
IMPLEMENTASI CRPD DALAM ASPEK AKSESIBILITAS TRANSPORTATION PUBLIK DI DKI JAKARTA

Amelia Tharuni Wijaya¹⁾ dan Lestari Nurhajati²⁾

¹⁾ Ilmu Komunikasi, Stikom LSPR Jakarta

²⁾ Ilmu Komunikasi, Stikom LSPR Jakarta

Disetujui 18 September 2018

ABSTRACT

Classified as one of the minority group in the world, people with disabilities are still going through discrimination. Built in 2006 *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)* took the chance to be an international convention that established the rights for people with disabilities. Five years since CRPD stands, Indonesian Government finally ratify this convention. The measurement took by Indonesian Government forced both central government and local government to implement it thoroughly. The objective of this research is understanding how the implementation of the CRPD related to accessibility in public transportation inside DKI Jakarta. This research using qualitative method with indepth interview approach to the implementator CRPD also to the user of this program. The result of this research show that the implementation of CRPD related to accessibility in public transportation is done by establishing local regulation that corresponds with CRPD and the existence of Transjakarta Cares program, supported by PT Transjakarta in 2016. Existence of Transjakarta Cares does help person with disabilities to get their rights to acquire the accessibility of accessible transportation.

Keywords: *Implementation, CRPD, accessibility, public transportation facility*

ABSTRAK

Penyandang disabilitas merupakan salah satu kelompok minoritas di dunia yang masih mengalami diskriminasi. Melihat hal tersebut, *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)* hadir di tahun 2006 dan berperan sebagai konvensi internasional penegak hak-hak penyandang disabilitas. Lima tahun sejak CRPD berlaku, Pemerintah Indonesia memutuskan untuk meratifikasi konvensi tersebut. Tindakan yang diambil oleh Pemerintah Indonesia tersebut menuntut pemerintah pusat maupun pemerintah daerah untuk mengimplementasikannya secara menyeluruh. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)* dalam aspek aksesibilitas fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, dengan wawancara mendalam pada para pelaksana CRPD dan pengguna jasa layanan tersebut. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi CRPD terkait aksesibilitas fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta dilakukan melalui pembuatan peraturan daerah sesuai dengan CRPD dan adanya program layanan Transjakarta Cares yang diberikan oleh PT Transjakarta pada tahun 2016. Dengan adanya Transjakarta Cares ini sangat membantu para penyandang disabilitas mendapatkan hak nya untuk memperoleh aksesibilitas transportasi yang aksesibel.

Kata kunci: *Implementasi, CRPD, aksesibilitas, fasilitas transportasi publik*

*Korespondensi Penulis:
E-mail: lestari.n@lspr.edu

PENDAHULUAN

Persepsi masyarakat terhadap penyandang disabilitas relatif masih kurang positif. Penyandang disabilitas seringkali masih dilihat dengan sebelah mata. Berkembang stigma negatif dalam masyarakat bahwa kecacatan dianggap sebagai akibat, kutukan, dosa, hukuman dari Tuhan atau “kuwalat”, memalukan, menjadi beban keluarga, dikucilkan, diisolasi (dipasung), dan dibuang. Saat ini masyarakat masih menganggap bahwa kaum difabel sebagai orang tidak produktif yang tidak memiliki manfaat bagi masyarakat.

Alhasil, stigma-stigma tersebut membatasi ruang gerak para penyandang disabilitas dalam berbagai bidang kehidupan dan mempersulit mereka untuk memperoleh hak-hak dasar mereka sebagai manusia. Padahal, keterbatasan serta perbedaan yang mereka miliki, tidak pantas dijadikan sebagai indikator yang menentukan bahwa mereka bukanlah sebagai manusia yang sempurna. Bagaimanapun juga setiap manusia pasti memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Dalam hal ini, meskipun penyandang disabilitas memiliki kekurangannya, mereka juga pasti memiliki kelebihan tertentu yang perlu untuk dikembangkan lebih lagi. Oleh karena itu, penyandang disabilitas pun layak memperoleh hak, akses, dan kesempatan yang sama dengan manusia pada umumnya (Purba, 2017, p. 2).

Berawal dari kenyataan di atas, pada tahun 2006 anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengadakan satu pertemuan dan merundingkan kondisi penyandang disabilitas yang kemudian menghasilkan suatu konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas yaitu *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD) (United Nation, 2006). Terdapat hak-hak penyandang cacat yang tercantum dalam konvensi penyandang cacat tersebut, yaitu hak hidup, situasi beresiko dan darurat kemanusiaan, pengaturan yang setara di hadapan hukum,

akses atas peradilan, kebebasan dan penyiksaan atau perlakuan dan penghukuman yang kejam, tidak manusiawi, atau merendahkan martabat, kebebasan dan keamanan seseorang, kebebasan dari eksploitasi, kekerasan dan penganiayaan, perlindungan terhadap integritas seseorang, rehabilitasi dan pekerjaan, standar kehidupan yang layak dan jaminan sosial, partisipasi dalam kehidupan politik dan publik, partisipasi dalam budaya, rekreasi, waktu luang dan olahraga (Christopher, 2017).

Namun hak-hak yang seharusnya didapatkan oleh penyandang disabilitas itu sendiri pada nyatanya masih mengalami banyak hambatan. Hambatan-hambatan tersebut adalah kurangnya pengertian dan pemahaman hak-hak penyandang cacat sebagai bagian dari hak asasi manusia baik dalam pengertian substansi maupun pengertian secara hukum.

Selama ini, para penyandang cacat masih menghadapi berbagai hambatan dalam beraktivitas dan masih mengalami keterbatasan dalam berpartisipasi sebagai anggota yang setara dalam masyarakat, serta masih mendapatkan perlakuan diskriminasi terhadap pemenuhan hak asasi manusia (HAM) di segala aspek dalam lintas bidang kehidupan. Hambatan, keterbatasan dan diskriminasi yang umumnya dihadapi para penyandang cacat adalah dalam mengakses informasi, pendidikan, pekerjaan, transportasi serta sarana dan layanan publik lainnya. Kondisi inilah yang membuat penyandang disabilitas termasuk dalam kelompok miskin dan terpinggirkan. Kasus ini pun tidak hanya terjadi di Indonesia saja, melainkan di seluruh negara lainnya (Netty, 2017).

Sebagai salah satu upaya untuk menunjukkan keterlibatannya dalam komunitas internasional, negara-negara pun mulai meratifikasi konvensi internasional tersebut. Namun yang perlu ditekankan disini adalah terdapatnya kewajiban bagi setiap negara yang telah meratifikasi *CRPD* untuk memenuhi berbagai hak penyandang disabilitas sebagaimana tercantum dalam

CRPD, sesuai dengan prinsip *Pacta Sunt Servanda*. Dalam arti lain, setiap Negara yang telah meratifikasi CRPD memiliki kewajiban untuk mengimplementasikan poin-poin yang terdapat dalam CRPD dengan baik dan semaksimal mungkin (Simmons & Hopkins, 2005).

Hak-hak penyandang disabilitas sebagai bagian dari Hak Asasi Manusia (HAM) memperoleh pengaturan secara internasional dalam instrument internasional. Umumnya suatu instrumen HAM internasional yang dituangkan dalam bentuk perjanjian internasional pada hakikatnya akan mengikat negara, apabila negara tersebut telah menyatakan diri untuk terikat pada suatu perjanjian internasional (Sefriani, 2010). Konvensi Hak Penyandang Disabilitas menandai akhir dari sebuah perjuangan panjang oleh orang-orang penyandang disabilitas dan organisasi-organisasi perwakilan mereka untuk diakuinya secara penuh sebagai isu hak asasi manusia, yang dimulai kembali pada tahun 1981, dengan Tahun Internasional Penyandang Cacat dan Program Aksi Dunia Cacat, diadopsi sebagai hasil tahun itu.

Hingga saat ini sudah ada 153 negara di seluruh dunia yang menandatangani Konvensi ini 106 di antaranya bahkan sudah meratifikasinya. Indonesia merupakan salah satu Negara co-sponsor resolusi pengesahan Konvensi ini oleh Majelis Umum PBB. Indonesia juga termasuk salah satu negara penandatangan awal Konvensi. Indonesia merupakan Negara urutan ke-9 dari 82 negara yang menandatangani Konvensi tersebut pada saat upacara penandatangan awal tanggal 30 Maret 2007. Dengan disahkannya undang-undang tentang Pengesahan *Convention on the Right of Persons with Disabilities* tersebut, maka Indonesia diharapkan akan segera menjadi Negara Pihak yang ke-107 pada Konvensi dimaksud (Natalegawa, 2011).

Konvensi ini menerapkan Paradigma baru terhadap kelompok masyarakat penyandang disabilitas. Paradigma yang tidak melihat penyandang disabilitas sebagai individu atau kelompok

yang dalam kondisi sakit dan cacat sehingga hanya membutuhkan penyembuhan medis dan bantuan kehidupan berupa santunan, Konvensi ini memberikan paradigma baru yang melihat penyandang disabilitas sebagai subyek penuh yang setara dalam hak dasar dan kebebasan dasarnya serta memiliki kapasitas penuh untuk mengambil keputusan bagi dirinya sendiri. Di samping itu, Konvensi ini dapat digunakan sebagai instrumen pembangunan untuk mengembangkan masyarakat yang lebih menghormati harkat dan martabat setiap individu. Dengan konvensi ini maka akan terbuka peluang yang lebih luas pula bagi Indonesia untuk mengembangkan kerjasama internasional termasuk untuk meningkatkan kapasitas nasional kita dalam menjamin penghormatan HAM penyandang disabilitas sesuai dengan isi Konvensi ini (Natalegawa, 2011).

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Hak Penyandang Cacat pada tanggal 18 Oktober 2011. Proses persiapan ratifikasi Konvensi Hak Penyandang Cacat ini telah berjalan selama empat tahun di tingkat antar kementerian sejak 2007 hingga 2011, yang juga melibatkan perwakilan dari organisasi kemasyarakatan penyandang disabilitas. Pengesahan *Convention on the Right of Persons with Disabilities* dengan UU Nomor 19 tahun 2011, konvensi ini mengganti istilah “penyandang cacat” dengan “penyandang disabilitas” yang dinilai lebih tepat dan manusiawi (Kasim, 2011).

Ada beberapa hal penting terkait ratifikasi Konvensi tersebut. Pertama, pengakuan bahwa diskriminasi atas setiap orang berdasarkan disabilitas merupakan pelanggaran terhadap martabat dan nilai yang melekat pada setiap orang. Kedua, penyandang disabilitas harus memiliki kesempatan untuk secara aktif terlibat dalam proses pengambilan keputusan mengenai kebijakan dan program, termasuk yang terkait langsung dengan mereka. Ketiga, pentingnya aksesibilitas kepada lingkungan fisik, sosial, ekonomi dan kebudayaan, kesehatan dan pendidikan,

serta informasi dan komunikasi, yang memungkinkan penyandang disabilitas menikmati sepenuhnya semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental (Basuki, 2012).

Khususnya di DKI Jakarta, penyandang disabilitas pun menghadapi kesulitan mobilisasi akibat fasilitas publik yang kurang aksesibel. Fasilitas publik yang paling terlihat seperti trotoar, misalnya, walaupun sudah dilengkapi oleh *guiding block*, namun trotoar masih saja digunakan oleh pengendara bermotor untuk melintas.

Tidak hanya itu saja namun di bidang transportasi pun juga demikian, penyandang disabilitas kesulitan untuk mengakses transportasi Bus Transjakarta pasalnya akses menuju halte tersebut sangatlah sulit. Padahal di dalam bus sudah tersedia bangku prioritas untuk kaum disabilitas. Ketika menuju halte, yang tersedia hanya tangga sehingga para tuna daksa perlu digotong. Contoh lainnya, masih ada celah antara lantai halte dan bus Transjakarta sehingga para tunadaksa atau tunanetra rawan terjatuh (Ichwan, 2015).

Tabel 1. Kumpulan Berita Mengenai Kurangnya Fasilitas Penyandang Disabilitas

No.	Judul / Tahun	Penulis / Sumber	Kesimpulan
1.	Akses Penyandang Disabilitas ke fasilitas umum masih buruk 2016	Editor : Icha Rastika / Harian Kompas	Keberadaan trotoar di Jakarta belum ramah bagi banyak kalangan, termasuk penyandang disabilitas. Padahal, trotoar menjadi salah satu kunci penting pengguna bisa mencapai halte dan menggunakan angkutan umum. Perbaikan trotoar mendesak jika pemerintah ingin meningkatkan jumlah pengguna Transjakarta.
2.	Ombudsman : Diskriminasi terhadap penyandang disabilitas sistematis 2016	Rep : Hasanul Risqa / Red : Achmad Syalaby / Republika Online	Diskriminasi terhadap penyandang disabilitas sebenarnya terjadi secara sistematis. Fasilitas-fasilitas yang memudahkan bagi penyandang disabilitas di bandara juga masih minim. Contohnya, pengumuman keberangkatan pesawat hampir selalu disampaikan secara lisan. Akibatnya tuna rungu kerap mengalami kesulitan bahkan sampai ketinggalan pesawat.
3.	Mentri Yohana : Fasilitas Penyandang cacat di terminal minim 2016	Tiara Sutari / CNN News Indonesia	Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak Yohana Yembise mengeluhkan fasilitas Terminal Pulogdung, Jakarta Timur yang dinilai tak ramah pada penyandang cacat. Ia berharap Kementerian Perhubungan bisa melengkapi fasilitas bagi penyandang cacat saat arus balik nanti
4.	Fasilitas Pelayanan Publik DKI Jakarta kurang aksesible 2015	Alldo Felix Januarydy / LBH Jakarta	Hasil dari pengolahan data menunjukkan bahwa moda transportasi transjakarta, <i>commuter line</i> , gedung pemerintah maupun non pemerintah belum akses terhadap kelompok difabel.

No.	Judul / Tahun	Penulis / Sumber	Kesimpulan
5.	Sinta Nuriyah Menangis Lihat Fasilitas Umum untuk Disabilitas 2014	Editor : Sandro Gatra / National Kompas.com	Kurangnya empati dari masyarakat yang tidak menyandang kelainan fisik menjadi salah satu sebab kurangnya fasilitas publik untuk kaum disabilitas di Indonesia.

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2017.

Padahal ketika berbicara mengenai hak-hak penyandang disabilitas, aksesibilitas fasilitas transportasi publik merupakan salah satu hak yang sifatnya paling transparan dibandingkan hak-hak penyandang disabilitas lainnya. Yang dimaksud adalah bagaimana aksesibilitas fasilitas publik dapat dilihat secara nyata karena hadir dalam bentuk fisik dan dapat langsung menjadi objek penilaian. Atas dasar hal-hal yang telah disampaikan tersebut maka penulis akan melakukan analisis terhadap implementasi *CRPD* di Kota DKI Jakarta yang berpusat pada aspek aksesibilitas fasilitas transportasi publik.

Berdasarkan ulasan dari latar belakang di atas, maka pokok permasalahan yang menjadi fokus penelitian ini adalah: “Bagaimana implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)* dalam aspek aksesibilitas fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta?”

TINJAUAN TEORI

Terdapat beberapa kajian terdahulu yang juga membahas mengenai penyandang disabilitas maupun kaitannya dengan *CRPD* di beberapa negara termasuk Indonesia. Penelitian mengenai hak penyandang disabilitas maupun kaitannya dengan *CRPD* dilakukan oleh L. Moriarity dan K. Dew, dengan judul “*The United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities and participation in Aotearoa New Zealand*”, pada 19 March 2010 di School of Social and Cultural Studies, Victoria University, Wellington, New Zealand.

Dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa, pemberlakuan konvensi mengenai hak penyandang disabilitas di New Zealand dapat tergolong sukses karena adanya kerja sama antara masyarakat penyandang disabilitas dengan pemerintah. Melibatkan orang-orang penyandang disabilitas secara langsung dalam proses tersebut membantu pejabat untuk memahami tingkat diskriminasi yang dihadapi orang-orang penyandang disabilitas di seluruh dunia dan kebutuhan untuk mengikat secara hukum perjanjian untuk melindungi dan mempromosikan hak-hak mereka (Dew & Moriarity, 2011).

Penelitian serupa mengenai *CRPD* juga di lakukan di Afrika dengan judul “*Access to education in Africa: responding to the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities*”. Yang di lakukan pada tahun 2015 oleh McMaster University. Dapat ditarik kesimpulan bahwa, pembuat kebijakan dan praktisi diminta untuk mengeksplorasi peluang yang ada dalam konteks lokal penyandang disabilitas, dan bukan hanya berfokus pada solusi teknologi yang kurang peka terhadap budaya yang muncul dari konteks lain. Serta mengajak peneliti, penyandang disabilitas, pembuat kebijakan, masyarakat, dan mitra pembangunan, untuk menciptakan sebuah masa kritis yang memahami bahwa disabilitas merupakan isu hak asasi manusia lintas batas, dalam pembangunan nasional (Chataika, Anne, Swart, & Cleophas, 2015).

Selain itu penelitian serupa juga ada di Indonesia yang dilakukan oleh Tegar Christoper Yolanda dengan judul, “Implementasi Pasal 24 *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*”

tentang pendidikan inklusif di Sekolah Luar Biasa Sri Mujinab Pekanbaru tahun 2013-2016". Dari penelitian tersebut dapat di tarik kesimpulan bahwa, implementasi pasal 24 CRPD tentang pendidikan bagi penyandang disabilitas di SLB Sri Mujinab Pekanbaru, dapat dilaksanakan, hal ini dapat dilihat dari adanya sarana dan prasarana yang mendukung terwujudnya hak penyandang disabilitas dalam hal pendidikan, salah satu tujuan negara ini merdeka adalah untuk mencerdaskan kehidupan bangsanya, pendidikan merupakan hak asasi manusia, sekaligus hak konstitusional warga negara yang dilaksanakan oleh negara.

Peran pemerintah dalam menghapus diskriminasi bagi penyandang disabilitas adalah meratifikasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)*, sebagai dasar negara dalam menjamin perlindungan Hak Asasi Manusia dan kebebasan mendasar penyandang disabilitas tanpa diskriminasi. Terbukti dengan adanya kerjasama yang baik dalam hal ini antara pemerintah daerah Provinsi Riau dan SLB Sri Mujinab Pekanbaru serta pendidikan inklusif yang berorientasi kepada peserta didik mampu menghasilkan siswa-siswi yang berprestasi baik ditingkat kota, provinsi maupun nasional (Christoper, 2017).

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Udiyo Basuki dengan judul, *Perlindungan HAM dalam Negara Hukum Indonesia : Studi Ratifikasi Konvensi Hak-hak Disabilitas (Convention on The Rights of Persons with Disabilities)*, tersebut ditarik kesimpulan bahwa, komitmen dan penghargaan meskipun Indonesia telah meratifikasi Konvensi dan masih diperkuat dengan instrumen-instrumen HAM lainnya, pelanggaran terhadap hak-hak penyandang disabilitas di Indonesia masih terus bertambah secara signifikan.

Oleh karena itu, upaya memerangi diskriminasi HAM khususnya hak-hak penyandang disabilitas tidak selesai hanya dengan mengaturnya dalam berbagai instrumen hukum internasional maupun hukum nasional, perlu dilakukan program

Rehabilitasi Berbasis Masyarakat (RBM). Selain itu perlu upaya penyadaran kepada masyarakat dan pemerintah akan penghargaan HAM khususnya bagi penyandang disabilitas dan kewajiban mereka untuk berperan aktif dalam berinteraksi sosial sehat dan wajar tanpa diskriminasi (Basuki, 2012).

Terdapat pula penelitian yang dilakukan oleh Kadek Januarsa Adi Sudharma, dengan judul *Implementasi undang-undang no 4 tahun 1997 tentang Penyandang Cacat terhadap Pemenuhan Hak atas Pekerjaan dan Penghidupan yang layak*. Dari penelitian tersebut dapat di tarik kesimpulan bahwa, perlindungan hukum dalam rangka pemenuhan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi penyandang disabilitas telah tertera dalam berbagai peraturan perundang-undangan di Indonesia yang dimana salah satunya Indonesia telah meratifikasi *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (selanjutnya disingkat CRPD) yang merupakan konvensi tentang hak-hak penyandang disabilitas menjadi Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan CRPD.

Sejauh ini implementasi ketentuan-ketentuan dalam UU Penyandang Cacat yang menyangkut perlindungan pemenuhan hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak belum efektif. Berbagai faktor baik undang-undang itu sendiri, pelaksana undang-undang, sarana prasarana dan faktor masyarakat masih kurang optimal dalam pelaksanaan undang-undang penyandang disabilitas tersebut (Sudharma & Januarsa, 2015).

Konsep lain yang digunakan dalam penelitian adalah tentang implementasi. Di Amerika Serikat dan negara-negara Eropa Barat, studi implementasi telah berkembang sejak beberapa dekade yang lalu. Akan tetapi di negara-negara berkembang studi implementasi masih merupakan topik yang hangat untuk diperbincangkan. Meningkatnya perhatian para sarjana di Negara berkembang terhadap studi implementasi tidak dapat dilepas dari fenomena banyaknya kegagalan kebijakan

publik yang diimplementasikan di negara-negara berkembang tersebut. Derasnya kucuran bantuan pinjaman dari bank Dunia dan negara-negara donor yang lain membuat pembangunan di negara-negara berkembang terus mengalami peningkatan eskalasi pada tahun 1980-an. Sayangnya dana besar yang dipakai untuk mendanai proyek-proyek pembangunan tersebut sebagian besar mengalami kegagalan ketika diimplementasikan. Kondisi yang demikian sangat mengundang perhatian para sarjana di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia untuk mencari jawaban atas problema tersebut. (Purwanto & Sulistyastuti, 2015)

Studi implementasi muncul sebagai upaya untuk mencari jawaban terhadap berbagai pertanyaan yang berkaitan dengan fenomena implementasi, seperti : mengapa implementasi suatu kebijakan gagal mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan, mengapa implementasi suatu kebijakan tertentu lebih mudah dibanding kebijakan yang lain, atau mengapa suatu kebijakan berhasil diimplementasikan di suatu tempat (daerah) akan tetapi gagal di daerah yang lain.

Upaya untuk mencapai pemahaman tentang berbagai implementasi tersebut terus dilakukan dari satu masa ke masa yang lain sejak Pressman dan Wildavsky memelopori kerja akademik di tahun 1970-an. Berbagai usaha untuk menjelaskan fenomena implementasi tersebut tidak selalu berjalan dengan mulus. Usaha tersebut dilakukan selama beberapa dekade dan berjalan dari satu generasi ke generasi berikutnya. Oleh karena itu, apabila dilacak kebelakang, para peneliti dan berbagai hasil studi implementasi yang dihasilkannya paling tidak dapat digolongkan menjadi tiga generasi, yaitu : generasi pertama, kedua, ketiga (Goggin, 1990)

Masing-masing generasi tentu memiliki tantangan dan kontribusinya sendiri-sendiri terhadap upaya untuk memahami fenomena implementasi ini. Generasi pertama, sebagai pioneer studi implementasi tentu menghadapi rintangan yang paling berat. Mereka banyak

dihadapkan pada problem konseptualisasi dan metodologi untuk memahami fenomena implementasi. Boleh dikatakan generasi pertama masih meraba-raba ketika menggunakan konsep implementasi kebijakan. Sebab apa hakekat implementasi kebijakan itu sendiri pada waktu itu sedang dicari jati dirinya. Selain itu, secara metodologis generasi pertama juga masih kesulitan dalam menerapkan jenis metodologi yang pas untuk dapat menjawab pertanyaan penelitian yang mereka ajukan.

Generasi kedua tentu lebih beruntung. Dengan berbagai studi kasus yang telah dilakukan oleh para peneliti generasi pertama, peneliti generasi kedua dapat membangun model dan menguji akurasi model tersebut di lapangan. Sehingga dari penelitian yang dilakukan oleh para peneliti generasi kedua ini studi implementasi terus berkembang dengan ditemukannya berbagai model yang mencoba menjelaskan fenomena implementasi.

Dalam perkembangannya yang terakhir, sebagaimana dilakukan oleh para peneliti generasi ketiga, studi implementasi lebih banyak diarahkan menjadi lebih *scientific* (Goggin, 1990). Merespon para peneritiknya, derajat keilmiah studi implementasi yang coba ditingkatkan oleh para peneliti generasi ketiga tersebut dilakukan dengan cara : pertama, penggunaan pendekatan kuantitatif dalam pembuktian model-model yang mereka kembangkan dan kedua, memperbanyak kasus (N) agar uji statistik yang mereka lakukan dapat lebih kredibel.

Namun demikian, perkembangan studi implementasi sendiri tidak hanya berhenti pada era generasi ketiga. Implementasi sebagai sebuah area studi (*field of study*) yang baru tentu harus melakukan pembaharuan-pembaharuan mengikuti dinamika lingkungan global dan berbagai perubahan tentang *publicness*. Berbagai perubahan tersebut jelas akan menuntut redefinisi tentang apa itu sebenarnya implementasi kebijakan dan bagaimana secara metodologis studi implementasi kebijakan tersebut harus

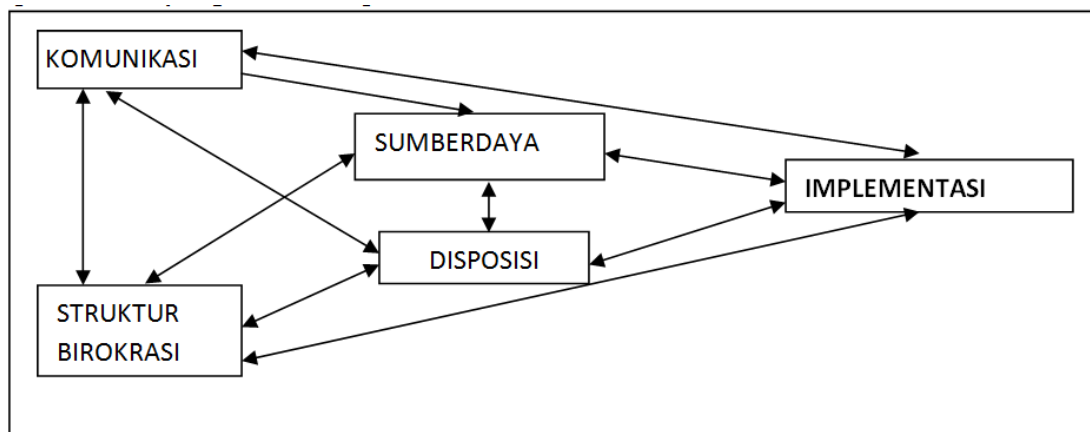
dilakukan agar pemahaman tentang berbagai problematika tentang implementasi kebijakan yang lebih kompleks pada saat ini dapat lebih terjelaskan.

Dalam bukunya yang berjudul *Implementing Public Policy* yang diterbitkan tahun 1980, Edwards III menyatakan bahwa proses implementasi sebagai :“...the state of policy making between the establishment of a policy (such as the passage of a legislative act, the issuing of an executive order, the handing down of a judicial decision, or the promulgation of a regulatory rule) and the consequences of the policy for the people whom it effect.” (Edwards, 1980:1)

Implementasi menurut Edwards, diartikan sebagai tahapan dalam proses kebijaksanaan yang berada diantara tahapan

penyusunan kebijaksanaan dan hasil atau konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan oleh kebijaksanaan itu (*output, outcome*). Yang termasuk aktivitas implementasi menurutnya adalah perencanaan, pendanaan, pengorganisa-sian, pengangkatan dan pemecatan karyawan, negosiasi dan lain-lain.

Dalam model yang dikembangkannya, ia mengemukakan ada empat faktor kritis yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi. Pendekatan yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan :”Prakondisi apa yang harus ada agar implementasi berhasil?” dan “Apa yang menjadi kendala pokok bagi suksesnya suatu implementasi?” dan menemukan empat variabel tersebut setelah mengkaji beberapa pendekatan yang dilakukan penulis lain.



Gambar 1. Approach to Implementation Problem, dari Edwards, 1980
Sumber: Edwards, G. C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington: Congressional Quarterly Press.

Ke empat variabel tersebut adalah :
1. Komunikasi; 2. Sumberdaya; 3. Disposisi atau Sikap Pelaksana; 4. Struktur Birokrasi, yang keseluruhannya saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain dalam menentukan keberhasilan atau kegagalan implementasi. (Edwards, 1980, p. 1)

Kesaling-terkaitan antara ke-empat variabel tersebut pada hasil implementasi dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Komunikasi
Ada tiga hal dalam komunikasi ini yang perlu mendapatkan perhatian:
 - a. Transmisi
Sebuah kebijakan yang akan diimplementasikan harus disalurkan pada pejabat yang akan melaksanakannya. Seringkali masalah transmisi terjadi manakala pelaksana tidak menyetujui kebijakan (disposisi) tersebut

dengan mendistorsikan perintah kebijakan atau bahkan menutup komunikasi yang diperlukan. Masalah transmisi juga terjadi manakala kebijakan yang akan diimplementasikan harus melalui struktur birokrasi yang berlapis atau karena tidak tersedianya saluran komunikasi yang memadai (sumberdaya).

b. Kejelasan (*Clarity*)

Kejelasan tujuan dan cara yang akan digunakan dalam sebuah kebijakan merupakan hal yang mutlak agar dapat diimplementasikan sebagaimana yang telah diputuskan. Namun hal tersebut tidak selalu terjadi. Ada berbagai alasan yang menyebabkan sebuah kebijakan tidak dirumuskan secara jelas, diantaranya adalah: i). kerumitan dalam pembuatan kebijakan yang terjadi antara eksekutif dan legislatif, sehingga mereka cenderung menyerahkan detail pelaksanaannya pada bawahan; ii) Adanya oposisi dari masyarakat atas kebijakan tersebut; iii). Kebutuhan mencapai konsensus antara tujuan yang saling bersaing saat merumuskan kebijakan tersebut; iv). Kebijakan baru yang para perumusya belum terlalu menguasai masalah (tentang ini sering dikatakan sebagai upaya untuk menghindari dari tanggung jawab); v). Biasanya terjadi pada kebijakan yang menyangkut aturan hukum. Pada bagian ini selain mengaitkan implementasi dengan tipe/jenis kebijakan, tampaknya Edwards III juga banyak mengacu pada hasil studi Bardach dalam *Implementation Game*.

c. Konsistensi

Implementasi yang efektif selain membutuhkan komunikasi yang jelas, juga yang konsisten. Proses transmisi yang baik namun dengan perintah yang tidak konsisten akan menyebabkan membingungkan

pelaksana. Banyak hal yang bisa menyebabkan arah kebijakan menjadi tidak konsisten, diantaranya karena : i). Kompleksitas kebijakan yang harus dilaksanakan; ii). Kesulitan yang biasa muncul saat memulai implementasi sebuah kebijakan baru; iii). Kebijakan memiliki beragam tujuan dan sasaran, atau kadang karena bertentangan dengan kebijakan yang lain; iv). Banyaknya pengaruh berbagai kelompok kepentingan atas isu yang dibawa oleh kebijakan tersebut.

2. Sumber daya

Yang dimaksud dengan sumberdaya yang diperlukan dalam implementasi menurut Edwards III adalah :

a. Staff, yang jumlah dan *skills* (kemampuannya) sesuai dengan yang dibutuhkan.

b. Informasi.

Informasi berbeda dengan komunikasi. Yang diperlukan di sini adalah: i). Informasi yang terkait dengan bagaimana melaksanakan kebijakan tersebut (Juklak-Juknis) serta, ii). Data yang terkait dengan kebijakan yang akan dilaksanakan.

c. Kewenangan

Kewenangan yang dibutuhkan dan harus tersedia bagi implementor sangat bervariasi tergantung pada kebijakan apa yang harus dilaksanakan. Kewenangan tersebut dapat berwujud : membawa kasus ke meja hijau; menyediakan barang dan jasa; kewenangan untuk memperoleh dan menggunakan dana, staf, dll kewenangan untuk meminta kerjasama dengan badan pemerintah yang lain, dan lain-lain.

d. Fasilitas

Kendati implementor telah memiliki jumlah staf yang memadai, telah memahami apa yang diharapkan darinya dan apa

yang harus dilaksanakan, juga telah memperoleh kewenangan yang diperlukan untuk mengimplementasikan kebijakan, namun tanpa fasilitas fisik yang memadai, implementasi juga tidak akan efektif. Fasilitas fisik ini beragam tergantung pada kebutuhan kebijakan : ruang kantor, komputer, dan lain-lain.

3. Disposisi

Yang dimaksud dengan disposisi adalah sikap dan komitmen dari pelaksana terhadap kebijakan atau program yang harus mereka laksanakan karena setiap kebijakan membutuhkan pelaksana-pelaksana yang memiliki hasrat kuat dan komitmen yang tinggi agar mampu mencapai tujuan kebijakan yang diharapkan. Terdapat tiga unsur utama yang mempengaruhi kemampuan dan kemauan aparat pelaksana untuk melaksanakan kebijakan yaitu:

- a. Kognisi yaitu seberapa jauh pemahaman pelaksana terhadap kebijakan. Pemahaman terhadap tujuan kebijakan sangatlah penting bagi aparat pelaksana lebih-lebih apabila sistem nilai yang mempengaruhi sikapnya berbeda dengan sistem nilai pembuat kebijakan, maka implementasi kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif. Ketidakmampuan administratif dari pelaksana kebijakan yaitu ketidakmampuan dalam menanggapi kebutuhan-kebutuhan dan harapan-harapan yang disampaikan oleh masyarakat dapat menyebabkan pelaksanaan suatu program tidak efektif.
- b. Arah dan tanggapan pelaksanaan, hal ini meliputi bagaimana penerimaan, ketidakberpihakan maupun penolakan pelaksana dalam menyikapi kebijaksanaan.
- c. Intensitas respon atau tanggapan pelaksana. Karakter dari pelaksana akan mempengaruhi tindakan-tindakan pelaksana dalam

mengimplementasikan kebijakan karena pelaksana adalah individu yang tidak mungkin bebas dari kepercayaan, aspirasi dan kepentingan pribadi yang ingin mereka capai. Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan terdapat suatu kemungkinan dari pelaksana untuk membelokkan apa yang sudah ditentukan demi kepentingan pribadinya, sehingga dengan sikap pelaksana tersebut dapat menjauhkan tujuan dari kebijakan sebenarnya.

4. Struktur birokrasi :

Yang dimaksud dengan Struktur Birokrasi Edwards III adalah mekanisme kerja yang dibentuk untuk mengelola pelaksanaan sebuah kebijakan. Ia menekankan perlu adanya *Standart Operating Procedure* (SOP) yang mengatur tata aliran pekerjaan diantara para pelaksana, terlebih jika pelaksanaan program melibatkan lebih dari satu institusi. Ia juga mengingatkan bahwa adakalanya fragmentasi diperlukan manakala implementasi kebijakan memerlukan banyak program dan melibatkan banyak institusi untuk mencapai tujuannya.

Selain konsep implementasi, penelitian ini juga menggunakan konsep *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*. Sebuah konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas, yang telah diratifikasi oleh Negara Republik Indonesia dalam Undang – Undang Negara Republik Indonesia nomor 19 tahun 2011. Tujuan Konvensi ini adalah untuk memajukan, melindungi dan menjamin kesetaraan hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental oleh semua penyandang disabilitas, dan untuk meningkatkan penghormatan atas martabat yang melekat pada mereka. Penyandang disabilitas mencakupi mereka yang memiliki-penderitaan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama dimana interaksi dengan berbagai hambatan dapat

menyulitkan partisipasi penuh dan efektif dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan dengan yang lainnya.

Untuk tujuan Konvensi ini: "Komunikasi" mencakup bahasa, tayangan teks, Braille, komunikasi tanda timbul, cetak besar, multimedia yang dapat diakses seperti juga maupun bentuk-bentuk tertulis, audio, *plain-language*, pembaca-manusia dan bentuk-bentuk, sarana dan format komunikasi tambahan maupun alternatif lainnya, sarana, termasuk informasi dan teknologi komunikasi yang dapat diakses; "Bahasa" mencakup bahasa lisan dan bahasa isyarat serta bentuk-bentuk bahasa nonlisan yang lain; "Diskriminasi berdasarkan disabilitas" berarti setiap perbedaan, pengecualian, atau pembatasan atas dasar disabilitas yang bermaksud atau berdampak pengurangan atau peniadaan pengakuan, penikmatan dan pelaksanaan, atas dasar kesetaraan dengan manusia lainnya terhadap semua hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental dalam bidang politik, ekonomi, sosial, kebudayaan, sipil atau lainnya. Hal ini mencakup semua bentuk diskriminasi, termasuk penolakan atas pemberian akomodasi yang patut; "Akomodasi yang patut" berarti modifikasi dan penyesuaian yang harus dan sesuai, dengan tidak memberikan beban tambahan yang tidak proporsional atau tidak perlu dalam menghadapi kasus khusus, guna menjamin penikmatan dan pelaksanaan semua hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental berdasarkan kesetaraan penyandang disabilitas "Desain universal" berarti desain produk, lingkungan, program-dan pelayanan yang dapat digunakan oleh semua orang, semaksimal mungkin, tanpa memerlukan suatu adaptasi atau rancangan khusus. "Desain universal" tidak dapat mengesampingkan alat bantu bagi kelompok khusus penyandang disabilitas pada saat diperlukan.

Prinsip Umum Prinsip-prinsip Konvensi adalah sebagai berikut:

a) Penghormatan pada martabat yang melekat, otonomi individual, termasuk

kebebasan untuk menentukan pilihan, dan kemerdekaan perseorangan;

- b) Nondiskriminasi;
- c) Partisipasi penuh dan efektif dan keikutsertaan dalam masyarakat;
- d) Penghormatan atas perbedaan dan penerimaan penyandang disabilitas sebagai bagian dari keragaman manusia dan kemanusiaan;
- e) Kesetaraan kesempatan;
- f) Aksesibilitas;
- g) Kesetaraan antara laki-laki dan perempuan;
- h) Penghormatan atas kapasitas yang terus tumbuh dari penyandang disabilitas anak dan penghormatan hak penyandang disabilitas anak guna mempertahankan identitas mereka.

Kewajiban Umum

1. Negara-Negara Pihak bertanggung jawab menjamin dan meningkatkan realisasi yang utuh dari semua hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental bagi semua penyandang disabilitas tanpa diskriminasi dalam segala bentuk berfundamentalkan disabilitas fundamental. Untuk itu, Negara-Negara Pihak bertanggung jawab:

- a) Mengadopsi semua kebijakan legislatif, administratif dan lainnya yang sesuai untuk implementasi hak-hak yang diakui dalam Konvensi ini;
- b) Mengambil semua kebijakan yang sesuai, termasuk legislasi, untuk mengubah atau mencabut ketentuan hukum, peraturan, kebiasaan, dan praktik-praktik yang berlaku yang mengandung unsur diskriminasi terhadap para penyandang disabilitas;
- c) Mempertimbangkan perlindungan dan pemajuan hak-hak asasi manusia dari penyandang disabilitas dalam semua kebijakan dan program;
- d) Menahan diri dari keterlibatan dalam semua tindakan atau praktik yang bertentangan dengan

- Konvensi ini dan menjamin bahwa otoritas dan lembaga-lembaga publik bertindak sesuai dengan Konvensi ini;
- e) Mengambil semua kebijakan yang sesuai untuk menghilangkan diskriminasi berfundamentalkan disabilitas yang dilakukan oleh setiap orang, organisasi atau lembaga swasta;
 - f) Melaksanakan atau memajukan penelitian dan pengembangan barang, jasa, peralatan, dan fasilitas yang didesain secara universal, sebagaimana dicantumkan pada Pasal 2 dalam Konvensi ini, yang memerlukan penyesuaian seminimal mungkin dan biaya terkecil guna memenuhi kebutuhan khusus penyandang disabilitas, untuk memajukan ketersediaan dan kegunaannya, dan untuk memajukan desain universal dalam pengembangan standar-standar dan pedoman-pedoman;
 - g) Melaksanakan atau memajukan penelitian dan pengembangan, dan untuk memajukan ketersediaan dan penggunaan teknologi baru, termasuk teknologi informasi dan komunikasi, alat bantu mobilitas, peralatan dan teknologi bantuan, yang cocok untuk penyandang disabilitas, serta memberikan prioritas kepada teknologi dengan biaya yang terjangkau;
 - h) Menyediakan informasi yang dapat diakses oleh para penyandang disabilitas mengenai bantuan mobilitas, peralatan dan teknologi pembantu bagi penyandang disabilitas, termasuk teknologi baru serta bentuk-bentuk bantuan, layanan dan fasilitas pendukung lainnya;
 - i) Memajukan pelatihan bagi para profesional dan tenaga bantuan yang bekerja dengan penyandang disabilitas tentang hak asasi manusia sebagaimana diakui di dalam Konvensi ini sehingga mereka lebih dapat memberikan bantuan dan pelayanan yang sesuai dengan hak-hak tersebut;
2. Dengan memperhatikan hak-hak ekonomi, sosial dan budaya, setiap Negara Pihak mengambil tindakan sesuai dengan sumberdaya maksimal yang tersedia dan, bilamana perlu, di dalam kerangka kerjasama internasional dengan maksud agar dapat mencapai perwujudan penuh hak-hak ini secara bertahap, tanpa menaruh prasangka terhadap kewajiban-kewajiban yang terdapat di dalam Konvensi ini yang menurut hukum internasional dapat segera diterapkan.
 3. Dalam pengembangan dan pelaksanaan legislasi dan kebijakan untuk menerapkan Konvensi ini, dan dalam proses pengambilan keputusan lainnya menyangkut masalah-masalah yang terkait dengan penyandang disabilitas, Negara-Negara Pihak wajib berkonsultasi secara akrab dan aktif terlibat dengan para penyandang disabilitas, termasuk anak-anak dengan disabilitas, melalui organisasi-organisasi yang mewakili mereka.
 4. Tidak ada hal apa pun dalam Konvensi ini yang boleh mempengaruhi setiap ketentuan yang lebih kondusif (menguntungkan) terhadap perwujudan hak-hak para penyandang disabilitas dan yang mungkin ada dalam ketentuan hukum Negara Pihak atau hukum internasional yang diberlakukan untuk Negara Pihak. Tidak boleh ada pembatasan atau pengurangan apa pun atas setiap hak asasi manusia dan kebebasan fundamental yang diakui atau ada di setiap Negara Pihak terhadap Konvensi ini, yang selaras dengan ketentuan hukum, konvensi-konvensi, peraturan, atau kebiasaan, dengan dalih bahwa Konvensi ini tidak mengakui hak-hak atau kebebasan tersebut atau Konvensi ini hanya mengakuinya dalam tingkatan yang lebih rendah.
 5. Ketentuan-ketentuan yang ada di dalam Konvensi ini wajib menjangkau seluruh

bagian negara-negara yang berbentuk federal tanpa pembatasan atau pengecualian.

Selain itu, penelitian ini juga melihat pentingnya memahami berbagai Peraturan Daerah (Perda) khususnya yang menyangkut dengan disabilitas. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 tentang perlindungan penyandang disabilitas. Perlindungan penyandang disabilitas diselenggarakan berdasarkan prinsip sebagai berikut a. kemanusiaan; b. keadilan; c. kesetaraan; d. pengayoman; e. kepentingan terbaik bagi penyandang disabilitas; dan f. non diskriminasi. Tujuan perlindungan penyandang disabilitas : a. meningkatkan taraf kesejahteraan, kualitas, serta kelangsungan hidup dan kemandirian penyandang disabilitas; b. meningkatkan ketahanan sosial dan ekonomi penyandang disabilitas; c. meningkatkan kemampuan, kepedulian, dan tanggung jawab dunia usaha dan masyarakat dalam perlindungan penyandang disabilitas secara melembaga dan berkelanjutan; dan d. meningkatkan kualitas kehidupan dan penghidupan penyandang disabilitas. Ruang lingkup perlindungan penyandang disabilitas, meliputi: a. kesamaan kesempatan; b. aksesibilitas; c. rehabilitasi; d. pemeliharaan taraf kesejahteraan; dan e. perlindungan khusus. (Panjaitan, 2011)

Pada bab V dalam Peraturan Daerah Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 terdapat penjelasan mengenai Aksesibilitas bagian kesatu umum Pasal 44. Pemerintah Daerah, badan hukum atau badan usaha, dan masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, berbentuk : fisik dan non fisik.

Penyediaan aksesibilitas berbentuk fisik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 huruf a dilaksanakan pada sarana dan prasarana umum yang meliputi: a. aksesibilitas pada bangunan umum; b.

aksesibilitas pada jalan umum; C. aksesibilitas pada pertamanan dan permakaman; dan d. aksesibilitas pada angkutan umum.

Aksesibilitas pada bangunan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf a, baik yang diselenggarakan pemerintah maupun swasta dengan menyediakan : a. akses ke, dari dan di dalam bangunan; b. pintu, ramp, tangga, lift khusus untuk bangunan bertingkat; C. tempat parkir dan tempat naik turun penumpang; d. toilet; e. tempat minum; f. tempat telepon; g. peringatan darurat; dan h. tanda-tanda.

Aksesibilitas pada jalan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf b dilaksanakan dengan menyediakan: a. akses ke, dan dari jalan umum; b. akses tempat pemberhentian bis/kendaraan; c. jembatan penyeberangan; d. jalur penyeberangan bagi pejalan kaki; e. tempat parkir dan naik turun penumpang; f. tempat pemberhentian kendaraan umum; g. tanda-tanda / rambu-rambu dan/atau marka jalan; h. trotoar bagi pejalan kaki / pemakai kursi roda; dan i. terowongan penyeberangan.

Aksesibilitas pada pertamanan dan pemakaman umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf c dilaksanakan dengan menyediakan: a. akses ke, dari, dan di dalam pertamanan dan pemakaman umum; b. tempat parkir dan tempat turun naik penumpang; c. tempat duduk / istirahat; d. tempat minum; e. tempat telepon; f. toilet; dan g. tanda-tanda. Aksesibilitas pada angkutan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 huruf d, baik yang diselenggarakan pemerintah maupun swasta dengan menyediakan: a. ramp; b. tempat duduk; dan c. tanda-tanda.

Pasal 48, Ketentuan lebih lanjut mengenai aksesibilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47, diatur dengan peraturan Gubernur. Pasal 49, (1) Penyediaan aksesibilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47, dilaksanakan secara bertahap dengan memperhatikan prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan penyandang disabilitas. (2) Dalam hal

sarana dan prasarana umum yang telah ada dan belum standar, wajib dilengkapi dan disesuaikan dengan standar yang ditetapkan. (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2), diatur dengan Peraturan Gubernur.

Kajian tentang transportasi bisa dilakukan dari berbagai perspektif, yaitu dari lingkup pelayanan spasialnya yang menjadi dasar bagi birokrasi dalam membagi kewenangan pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi dipilah menjadi transportasi privat dan publik. Transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar. Konsep transportasi publik sendiri tidak dapat dilepaskan dari konsep kendaraan umum. Pengertian kendaraan umum berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 35 Tahun 2003 adalah Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum yaitu Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa *bus way*, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi. Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transpor itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut

pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital.

Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Pemerintah kota berperan penting dalam membuat perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi publik.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini, adalah kualitatif. Kualitatif menurut Catherine Marshal (dalam Sarwono, 2006, p.193) didefinisikan sebagai suatu proses yang mencoba untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia.

Data kualitatif, yang lebih merupakan wujud kata-kata daripada deretan angka-angka, senantiasa menjadi bahan utama bagi ilmu-ilmu sosial tertentu, terutama dalam bidang antropologi, sejarah, dan ilmu politik. Meskipun demikian, pada dasawarsa terakhir, telah semakin banyak peneliti dalam bidang-bidang ilmu yang secara tradisional mendasarkan diri pada pendekatan kuantitatif (psikologi, sosiologi, ilmu bahasa, administrasi umum, kajian organisasi, perencanaan kota, penelitian pendidikan, evaluasi program, dan analisis kebijakan), telah beralih pada paradigma baru yang lebih kualitatif. Data kualitatif sangat menarik dan merupakan sumber dan deskripsi yang luas dan berlandasan kokoh, serta memuat penjelasan tentang proses-proses yang terjadi dalam lingkup setempat. (Sarwono, 2006)

Dengan data kualitatif kita dapat mengikuti dan memahami alur peristiwa secara kronologis, menilai sebab-akibat dalam lingkup pikiran orang-orang setempat, dan memperoleh penjelasan yang banyak dan bermanfaat.

Hasil wawancara peneliti dengan narasumber akan menjadi data primer dari

penelitian ini. Susan Stainback (dalam Sugiyono, 2011, h.232) menyatakan bahwa dengan wawancara, maka peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipasi dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi. Selain itu juga dilakukan proses observasi secara langsung dalam berbagai kesempatan, ketika peneliti mengikuti layanan para pengguna CRPD.

Wawancara semi terstruktur dilakukan dalam proses *in-depth interview* kali ini, yaitu pelaksanaan wawancara lebih bebas dibandingkan dengan wawancara terstruktur. Tujuan dari wawancara jenis ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, pihak yang diajak wawancara diminta pendapat dan ide-idenya.

Menimbang hal tersebut untuk mendapatkan informasi, dalam melakukan penelitian ini penulis melakukan wawancara pada :

1. Muhammad Hartono sebagai Kepala Departemen Bus Wisata dan Pelayanan Khusus
2. Dillah, penyandang disabilitas (Tuna Netra)
3. Novi Kurniawati, penyandang disabilitas (Tuna Netra)
4. Heri, lansia pengguna kursi roda (Tuna Daksa)
5. Suratmi Noor, lansia pengguna kursi roda (Tuna Daksa)

Teknik pemeriksaan keabsahan data yang peneliti gunakan yaitu triangulasi. Triangulasi ini meliputi triangulasi sumber, triangulasi data / analisis. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara cross-check data dengan fakta dari sumber lainnya dan menggunakan kelompok informan yang berbeda. Triangulasi ini dilakukan dengan cara mencari orang-orang yang terlihat dalam proses implementasi ini yaitu direktur operational, petugas/penjaga halte serta bus Transjakarta, dan penyandang disabilitas. (Miles, Huberman, & Saldana, 2014)

Triangulasi data/analisis dilakukan dengan cara meminta umpan balik dari

informan yang berguna untuk alasan etik serta perbaikan kualitas laporan, data, dan kesimpulan yang di tarik dari data tersebut. Untuk triangulasi data, peneliti mengecek kembali jawaban yang di berikan informan dengan cara menanyakan kembali maksud dari jawaban informan untuk memastikan kebenaran jawaban.

ANALISIS HASIL

Selama dasawarsa terakhir, Indonesia mengalami kemajuan yang stabil dalam meningkatkan pendapatan per kapita dan kemajuan besar dalam penghapusan kemiskinan. Namun, negara ini menghadapi tantangan dalam mencapai pembangunan yang merata. Tingkat kemiskinan masih terbilang sangat tinggi di banyak wilayah Indonesia. Ketimpangan masyarakat yang termarginalisasi termasuk para penyandang disabilitas masih sering terjadi. Para penyandang disabilitas kerap kali terisolir secara sosial dan menghadapi diskriminasi dalam akses atas pendidikan, kesehatan, pekerjaan dan layanan-layanan lainnya. (*International Labour Organization*, 2013)

Menurut Badan Pusat Statistik, SAKERNAS, 2011, jumlah keseluruhan penduduk Indonesia adalah : 237,641,326 orang, dengan jumlah penduduk usia kerja adalah 171,755,077 orang. Sejalan dengan perhitungan WHO diperkirakan 10 persen dari penduduk Indonesia (24 juta) adalah penyandang disabilitas. Menurut data PUSDATIN dari Kementrian sosial, pada tahun 2010, jumlah penyandang disabilitas di Indonesia adalah : 11,580,117 orang dengan di antaranya 3,474,035 (penyandang disabilitas penglihatan), 3,010,830 (penyandang disabilitas fisik), 2,547,626 (penyandang disabilitas pendengaran), 1,389,614 (penyandang disabilitas mental) dan 1,158,012 (penyandang disabilitas kronis). (Wardhani & Fitri, 2017)

Kurang akuratnya data mengenai jumlah penyandang disabilitas telah menghambat serangkaian aksi dan tindakan yang seharusnya dapat dilakukan. Bahkan tidak terdapat data yang akurat dan

mendalam mengenai penyandang disabilitas di Indonesia. Hal ini disebabkan di Indonesia sendiri, penyandang disabilitas masih sering dianggap sebagai “aib” yang dapat memperlakukan citra keluarga sehingga kerap disembunyikan.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk DKI Jakarta tahun 2015 sebesar 10,18 juta jiwa, kemudian meningkat tahun 2016 sebesar 10,28 juta jiwa, dan tahun 2017 bertambah menjadi 10,37 juta jiwa. Dan dapat dikatakan bahwa sebanyak kurang lebih 0.14% penduduk Jakarta adalah penyandang disabilitas. Berdasarkan data dari Dinas Sosial Pemprov DKI Jakarta melalui *web site* Jakarta Open Data, (Dinas Sosial Pemprov DKI Jakarta, 2017) jumlah penyandang disabilitas sebanyak 14.156 orang.

Data tersebut baru di perbaharui pada tanggal 17 Mei 2018, yang di terbitkan satu tahun sekali. Data ini merupakan jumlah penyandang disabilitas pada panti sosial di DKI Jakarta. Jakarta Barat menjadi daerah dengan penyandang disabilitas terbanyak, yakni berjumlah 4.397 jiwa, disusul oleh Jakarta Timur 4.038 jiwa, Jakarta Selatan 2.790 jiwa, Jakarta Utara 1.468 jiwa. Jakarta Pusat menjadi wilayah paling sedikit dengan 1.463 penyandang disabilitas. Sedangkan untuk wilayah Pulau Seribu, tidak ada data yang tersedia. Kurang lengkap dan akuratnya data mengenai jumlah penyandang disabilitas telah menghambat serangkaian aksi dan tindakan yang seharusnya dapat dilakukan. Sama seperti halnya yang terjadi di Indonesia.

Tabel 2. Data Jumlah Penyandang Disabilitas pada Panti Sosial DKI Jakarta

Nama Panti	Wilayah	Jumlah	Keterangan
Persatuan Tuna Rungu Indonesia (PERTRI)	Jakarta Pusat	43	Organisasi Sosial
Himpunan wanita Disabilitas Indonesia (HWDI)	Jakarta Pusat	50	Organisasi Sosial
National Paralympic Committee/ Badan Pembina Olahraga Cacat (NPC/BPOC)	Jakarta Pusat	74	Organisasi Sosial
Korps Cacat Veteran Republik Indonesia (KCVRI)	Jakarta Pusat	326	Organisasi Sosial
Special Olympic Indonesia (SOIna)	Jakarta Pusat	108	Organisasi sosial
UILS (Unit Informasi dan Layanan Sosial)	Jakarta Pusat	30	Pelayanan Non-Panti (ODMK)
Masyarakat	Jakarta Pusat	512	Hasil Pendataan Pendamping/KDSK
Anak Berkebutuhan Khusus/Data SLB	Jakarta Pusat	320	Sumber Data: Dinas Pendidikan
Persatuan Tuna Rungu Indonesia (PERTRI)	Jakarta Utara	160	Organisasi Sosial
Rumah Autis Tanjung Priok	Jakarta Utara	75	Lembaga sosial untuk anak autis dan ABK
UILS (Unit Informasi dan Layanan Sosial)	Jakarta Utara	30	Pelayanan Non-Panti (ODMK)
Masyarakat	Jakarta Utara	763	Hasil Pendataan Pendamping/KDSK
Anak Berkebutuhan Khusus/Data SLB	Jakarta Utara	440	Sumber Data: Dinas Pendidikan
PSBL HS 1	Jakarta Barat	892	Panti Pemda Psikotik
PSBL HS 3	Jakarta Barat	460	Panti Pemda Psikotik
PSBG Belaian Kasih	Jakarta Barat	248	Panti Pemda Grahita
PSBD Budi Bhakti	Jakarta Barat	157	Panti Pemda Daksa

Nama Pant	Wilayah	Jumlah	Keterangan
Persatuan Tuna Rungu Indonesia (PERTRI)	Jakarta Barat	85	Organisasi sosial
Ikatan Tuna Netra Muslim Indonesia (ITMI)	Jakarta Barat	315	Organisasi sosial
Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI)	Jakarta Barat	399	Organisasi sosial
UILS (Unit Informasi dan Layanan Sosial)	Jakarta Barat	30	Pelayanan Non-Panti (ODMK)
Masyarakat	Jakarta Barat	1019	Hasil Pendataan Pendamping/KDSK
Anak Berkebutuhan Khusus/Data SLB	Jakarta Barat	792	Sumber Data: Dinas Pendidikan
Persatuan Tuna Rungu Indonesia (PERTRI)	Jakarta Selatan	160	Organisasi sosial
Gerakan Untuk Kesejahteraan Tuna Rungu Indonesia (GERKATIN)	Jakarta Selatan	345	Organisasi sosial
Persatuan Tuna Netra Indonesia (PERTUNI)	Jakarta Selatan	860	Organisasi sosial
Persatuan Paraplegia Republik Indonesia (PERPARI)	Jakarta Selatan	84	Organisasi sosial
Yayasan Cheshire Indoneisa	Jakarta Selatan	25	Yayasan
Yayasan Bhakti Luhur Malang Cabang Jakarta	Jakarta Selatan	254	Pendidikan SLB
UILS (Unit Informasi dan Layanan Sosial)	Jakarta Selatan	164	Pelayanan Non-Panti (ODMK)
Masyarakat	Jakarta Selatan	164	Hasil Pendataan Pendamping/KDSK
Anak Berkebutuhan Khusus/Data SLB	Jakarta Selatan	734	Sumber Data: Dinas Pendidikan
PSBL HS 2	Jakarta Timur	1211	Panti Pemda Psikotik
PSBNRW Cahaya Bathin	Jakarta Timur	105	Panti Pemda Netra & Rungu Wicara
Persatuan Tuna Rungu Indonesia (PERTRI)	Jakarta Timur	200	Organisasi sosial
Persatuan olah Raga Tuna Rungu Indonesia (PORTURIN)	Jakarta Timur	67	Organisasi sosial
Federasi Kesejahteraan Penyandang Cacat Tubuh Indonesia (FKPCTI)	Jakarta Timur	339	Organisasi sosial
PSAA. Surya Wiyata	Jakarta Timur	35	Pendidikan SLB
Yayasan Elsafan	Jakarta Timur	36	Yayasan
PSAA. Cacat Rawinala	Jakarta Timur	67	Yayasan/Panti Swasta
Panti PSPC Frobel Montessori	Jakarta Timur	25	Rungu
UILS (Unit Informasi dan Layanan Sosial)	Jakarta Timur	60	Pelayanan Non-Panti (ODMK)
Rumah Pena	Jakarta Timur	25	Orsos Disabilitas Ganda
Yayasan Lembaga Pemberdayaan Tenaga Kerja Penyandang Disabilitas	Jakarta Timur	20	Yayasan penyalur kerja
Masyarakat	Jakarta Timur	462	Hasil Pendataan Pendamping/KDSK
Anak Berkebutuhan Khusus/Data SLB	Jakarta Timur	1384	Sumber Data: Dinas Pendidikan

Sumber : Dinas Sosial Pemprov DKI Jakarta, 2018.

Jauh sebelum konsep keterbatasan fungsi individu dan hambatan lingkungan menjadi sebuah standar internasional dalam menjelaskan terminologi disabilitas, Pemerintah Indonesia telah membangun komitmen kuat untuk meningkatkan kesejahteraan penyandang disabilitas melalui intervensi kebijakan, yaitu UU No. 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat. UU No. 4 Tahun 1997 menjelaskan persamaan hak dan kesempatan penyandang disabilitas untuk berpartisipasi di seluruh aspek kehidupan sosial masyarakat, seperti hak memperoleh akses pendidikan dan lapangan pekerjaan; hak memperoleh akses fasilitas publik; dan hak untuk berpartisipasi dalam pembangunan nasional. Namun demikian, UU No. 4 Tahun 1997 masih besar dipengaruhi oleh konsep disabilitas dalam dunia medis, tidak berdasarkan pada model berbasis hak. (Adioetomo, Mont, & Irwanto, 2014)

Adioetomo dan kawan-kawan juga mengatakan bahwa pada tahun 1998, reformasi politik telah memberikan kesempatan bagi Pemerintah Indonesia untuk mengadopsi prinsip universal Hak Asasi Manusia (HAM) ke dalam kebijakan dan peraturan domestik. Penetapan UU No. 39 Tahun 1999 tentang HAM merupakan titik awal Pemerintah Indonesia dalam memberikan paparan mengenai prinsip dasar anti diskriminasi yang harus terakomodasi di dalam peraturan dan sistem hukum, serta mempromosikan pemenuhan hak individu untuk memperoleh akses kebutuhan dasar, pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial. Akan tetapi, UU No. 39 Tahun 1999 tidak memasukkan konsep disabilitas yang diakui secara internasional – yang menjelaskan bahwa disabilitas merupakan isu HAM dan sebuah hasil interaksi dengan lingkungan; tercermin dari tidak adanya penjelasan spesifik mengenai hak-hak penyandang disabilitas di dalam undang-undang.

Paradigma dan pandangan mengenai penyandang disabilitas mengalami pergeseran setelah PBB mengesahkan Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas (CRPD) pada tahun

2006. *Convention on The Rights of Persons* telah diratifikasi oleh 164 negara, termasuk Pemerintah Indonesia melalui UU No. 19 Tahun 2011. Penetapan UU No. 19 Tahun 2011 memberikan peluang bagi Pemerintah Indonesia untuk merevisi UU No. 4 Tahun 1997 serta peraturan lain terkait dengan penyandang disabilitas sesuai dengan prinsip CRPD dan model berbasis hak. Sinergi dengan tujuan pembangunan yang inklusif, penyandang disabilitas tidak lagi dipandang sebagai obyek kegiatan amal (*charity*), tetapi sebagai individu yang memiliki hak untuk hidup bermasyarakat di lingkungannya tanpa ada hambatan partisipasi.

Saat ini, kebijakan – kebijakan pemerintah lebih menekankan kepada kebutuhan untuk menciptakan lingkungan yang dapat memfasilitasi penyandang disabilitas dengan menghilangkan hambatan, sehingga penyandang disabilitas dapat berpartisipasi dalam aktivitas sosial dan ekonomi. Secara keseluruhan, penyandang disabilitas di Indonesia mengalami kondisi yang memprihatinkan mulai dari permasalahan pendidikan, lapangan pekerjaan, penerimaan masyarakat, dan perlindungan sosial. Penyandang disabilitas juga mengalami kemiskinan dengan kondisi yang lebih tidak menguntungkan dibandingkan non disabilitas. Hingga saat ini, program dan peraturan terkait dengan penyandang disabilitas di Indonesia telah dikembangkan, namun tidak terimplementasikan dengan baik dan tidak mengakomodasi kebutuhan penyandang disabilitas.

Kebijakan DKI Jakarta Mengenai Hak Penyandang Disabilitas

Semenjak disahkannya *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* yaitu konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas, yang telah diratifikasi oleh Negara Republik Indonesia dalam Undang – Undang Negara Republik Indonesia nomor 19 tahun 2011. Berdasarkan catatan di Kementrian Sosial (Kemensos) hingga kini baru ada delapan

provinsi yang sudah memiliki perda disabilitas. Menteri Sosial Republik Indonesia, Kofifah Indar Parawansa mengatakan provinsi tersebut ialah Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Jawa Timur, Jawa Barat, Jawa tengah, DKI Jakarta, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, dan Bali. (Jerry & Yani, 2017)

DKI Jakarta sendiri menerbitkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 tentang perlindungan penyandang disabilitas pada tanggal 14 November 2011. Peraturan ini ditetapkan di Jakarta oleh Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yaitu Fauzi Bowo. Perlindungan penyandang disabilitas diselenggarakan berdasarkan kemanusiaan, keadilan, kesetaraan, pengayoman, kepentingan, terbaik bagi penyandang disabilitas dan non diskriminasi. Kebijakan ini terlegitimasi secara nasional ketika Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang penyandang disabilitas disahkan. (Kemendagri, 2016)

Tujuan perlindungan penyandang disabilitas yaitu untuk meningkatkan taraf kesejahteraan, kualitas, serta kelangsungan hidup dan kemandirian penyandang disabilitas, meningkatkan ketahanan sosial dan ekonomi penyandang disabilitas. Meningkatkan kemampuan, kepedulian, dan tanggung jawab dunia usaha dan masyarakat dalam perlindungan penyandang disabilitas secara melembaga dan berkelanjutan serta meningkatkan kualitas kehidupan dan penyandang disabilitas. Ruang lingkup perlindungan penyandang disabilitas tersebut pun meliputi kesamaan kesempatan, aksesibilitas, rehabilitasi, pemeliharaan taraf kesejahteraan dan perlindungan khusus.

Pada bab V dalam Peraturan Daerah Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 terdapat penjelasan mengenai Aksesibilitas bagian kesatu umum Pasal 44. Pemerintah Daerah, badan hukum atau badan usaha, dan masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Dengan itu sebagai perusahaan

BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) di bawah Pemprov DKI, Transjakarta memiliki tanggung jawab untuk menjalankan program besar milik Pemprov DKI khususnya kesetaraan pelayanan bagi seluruh warga dalam bidang Transportasi termasuk untuk penyandang disabilitas.

Kondisi Umum Fasilitas Transportasi Publik Yang Aksesibel bagi Penyandang Disabilitas di DKI Jakarta

Kondisi fasilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas di Indonesia masih belum dapat di akses, terutama di DKI Jakarta, yang merupakan Ibukota dari Negara Indonesia. Padahal hak aksesibilitas merupakan salah satu hak terpenting bagi penyandang disabilitas untuk dapat berpartisipasi penuh dalam kehidupan sosial. Laporan dari Lembaga Bantuan Hukum (LBH) Jakarta pada 7 Desember 2015 menunjukkan bahwa moda transportasi transjakarta, *commuter line*, gedung (pemerintah maupun non pemerintah) belum aksesibel bagi kelompok difabel. Fasilitas publik, baik moda transportasi dan bangunan gedung, dalam 'Laporan Pemeringkatan Indeks Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Kelompok Difabel di DKI Jakarta Tahun 2015', dinilai tidak sepenuhnya menjalankan peraturan perundang-undangan.

Penelitian dilakukan dengan mengambil data 12 halte transjakarta, 10 stasiun KA Commuter Line, 26 gedung instansi pemerintah dan 11 gedung instansi non pemerintah. Data-data tersebut kemudian diuji melalui dua buah peraturan perundang-undangan, yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. (Januardy, 2015)

Penelitian menggunakan nilai indeks aksesibel dengan nilai tertinggi 4 (empat) sebagai fasilitas publik aksesibel,

hingga nilai terendah 0 (Nol) sebagai fasilitas publik tidak aksesibel. Berikut pemeringkatan indeks aksesibilitas fasilitas publik bagi kelompok difabel di DKI Jakarta tahun 2015 :

Peringkat Halte Transjakarta Indeks Status

1. Dukuh Atas 2.1 Kurang Aksesibel
2. Harmoni 2.1 Kurang Aksesibel
3. Sarinah 2.1 Kurang Aksesibel
4. Glodok 2.1 Kurang Aksesibel
5. Senen 1.9 Tidak Aksesibel
6. Pulogadung 1.7 Tidak Aksesibel
7. Gelora Bung Karno 1.7 Tidak Aksesibel
8. Cempaka Mas 1.7 Tidak Aksesibel
9. Matraman 1.6 Tidak Aksesibel
10. Kampung Melayu 1.6 Tidak Aksesibel
11. Kota 1.5 Tidak Aksesibel
12. Blok M 1.3 Tidak Aksesibel

Peringkat Stasiun Commuter Line Indeks Status

1. Jakarta Kota 1.76 Tidak Aksesibel
2. Pasar Senen 1.65 Tidak Aksesibel
3. Bekasi 1.65 Tidak Aksesibel
4. Tanah Abang 1.65 Tidak Aksesibel
5. Tangerang 1.65 Tidak Aksesibel
6. Bogor 1.53 Tidak Aksesibel
7. Manggarai 1.53 Tidak Aksesibel
8. Duri 1.29 Tidak Aksesibel
9. Jatinegara 1.29 Tidak Aksesibel
10. Serpong 1.29 Tidak Aksesibel

Keberadaan Fasilitas Transportasi Publik Yang Aksesibel bagi Penyandang Disabilitas di DKI Jakarta

Sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia, DKI Jakarta terus membenah memperbaiki diri dengan pembangunan infrastruktur dan berbagai sarana umum yang dibutuhkan warganya. Dalam perjalanannya, kebijakan terhadap penyandang disabilitas di DKI Jakarta telah menyentuh tahap pelaksanaan kebijakan. Sejumlah sarana transportasi seperti MRT (*Mass Rapid Transit*), LRT (*Light Rail Transit*), dan KRL (Kereta Rel Listrik) terus dibangun dengan tujuan mempermudah mobilitas warga di DKI

Jakarta, khususnya penyandang disabilitas. (Megapolitan, 2017)

Tidak hanya pembangunan skala besar yang sedang digalakan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta, pembangunan dan penataan sarana pendukung seperti trotoar-trotoar di jalan utama ibukota sudah dalam proses renovasi agar sesuai dengan kebutuhan difabel, seperti pemasangan tanda jalan bagi tunanetra dan perbaikan undakan bagi tunadaksa. Salah satu yang tengah dilakukan adalah dengan pencanangan program bulan tertib trotoar. Bulan Tertib Trotoar dimulai Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sejak awal Agustus 2017. Bulan Tertib Trotoar adalah satu ikhtiar mengembalikan fungsi trotoar untuk pejalan kaki. (Gumilang, 2017)

Halte-halte dan jembatan penyebrangan orang serta pemeliharaannya pun terus dilakukan. Termasuk perbaikan pelayanan dan sarana transportasi massal, seperti Transjakarta. Transjakarta juga sudah didesain seramah mungkin terhadap penyandang disabilitas. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan PT Transportasi sudah memproyeksikan ada sekitar 75 halte yang dapat diubah menjadi halte ramah difabel.

Sampai dengan saat ini sudah ada 10 halte yang memiliki JPO yang ramah kaum difabel (Januardy, Tambunan, Hutapea, & H. Sinaga, 2015) , diantaranya yaitu:

10 Halte Ramah Penyandang Disabilitas

1. Senen (Koridor 2)
2. Sarinah (Koridor 1)
3. Cempaka Mas (Koridor 2)
4. Pulogadung (Koridor 4)
5. Gelora Bung Karno (Koridor 1)
6. Dukuh Atas (Koridor 1)
7. Harmoni (Koridor 1)
8. Matraman (Koridor 5)
9. Kota (Koridor 1)
10. Glodok (Koridor 1)

PT. Transjakarta pun sudah mengoperasikan bus berlantai rendah atau *lower deck*. Bus-bus dengan lantai rendah mulai di beroperasi pada Senin 20

November 2017. Pemilihan lantai rendah sejajar dengan trotoar bertujuan untuk mempermudah penyandang disabilitas masuk ke dalam bus. Bus ini juga memiliki ram kursi roda di area pintu untuk mempermudah keluar masuknya penyandang disabilitas. (Rudi, 2017)

PT. Transjakarta sendiri pun memiliki program layanan baru yaitu Transjakarta Cares. Program ini merupakan layanan gratis yang di berikan oleh Transjakarta khusus bagi penyandang disabilitas DKI Jakarta. Transjakarta Cares diresmikan oleh Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama, pada Rabu 19 Oktober 2016 di Balaikota. Layanan Transjakarta Care ini menjadi solusi dari banyaknya halte dan JPO yang belum sepenuhnya aksesibel bagi penyandang disabilitas.

Transjakarta Cares hanya dapat dipesan oleh penyandang disabilitas yang berdomisili di DKI Jakarta. Untuk memesan Transjakarta Cares, pengguna dapat menghubungi *call centre* pihak Transjakarta di nomor 1500-102. Pemesanan dapat dilakukan satu hari sebelum penggunaan layanan. Pemesanan dilakukan hari senin sampai minggu, pukul 00.00 – 12.00 WIB. Transjakarta Cares memberikan pelayanan dari hari senin sampai hari minggu pukul 07.00 – 20.00 WIB. Dengan format pesan melalui *sms* dan *whatsapp* yaitu nama, jenis difable, usia, alamat penjemputan dan tujuan, jumlah orang/rombongan, dan nomor telepon yang dapat di hubungi.

Implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities (CRPD)* dalam aspek aksesibilitas fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta

Berakhirnya Perang Dunia II menimbulkan banyak perubahan dalam sistem hubungan internasional. Hubungan Internasional yang dahulunya dipenuhi oleh kepentingan-kepentingan negara sebagai aktor tunggal mulai mengalami pergeseran pandangan seiring dengan kemunculan isu-isu baru dalam hubungan internasional. Isu-isu tersebut tidak hanya lagi mengenai penggunaan kekuasaan, militer, dan

peperangan, melainkan isu tentang perdagangan, komunikasi pergerakan manusia dan isu-isu kemanusiaan yang sifatnya menembus batas negara. (Jackson & Sorensen, 2010, p. 42)

Hal tersebut menjadi awal munculnya teori neoliberal institusionalisme. Secara garis besar, teori neoliberal institusionalisme melihat bahwa kemunculan isu-isu baru yang menembus batas negara menciptakan nilai, ide dan permasalahan bersama yang dihadapi oleh setiap negara. Hal ini kemudian menjadi salah satu faktor terbentuknya kerjasama antar negara. Menyadari bahwa negara tidak lagi dapat mengandalkan kekuatannya masing-masing dalam meraih kepentingan atau menyelesaikan permasalahannya. Kerjasama antar negara kemudian diperkuat oleh terbentuknya institusi internasional. Salah satu bentuk dari institusi internasional tersebut adalah *Organization, Rules, dan Convention*. (Keohane, 1989)

Perserikatan Bangsa-Bangsa atau *United Nation* adalah organisasi internasional yang didirikan pada tahun 1945. Salah satu tujuan dirikannya Perserikatan Bangsa-bangsa adalah mencapai kerjasama internasional dalam memecahkan masalah internasional dari karakter ekonomi, sosial, budaya, atau kemanusiaan, dan dalam mempromosikan dan mendorong penghormatan terhadap hak asasi manusia dan kebebasan fundamental untuk semua orang tanpa adanya perbedaan seperti ras, jenis kelamin, bahasa, atau agama. (Kegley, 2006) Melihat betapa pentingnya perlindungan Hak Asasi Manusia, beberapa konvensi internasional yang membahas mengenai Hak Asasi Manusia pun akhirnya dibuat dan diratifikasi oleh ratusan negara.

Indonesia merupakan salah satu dari ratusan negara yang meratifikasi konvensi internasional mengenai Hak Asasi Manusia tersebut, yaitu *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*. *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* yaitu konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas, telah diratifikasi oleh Negara Republik Indonesia

dalam Undang – Undang Negara Republik Indonesia nomor 19 tahun 2011. Penetapan UU No. 19 Tahun 2011 memberikan peluang bagi Pemerintah Indonesia untuk merevisi UU No. 4 Tahun 1997 serta peraturan lain terkait dengan penyandang disabilitas sesuai dengan prinsip CRPD.

Tujuan Konvensi ini adalah untuk memajukan, melindungi dan menjamin kesetaraan semua hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental oleh semua penyandang disabilitas, dan untuk meningkatkan penghormatan atas martabat yang melekat pada mereka. Penyandang disabilitas mencakupi mereka yang memiliki-penderitaan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama dimana interaksi dengan berbagai hambatan dapat menyulitkan partisipasi penuh dan efektif dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan dengan yang lainnya.

Dan untuk menjalankan tujuan tersebut, *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* memiliki prinsip umum salah satunya adalah prinsip mengenai aksesibilitas. Aksesibilitas untuk penyandang disabilitas ada dalam Pasal 9 *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. Dikatakan bahwa agar penyandang disabilitas mampu hidup secara mandiri dan berpartisipasi secara penuh dalam semua aspek kehidupan, Negara-Negara Pihak wajib mengambil langkah yang tepat untuk menjamin akses bagi penyandang disabilitas, atas dasar kesamaan dengan warga lainnya, terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi, dan komunikasi, termasuk sistem serta teknologi informasi dan komunikasi, serta akses terhadap fasilitas dan jasa pelayanan lain yang terbuka atau tersedia untuk publik, baik di daerah perkotaan maupun pedesaan. DKI Jakarta menjadi salah satu daerah perkotaan di Indonesia yang menerbitkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 semenjak disahkannya CRPD, yang telah diratifikasi oleh Negara Republik Indonesia dalam Undang – Undang Negara Republik Indonesia nomor

19 tahun 2011. Peraturan tersebut diterbitkan pada tanggal 14 November 2011.

Bukti dari perjuangan masyarakat terlihat dengan lahirnya Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur perihal perlindungan penyandang disabilitas di berbagai daerah, seperti Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), Jawa Timur, Jawa Barat, Jawa Tengah, Bangka Belitung, Kepulauan Riau, DKI Jakarta dan wilayah lainnya di Indonesia. Lahirnya Perda itu membuktikan bahwa di tingkat daerah, masyarakat sudah mengizinkan keberadaan jaminan akan perlindungan terhadap penyandang disabilitas sebagai salah satu wujud implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*. Diharapkan dari terbitnya peraturan perundangan yang baru ini, isu disabilitas ditempatkan sebagai isu multisektor bukan hanya sektor sosial. Juga dapat menjadi alat untuk menciptakan lingkungan yang mendukung penyandang disabilitas hidup secara mandiri dan mampu menanamkan nilai-nilai yang sudah tumbuh di masyarakat, yang melihat penyandang disabilitas sebagai bagian dari warga negara yang memiliki hak yang sama pada setiap daerah. (Fauzi, 2017)

Sama halnya dengan *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*, Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 bertujuan untuk meningkatkan taraf kesejahteraan, kualitas, serta kelangsungan hidup dan kemandirian penyandang disabilitas, meningkatkan ketahanan sosial dan ekonomi penyandang disabilitas, meningkatkan kemampuan, kepedulian, dan tanggung jawab dunia usaha dan masyarakat dalam perlindungan penyandang disabilitas secara melembaga dan berkelanjutan, meningkatkan kualitas kehidupan dan penghidupan penyandang disabilitas. Untuk menjalankan tujuan tersebut salah satu ruang lingkup perlindungan penyandang disabilitas pada Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 meliputi Aksesibilitas.

Aksesibilitas yang dimaksud dalam Pasal 9 *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* ada pada Pasal 44 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011. Dalam pasal 44 dijelaskan bahwa aksesibilitas bagi penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud dibagi menjadi dua, berbentuk fisik dan non fisik. Dan dalam Pasal 45 penyediaan aksesibilitas berbentuk fisik sebagaimana dimaksud adalah sarana dan prasarana umum yang meliputi aksesibilitas pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan permakaman, serta aksesibilitas pada angkutan umum.

Aksesibilitas pada angkutan umum yang di maksud ada pada Pasal 46 huruf d yaitu mengenai aksesibilitas pada angkutan umum atau transportasi publik baik yang diselenggarakan pemerintah maupun swasta dengan menyediakan ramp, tempat duduk, dan tanda-tanda. Sebagai perusahaan BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) di bawah Pemprov DKI, dengan itu PT. Transjakarta memiliki tanggung jawab untuk menjalankan program besar milik Pemprov DKI khususnya kesetaraan pelayanan bagi seluruh warga dalam bidang Transportasi. Program tersebut merupakan Transjakarta Cares. Transjakarta Cares merupakan program layanan baru yang dipersembahkan oleh PT. Transportasi Jakarta. Program ini merupakan layanan gratis yang di berikan oleh Transjakarta khusus bagi penyandang disabilitas DKI Jakarta. Transjakarta Cares diresmikan oleh Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnam, pada Rabu 19 Oktober 2016 di Balaikota.

Tentu saja konvensi international mengenai hak-hak penyandang disabilitas yang telah diratifikasi harus diimplementasikan dengan maksimal di setiap lapisan masyarakat dari seluruh negara yang telah meratifikasi. Implementasi, dalam hal ini didefinisikan sebagai tindakan yang dilakukan untuk mempraktikkan suatu program atau suatu konvensi international. Untuk mengetahui bagaimana evaluasi implementasi dari *Convention on The Rights of Persons with*

Disabilities pada aksesibilitas transportasi publik di DKI Jakarta, maka penulis memutuskan untuk menggunakan Model Implementasi Publik dari Edwards yaitu *Approach to Implementation Problem*.

PEMBAHASAN

Transjakarta Cares merupakan program layanan baru yang dipersembahkan oleh PT. Transportasi Jakarta. Program ini merupakan layanan gratis yang di berikan oleh Transjakarta khusus bagi penyandang disabilitas DKI Jakarta. Transjakarta Cares diresmikan oleh Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama, pada Rabu 19 Oktober 2016 di Balaikota. Sebagai perusahaan BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) di bawah Pemprov DKI, Transjakarta memiliki tanggung jawab untuk menjalankan program besar milik Pemprov DKI khususnya kesetaraan pelayanan bagi seluruh warga dalam bidang Transportasi. Dengan layanan ini diharapkan penyandang disabilitas tidak menjumpai hambatan dalam mendapatkan moda transportasi yang aman, nyaman, dan murah.

Dalam memberikan pelayanan, Transjakarta Cares berpedoman pada Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta nomor 160 tahun 2016 tentang Pelayanan Transjakarta Gratis dan Bus Gratis bagi masyarakat tertentu. Pelayanan Transjakarta secara gratis diberikan kepada masyarakat tertentu yang terdapat pada Bab III Pasal 4 yang meliputi : Pegawai Negeri Sipil dan pensiunan Pegawai Negeri Sipil Daerah, tenaga kontrak yang berkerja di Pemerintah Daerah, peserta didik penerima KJP, karyawan swasta tertentu, penghuni rumah susun sederhana sewa, penduduk Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, penerima beras keluarga sejahtera yang berdomisili di Jakarta Bogor Depok Tangerang Bekasi (Jabodetabek), anggota Tentara Nasional Indonesia (TNI) / Kepolisian Republik Indonesia (POLRI),

Veteran Republik Indonesia, penyandang disabilitas dan penduduk lanjut usia.

Penyandang disabilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 merupakan orang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama, dimana ketika ia berhadapan dengan berbagai hambatan, hal ini dapat menyulitkan untuk beradaptasi penuh dan efektif dalam masyarakat berdasarkan kesamaan hak.

Selain sebagai dasar hukum dan pedoman operasional bagi PT. Transportasi Jakarta dalam memberikan pelayanan, PT. Transportasi Jakarta juga berpedoman pada Pancasila sila ke-lima yaitu keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. "Dalam memberikan pelayanan PT. Transjakarta, program Transjakarta Cares sendiri diharapkan agar ditiru oleh daerah-daerah lain" disampaikan oleh Muhammad Hartono selaku Kepala Departmen Bus Wisata dan Pelayanan Khusus. PT. Transjakarta sendiri memiliki struktur birokrasi yang berlapis. Karena menggunakan anggaran *PSO (Public Service Organization)* yang notabene dari APBD (Anggaran Pendapatan Daerah), maka harus memiliki persetujuan dari Dinas Perhubungan lalu ke Gubernur dan Wakil Gubernur.

Sampai saat ini Transjakarta Cares memiliki 26 unit. Tetapi yang beroperasi hanya 22 unit, karena 4 unit lainnya dipergunakan untuk *maintainance* dan untuk hal yang lain-lainnya. Sistem kerjanya yaitu 7 hari kerja : 5 hari kerja x 1 shift x jumlah unit. Dari sini maka dapat diketahui jumlah orangnya. Sehingga apabila ada penambahan 2 shift, maka Transjakarta Cares memiliki sistem penambahan orang. Namun apabila melihat jumlah penyandang disabilitas melalui data Badan Pusat Statistik yang ada sekitar 14.156 atau 0,14% dari penduduk DKI Jakarta, jumlah unit Transjakarta Cares sendiri belum memenuhi kebutuhan atau kapasitas yang diperlukan oleh penyandang disabilitas di DKI Jakarta.

Transjakarta Cares sendiri selama ini tidak memiliki masalah transmisi yang

terjadi manakala pelaksana tidak menyetujui kebijakan (disposisi) tersebut dengan mendistorsikan perintah kebijakan atau bahkan menutup komunikasi yang diperlukan. Untuk sebaliknya, apabila pelaksana tidak menyetujui kebijakan tersebut, maka pelaksana akan lebih memberlakukan sistem revisi dengan mengkomunikasikannya secara baik. Sistem revisi tersebut lebih bersifat menyempurnakan. sehingga apabila pelaksana tidak menyetujui, pelaksana akan lebih memperbaiki-memperbaikinya lagi sehingga akhirnya menjadi sempurna dan kebijakan tersebut dapat di implementasikan.

Sejauh ini program Transjakarta Cares hanya memiliki kendala pada lintas dinas. Yaitu proses ke Dinas Perhubungan dan Dinas Bina Marga yang cukup sulit. Seperti mengenai jalanan koridor transjakarta merupakan ranah Dinas Bina Marga. Sedangkan JPO dan halte merupakan ranahnya Dinas Perhubungan. Transjakarta hanya mengoperasikan transportasinya saja. Hal ini yang membuat PT. Transjakarta sendiri cukup kesulitan berkoordinasi dalam membahas kondisi anak tangga dengan tingkat kemiringan posisi lajur tangga yang cukup curam.

Seperti adakalanya saat PT. Transjakarta bersurat ke Dinas Perhubungan hari ini, tetapi tidak jelas surat tersebut kapan masuknya. Sehingga proses surat tersebut di Dinas Perhubungan terkesan lamban. Contohnya, apabila PT. Transjakarta mengajukan surat ke Bina Marga untuk menambal jalur *busway* yang berlubang. Proses surat tersebut lama, padahal sebetulnya apabila mereka sudah mendapatkan perintah, proses penambalan jalur tersebut cepat. Bapak Muhammad selaku kepala departmen bus wisata dan pelayanan mengasumsikan bahwa kemungkinan banyaknya pekerjaan yang harus di laksanakan membuat surat-suratnya juga menumpuk. Sehingga proses suratnya nya terkesan lamban, namun pengerjaannya cepat.

Program Transjakarta Cares ini tidak mendapatkan penentangan dari

masyarakat, namun sebaliknya program ini sangat di dukung. Seperti yang disabmpaikan oleh bapak Muhammad karena sebelumnya ada pelayanan *blue-live* yang diberikan oleh *Blue Bird* khusus penyandang disabilitas, namun fasilitas tersebut berbayar, dan bayarnya sangat mahal, tidak efektif, dan alatnya berbeda dengan yang dimiliki oleh program Transjakarta Cares. Selama ini Transjakarta Cares tidak memiliki kebutuhan yang saling bersaing. Karena sebelum membuat program ini, Transjakarta cares sudah berkonsultasi terlebih dahulu ke Dinas Sosial, komunitas penyandang disabilitas seperti JBFT, HWDI. Bapak Hartono sudah bertemu dan berkonsultasi mengenai bagaimana memberikan pelayanan yang baik untuk penyandang disabilitas, seperti berapa ukuran kursi roda, pegangan yang bagus seperti apa, dan trik-trik khusus untuk melayani penyandang disabilitas, khususnya tuna netra.

Kebijakan yang harus dilaksanakan PT. Transjakarta dalam Program Transjakarta Cares tidaklah kompleks, karena program ini sangat di dukung. Belum lama ini pemerintah mengadakan lomba Kebijakan Layanan bagi Masyarakat. Seluruh fasilitas publik dari BUMN sampai BUMD, PT. Transjakarta mengirimkan dua program. Dari 1000 lebih program yang mengikuti lomba tersebut, program Transjakarta Cares sudah lolos dalam tahap pertama, dan dalam proses ke tahap selanjutnya.

Kesulitan yang biasa muncul dari program Transjakarta Cares saat memulai implementasi sebuah kebijakan baru yaitu kesulitan dalam Administrasi. Diibaratkan sebagai bayi yang baru lahir, pelaksana belum mengerti bagaimana mengimplementasikan kebijakan tersebut, pelaksana terkadang merasa bingung harus apa dan bagaimana. Pelaksana terkadang merasa sulit untuk beradaptasi ke peraturan yang sudah ada. Fasilitas yang disediakan PT. Transjakarta untuk penyandang disabilitas yaitu halte-halte yang ramah disabilitas, *Bus Low Entry*, dan pelayanan gratis seperti kartu lansia, kartu disabilitas.

Transjakarta Cares hanya dapat dipesan oleh penyandang disabilitas yang berdomisili di DKI Jakarta. Untuk memesan Transjakarta Cares dapat dilakukan satu hari sebelum penggunaan layanan. Pemesanan dilakukan hari senin sampai minggu, pukul 00.00 – 12.00 WIB. Transjakarta Cares menerima pelayanan dari hari senin sampai minggu pukul 07.00 – 20.00 WIB. Dengan format pesanan melalui *sms* dan *whatsapp* yaitu nama, jenis difable, usia, alamat penjemputan dan tujuan, jumlah orang/rombongan, nomor telepon yang dapat di hubungi. Mengapa jenis difable harus dimasukkan, karna contohnya seperti tuna netra, tuna netra tidak perlu mobil yang ada ramp, dan yang ada kursi rodanya. Apabila tuna daksa akan diberikan yang mobil dapat dinaiki kursi rodanya.

Mobil yang dimiliki oleh Transjakarta Cares merupakan hibah dari pengusaha seperti Tahir Foundation, Mayapada, AAB, ACC, dan lainnya. Staff dari Transjakarta Cares berikan pelatihan khusus. satgas dan pengemudi diberikan *training* dengan JBFT, HWDI yang merupakan organisasi penyandang disabilitas untuk menangani penyandang disabilitas, seperti bagaimana cara mendorong kursi roda, dan lain-lain.

PT. Transjakarta memiliki kesulitan dalam menanggapi kebutuhan – kebutuhan dan harapan – harapan yang disampaikan oleh masyarakat. Seperti disaat penyandang disabilitas membutuhkan pelayanan, transjakarta cares tidak dapat melayanannya karena keterbatasan unit mobil yang ada. Namun dalam menanggapi kebutuhan – kebutuhan dan harapan – harapan yang disampaikan oleh masyarakat PT. Transjakarta lebih mengutamakan penyandang disabilitas yang belum pernah sama sekali menggunakan fasilitas tersebut, agar setiap penyandang disabilitas di DKI Jakarta dapat merasakan pelayanan Transjakarta Cares.

Komitment yang PT. Transjakarta berikan, yaitu waktu jam operasional yang diperpanjang pada awalnya jam 9 pagi sampai jam 4 sore. Saat ini mulai dari jam 7

pagi sampai jam 8 malam. Sikap dan komitmen dari PT. Transjakarta mengalami banyak peningkatan. Peningkatan yang di maksud adalah awalnya Transjakarta Cares hanya melayani 6 orang lalu akhirnya meningkat-meningkat sampai saat ini bisa 150 orang per harinya. *Standart Operating Procedure (SOP)* yang diberikan PT. Transjakarta untuk memberikan pelayanan terbaik bagi penyandang disabilitas yaitu dengan mengajak bicara penyandang disabilitas pada saat di dalam mobil. Karena biasanya penyandang disabilitas akan merasa kikuk, dan takut. Sehingga apabila pengguna di ajak berbicara mereka akan merasa nyaman dan aman.

Melalui hasil penelitian dan wawancara yang peneliti lakukan, dapat disimpulkan bawah penyandang disabilitas merasa fasilitas transportasi publik di DKI Jakarta sudah aksesibel dan cukup membantu dengan adanya program Transjakarta Cares. Di dalam mobil, biasanya minimal ada 2 orang petugas. Satu orang pengemudi dan satu lainnya yang siap membantu difabel untuk mendampingi mobilitas dari dan ke dalam mobil. Setiap kali pelanggan naik mobil atau sampai di lokasi tujuan, pelanggan akan difoto untuk laporan ke operator. Nilai plus juga karena mobil Trans Care juga selalu tiba tepat waktu, sehingga tidak perlu khawatir terlambat jika ingin pergi ke tempat tujuan. Selain itu mobil Trans Care akan selalu di bersihkan dan di cuci per-shift setiap kali penggunaanya.

Peneliti sendiri sempat melalukan survei mengapa penyandang disabilitas lebih memilih menggunakan Trans Cares dari pada transportasi umum lainnya. Dan hasil yang didapatkan adalah untuk beberapa penyandang tuna netra yang menggunakan fasilitas transportasi umum, mereka merasa takut karena lingkungan di DKI Jakarta yang cukup berbahaya dan tidak aman. Sebab lainnya dikarenakan mahalnya biaya yang perlu di keluarkan oleh penyandang disabilitas dari rumah ke tempat tujuan, atau sebaliknya. Alasan masyarakat penyandang disabilitas tetap

menggunakan transportasi publik berbeda-beda, tergantung kebutuhan yang mereka perlukan. Seperti ibu Novi yang satu keluarganya merupakan tuna netra, ia membutuhkan transportasi publik untuk mengantarkan anaknya ke sekolah. Mba Dillah yang membutuhkan transportasi publik untuk melaksanakan kegiatannya sehari-hari. Bapak Hari yang harus ke rumah sakit untuk terapi, dan ibu Suratmi Noor yang harus ke rumah sakit untuk *control* kesehatan.

Dengan adanya Transjakarta Cares semuanya merasa terbantu, nyaman dan aman. Semenjak jam operasi terbaru yang diterapkan oleh Transjakarta Cares yaitu dari jam 07.00 hingga jam 18.00 membuat lebih banyak penyandang disabilitas dapat merasakan pelayanan tersebut. Karena pada fakta dilapangan banyaknya kegiatan yang dibutuhkan oleh penyandang disabilitas di pagi hari membuat pengguna Trans Cares sendiri sangat terbantu. Pengguna program dari PT. Transjakarta sendiri mengetahui Transjakarta Cares dari informasi yang di berikan oleh kerabat, komunitas dan petugas-petugas yang ada di halte-halte Transjakarta. Sejauh ini penyandang disabilitas yang menggunakan Transjakarta Cares sudah merasa programnya berjalan dengan sangat baik, hanya pengguna merasa armada atau unit Transjakarta Cares perlu di perbanyak. Karena sedikitnya jumlah unit yang tersedia, sering kali penyandang disabilitas tidak bisa menaikinya karena penuhnya jumlah pesanan.

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah di lakukan, implementasi *Convention on The Rights of Persons* pada aksesibilitas transportasi publik di DKI Jakarta sudah berjalan cukup baik karena memenuhi karakteristik dan kebutuhan dari penyandang disabilitas. Implementasi CRPD pada aksesibilitas transportasi publik di DKI Jakarta dilakukan dalam dua bentuk. Yang pertama adalah pembuatan peraturan

daerah yang mencantumkan hak aksesibilitas fasilitas transportasi publik bagi penyandang disabilitas yaitu dengan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011. Dan yang kedua adalah implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* juga di laksanakan melalui program layanan Transjakarta Cares yang di berikan oleh PT. Transjakarta.

Dengan adanya Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta nomor 10 tahun 2011 kebijakan terhadap penyandang disabilitas di DKI Jakarta telah menyentuh tahap pelaksanaan kebijakan. Sejumlah sarana transportasi seperti MRT (*Mass Rapid Transit*), LRT (*Light Rail Transit*), dan KRL (Kereta Rel Listrik) terus dibangun dengan tujuan mempermudah mobilitas warga di DKI Jakarta, khususnya penyandang disabilitas. Tidak hanya pembangunan skala besar yang sedang digalakan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta, pembangunan dan penataan sarana pendukung seperti trotoar-trotoar di jalan utama ibukota sudah dalam proses renovasi agar sesuai dengan kebutuhan difabel. Tidak hanya itu PT. Transjakarta sendiri pun memiliki program layanan baru yaitu Transjakarta Cares. Program ini merupakan layanan gratis yang di berikan oleh Transjakarta khusus bagi penyandang disabilitas DKI Jakarta. Pelayanan ini sudah di anggap bagus dan sangat mempermudah penyandang disabilitas yang menggunakannya. Pelayanan ini sudah di anggap bagus dan sangat mempermudah penyandang disabilitas yang menggunakannya. Penyandang disabilitas yang menggunakannya merasa aman, nyaman dan sangat terbantu dengan adanya program Transjakarta Cares ini.

Pada akhirnya, dapat disimpulkan bahwa usaha yang telah dilakukan oleh pemerintah kota DKI Jakarta untuk mengimplementasikan *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* pada aksesibilitas transportasi publik di DKI Jakarta sudah cukup aksesibel. Namun pemerintah harus terus meningkatkan

fasilitas transportasi publik yang aksesibel bagi penyandang disabilitas.

Disarankan bagi peneliti lain agar dapat melakukan penelitian lebih mendalam terhadap implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* (CRPD) menyangkut aksesibilitas fasilitas transportasi di negara berkembang, khususnya Indonesia. Hanya sedikit ditemukan penelitian implementasi CRPD di Indonesia. Padahal Indonesia merupakan negara berkembang yang perlu di perjuangkan hak terhadap penyandang disabilitasnya dan salah satu caranya dengan meneliti implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*.

Meskipun implementasi *Convention on The Rights of Persons with Disabilities* pada aksesibilitas transportasi publik di DKI Jakarta sudah cukup aksesibel. Namun pemerintah harus terus meningkatkan fasilitas transportasi publik yang aksesibel bagi penyandang disabilitas. Seperti memperbanyak jumlah unit pada layanan Transjakarta Cares. Karena tingkat kebutuhan dan jumlah penyandang disabilitas di DKI Jakarta yang cukup banyak akan sebaiknya jumlah unit tersebut ditambah untuk memenuhi harapan-harapan penyandang disabilitas.

Selain itu perlu adanya solusi perbaikan lintas dinas antara PT Transjakarta, Bina Marga, dan Dinas Perhubungan. Seperti pada bagian surat menyurat dari PT Transjakarta yang menyampaikan keluhan terhadap jembatan penyebrangan orang serta jalur bus Transjakarta yang berlubang yang sudah dijelaskan sebelumnya pada Bina Marga dan Dinas Perhubungan. Permasalahan ini cukup membuat proses pengerjaan perbaikan aksesibilitas transportasi publik menjadi lamban.

Kerjasama antara masyarakat dan PT transjakarta dalam memberikan pelayanan Transjakarta Cares, juga harus ditingkatkan. Kerjasama yang dimaksud adalah masyarakat perlu menyadari bahwa jalur bus Transjakarta disediakan bukan untuk pengendara kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Namun jalur bus

Transjakarta di sediakan untuk transportasi publik milik PT. Transjakarta. Apabila pengendara kendaraan pribadi dan kendaraan umum memasuki jalur bus Transjakarta, mobil layanan Transjakarta Cares bisa saja telat dalam proses penjemputan dan pengantaran penyandang disabilitas ke tempat tujuan. Maka diperlukan kesadaran dari masyarakat pengguna kendaraan pribadi itu sendiri baik pengguna motor, ataupun mobil dan kendaraan umum untuk tidak memasuki jalur khusus bus transjakarta

DAFTAR PUSTAKA

- Adioetomo, S. M., Mont, D., & Irwanto. 2014. *Persons With Disabilities in Indonesia: Empirical Facts and Implications for Social Protection Policies*. Jakarta: Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi – Universitas Indonesia bekerja sama dengan Tim.
- Basuki, U. 2012, February. Perlindungan HAM dalam Negara Hukum Indonesia : Studi Ratifikasi Konvensi Hak-hak Disabilitas. Diperoleh dari : http://www.aifis-digilib.org/uploads/1/3/4/6/13465004/revisi_no_02._perlindungan_hak_asasi_manusia_penulis_udiyo_basuki.pdf
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. 2017. *Luas Wilayah, Jumlah Kecamatan, Kelurahan, Rukun Warga, Rukun Tetangga menurut Kab-Kota Provinsi DKI Jakarta Tahun 2016*. Diperoleh dari : http://www.depkes.go.id/resources/download/profil/PROFIL_KES_PROVINSI_2016/11_DKI_Jakarta_2016.pdf
- Chataika, T., Anne, J. M., Swart, E., & Cleophas, M. L. 2015, February 12. *Access to education in Africa: responding to the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. <http://dx.doi.org/10.1080/09687599.2012.654989>.
- Christoper, T. Y. 2017, October. Implementasi Pasal 24 Convention on the Rights of Persons with Disabilities CRPD tentang pendidikan Inklusif di Sekolah Luar Biasa Sri Mujinab Pekanbaru tahun 2013 – 2016. Dew, K., & Moriarity, L. 2011, September 9. *The United Nations Convention on The Rights of Persons with Disabilities and participation in Aotearoa New Zealand. Disability & Society* .
- Dinas Sosial Pemprov DKI Jakarta. 2018. *Data Disabilitas Dinas Sosial Provinsi DKI Jakarta*. Diperoleh dari : <http://data.jakarta.go.id/dataset/data-jumlah-penyandang-disabilitas-pada-panti-sosial-dki-jakarta>
- Edwards, G. C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington: Congressional Quarterly Press.
- Fauzi, M. F. M. 2017. *Implementasi United Nation Convention on The Rights of Persons with Disabilities UNCRPD terhadap Pemenuhan Hak Aksesibilitas bagi Penyandang Disabilitas di Indonesia Studi Kasus di Kota Makassar*.
- Goggin, M. L. 1990. *Implementation Theory and Practice: toward a third generation*. Illinois: Scott Foresman & Co, Foresman / Little Brown Higher education.
- Gumilang, P. 2017. *Bulan Tertib Trotoar, Ikhtiar Mengembalikan Hak Pejalan Kaki*. Diakses pada 29 Mei 2018. Diperoleh dari : <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170804093146-20-232400/bulan-tertib-trotoar-ikhtiar-mengembalikan-hak-pejalan-kaki>

- Huberman, A. M., & Miles, M. B. 2002. *The Qualitative Researcher's Companion*. United State of America: Sage Publications.
- Ichwan, A. 2015, Juni 26. *Fasilitas Publik Minim Akses bagi Penyandang Disabilitas*. Diperoleh dari : <http://print.kompas.com/baca/metro-politan/2015/06/26/Fasilitas-Publik-Minim-Akses-bagi-Penyandang-Disab>.
- International Labour Organization. 2013, Desember 5. *Inklusi penyandang disabilitas di Indonesia*. Di akses 29 Mei 2017. Diperoleh dari : http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-jakarta/documents/publication/wcms_233426.pdf
- Jackson, R., & Sorensen, G. 2010. *Introduction to International Relation & Approaches 4th Edition*. New York: Oxford University Press Inc.
- Januardy, A. F. 2015, Desember 7. *Lembaga Bantuan Hukum*. Diperoleh dari : <https://www.bantuanhukum.or.id/web/fasilitas-pelayanan-publik-dki-jakarta-kurang-aksesibel/>
- Jerry, & Yani. 2017, Desember 3. *Kementrian Sosial Republik Indonesia*. Diakses pada 3 Desember 2017. Diperoleh dari : <https://www.kemsos.go.id/berita/yo-gyakarta-provinsi-pertama-yang-menerbitkan-perda-tentang-disabilitas>
- Kasim, E. 2011, November 5. *Kronologis Upaya Ratifikasi the Convention on The Rights of Persons with Disabilities CRPD*. Diperoleh dari : <https://ppdi.or.id/kronologis-upaya-ratifikasi-the-convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities-crpd.html>.
- Kegley, C. W. 2006. *World Politics : Trends and Transformation*. Belmont: Thomson Wadsworth.
- Kemdagri. 2016, April 15. *Undang-Undang nomor 8 tahun 2016*. Diakses pada 15 April 2018. Diperoleh dari : http://www.kemdagri.go.id/media/documents/2016/05/11/u/uu_nomor_8_tahun_2016.pdf
- Keohane, R. O. 1989. *Neoliberal Institutionalism: a Perspective on World Politic,' in International Instituion and State Power*. Boulder: Westview Pres.
- Megapolitan. 2017. *Menanti Fasilitas Ramah kaum Difabel*. Jakarta: Validnews. Diakses pada 29 Mei 2018. Diperoleh dari : <http://validnews.co/Menanti-Fasilitas-Ramah-Kaum-Difabel-KgX>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. 2014. *Qualitative Data Analysis*. United State of America: Sage Publications.
- Natalegawa, R. M. 2011, October 18. *Pendapat Akhir Pemerintah Atas RUU tentang Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas, Rapat Paripurna DPR RI*. Diperoleh dari : <http://www.kemlu.go.id/id/pidato/menlu/Pages/Pendapat-Akhir-Pemerintah-Atas-RUU-tentang-Konvensi-Mengenai-Hak-Hak-Penyandang-Disabilitas-Rapat-Pa.aspx>.
- Netty. 2017. *Pengaturan Tentang Pemenuhan Hak-hak Penyandang Cacat berdasarkan Convention on The Rights of Persons with Disabilities tahun 2016 di Indonesia*. Diperoleh dari : <http://studylibid.com/doc/547703/bab-i-pendahuluan-a-latar-belakang-masalah-hak-asasi>
- Panjaitan, F. 2011, November 15. *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*. Diperoleh dari : pprbm-solo: <http://pprbm-solo.org/wp-content/uploads/2017/03/Perda-Difabel-Prov.-DKI.pdf>

- Purba, K. K. 2017, Januari 13. *Implementasi Convention on the Rights of Persons with Disabilities CRPD dalam Aspek Aksesibilitas Fasilitas Publik di Kota Tasikmalaya Tahun 2012-2016*. Diperoleh dari : <http://repository.unpar.ac.id/bitstream/handle/123456789/2255/Cover%20-%20Bab%201%20-%203313003sc-p.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Purwanto, E. A., & Sulistyastuti, D. R. 2015. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Gava Media.
- Rachmawati, I. 2012. *Memahami Perkembangan Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Aswaja Presindo.
- Rudi, A. 2017. *Bus Transjakarta Lantai Rendah Ramah Penyandang Disabilitas*. Diakses 29 Mei 2019. Diperoleh dari : <https://otomotif.kompas.com/read/2017/11/20/161439915/bus-transjakarta-lantai-rendah-ramah-penyandang-disabilitas>
- Sarwono, J. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sefriani, D. 2010. *Peran Hukum International : Dalam Hubungan International Kontemporer*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Simmons, B. A., & Hopkins, D. J. 2005, November. *The Constraining Power of International Treaties: Theory and Methods*. Diperoleh dari The American Political Science Review: <https://e-resources.perpusnas.go.id:2171/docview/214410917?pq-origsite=summon>.
- Sudharma, A., & Januarsa, K. 2015. *Implementasi Undang – Undang no. 4 tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat terhadap pemenuhan hak atas pekerjaan dan Penghidupan yang layak*. Diakses 10 Januari 2018. Diperoleh dari : <http://journal.undiknas.ac.id/index.php/hukum/article/view/41>
- Tachjan, H. 2008. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI Bandung.
- United Nation. 2006, December 13. *Convention on The Rights of Persons with Disabilities*. New York, *Audiovisual Library of International Law*. Diperoleh dari <http://legal.un.org/avl/ha/crpd/crpd.html>.
- Winarno, B. 2008. *Kebijakan Publik: Teori & Proses*. Yogyakarta: MedPress.