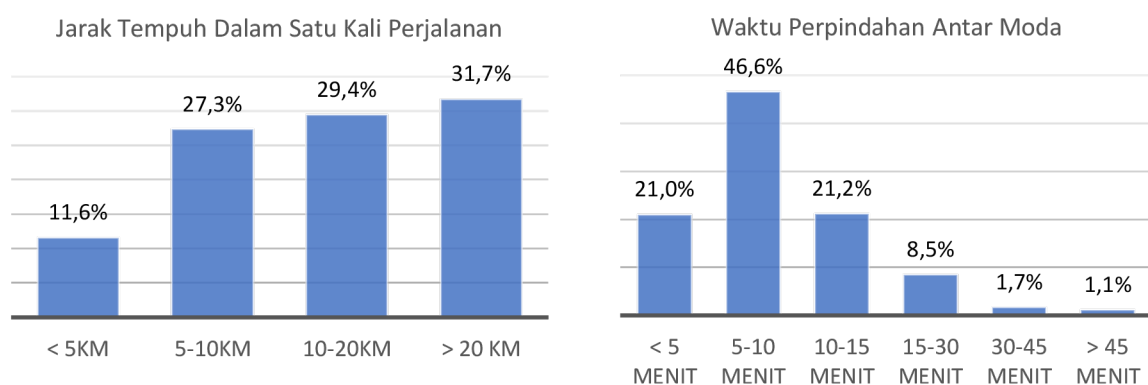
Proses pelibatan penyandang disabilitas juga perlu dilakukan dengan tepat. Setiap jenis penyandang disabilitas memiliki kebutuhan yang spesifik, yang hanya dapat dipahami oleh mereka sendiri. Oleh karena itu, pelibatan penyandang disabilitas tidak dapat diwakilkan kepada pihak lain, seperti kepada konsultan, penyandang disabilitas yang berbeda jenis, atau bahkan kepada yang bukan penyandang disabilitas.⁸⁰ Pelibatan harus dilakukan secara langsung oleh penyandang disabilitas dan mencakup sebanyak mungkin jenis disabilitas.

D. Ketimpangan dan Integrasi Antar-moda

Sistem transportasi Indonesia yang sampai saat ini masih cukup tertinggal adalah soal integrasi antar-moda. Suatu moda transportasi dibangun tanpa mempertimbangkan integrasi dengan moda transportasi lainnya, sehingga tidak menciptakan satu layanan terpadu yang saling terhubung. Kurangnya

integrasi antar-moda ini menjadi masalah besar bagi para penyandang disabilitas di Indonesia, terutama di kota besar seperti Jakarta yang wilayahnya luas dan jaringan transportasinya terdiri dari banyak moda dan rute.

Survei yang dilakukan oleh Dewan Transportasi Kota Jakarta terhadap 1.523 responden menunjukkan mayoritas responden menempuh jarak yang jauh dalam setiap perjalanan mereka. Sebanyak 31,7% responden menempuh jarak lebih dari 20km dalam satu kali perjalanan. Sebanyak 29,4% menempuh jarak antara 10-20 Km, lalu 27,3% menempuh jarak antara 5-10km, dan hanya 11,6% yang menempuh perjalanan di bawah 5km. Untuk menempuh jarak yang jauh tersebut, responden harus menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Kurangnya integrasi antar-moda menyebabkan waktu yang dibutuhkan untuk berpindah dari satu moda ke moda lainnya menjadi cukup lama. Sebanyak 32,5% responden menghabiskan waktu lebih dari 10 menit untuk berpindah antar moda transportasi, lalu 46,6% responden membutuhkan waktu 5-10 menit untuk melakukan transit, sementara hanya 21% yang membutuhkan waktu kurang dari 5 menit untuk melakukan perpindahan antar moda transportasi.⁸¹ Survei tersebut menunjukkan bahwa masyarakat perlu waktu dan upaya yang tidak sedikit untuk melakukan perpindahan antar moda. Lalu bagi penyandang disabilitas, waktu dan upaya yang dibutuhkan sudah pasti akan lebih lama dan lebih berat.



Gambar 9. Grafik jarak tempuh perjalanan dan waktu perpindahan antar moda (DTKJ, 2021)

Kurangnya integrasi ini merupakan hasil dari perencanaan yang tidak matang. Masalah ini baru mulai diperbaiki beberapa tahun belakangan, dengan diintegrasikannya beberapa moda-transportasi yang sudah ada. Kendalanya adalah integrasi yang dibuat sering tidak sempurna karena sifatnya seperti dipaksakan dan baru disadari ketika fasilitas transportasinya sudah dibangun.⁸² Kendala lainnya adalah adanya ketimpangan antar-moda transportasi dalam hal ketersediaan layanan atau fasilitas aksesibilitas. Contohnya, berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh DTKJ, MRT Jakarta mendapatkan predikat platinum sebagai penyedia layanan transportasi yang berkeadilan untuk penyandang disabilitas.⁸³ Namun sayangnya, moda penghubung MRT (*first mile and last mile*) kebanyakan masih mendapatkan predikat silver, seperti bus Trans Jakarta, Damri, dan PPD, serta taksi Bluebird.

Penyediaan aksesibilitas juga tidak boleh hanya terbatas pada penyediaan fasilitas di dalam sarana transportasi tersebut, namun termasuk akses menuju dan keluar dari titik layanan transportasi dalam radius 500-1000 meter.⁸⁴ Akses ini termasuk jalur pejalan kaki, tempat penyeberangan, area parkir, dan sebagainya. Tanpa itu semua, para penyandang disabilitas akan kesulitan dalam menggunakan layanan transportasi publik.

E. Kondisi Ekonomi dan Finansial

Mayoritas penyandang disabilitas merupakan masyarakat golongan ekonomi lemah.⁸⁵ Hanya sedikit jumlah penyandang disabilitas yang bisa bekerja di lembaga formal dengan posisi yang tinggi. Hal ini disebabkan oleh ketidaksetaraan kesempatan yang diterima oleh penyandang disabilitas, mulai dari akses ke layanan publik seperti pendidikan dan transportasi, hingga pada tersedianya kesempatan kerja. Ketidaksetaraan ini dapat menjadi kendala struktural yang akan membuat para penyandang disabilitas terjebak dalam kesulitan ekonomi dan finansial.

Keadaan menjadi lebih tidak menguntungkan bagi para penyandang disabilitas karena mereka perlu mengeluarkan uang lebih banyak setiap kali menggunakan layanan transportasi publik. Misalnya jika mereka memerlukan bantuan pendamping, mereka perlu membayar tiket untuk dua orang.⁸⁶ Banyak juga

penyandang disabilitas yang perlu memakai popok untuk mengantisipasi tidak tersedianya toilet yang ramah bagi penyandang disabilitas, yang selain berarti tambahan biaya, juga memberikan mereka ketidaknyamanan.

Biaya yang lebih tinggi tersebut pada akhirnya dapat menyebabkan penyandang disabilitas memilih menggunakan alat transportasi pribadi, seperti sepeda motor yang harganya terjangkau dan biaya operasionalnya rendah.⁸⁷ Namun jika penyandang disabilitas tuli atau tunadaksa mengendarai sepeda motor sendiri, risiko keamanannya menjadi lebih tinggi. Pengguna kursi roda juga banyak yang memodifikasi sepeda motor roda dua menjadi roda tiga. Namun karena modifikasi tersebut tidak dilakukan di pabrik atau bengkel resmi, standar keamanannya juga tidak dapat terjamin.

F. Dilema Pemanfaatan Teknologi

Di era perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang pesat seperti sekarang ini, berbagai layanan transportasi publik sudah banyak yang memanfaatkan perangkat berbasis komputer atau internet untuk berbagai keperluan, contohnya untuk pemesanan tiket. Penggunaan perangkat bergerak yang didukung aplikasi internet dapat meningkatkan efisiensi layanan karena dapat memangkas jarak, waktu, dan biaya. Namun jika pemanfaatan teknologi tersebut tidak direncanakan dengan matang, para penyandang disabilitas justru dapat menemui hambatan dalam mengakses layanan publik yang tentunya akan merugikan mereka.

Penyandang tunanetra adalah yang paling banyak menemui kendala dari pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi. Untuk mengakomodir tunanetra, perangkat komputer atau telepon pintar saat ini biasanya sudah dilengkapi dengan aplikasi pembaca layar yang dapat memberitahu semua hal yang ditampilkan di layar. Namun sayangnya, tidak semua aplikasi memiliki kompatibilitas dengan pembaca layar. Kesalahan yang sering terjadi adalah penggunaan gambar untuk menampilkan teks di layar aplikasi yang membuat pembaca layar tidak dapat mengenalinya.⁸⁸

Selain itu, pemesanan tiket melonjak tinggi pada waktu-waktu tertentu, seperti libur hari besar keagamaan di mana banyak orang ingin pulang kampung. Tunanetra yang mengandalkan pembaca layar untuk mengakses aplikasi pemesanan tiket membutuhkan waktu yang lama untuk membaca tampilan. Dampaknya mereka sulit untuk mendapatkan tiket karena kalah cepat.⁸⁹ Peralatan seperti gerbang tiket elektronik di halte atau stasiun juga seringkali tidak dilengkapi dengan keterangan suara. Setiap interaksi yang mereka lakukan, seperti menekan tombol di layar atau menempelkan tiket kartu di mesin pembaca, tidak mengeluarkan konfirmasi suara untuk menginformasikan apakah interaksi yang mereka lakukan berhasil atau tidak.⁹⁰

G. Kurangnya Kepedulian Semua Pihak

Penyediaan fasilitas aksesibilitas pada dasarnya bukanlah hal yang sulit dan mahal, hanya membutuhkan komitmen politik serta kepedulian dan keseriusan semua pihak, terutama pemerintah. Jika pemerintah benar-benar berkomitmen menyediakan fasilitas yang ramah bagi penyandang disabilitas, banyak strategi dan kebijakan yang dapat diambil untuk mewujudkannya.⁹¹

Aksesibilitas dalam transportasi publik saat ini belum dilihat secara menyeluruh. Aksesibilitas bukan hanya soal penyediaan fasilitas fisik untuk membantu penyandang disabilitas, tetapi juga menyangkut fasilitas non-fisik yang dapat menjamin aspek keselamatan dan keamanan (seperti lama waktu buka tutup pintu, prosedur penanganan keadaan darurat dan gangguan keamanan), ketersediaan dan integrasi (terkait jam operasional dan pilihan moda penghubung), keterjangkauan (tidak terbatas pada konsesi, namun juga termasuk standar tarif dan keterhubungan dengan angkutan lain serta pilihan metode pembayaran), konektivitas (sistem informasi penumpang), desain universal, handal dan terpercaya (termasuk persepsi dan kejelasan identitas dari pelayanan), serta kenyamanan (terkait kebersihan dan sirkulasi udara).⁹² Saat ini, aksesibilitas juga terkesan masih menjadi isu bagi penyandang disabilitas saja sebagai pengguna. Padahal, isu ini juga seharusnya menjadi kepentingan pemerintah dan seluruh pemangku kepentingan yang terlibat, termasuk masyarakat umum yang bukan penyandang disabilitas.⁹³

Komunitas penyandang disabilitas sejauh ini sudah banyak melakukan advokasi kebijakan untuk mendorong tersedianya fasilitas aksesibilitas, namun hasilnya masih jauh dari harapan. Masyarakat umum juga banyak yang belum memahami pentingnya layanan aksesibilitas di transportasi publik. Banyak sekali terjadi kasus di mana fasilitas aksesibilitas disalahgunakan oleh masyarakat yang bukan penyandang disabilitas.⁹⁴ Seperti digunakannya jalur dengan ubin pemandu untuk tempat parkir kendaraan bermotor atau tempat berjualan. Selain itu, lift untuk penyandang disabilitas dan kursi prioritas juga banyak digunakan oleh masyarakat non-prioritas, sehingga menimbulkan dominasi pengguna non-prioritas terhadap fasilitas aksesibilitas.⁹⁵

Kesimpulan dan Rekomendasi

A. Kesimpulan

Kerangka hukum di Indonesia secara eksplisit menegaskan bahwa hak-hak bagi penyandang disabilitas dijamin dalam Konstitusi. Hal ini dapat dilihat pada pasal 28H ayat (2) dan pasal 28I ayat (2) UUD 1945. Selanjutnya, ratifikasi Indonesia atas *UN CRPD* dan diterbitkannya UU Penyandang Disabilitas memberikan jaminan yang lebih kuat pada pengakuan atas hak-hak penyandang disabilitas, ditambah lagi saat ini sedang dibentuk KND. Namun demikian, kebijakan-kebijakan terkait akses terhadap pelayanan transportasi publik bagi penyandang disabilitas masih perlu diperkuat, karena kebijakan-kebijakan tersebut cenderung belum terintegrasi dengan baik. Hal ini terlihat pada kebijakan-kebijakan yang mengatur tentang akses pelayanan transportasi bagi kelompok disabilitas, mulai dari Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, berbagai Peraturan Menteri, sampai Peraturan Daerah.

Undang-Undang Perkeretaapian, yang mengatur moda transportasi berbasis rel di Indonesia, terlihat sudah cukup lama (*out of date*). Oleh karenanya, penyesuaian dan pembaharuan Undang-Undang tersebut mendesak untuk dilakukan karena dinilai tidak sesuai lagi dengan situasi dan kondisi terkini. Penting juga untuk diingat bahwa UU Perkeretaapian diterbitkan jauh sebelum adanya UU Penyandang Disabilitas, sehingga aspek perlindungan hak dan akses bagi penyandang disabilitas pada transportasi kereta api belum cukup memadai. Selain itu, kebijakan terkait aksesibilitas di transportasi publik cenderung tidak disertai dengan adanya aturan sanksi yang kuat bagi individu atau institusi yang melanggar. Kondisi ini menegaskan bahwa penegakkan peraturan-peraturan hukum terhadap hak-hak penyandang disabilitas pada transportasi publik belum cukup kuat.

Sementara itu, dorongan akan pelibatan penyandang disabilitas secara riil muncul dari berbagai pemangku kepentingan yang relevan, khususnya masyarakat sipil di Indonesia. Dorongan tersebut muncul secara umum atas pertimbangan prinsip inklusivitas pembangunan, penghormatan HAM bagi penyandang disabilitas, dan berbagai faktor strategis, termasuk proporsionalitas, efektifitas dan efisiensi.

Namun faktanya, transportasi publik di Indonesia, termasuk MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, belum mengaplikasikan aspek pelibatan tersebut secara menyeluruh. Pelibatan penyandang disabilitas pada tahap desain dan perencanaan cenderung masih menjadi jargon. Padahal, pelibatan penyandang disabilitas sejak tahap awal pembangunan merupakan hal yang sangat penting untuk memastikan fasilitas yang dibangun memiliki aksesibilitas yang baik dan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas.

Keterlibatan penyandang disabilitas dalam desain dan perencanaan tidak bisa diwakilkan kepada non-disabilitas, dan juga penting untuk memastikan representasi setiap karakter disabilitas dalam keterlibatan tersebut. Penyandang disabilitas mental dan intelektual misalnya, masih sangat jarang dilibatkan dalam tahapan pembangunan dan operasional transportasi publik, dibandingkan dengan penyandang disabilitas fisik dan sensorik.

PT MRT Jakarta pada praktiknya memang sudah melakukan pelibatan penyandang disabilitas, tetapi sayangnya pelibatan tersebut dilakukan ketika sudah memasuki tahap uji coba, di mana pembangunan sarana dan fasilitas fisik dapat dikatakan sudah selesai. Sementara itu, PT KCIC belum terlihat melibatkan kelompok penyandang disabilitas.

Keterlibatan penyandang disabilitas juga dapat berupa pelibatan sebagai tenaga atau kelompok profesional. Selain memberikan mereka kesempatan kerja yang sama (*equal employment opportunity*) dengan non-disabilitas, secara khusus juga dapat mendorong sustainabilitas dan inklusivitas pembangunan, serta memperkuat dampak pembangunan transportasi publik terhadap kelompok penyandang disabilitas. Meskipun kedua moda transportasi tersebut mengonfirmasi adanya rencana untuk melibatkan penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja dengan tetap akan mengacu dan menyesuaikan dengan peraturan-peraturan yang berlaku, pada kenyataannya implementasinya belum terlihat.

Adanya landasan hukum dan pelibatan penyandang disabilitas dalam pengembangan moda transportasi publik berdampak pada tersedianya fasilitas yang dapat menunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana

dan prasarana transportasi publik. Penyediaan fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian secara umum berlandaskan pada Permenhub No. 98/2017, Permen PUPR No. 14/2017, secara khusus dalam Permenhub No. 63/2019 dan khusus untuk MRT Jakarta juga diatur melalui Pergub No. 95/2019.

Di luar pentingnya ketersediaan fasilitas fisik yang mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dalam transportasi publik, fasilitas aksesibilitas non-fisik juga dinilai tidak kalah penting. Fasilitas aksesibilitas non-fisik di antaranya berupa ketersediaan petugas yang dapat memberikan pelayanan kepada penyandang disabilitas dengan sigap dan humanis. Untuk menunjang hal ini, PT MRT Jakarta bekerja sama dengan GAUN dalam memberikan pelatihan-pelatihan kepada petugas stasiun terkait pelayanan kepada penyandang disabilitas. Pelayanan petugas MRT Jakarta kepada penyandang disabilitas sudah cukup baik, tetapi perlu ditambah lagi dengan pelatihan untuk melayani penyandang disabilitas yang tak kasatmata seperti kelompok disabilitas tuli dan disabilitas mental.

Sementara itu, walaupun fakta lapangan menunjukkan adanya sebuah ketimpangan antara MRT Jakarta yang sudah lebih dahulu beroperasi dan Kereta Cepat Jakarta – Bandung yang baru akan beroperasi pada tahun 2022, namun pengaruh investor dari MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta – Bandung terlihat cukup besar pada tahap desain dan penyediaan fasilitas aksesibilitas penyandang disabilitas pada kedua moda transportasi tersebut. Standar desain fasilitas untuk penyandang disabilitas di MRT Jakarta berdasarkan peraturan nasional dan daerah serta Pedoman Akses Bebas Hambatan dari Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, dan Transportasi Jepang. Sementara dalam pengembangan Kereta Cepat Jakarta – Bandung, pengaruh Tiongkok sebagai investor terlihat pada diadopsinya unsur-unsur dari peraturan perkeretaapian di Tiongkok, yaitu *China Code Standard*, terutama pada desain sarana rangkaian kereta api. Namun, meskipun desain yang diadopsi dari negara asal investor sudah baik, tetap dibutuhkan penyesuaian untuk mengikuti fisik dan kebiasaan masyarakat Indonesia agar desain tersebut dapat diimplementasikan dengan baik di Indonesia.

Pada akhirnya, di tengah upaya pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas untuk mengakses layanan umum yang semakin membaik, masih ditemui banyak kendala yang menjadi tantangan dalam menyediakan aksesibilitas yang lebih baik kepada para penyandang disabilitas. Selain persoalan penegakan hukum terkait akses disabilitas, saat ini, masyarakat umum juga masih banyak yang memiliki pandangan dan stigma negatif terhadap penyandang disabilitas. Stigma negatif ini selain dapat mengecilkan hati penyandang disabilitas untuk berpartisipasi aktif di tengah masyarakat dalam kegiatan sosial dan ekonomi, juga sering mengakibatkan aspirasi mereka menjadi kurang diperhatikan. Kurangnya pelibatan penyandang disabilitas dalam proses desain dan pembangunan fasilitas publik, terutama moda transportasi publik, dapat mengurangi dampak positif pada pemenuhan fasilitas dan layanan bagi penyandang disabilitas. Ironisnya, ketika fasilitas aksesibilitas jumlahnya secara umum masih terbatas, penggunaannya seringkali masih didominasi oleh masyarakat yang bukan penyandang disabilitas.

Terakhir, fasilitas aksesibilitas sangat penting untuk menjamin kesetaraan hak bagi para penyandang disabilitas dan secara umum memastikan inklusivitas pembangunan nasional. Penting untuk diketahui bahwa sebagian besar penyandang disabilitas merupakan masyarakat golongan ekonomi lemah. Tanpa fasilitas dan layanan aksesibilitas yang memadai, para penyandang disabilitas dapat terjebak dalam kemiskinan struktural yang turun-temurun.

B. Tantangan dan Pembelajaran

B.1. Tantangan dalam Penelitian

- Pemberlakuan pembatasan sosial berskala besar dalam periode pandemi COVID-19 oleh Pemerintah Indonesia dan Daerah memberikan dampak yang cukup signifikan dalam keberlangsungan penelitian, terutama dalam aspek pelaksanaan kegiatan. Kegiatan seperti FGD, wawancara, kunjungan lapangan dan pelaksanaan diseminasi tidak memungkinkan untuk dilaksanakan secara tatap muka;
- Berbeda dengan MRT Jakarta yang telah beroperasi, Kereta Cepat Jakarta – Bandung ditunda operasionalnya hingga tahun 2022. Penundaan ini berdampak pada kendala terhadap pengumpulan data aksesibilitas

bagi penyandang disabilitas pada implementasi operasional dan layanan di Kereta Cepat Jakarta – Bandung;

- Faktor tantangan komunikasi dengan penyandang disabilitas dengan karakter tertentu, khususnya dengan kelompok tuli dan tuna wicara ditemukan pada proses pengumpulan data melalui wawancara. Selain itu, kurangnya jaringan dengan kelompok penyandang disabilitas mental juga menyebabkan proses pengumpulan data yang berasal dari kelompok disabilitas mental yang berlangsung lebih lama; dan
- Kurangnya informasi terkait mekanisme perlindungan terhadap kelompok penyandang disabilitas dalam kegiatan penelitian.

B.2. Pembelajaran

- Pengumpulan data melalui kegiatan FGD dan wawancara tatap muka menggunakan format daring membantu berjalannya penelitian sesuai dengan kerangka waktu penelitian. Tidak hanya pada berjalannya penelitian sesuai kerangka waktu, pengumpulan data dengan format daring telah memberikan kemudahan dalam menjangkau informan yang berdomisili di berbagai lokasi di Indonesia;
- Proses pengumpulan data dari informan yang berasal dari PT. KCIC melalui wawancara daring telah membantu pengumpulan data aksesibilitas bagi penyandang disabilitas berdasarkan perencanaan operasional dan layanan di Kereta Cepat Jakarta – Bandung;
- Tantangan komunikasi dalam proses wawancara diatasi melalui asistensi dari kolega informan dan ahli penerjemahan Bahasa Isyarat. Sedangkan, pengumpulan data dari informan dari penyandang disabilitas mental dilaksanakan melalui wawancara Bersama perwakilan dari organisasi yang bergerak khusus pada kesejahteraan penyandang disabilitas mental; dan
- Kurangnya informasi terkait mekanisme perlindungan terhadap kelompok penyandang disabilitas dalam kegiatan penelitian berhasil diatasi dengan bantuan dari salah satu informan yang berkapasitas akan perihal tersebut. Informan tersebut juga menjelaskan proses pengumpulan data harus didahului dengan proses pengisian formulir persetujuan (*consent form*), yang juga disediakan oleh lembaganya.

C. Rekomendasi

Berbagai temuan penting dalam penelitian kebijakan ini telah memberikan landasankuatdibangunnya beberaparekomendasi strategis untuk memperkuat dan meningkatkan aksesibilitas dan inklusivitas penyandang disabilitas dalam transportasi publik di Indonesia dan secara khusus dalam MRT-Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Kerangka rekomendasi dalam studi kebijakan ini dibagi menjadi tiga berdasarkan pada aspek target pemangku kepentingan (stakeholders), yaitu pemerintah, penyedia jasa transportasi dan organisasi masyarakat sipil/masyarakat umum.

C.1 Pemerintah

1. Pemerintah harus mengimplementasikan audit dan sinkronisasi kebijakan-kebijakan terkait aksesibilitas penyandang disabilitas pada transportasi publik, termasuk pengaturan proporsionalitas dan mekanisme penegakan sanksi yang diperuntukan bagi pihak-pihak terkait penyelenggaraan aksesibilitas penyandang disabilitas pada transportasi publik dan pelibatan penyandang disabilitas agar terdapat kepastian hukum dan peningkatan kesadaran berbagai pihak. Perlu dipertimbangkan pemberian sanksi atas tidak adanya pelibatan penyandang disabilitas sejak tahap awal desain dan perencanaan pembangunan, ketimbang pemberian sanksi berdasarkan ketidaksesuaian implementasi pembangunan.
2. Pemerintah harus mengimplementasikan audit penyedia jasa transportasi publik dalam hal pelayanan dan *Standard Operational Procedure* [Selanjutnya: *SOP*] pelayanan penyandang disabilitas, dan perawatan fasilitas penunjang aksesibilitas penyandang disabilitas.
3. Pemerintah harus membuat terobosan hukum untuk melengkapi aturan-aturan hukum dan penegakan hukum terhadap aksesibilitas bagi kelompok disabilitas dalam transportasi publik. Dalam hal ini, pemerintah direkomendasikan untuk meratifikasi *Optional Protocol UN CRPD* guna memperkuat mekanisme komplain dan meningkatkan peran serta masyarakat umum melalui mekanisme *class action* dan *citizen lawsuit* atas

penegakan dan penyediaan aksesibilitas bagi kelompok disabilitas pada transportasi publik.

4. Pemerintah harus mengamandemen UU Perkeretaapian. Hal ini diharapkan dapat menyesuaikan pengaturan hak-hak bagi penyandang disabilitas di transportasi kereta api dengan pengaturan yang ada dalam UU Penyandang Disabilitas, selain bertujuan untuk penyesuaian dengan keadaan terkini di lapangan.

5. Pemerintah harus menyusun kebijakan teknis dan terlibat dalam memastikan skema pengadaan barang, jasa dan investasi dalam transportasi publik dengan merujuk pada *accessibility code*. Dalam konteks ini, penyediaan fasilitas aksesibilitas dan partisipasi penyandang disabilitas dalam setiap tahap pembangunannya, terutama dalam tahap desain dan perencanaan yang dinilai sangat strategis, dapat diprioritaskan. Mekanisme kebijakan ini dapat dilakukan dengan cara memonitor, melakukan asesmen dan mengevaluasi proses dan mekanisme keterlibatan penyandang disabilitas. Pemerintah juga bahkan bisa bertindak tegas dalam memberikan sanksi terhadap pelanggaran yang ditemui dalam prosesnya.

6. Pemerintah harus mengatur secara spesifik persyaratan ramah penyandang disabilitas sebagai syarat untuk mendapatkan IMB, SLF Bangunan Gedung atau izin operasional transportasi publik. Terkait hal ini, pemerintah misalnya dapat membentuk tim *ad hoc* dari kelompok penyandang disabilitas yang bertugas untuk menilai aspek aksesibilitas dari sarana atau prasarana yang akan dibangun.

7. Dalam pengadaan barang, jasa dan investasi, baik oleh pihak domestik maupun asing, pemerintah harus bisa mendorong terselenggaranya pertukaran teknologi serta peningkatan kapasitas dalam pemenuhan hak-hak dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di transportasi publik. Hal ini dapat menstimulasi pelayanan yang lebih baik dan ramah penyandang disabilitas kedepannya, baik secara fisik maupun non-fisik.

8. Pemerintah—baik Pusat maupun Daerah—wajib memberikan konsesi,

berupa segala bentuk potongan biaya bagi para penyandang disabilitas dalam menggunakan transportasi publik, Pemerintah juga dapat memberikan insentif kepada pihak swasta yang memberikan konsesi bagi para penyandang disabilitas. Hal ini dimaksudkan untuk menjunjung kesetaraan dalam akses transportasi publik. Ketentuan ini dapat dilihat dalam UU No.8 Tahun 2016. Namun sayangnya, implementasinya belum dijalankan di seluruh moda transportasi, termasuk moda transportasi yang dioperasikan oleh pemerintah.

9. Pemerintah—baik Pusat maupun Daerah—wajib mengakselerasi integrasi antarmoda transportasi, baik dari sisi tarif dan pelayanan, fasilitas fisik, serta kelembagaan. Ketimpangan integrasi antar-moda transportasi publik dapat menurunkan efisiensi waktu dan biaya, terutama bagi penyandang disabilitas pengguna transportasi publik. Selanjutnya, hal ini dapat berimbas pada berkurangnya minat kelompok penyandang disabilitas dalam menggunakan transportasi publik dan beralih pada transportasi pribadi, bahkan berkurangnya mobilisasi kelompok penyandang disabilitas.

10. Pemerintah harus membangun komunikasi dan koordinasi lintas sektor dan K/L dalam menegakkan peraturan, ketentuan, dan pengarusutamaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada transportasi publik. Termasuk mendorong peran serta KND dalam mengupayakan pengarusutamaan dan advokasi aksesibilitas penyandang disabilitas pada transportasi publik. Hal ini dapat mempermudah alur informasi, koordinasi antara perwakilan kelompok penyandang disabilitas dan lembaga nasional dan daerah terkait perencanaan dan pembangunan transportasi publik.

C.2. Penyedia Jasa Transportasi Publik

1. Penyedia jasa transportasi publik, harus melibatkan penyandang disabilitas dalam proses pembangunan dan pengembangan, sejak dari tahap desain dan perencanaan, bukan hanya pada tahap uji coba. Pelibatan sejak tahap awal dapat memastikan fasilitas yang dibangun dapat mengakomodir kebutuhan penyandang disabilitas, meminimalisir kesalahan yang pada akhirnya meningkatkan efektivitas dan efisiensi anggaran.

2. Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC harus memperkuat kapasitas dan jaringan dalam membangun hubungan dan komunikasi secara lebih dini, luas dan intensif dengan berbagai jaringan komunitas disabilitas dan berbagai karakter disabilitas. Penguatan kapasitas dan jaringan ini dapat memperkuat proses dan fasilitasi pelibatan kelompok penyandang disabilitas, khususnya dalam tahap desain dan perencanaan dan tahap selanjutnya yaitu uji coba, serta dapat menstimulasi partisipasi dan representasi dari beragam jenis disabilitas yang ada. Temuan studi menunjukkan bahwa penyandang disabilitas mental belum terwakili atau dilibatkan sama sekali dalam semua tahapan pengembangan dan pembangunan MRT Jakarta dan Kereta Cepat Jakarta – Bandung.

3. Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC harus merealisasikan rencananya untuk menjadikan penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja profesional dengan memberikan kesempatan kerja kepada mereka dengan kontrak tertentu dalam bidang-bidang yang dapat mereka kerjakan dengan baik berdasarkan kondisi atau karakteristik disabilitas mereka. Memberikan kesempatan penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja profesional dapat mendorong inklusivitas dalam hal kesempatan kerja, partisipasi dalam transportasi publik, menjamin keberlanjutan dari keterikatan dan keterlibatan penyandang disabilitas dalam transportasi publik.

4. Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC harus menyusun, menyempurnakan dan mengimplementasikan SOP dalam memberikan pelayanan bagi penyandang disabilitas. Praktik terbaik dapat dilihat pada SOP yang dimiliki oleh *The Greater Stockholm Local Transit Company* [selanjutnya: SL] yang mengatur perlakuan terhadap penyandang disabilitas dan pendidikan terhadap petugas moda transportasi, hingga informasi di stasiun dan di dalam kendaraan. Menurut pedoman, semua petugas moda transportasi yang disediakan oleh SL wajib menyelesaikan pendidikan berkelanjutan selama 3 tahun tentang aksesibilitas bagi kelompok prioritas, termasuk penyandang disabilitas.⁹⁶ Selain itu, perawatan fasilitas penunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga perlu dilakukan secara berkelanjutan.

5. Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC, harus dapat membangun komunikasi dan koordinasi yang lebih baik dengan pemerintah dalam hal pengarusutamaan aksesibilitas penyandang disabilitas di transportasi publik. Termasuk menjalin koordinasi yang lebih kuat dengan KND dan lembaga nasional dan daerah terkait perencanaan dan pembangunan transportasi publik.

6. Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC, harus terus mensosialisasikan berbagai fasilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas di sarana dan prasarana transportasi publik kepada masyarakat umum. Seringkali penyandang disabilitas kurang mengetahui fasilitas atau layanan yang disediakan oleh operator, sehingga mengurangi minat mereka dalam menggunakan transportasi publik. Begitu juga, monitoring dari semua pihak juga sangat penting untuk menjaga konsistensi dan memperbaiki layanan transportasi publik.

C.3. Organisasi Masyarakat Sipil dan Masyarakat Umum

1. Masyarakat sipil, khususnya organisasi penyandang disabilitas, harus memperkuat jaringan antar sesama dan meningkatkan kemampuan advokasi para anggotanya. Kerjasama dan kolaborasi yang kuat antar organisasi penyandang disabilitas dapat mendorong advokasi terhadap aksesibilitas penyandang disabilitas menjadi lebih kuat dan memastikan keterwakilan penyandang disabilitas yang lebih luas.

2. Masyarakat umum dan organisasi masyarakat sipil harus mendorong dan berkontribusi terhadap upaya pengarusutamaan hak penyandang disabilitas. Faktanya, masih banyak masyarakat umum yang belum memahami hak-hak penyandang disabilitas dan urgensi dalam mendorong pemenuhan hak-hak tersebut.

3. Masyarakat umum dan organisasi masyarakat sipil, khususnya organisasi penyandang disabilitas, harus mendukung upaya sosialisasi, edukasi dan monitoring terhadap penyelenggaraan aksesibilitas penyandang disabilitas secara berkelanjutan. Kurangnya sosialisasi dan edukasi seringkali

membuat fasilitas yang sudah disediakan untuk penyandang disabilitas disalahgunakan oleh masyarakat umum.

4. Masyarakat umum, khususnya non-disabilitas, perlu menjadi *pressure group* untuk mendorong dan memastikan hak-hak penyandang disabilitas diakomodir dengan baik oleh pemerintah atau penyedia jasa layanan transportasi publik. Berbagai contoh kasus di luar negeri menunjukkan tekanan publik yang besar dapat memaksa pemerintah atau operator untuk memperbaiki layanannya kepada penyandang disabilitas.

D. Kerangka Waktu Rekomendasi

D.1. Kerangka Waktu Rekomendasi Pemerintah

No.	Rekomendasi	Kerangka Waktu		
		Jangka Pendek (1-3 Tahun)	Jangka Menengah (3-6 Tahun)	Jangka Panjang (6-10 Tahun)
1	Pemerintah harus mengimplementasikan audit penyedia jasa transportasi publik dalam hal pelayanan dan SOP pelayanan penyandang disabilitas, dan perawatan fasilitas penunjang aksesibilitas penyandang disabilitas	X		
2	Pemerintah wajib memberikan konsesi bagi para penyandang disabilitas dalam penggunaan transportasi publik.	X		

3	Pemerintah harus membangun komunikasi dan koordinasi lintas sektor dan K/L dalam menegakkan peraturan, ketentuan, dan pengarusutamaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas pada transportasi publik dan mendorong peran serta KND dalam mengupayakan pengarusutamaan dan advokasi aksesibilitas penyandang disabilitas pada transportasi publik.	X		
4	Pemerintah harus mengimplementasikan audit dan sinkronisasi kebijakan-kebijakan terkait aksesibilitas penyandang disabilitas pada transportasi publik.		X	
5	Pemerintah harus mengamandemen UU Perkeretaapian.		X	
6	Pemerintah harus mengatur secara spesifik persyaratan ramah penyandang disabilitas sebagai syarat untuk mendapatkan IMB, SLF Bangunan Gedung atau izin operasional transportasi publik.		X	
7	Pemerintah harus membuat terobosan hukum untuk melengkapi aturan-aturan hukum dan penegakan hukum terhadap aksesibilitas bagi kelompok disabilitas dalam transportasi publik.		X	
8	Pemerintah harus menyusun kebijakan teknis dan terlibat dalam memastikan skema pengadaan barang, jasa dan investasi dalam transportasi publik dengan merujuk pada <i>accessibility code</i> .		X	

9	Dalam pengadaan barang, jasa dan investasi, baik oleh pihak domestik maupun asing, pemerintah harus bisa mendorong terselenggaranya pertukaran teknologi serta peningkatan kapasitas dalam pemenuhan hak-hak dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di transportasi publik.		X	
10	Pemerintah—baik Pusat maupun Daerah—wajib mengakselerasi integrasi antarmoda transportasi, baik dari sisi tarif dan pelayanan, fasilitas fisik, serta kelembagaan.			X

D.2. Kerangka Waktu Rekomendasi Penyedia Jasa Transportasi Publik

No.	Rekomendasi	Kerangka Waktu		
		Jangka Waktu (1-3 Tahun)	Jangka Menengah (3-6 Tahun)	Jangka Panjang (6-10 Tahun)
1	Penyedia jasa transportasi publik harus melibatkan penyandang disabilitas sejak tahap desain dan perencanaan moda transportasi publik, dan bukan hanya pada tahap uji coba.	X		
2	Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT. MRT Jakarta dan PT. KCIC harus memperkuat kapasitas dan jaringan dalam membangun hubungan dan komunikasi secara lebih dini, luas dan intensif dengan berbagai jaringan komunitas disabilitas dan berbagai karakter disabilitas.	X		

3	Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT. MRT Jakarta dan PT. KCIC harus merealisasikan rencananya untuk menjadikan penyandang disabilitas sebagai tenaga kerja profesional dengan memberikan kesempatan kerja kepada mereka dengan kontrak tertentu dalam bidang-bidang yang dapat mereka kerjakan dengan baik berdasarkan kondisi atau karakteristik disabilitasnya.	X		
4	Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT. MRT Jakarta dan PT. KCIC harus menyusun dan mengimplementasikan SOP pelayanan penyandang disabilitas dan perawatan fasilitas penunjang aksesibilitas penyandang disabilitas secara berkelanjutan.	X		
5	Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT. MRT Jakarta dan PT. KCIC, harus dapat membangun komunikasi dan koordinasi yang lebih baik dengan pemerintah dalam hal pengarusutamaan aksesibilitas penyandang disabilitas di transportasi publik.	X		
6	Penyedia jasa transportasi publik, khususnya PT MRT Jakarta dan PT KCIC, harus terus mensosialisasikan berbagai fasilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas di sarana dan prasarana transportasi publik kepada masyarakat umum.	X		

D.3. Kerangka Waktu Rekomendasi Organisasi Masyarakat Sipil dan Masyarakat Umum

No.	Rekomendasi	Kerangka Waktu		
		Jangka Pendek (1-3 Tahun)	Jangka Menengah (3-6 Tahun)	Jangka Panjang (6-10 Tahun)
1	Masyarakat sipil, khususnya organisasi penyandang disabilitas, harus memperkuat jaringan antar sesama dan meningkatkan kemampuan advokasi para anggotanya.	X		
2	Masyarakat umum harus mendukung dan berkontribusi terhadap usaha pemerintah dalam mengarusutamakan hak penyandang disabilitas.	X		
3	Masyarakat umum dan organisasi masyarakat sipil, khususnya organisasi penyandang disabilitas, harus mendukung upaya sosialisasi, edukasi dan monitoring terhadap penyelenggaraan aksesibilitas penyandang disabilitas secara berkelanjutan.	X		
4	Masyarakat umum, khususnya non-disabilitas, perlu menjadi pressure group untuk mendorong dan memastikan hak-hak penyandang disabilitas diakomodir dengan baik oleh pemerintah atau penyedia jasa layanan transportasi publik.	X		

Catatan Akhir

- 1 Lihat <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities/article-2-definitions.html> diakses pada 30 Mei 2021.
- 2 Lihat <http://tnp2k.go.id/download/39050Disability%20Situation%20Analysis.pdf> diakses pada 30 Mei 2021.
- 3 Lihat https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf diakses pada 30 Mei 2021.
- 4 Lihat <https://www.asiasentinel.com/p/indonesia-disability-issues-lack-data> diakses 30 Mei 2021.
- 5 Lihat United Nations (2016). '*Leaving No One Behind: The Imperative of Inclusive Development*'. United Nations [https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_disabilitas_in_0.pdf]
- 6 Lihat <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/27369/625640NWP0110900PUBLIC00BOX361487B.pdf?sequence=1&isAllowed=y> diakses 30 Mei 2021.
- 7 Lihat <http://tnp2k.go.id/download/39050Disability%20Situation%20Analysis.pdf> diakses pada 30 Mei 2021.
- 8 Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD, 21 April 2021.
- 9 Mayoritas informan riset tanpa ragu mendorong dan sepakat mengenai urgensi dan posisi strategis keterlibatan penyandang disabilitas dalam perencanaan dan desain MRT dan Kereta Cepat Jakarta-Bandung.
- 10 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta. 07 Mei 2021.
- 11 Wawancara dengan Bahrul Fuad, Penyandang disabilitas, activist hak hak disabilitas & komisioner Komnas Perempuan, 27 April 2021 dan dengan Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD, 21 April 2021.
- 12 Wawancara dengan Bahrul Fuad, *Ibid*.
- 13 Wawancara dengan Bahrul Fuad, *Ibid*.
- 14 Wawancara dengan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021.
- 15 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta. 07 Mei 2021.
- 16 Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD, 21 April 2021.
- 17 Wawancara dengan Bahrul Fuad, Penyandang disabilitas, activist hak hak disabili-

tas & komisioner Komnas Perempuan, 27 April 2021.

18 *Ibid.*

19 Wawancara dengan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021.

20 Wawancara dengan berbagai informan, khususnya Bahrul Fuad, Slamet Thohari, Didi, Haris Muhammadun, dsb.

21 Wawancara dengan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021.

22 Wawancara dengan Rusli Rahim, Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas Kemenkomarves, 04 Mei 2021.

23 *Focus Group Discussion* (FGD), Anggi, Institute for Transportation and Development Policy, 19 Juni 2021.

24 Wawancara dengan Didi Leindert, Ketua Perkumpulan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Jakarta, 28 April 2021, dengan Rusli Rahim, Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas Kemenkomarves, 04 Mei 2021, Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.

25 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.

26 Wawancara dengan Ira Puspa, pimpinan Perhimpunan Jiwa Sehat, Jakarta, 22 Juli 2021.

27 Observasi beberapa informan, khususnya informan penyandang disabilitas yang pernah diundang untuk mencoba MRT, termasuk Bahrul Fuad dan Slamet Thohari.

28 Wawancara dengan Bahrul Fuad, Penyandang disabilitas, aktivis hak hak disabilitas & komisioner Komnas Perempuan, 27 April 2021 dan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas, akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021.

29 Lihat <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ramah-bagi-penyandang-disabilitas>. Diakses pada 30 Mei 2021.

30 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.

31 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.

32 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta. 07 Mei 2021.

33 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021; Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.

- 34 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021
- 35 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021
- 36 Wawancara dengan PT. MRT Jakarta, 25 Juli 2021.
- 37 *Ibid.*
- 38 Wawancara dengan Didi Leindert, Ketua Perkumpulan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Jakarta, 28 April 2021i,
- 39 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021
- 40 Wawancara dengan PT. KCIC, 9 Juni 2021.
- 41 *Ibid.*
- 42 Wawancara dengan Didi Leindert, Ketua Perkumpulan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Jakarta, 28 April 2021i,
- 43 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta. 07 Mei 2021.
- 44 Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD, 21 April 2021, dan wawancara dengan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021, Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021 dan Bahrul Fuad, Penyandang disabilitas, aktivis hak hak disabilitas & komisioner Komnas Perempuan, 27 April 2021.
- 45 Wawancara dengan tim Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Jakarta, 9 Juni 2021.
- 46 Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD, 21 April 2021
- 47 Wawancara dengan Rusli Rahim, Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas Kemenkomarves, 04 Mei 2021.
- 48 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 49 Berdasarkan beberapa wawancara yang dilakukan pada 9 informan.
- 50 Wawancara dengan Leindert Hermeinadi, Ketua PPDI- Jakarta, 28 April 2021.
- 51 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.
- 52 Wawancara dengan Trian Airlaangga, Penyandang disabilitas dan anggota Jakarta Barrier Free Tourism, 21 Mei 2021.
- 53 Wawancara dengan Trian Airlaangga, *Ibid.*

- 54 Lihat <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ramah-bagi-penyandang-disabilitas> diakses pada 29 Mei 2021.
- 55 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.
- 56 Wawancara dengan Trian Airlaangga, Penyandang disabilitas dan anggota Jakarta Barrier Free Tourism, 21 Mei 2021.
- 57 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.
- 58 Wawancara dengan Trian Airlaangga, Penyandang disabilitas dan anggota Jakarta Barrier Free Tourism, 21 Mei 2021.
- 59 Wawancara dengan Trian Airlangga, *Ibid*.
- 60 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 61 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.
- 62 Lihat <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ramah-bagi-penyandang-disabilitas> diakses pada 29 Mei 2021.
- 63 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.
- 64 Lihat <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ramah-bagi-penyandang-disabilitas> diakses pada 30 Mei 2021.
- 65 Wawancara dengan Trian Airlaangga, Penyandang disabilitas dan anggota Jakarta Barrier Free Tourism, 21 Mei 2021.
- 66 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, 07 Mei 2021.
- 67 Wawancara dengan Muhammad Effendi, Direktur Operasi & Pemeliharaan MRT Jakarta, 18 Mei 2021.
- 68 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.
- 69 Wawancara dengan Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, 07 Mei 2021.
- 70 Wawancara dengan PT. KCIC, 09 Juni 2021.
- 71 Wawancara dengan PT. KCIC, *Ibid*.
- 72 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.

- 73 Observasi dari para penyandang disabilitas yang diwawancarai, berdasarkan pengalaman mereka menggunakan berbagai sarana transportasi umum di Indonesia.
- 74 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 75 Risnawati Utami, Komite UNCRPD dan penyandang disabilitas, FGD II, 16 Juni 2021.
- 76 Wawancara dengan Ira Askaria, Perhimpunan Jiwa Sehat, 22 Juli 2021.
- 77 Wawancara dengan Leindert Hermeinadi, Ketua PPDI-Jakarta, 28 April 2021.
- 78 Darmaningtyas, Ketua Institut Studi Transportasi, FGD II, 16 Juni 2021.
- 79 Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, FGD, 21 April 2021.
- 80 Slamet Thohari, *Ibid*.
- 81 Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, FGD III, 5 Agustus 2021.
- 82 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 83 Haris Muhammadun, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, FGD, 21 April 2021.
- 84 Faella Sufa, Direktur Institute for Transportation and Development Policy, FGD II, 16 Juni 2021.
- 85 Wawancara dengan Rusli Rahim, Asisten Deputi Infrastruktur Konektivitas Kemenkomarves, 04 Mei 2021.
- 86 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 87 Wawancara dengan Rachmita Harahap, Penyandang disabilitas & dosen, 05 Mei 2021.
- 88 Wawancara dengan Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, 06 Mei 2021.
- 89 Wawancara dengan Slamet Thohari, *Idem*.
- 90 Wawancara dengan Ariani Soekanwo, Penyandang Disabilitas & pendiri Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional, 11 Mei 2021.
- 91 Bahrul Fuad, Penyandang disabilitas, aktivis hak hak disabilitas & komisioner Komnas Perempuan, FGD, 21 April 2021.
- 92 Faella Sufa, Direktur Institute for Transportation and Development Policy, FGD II, 16 Juni 2021.

- 93 Slamet Thohari, Penyandang disabilitas & akademisi dan aktivis hak-hak disabilitas, FGD, 21 April 2021.
- 94 Wawancara dengan Leindert Hermeinadi, Ketua PPDI-Jakarta, 28 April 2021.
- 95 Wawancara dengan Trian Airlaangga, Penyandang disabilitas dan anggota Jakarta Barrier Free Tourism, 21 Mei 2021.
- 96 Lihat Vanessa Stjernborg (2019). 'Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm'. *Sustainability* [<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902>].

THE HABIBIE CENTER

Jl. Kemang Selatan no. 98 Jakarta 12560 - Indonesia

Phone: (62-21) 7817211 | Fax: (62-21) 7817212

E-mail: thc@habibiecenter.or.id

Website: www.habibiecenter.or.id