



MEREKA YANG DIHAMBAT

Laporan Pemeringkatan Indeks Aksesibilitas
Fasilitas Publik bagi Kelompok Difabel
di DKI Jakarta Tahun 2015

MEREKA YANG DIHAMBAT

Laporan Pemeringkatan Indeks Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Kelompok Difabel di DKI Jakarta Tahun 2015

PELINDUNG:

Alghiffari Aqsa
Pratiwi Febry

PENULIS:

Alldo Fellix Januardy
Revan Tambunan
Tigor Gempita Hutapea
Reindra Jasper H. Sinaga

TIM PENELITI:

LBH Jakarta
Young Voices Indonesia
Komunitas Peduli Skizofrenia Indonesia
Gerakan Untuk Kesejahteraan Tuna Rungu Indonesia
Masyarakat Peduli Anak Autis
Karya Latihan Bantuan Hukum LBH Jakarta angkatan 36

DESAIN SAMPUL:

Aditya Megantara

ISBN: 978-602-14487-7-9
DKI Jakarta, 30 November 2015

Diterbitkan oleh:



Lembaga Bantuan Hukum Jakarta
Jl. Diponegoro No. 74, Menteng, Jakarta Pusat
DKI Jakarta 10320, Indonesia
Telp: (021) 3145518 | Fax: (021) 3912377
Website: www.bantuanhukum.or.id

Mereka yang Dihambat : Laporan Pemeringkatan Indeks Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Kelompok Difabel di DKI Jakarta Tahun 2015

PELINDUNG:

Alghiffari Aqsa

Pratiwi Febry

PENULIS:

Alldo Fellix Januarydy

Revan Tambunan

Tigor Gempita Hutapea

Reindra Jasper H. Sinaga

ISBN: 978-602-14487-7-9

DKI Jakarta, 30 November 2015

TIM PENELITI:

LBH Jakarta

Young Voices Indonesia

Komunitas Peduli Skizofrenia Indonesia

Gerakan Untuk Kesejahteraan Tuna Rungu Indonesia

Masyarakat Peduli Anak Autis

Karya Latihan Bantuan Hukum LBH Jakarta angkatan 36

DESAIN SAMPUL:

Aditya Megantara

Cetakan Pertama, Desember 2015

Penerbit Lembaga Bantuan Hukum Jakarta

Jl. Diponegoro No. 74, Menteng, Jakarta Pusat

DKI Jakarta 10320, Indonesia

Telp: (021) 3145518 | Fax: (021) 3912377

Website: www.bantuanhukum.or.id

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk apapun dan dengan cara apapun tanpa izin tertulis dari penerbit.

Kata Pengantar

Direktur LBH Jakarta

Fasilitas Publik yang aksesibel selalu menjadi masalah yang kerap menghantui kelompok difabel. Kelompok difabel selalu terhambat untuk mendapatkan haknya akibat fasilitas publik yang tidak inklusif. Padahal, fasilitas publik merupakan hak setiap warga negara yang seharusnya dapat diakses oleh siapapun, tidak terkecuali kelompok masyarakat difabel.

Dewasa ini, pemenuhan hak bagi kelompok difabel merupakan salah satu isu utama Hak Asasi Manusia. Hal ini diakibatkan adanya perubahan paradigma di dalam memandang isu difabel. Dahulu, masyarakat memandang kelompok difabel dengan model kesehatan (*Medical Model*) yang menempatkan “permasalahan” terkait kelompok difabel seolah ditimpakan hanya kepada kelompok difabel sebagai objek dari intervensi klinis, yang harus selalu ditopang oleh medis dan dibantu. Hal ini, secara tidak langsung, mengakibatkan pembatasan hak bagi kelompok difabel untuk mengakses hak-hak mereka di ranah publik.

Kini, perubahan paradigma dalam mengkaji isu difabel bergeser kepada paradigma Hak Asasi Manusia (*Human Rights Model*). Paradigma ini berfokus kepada martabat yang melekat pada seorang manusia dan kemudian, jika diperlukan, melekat pula pada karakteristik medis seseorang. Implikasi dari pergeseran paradigma ini adalah perubahan sudut pandang masyarakat dalam menganalisis hambatan yang dialami oleh kelompok difabel bahwa hambatan tersebut justru berada di luar kelompok difabel sendiri, yakni ada pada masyarakat secara umum – yang kelompok difabel merupakan bagian di dalamnya. Akibat perubahan paradigma tersebut, kini mulai disadari bahwa negara dan masyarakat belum responsif dalam memenuhi hak bagi kelompok difabel. Inilah yang kemudian menciptakan hambatan dalam pemenuhan penghormatan penuh kepada martabat yang melekat dan kesamaan hak dari kelompok difabel.

Berangkat dari hal tersebut, laporan ini merupakan salah satu bentuk dokumentasi yang dibuat oleh LBH Jakarta untuk menyadarkan masyarakat bahwa pelanggaran HAM terhadap kelompok difabel nyata terjadi di sekitar kita. LBH Jakarta juga turut aktif mempromosikan pemenuhan fasilitas bagi kelompok difabel, salah satunya memperjuangkan pengesahan Rancangan Undang-Undang (RUU) Disabilitas. Terbitnya laporan ini diharapkan dapat memicu percepatan pengesahan RUU tersebut dan menjadi dorongan bagi pengelola fasilitas publik untuk mewujudkan pembangunan ramah difabel.

Jakarta, 3 Desember 2015
Merayakan Hari Disabilitas Internasional

Alghiffari Aqsa
Direktur LBH Jakarta

DAFTAR ISI

BAB I: PENDAHULUAN

- Latar Belakang **1**
- Tujuan Penelitian **1**
- Kerangka Konseptual **2**
- Struktur Laporan **2**

BAB II: METODE PENELITIAN

- Kolektor Data **4**
- Objek Observasi **4**
- Standar Acuan **6**
- Metode Pembobotan **8**

BAB III: PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK TRANSJAKARTA

- Pemeringkatan Umum Fasilitas Transportasi Publik TransJakarta **9**
- Pemeringkatan Berdasarkan Kondisi Keluar Masuk Terminal & Pengadaan Jalur Khusus **10**
- Pemeringkatan Berdasarkan Konstruksi Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum yang Sejajar dengan Permukaan Pintu Masuk Kendaraan Umum **11**
- Pemeringkatan Pemberian Kemudahan dalam Pemberian Tiket **12**
- Pemeringkatan Kelengkapan Papan Informasi tentang Daftar Trayek yang Dilengkapi dengan Rekaman Petunjuk yang Dapat Dibunyikan atau Braile **13**
- Pemeringkatan Ketersediaan Ruang yang Dirancang dan Disediakan secara Khusus untuk Difabel dan Orang Sakit Guna Memberikan Kemudahan dalam Bergerak **14**
- Pemeringkatan Ketersediaan Personil yang Dapat Membantu Difabel dan Orang Sakit **15**

BAB IV: PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK KERETA API KOMUTER (*COMMUTER LINE*)

- Pemeringkatan Umum Fasilitas Transportasi Publik Kereta Api Komuter **17**
- Pemeringkatan Kondisi Keluar Masuk Terminal & Pengadaan Jalur Khusus **18**
- Pemeringkatan Aksesibilitas Kondisi Peturasan **19**
- Pemeringkatan Ketersediaan Personil yang Dapat Membantu Difabel dan Orang Sakit **19**
- Pemeringkatan Kelengkapan Papan Informasi tentang Daftar Trayek Dilengkapi dengan Rekaman Petunjuk yang Dapat Dibunyikan atau Braile **21**
- Pemeringkatan Kemudahan Bagi Difabel untuk Mendapatkan Tiket Angkutan **21**

**BAB V: PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG
INSTANSI PEMERINTAH**

Pemeringkatan Umum Aksesibilitas Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan **23**

Pemeringkatan Aksesibilitas Bagian Bangunan Dalam Gedung **24**

Pemeringkatan Aksesibilitas Tapak Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan **25**

Pemeringkatan Aksesibilitas Bagian Luar Bangunan Gedung Instansi Pemerintah **26**

**BAB VI: PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG
INSTANSI NON-PEMERINTAH**

Pemeringkatan Umum Aksesibilitas Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah **28**

Pemeringkatan Aksesibilitas Bagian Bangunan Dalam Gedung Instansi Non-Pemerintah **29**

Pemeringkatan Aksesibilitas Bagian Tapak Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah **29**

Pemeringkatan Aksesibilitas Bagian Luar Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah **30**

BAB VII: KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan **32**

Rekomendasi **33**

HALAMAN REFLEKSI

Urgensi Pembentukan RUU Penyandang Disabilitas Sebagai Payung Hukum Implementasi Hak
Asasi Manusia **35**

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Salah satu bentuk alat ukur demokrasi yang sedang diampu sebuah pemerintahan adalah dengan menimbang kemampuan negara tersebut dalam memenuhi dan menjamin hak-hak warga negaranya. Artinya, negara harus mampu menjadi penyedia sekaligus pelindung bagi hak-hak setiap warga negaranya. Beranjak dari pemikiran tersebut, dalam konteks pemenuhan hak terhadap akses fasilitas publik, negara berkewajiban menyediakan fasilitas publik yang dapat dinikmati dan benar-benar berangkat dari kebutuhan masyarakat. Namun, seringkali prinsip-prinsip ini sulit sekali diwujudkan. Demokratisasi yang lewat menembus berbagai wilayah, tak jarang lengah dari berbagai kepentingan warga negara, terutama bagi mereka yang termasuk kelompok rentan, seperti kelompok difabel.

Kesulitan untuk memperoleh akses terhadap fasilitas publik masih banyak dialami oleh kelompok difabel. Akar dari persoalan ini adalah karena mereka masih diasosiasikan sebagai kelompok masyarakat yang dianggap "tidak normal". Padahal, data *World Health Organization* (WHO) menunjukkan bahwa terdapat 15% kelompok difabel yang hidup di Indonesia saat ini. Sehingga, label yang dilekatkan kepada mereka adalah sebuah bentuk diskriminasi yang diakibatkan oleh arus besar "normalitas".

Bentuk diskriminasi oleh negara dan masyarakat juga tercermin dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat. Melalui ketentuan tersebut, negara justru memberikan label kepada kelompok difabel sebagai seseorang yang "cacat", bukan "difabel" yang bersumber dari kata *difable* (*differently able*). Meski demikian, untuk memenuhi kebutuhan kelompok difabel, pemerintah telah menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan ("**Kepmenhub 71/1999**") dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan ("**PermenPU 30/2006**").

Tapi, efektivitas penegakan ketentuan tersebut masih sangat kurang di lapangan. Secara umum, masih banyak fasilitas publik yang tidak bisa dinikmati oleh kelompok difabel. Karenanya, penelitian ini hendak mengurai tingkat aksesibilitas beberapa fasilitas publik dan kesesuaiannya dengan kriteria sebagaimana ditetapkan oleh kedua peraturan di atas. Kami membagi fasilitas publik yang menjadi objek observasi penelitian ini ke dalam empat kategori, yaitu layanan transportasi publik TransJakarta, layanan transportasi publik kereta api komuter (*commuter line*), gedung instansi pemerintah, dan gedung instansi non-pemerintah.

B. TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menyajikan gambaran dan analisis yang berkualitas terkait pemenuhan sarana dan prasarana moda transportasi dan bangunan sesuai dengan hak kelompok difabel. Adapun hal-hal yang akan diuraikan dalam penelitian ini, antara lain:

1. Mengukur aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana angkutan darat TransJakarta;
2. Mengukur aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana angkutan Kereta Api;
3. Mengukur aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana beberapa bangunan gedung instansi pemerintah;

4. Mengukur aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana beberapa bangunan gedung instansi non-pemerintah (mal, rumah sakit, dan universitas).

Masing-masing kelompok fasilitas publik akan diukur berdasarkan Kepmenhub 71/1999 dan PermenPU 30/2006.

C. KERANGKA KONSEPTUAL

Penulisan laporan ini berpijak pada perspektif hak asasi manusia, meletakkan hak atas perumahan yang layak sebagai salah satu hak yang wajib dipenuhi oleh negara kepada setiap warga yang terdapat di wilayah negaranya.

1. **Difabel** adalah mereka yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama yang membuat mereka – ketika berhadapan dengan berbagai hambatan – dapat menghalangi partisipasi penuh dan efektif mereka dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan dengan kelompok masyarakat yang lainnya.
2. **Aksesibilitas** adalah kemudahan yang disediakan bagi kelompok difabel guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.
3. **Fasilitas Publik** adalah seluruh layanan transportasi publik atau tempat-tempat umum yang dikunjungi oleh kelompok difabel selaku pemantau dari penelitian ini.
4. **Bangunan Gedung** adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air, yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya, baik untuk hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan usaha, kegiatan sosial dan budaya, maupun kegiatan khusus. Dalam penelitian ini, bangunan gedung dibagi ke dalam dua kategori, yaitu gedung instansi pemerintah dan non-pemerintah.
5. **Sarana Angkutan** adalah prasarana angkutan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur keda-tangan dan pemberangkatan sarana angkutan umum yang merupakan simpul jaringan transportasi yang dapat berupa terminal, stasiun, pelabuhan, atau bandar udara. Dalam penelitian ini, sarana meliputi sarana angkutan Kereta Api dan Trans Jakarta.
6. **Prasarana Angkutan** adalah alat angkutan moda transportasi darat, laut dan udara yang dapat berupa kendaraan bermotor, kereta api, kapal, atau pesawat udara. Dalam penelitian ini, prasarana meliputi prasarana angkutan Kereta Api dan Trans Jakarta.

Definisi-definisi yang digunakan dalam pemantauan dan penulisan laporan ini mengacu pada definisi-definisi dalam disiplin ilmu hukum dan hak asasi manusia.

D. STRUKTUR LAPORAN

Agar lebih memudahkan pembaca, laporan penelitian ini dibagi ke dalam tujuh bab inti dan satu bagian refleksi terhadap hasil penelitian. Bab-bab tersebut antara lain:

BAB 1, PENDAHULUAN. Bab ini mendeskripsikan latar belakang, tujuan, kerangka konseptual dan struktur laporan yang akan disajikan.

BAB 2, METODE PENELITIAN. Bab ini akan mendeskripsikan tentang metode yang digunakan oleh kami untuk menyusun laporan penelitian ini.

BAB 3, PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK TRANSJAKARTA. Bab ini akan menguraikan tentang hasil observasi kami terhadap tingkat aksesibilitas sarana dan prasarana transportasi publik TransJakarta. Kami juga akan menguraikan hasil pemeringkatan kami berdasarkan kriteria pemenuhan aksesibilitas oleh layanan transportasi publik TransJakarta

BAB 4, PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK KERETA API KOMUTER. Bab ini akan menguraikan tentang hasil observasi kami terhadap tingkat aksesibilitas sarana dan prasarana transportasi publik kereta api komuter (*commuter line*). Kami juga akan menguraikan hasil pemeringkatan kami berdasarkan kriteria pemenuhan aksesibilitas oleh layanan transportasi publik kereta api komuter (*commuter line*).

BAB 5, PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI PEMERINTAH. Bab ini akan menguraikan tentang hasil observasi kami terhadap tingkat aksesibilitas sarana dan prasarana bangunan gedung instansi pemerintahan. Kami juga akan menguraikan hasil pemeringkatan kami berdasarkan kriteria pemenuhan aksesibilitas dari bangunan gedung instansi pemerintahan yang menjadi objek observasi.

BAB 6, PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH. Bab ini akan menguraikan tentang hasil observasi kami terhadap tingkat aksesibilitas sarana dan prasarana bangunan gedung instansi non-pemerintahan. Kami juga akan menguraikan hasil pemeringkatan kami berdasarkan kriteria pemenuhan aksesibilitas dari bangunan gedung instansi non-pemerintahan yang menjadi objek observasi.

BAB 7, KESIMPULAN DAN REKOMENDASI. Bab ini akan merangkum hasil-hasil temuan dan analisis kami untuk kemudian mengajukan rekomendasi mengenai hal-hal apa yang dapat dilakukan pihak-pihak terkait untuk memperbaiki situasi yang ada.

HALAMAN REFLEKSI: URGENSI PEMBENTUKAN RUU PENYANDANG DISABILITAS SEBAGAI PAYUNG HUKUM IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA. Bagian ini merupakan bagian tambahan yang tidak terpisahkan dari laporan penelitian ini. Bab ini akan merefleksikan hasil kesimpulan penelitian dengan peran negara terhadap pemenuhan hak bagi kelompok difabel.

BAB II

METODE PENELITIAN

Bab ini mendeskripsikan tentang proses penelitian yang terdiri dari beberapa tahapan, yaitu: penentuan kolektor data, penentuan objek observasi, penentuan standar acuan, penentuan metode pembobotan, pemeringkatan sampel, hingga penyusunan laporan ini.



Tabel 2.1 Tahapan Penyusunan Penelitian

A. KOLEKTOR DATA

Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan secara langsung berbagai komunitas peduli kelompok difabel sebagai kolektor data yang mendasari penyusunan penelitian ini. Adapun komunitas peduli kelompok difabel yang terlibat sebagai kolektor data, antara lain:

1. Peserta Karya Latihan Bantuan Hukum Angkatan ke-36;
2. *Young Voice Indonesia*;
3. Komunitas Peduli Skizofrenia Indonesia (KPSI);
4. Gerakan Kesejahteraan Tunarungu Indonesia (GERKATIN); dan
5. Masyarakat Peduli Autisme Indonesia (MPATI).

Kolektor data dari masing-masing komunitas kemudian dibekali dengan formulir khusus untuk melakukan observasi langsung ke tempat-tempat yang diputuskan menjadi objek observasi penelitian ini. Khusus pada aspek layanan perhubungan, kolektor data merupakan difabel yang secara langsung mengukur tingkat aksesibilitas dari objek observasi sesuai dengan kebutuhannya sebagai difabel.

B. OBJEK OBSERVASI

Penelitian ini menetapkan empat jenis objek observasi, yaitu moda transportasi kereta, moda transportasi darat, gedung bangunan instansi pemerintah, dan gedung bangunan instansi non-pemerintah. Adapun tempat-tempat yang dipilih sebagai objek observasi dalam penelitian ini, antara lain:

1. **12 (dua belas) Halte TransJakarta, meliputi:**
 - a. **Koridor Blok M – Harmoni – Kota:**
 - i) Halte Glodok
 - ii) Halte Kota
 - b. **Koridor Pulogadung – Senen – Harmoni:**
 - i) Halte Cempaka Mas (Cempaka Timur)
 - ii) Halte Harmoni

- iii) Halte Senen
 - c. **Koridor Kota – Dukuh Atas – Blok M:**
 - i) Halte Dukuh Atas
 - ii) Halte Blok M
 - iii) Halte Gelora Bung Karno;
 - iv) Halte Sarinah
 - d. **Koridor Kampung Melayu – Matraman – Ancol:**
 - i) Halte Kampung Melayu
 - e. **Koridor Pulogadung – Matraman – Dukuh Atas:**
 - i) Halte Pulogadung
 - ii) Halte Matraman
2. **10 (sepuluh) Stasiun KA *Commuter Line* Jakarta, meliputi:**
- a. **Jalur Bekasi – Jatinegara – Manggarai – Jakarta Kota:**
 - i) Stasiun KA Bekasi
 - ii) Stasiun KA Jatinegara
 - iii) Stasiun KA Jakarta Kota
 - b. **Jalur Bogor/Depok – Manggarai – Jakarta Kota:**
 - i) Stasiun KA Bogor
 - ii) Stasiun KA Manggarai
 - c. **Jalur Tangerang – Duri:**
 - i) Stasiun KA Duri
 - ii) Stasiun KA Tangerang
 - d. **Jalur Maja/Parung Panjang/Serpong – Tanah Abang:**
 - i) Stasiun KA Serpong
 - ii) Tanah Abang
 - e. **Jalur Bogor/Depok – Tanah Abang – Pasar Senen – Jatinegara**
 - i) Pasar Senen
3. **26 (Dua Puluh Enam) Bangunan Gedung Instansi Pemerintah:**
- a. Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia
 - b. Pengadilan Negeri Jakarta Utara
 - c. Pengadilan Negeri Jakarta Timur
 - d. Pengadilan Negeri Jakarta Pusat
 - e. Kementerian Kesehatan Republik Indonesia
 - f. Direktorat Jenderal Hak Kekayaan Intelektual, Kementerian Hukum dan HAM RI
 - g. Kantor Imigrasi Jakarta Pusat
 - h. Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat
 - i. Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara
 - j. Kantor Imigrasi Jakarta Timur
 - k. Kantor Imigrasi Jakarta Pusat
 - l. Kantor Balaikota Jakarta
 - m. Kantor Walikota Jakarta Pusat
 - n. Kantor Walikota Jakarta Timur
 - o. Kantor Walikota Jakarta Selatan
 - p. Mabes POLRI
 - q. Kepolisian Resort Jakarta Pusat
 - r. Kepolisian Resort Jakarta Barat
 - s. Kepolisian Resort Jakarta Timur
 - t. Kepolisian Resort Jakarta Selatan
 - u. Kantor Kelurahan Tugu Selatan
 - v. Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur
 - w. Kantor Kelurahan Ancol
 - x. Kantor Kelurahan Rawa Badak Selatan

- y. Kantor Kecamatan Setia Budi
- z. Kantor Kecamatan Kebayoran Baru

4. 11 (Sebelas) Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah:

- a. Universitas Indonesia Depok
- b. Universitas Indonesia Salemba
- c. Universitas Negeri Jakarta
- d. Universitas Trisakti
- e. Mal Grand Indonesia
- f. Mal Atrium Senen
- g. Plaza Semanggi
- h. Mal Pacific Place
- i. Rumah Sakit Umum Daerah Koja
- j. Rumah Sakit Umum Daerah Cengkareng
- k. Rumah Sakit Fatmawati

Seluruh tempat yang menjadi objek observasi penelitian ini dipilih secara acak. Gedung bangunan instansi pemerintahan dipilih sebagai representasi terbanyak dengan tujuan untuk menggambarkan pemenuhan hak yang dilakukan oleh negara terkait aksesibilitas bagi kelompok difabel.

C. STANDAR ACUAN

Untuk mengukur tingkat aksesibilitas sarana dan prasarana pada beberapa wilayah yang menjadi sampel penelitian, penelitian ini menggunakan standar sebagaimana diatur di: (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan ("Kepmenhub 71/1999"); (2) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan ("PermenPU 30/2006"). Berdasarkan ketentuan tersebut, demikian adalah standar acuan yang digunakan untuk melakukan pemeringkatan terhadap objek observasi:

1. Standar acuan aksesibilitas pada sarana dan prasarana angkutan kereta api:

- a. Sarana:
 - i. Ruang yang dirancang dan disediakan secara khusus untuk kelompok difabel dan orang sakit guna memberikan kemudahan dalam bergerak;
 - ii. Penempatan ruang untuk kelompok difabel dan orang sakit diharuskan memiliki aksesibilitas tanpa hambatan untuk keperluan ke peturasan;
 - iii. Alat bantu untuk naik turun dari dan ke sarana pengangkut; dan
 - iv. Informasi perjalanan di kereta api.
- b. Prasarana:
 - i. Kondisi keluar masuk stasiun harus landai;
 - ii. Kondisi peturasan yang dapat dimanfaatkan kelompok difabel dan orang sakit tanpa bantuan pihak lain;
 - iii. Kondisi peron yang memudahkan kelompok difabel dan orang sakit untuk naik turun dari dan ke sarana angkutan kereta api;
 - iv. Wajib menyediakan personil yang dapat membantu kelompok difabel dan orang sakit;
 - v. Papan informasi perjalanan kereta api yang ditulis dengan huruf braile atau tanda melalui bunyi bagi kelompok difabel tuna netra;
 - vi. Tempat duduk bagi penempatan kursi roda pada sisi aman di dekat pintu keluar/masuk;

- vii. Papan informasi dengan tanda huruf yang besar disertai warna yang jelas dan dalam jumlah yang cukup banyak bagi kelompok difabel tuna grahita, tuna rungu, dan tuna daksa; dan
- viii. Kemudahan untuk mendapatkan tiket angkutan.

2. Standar acuan aksesibilitas pada sarana dan prasarana angkutan jalan (TransJakarta):

- a. Sarana:
 - i. Ruang yang dirancang dan disediakan khusus untuk kelompok difabel dan orang sakit guna memberikan kemudahan dalam bergerak;
 - ii. Alat bantu untuk naik turun dari dan ke sarana pengangkut.
- b. Prasarana:
 - i. kondisi keluar masuk terminal harus landai;
 - ii. kondisi peturasan yang dapat dimanfaatkan kelompok difabel dan orang sakit tanpa bantuan pihak lain;
 - iii. pengadaan jalur khusus akses keluar masuk terminal;
 - iv. konstruksi tempat pemberhentian kendaraan umum yang sejajar dengan permukaan pintu masuk kendaraan umum;
 - v. pemberian kemudahan dalam pembelian tiket;
 - vi. pada terminal angkutan umum dilengkapi dengan papan informasi tentang daftar trayek angkutan jalan dilengkapi dengan rekaman petunjuk yang dapat dibunyikan bila dibutuhkan (atau ditulis dengan huruf braille);
 - vii. pada tempat pemberhentian kendaraan umum dapat dilengkapi dengan daftar trayek dilengkapi dengan rekaman yang dapat dibunyikan bila dibutuhkan (atau ditulis dengan huruf braille);
 - viii. pada tempat penyeberangan jalan yang dikendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas yang sering dilalui oleh kelompok difabel tuna netra, dapat dilengkapi dengan alat pemberi isyarat bunyi pada saat alat pemberi isyarat untuk pejalan kaki berwarna hijau atau merah;
 - ix. ruang yang dirancang dan disediakan secara khusus untuk kelompok difabel dan orang sakit guna memberikan kemudahan dalam bergerak.

3. Standar acuan aksesibilitas pada sarana dan prasarana bangunan gedung:

- a. Ukuran dasar ruang aksesibel;
- b. Ketersediaan jalur pedestrian;
- c. Ketersediaan jalur pemandu;
- d. Area parkir yang aksesibel bagi kelompok difabel;
- e. Lebar pintu minimal 90cm;
- f. Ketersediaan ram;
- g. Ketersediaan tangga yang aksesibel bagi kelompok difabel;
- h. Ketersediaan *lift* dengan lebar pintu minimal 90cm;
- i. Ketersediaan eskalator (*stairway lift*);
- j. Ketersediaan toilet yang aksesibel;
- k. Ketersediaan wastafel yang rendah bagi pengguna kursi roda;
- l. Ketersediaan telepon atau bel bantuan khusus bagi kelompok difabel;
- m. Ketersediaan perlengkapan dan peralatan kontrol;
- n. Ketersediaan perabot terkait fungsi utama bangunan gedung yang aksesibel;
- o. Ketersediaan rambu dan marka yang berbunyi dan terdapat huruf braille.

Khusus pada bagian bangunan gedung, kami akan membagi kriteria penilaian ke dalam tiga kategori, yaitu bagian bangunan gedung, bagian tapak bangunan gedung, dan bagian luar bangunan gedung. Pada bagian transportasi publik, kami juga menambahkan kriteria penyediaan

personil yang dapat membantu masyarakat dari kelompok difabel ketika menggunakan jasa transportasi publik.

Penilaian bangunan gedung terhadap institusi yang memiliki lebih dari satu gedung akan dilakukan terhadap gedung utamanya saja. Kami juga menggunakan asumsi positif di dalam melakukan penilaian, artinya kami menganggap bahwa sebuah kriteria penilaian sudah terpenuhi, meskipun pemenuhan tersebut hanya pada bagian tertentu saja pada gedung dan tidak ada di bagian lainnya.

D. METODE PEMBOBOTAN

Setiap pemenuhan aksesibilitas sarana dan prasarana berdasarkan standar acuan akan diberikan pembobotan mulai dari skala 0 hingga 4.00. Kemudian, jumlah ini akan ditotalkan dan dirata-rata untuk diberikan kriteria sebagai berikut:

1. **Tidak Aksesibel**, apabila memperoleh bobot 0 – 2.00;
2. **Kurang Aksesibel**, apabila memperoleh bobot 2.00 – 3.50; dan
3. **Aksesibel**, apabila memperoleh bobot 3.50 – 4.00.

Hasil pembobotan dari masing-masing wilayah sampel, kemudian akan diperingkatkan berdasarkan dari capaian bobot tertinggi hingga bobot terendah, sesuai dengan kategorinya masing-masing, yaitu: (1) sarana dan prasarana angkutan TransJakarta; (2) sarana dan prasarana angkutan kereta api komuter; (3) bangunan gedung instansi pemerintah; dan (4) bangunan gedung instansi non- pemerintah. Masing-masing kategori tersebut memiliki sub-kategori yang juga akan diperingkatkan.

BAB III

PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK TRANSJAKARTA

Bagian ini akan menguraikan tentang peringkat aksesibilitas layanan transportasi publik TransJakarta. Indikator penilaian akan didasarkan pada unsur-unsur yang terdapat di dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan ("Kepmenhub 71/1999"). Bagian tersebut mengatur tentang ketentuan-ketentuan aksesibilitas bagi sarana dan prasarana angkutan jalan. Aspek-aspek yang akan kami nilai berdasarkan ketentuan tersebut, antara lain:

- a) Kondisi keluar masuk terminal harus landai dan pengadaan jalur khusus akses keluar masuk terminal (pasal 6 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub 71/1999);
- b) Kondisi peturasan yang dapat dimanfaatkan kelompok difabel dan orang sakit tanpa bantuan pihak lain (pasal 6 ayat (2) butir b Kepmenhub 71/1999);
- c) Konstruksi tempat pemberhentian kendaraan umum yang sejajar dengan permukaan pintu masuk kendaraan umum (pasal 5 ayat (2) butir b dan 6 ayat (2) butir d Kepmenhub 71/1999);
- d) Pemberian kemudahan dalam pembelian tiket (pasal 6 ayat (2) butir e Kepmenhub 71/1999);
- e) Kelengkapan papan informasi tentang daftar trayek dilengkapi dengan rekaman petunjuk yang dapat dibunyikan atau braille (pasal 6 ayat (2) butir f dan g Kepmenhub 71/1999);
- f) Ruang yang dirancang dan disediakan secara khusus untuk difabel dan orang sakit guna memberikan kemudahan dalam bergerak (pasal 5 ayat (2) butir a dan pasal 6 ayat (2) butir i Kepmenhub 71/1999); dan
- g) Penyediaan personil yang dapat membantu difabel dan orang sakit (tidak diatur di dalam ketentuan, tetapi kami pertimbangkan sebagai bagian penting).

Namun, pada bagian ini, kelengkapan sarana prasarana peturasan akan dikecualikan dari penilaian karena seluruh halte TransJakarta yang diobservasi dalam laporan ini tidak memiliki peturasan. Kami juga menambahkan kategori penyediaan personil yang dapat membantu kelompok difabel dan orang sakit sebagai kriteria penilaian indeks kami karena penambahan komponen ini penting. Kelompok difabel, dalam kondisi-kondisi tertentu, perlu mendapatkan pendampingan khusus dari petugas, misalnya pada saat halte ramai dan berdesakan.

A. PEMERINGKATAN UMUM FASILITAS TRANSPORTASI PUBLIK TRANSJAKARTA

Bagian ini akan melakukan analisis terhadap kondisi pemenuhan hak bagi kelompok difabel pada layanan transportasi publik TransJakarta. Kami akan melakukan pemeringkatan berdasarkan kategori umum hingga khusus berdasarkan kriteria sebagaimana telah diutarakan di atas. Kami melakukan perbandingan terhadap 12 (dua belas) halte TransJakarta di wilayah DKI Jakarta. Hasil pemeringkatan tersebut adalah sebagai berikut:

Peringkat	Halte TransJakarta	Indeks Akhir
1	Dukuh Atas	2.1
1	Harmoni	2.1
1	Sarinah	2.1
1	Glodok	2.1
5	Senen	1.9
6	Pulogadung	1.7
6	Gelora Bung Karno	1.7
6	Cempaka Mas	1.7
8	Matraman	1.6
8	Kampung Melayu	1.6
11	Kota	1.5
12	Blok M	1.3

Tabel 3.1 Peringkat Umum Aksesibilitas Halte TransJakarta di Wilayah DKI Jakarta

Berdasarkan hasil pemeringkatan tersebut, terlihat bahwa Halte Dukuh Atas, Halte Harmoni, Halte Sarinah, dan Halte Glodok termasuk ke dalam halte TransJakarta paling aksesibel. Meski demikian, capaian indeks dari halte-halte tersebut hanya mencapai angka 2.1 – sehingga berdasarkan kategorisasi pemeringkatan yang kami tetapkan di dalam metodologi penelitian, halte-halte tersebut masih termasuk ke dalam kategori “kurang aksesibel”. Halte Blok M adalah halte TransJakarta yang paling tidak aksesibel di antara halte-halte lain yang menjadi objek observasi kami.

Penyebab mengapa halte-halte tertentu mendapatkan penilaian lebih tidak aksesibel dari halte lainnya akan kami uraikan pada bagian berikut laporan ini.

B. PEMERINGKATAN BERDASARKAN KONDISI KELUAR MASUK TERMINAL & PENGADAAN JALUS KHUSUS

Pasal 6 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub 71/1999 mensyaratkan bahwa layanan perhubungan perlu mengkondisikan jalur keluar masuk terminal dalam kondisi yang baik. Adapun kami membagi pemenuhan kriteria ini apabila halte telah memenuhi: (1) kondisi pintu masuk dan keluar yang mudah diakses oleh kelompok difabel; (2) ketersediaan jalur landai; (3) ketersediaan ubin peringatan dan jalur pemandu.

Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Kondisi Keluar Masuk Terminal Harus Landai dan Pengadaan Jalur Khusus Akses Keluar Masuk Halte (Pasal 6 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)			Indeks
		Akses Pintu Masuk dan Keluar Mudah	Jalur Landai untuk Mengakses Halte	Ubin Peringatan dan Jalur Pemandu	
1.	Pulogadung	0	1	0	1.33
1.	Senen	0	1	0	1.33
1.	Gelora Bung Karno	0	1	0	1.33
1.	Dukuh Atas	0	1	0	1.33
1.	Harmoni	0	1	0	1.33
1.	Sarinah	0	0	1	1.33
1.	Glodok	0	0	1	1.33
1.	Cempaka Timur	0	1	0	1.33
2.	Blok M	0	0	0	0.00

2.	Matraman	0	0	0	0.00
2.	Kota	0	0	0	0.00
2.	Kampung Melayu	0	0	0	0.00

Tabel 3.2 Pemeringkatan Kondisi Akses Keluar Masuk Layanan Transportasi Publik TransJakarta

Pada kelompok pemeringkatan ini, terlihat bahwa seluruh halte TransJakarta yang menjadi objek observasi belum menyediakan akses pintu masuk dan keluar yang mudah diakses bagi kelompok difabel. Penyebab utamanya adalah tidak disediakannya jalur khusus bagi difabel yang ingin turut antri dalam antrian penumpang TransJakarta. Hal tersebut mempersulit akses kelompok difabel ketika memasuki halte, mulai dari tangga penyeberangan, antrean loket, hingga pintu menuju bus.

Berikutnya, hanya 50 persen halte yang menjadi objek observasi yang menyediakan jalur landai untuk naik ke tangga penyeberangan agar penumpang kelompok difabel dapat mengakses halte dengan mudah. Pun, kondisi halte-halte yang menyediakan jalur landai juga kurang memerhatikan tingkat kecuramannya. Hal ini tentu akan menyulitkan penumpang kelompok difabel untuk menggunakan layanan transportasi publik TransJakarta. Di sisi lain, ubin dan jalur pemandu juga belum dipandang sebagai sarana dan prasarana penting pemenuhan hak difabel pengguna transportasi publik TransJakarta.

C. PEMERINGKATAN BERDASARKAN KONSTRUKSI TEMPAT PEMBERHENTIAN KENDARAAN UMUM YANG SEJAJAR DENGAN PERMUKAAN PINTU MASUK KENDARAAN UMUM

Bagian ini akan menjelaskan tentang pemenuhan ketentuan Pasal 5 ayat (2) butir b dan Pasal 6 ayat (2) butir d Kepmenhub 71/1999. Ketentuan tersebut mengamanatkan setiap layanan perhubungan untuk memiliki konstruksi tempat pemberhentian kendaraan umum yang sejajar dengan permukaan pintu masuk kendaraan umum.

Kami membagi pemenuhan ketentuan tersebut ke dalam beberapa kriteria, yaitu: (1) ketersediaan alat bantu bagi difabel untuk mengakses bus TransJakarta dari pintu halte; (2) ketersediaan pintu selebar 90cm agar memudahkan kelompok difabel pengguna kursi roda untuk memasuki bus dari pintu halte; (3) ketersediaan fasilitas ram hidrolik; dan (4) kondisi lantai yang sejajar dan tidak berjarak antara bus dan halte.

Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Konstruksi Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum yang Sejajar dengan Permukaan Pintu Masuk Kendaraan Umum (Pasal 5 ayat (2) butir b dan 6 ayat (2) butir d Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)				Indeks
		Alat Bantu	Pintu Selebar 90cm	Ram Hidrolik	Lantai Sejajar dan Tidak Berjarak	
1.	Pulogadung	0	1	0	0	1.00
1.	Senen	0	1	0	0	1.00
1.	Gelora Bung Karno	0	1	0	0	1.00
1.	Dukuh Atas	0	1	0	0	1.00
1.	Blok M	0	1	0	0	1.00
1.	Harmoni	0	1	0	0	1.00
1.	Matraman	0	1	0	0	1.00
1.	Kota	0	1	0	0	1.00

1.	Sarinah	0	1	0	0	1.00
1.	Glodok	0	1	0	0	1.00
1.	Kampung Melayu	0	1	0	0	1.00
1.	Cempaka Timur	0	1	0	0	1.00

Tabel 3.3 Pemeringkatan Kesejajaran Konstruksi Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum dengan Pintu Masuk

Seluruh halte TransJakarta yang menjadi objek observasi kami termasuk ke dalam kategori “tidak aksesibel” apabila diukur berdasarkan konstruksi pemberhentian kendaraan umum yang sejajar dengan permukaan pintu masuk kendaraan umum. Adapun penyebabnya adalah seluruh halte TransJakarta tersebut tidak menyediakan alat bantu atau ram hidrolis bagi kelompok difabel agar dapat mengakses jarak antara halte dan bus dengan mudah.

D. PEMERINGKATAN PEMBERIAN KEMUDAHAN DALAM PEMBERIAN TIKET

Pasal 6 ayat (2) butir e Kepmenhub KM.71 Tahun 1999 mengamanatkan setiap jasa transportasi publik untuk memberikan kemudahan pembelian tiket bagi kelompok difabel. Kami menurunkan pemenuhan kriteria ini ke dalam pembuatan loket khusus bagi kelompok difabel, terutama bagi kelompok difabel yang menggunakan kursi roda, dan jalur khusus antrean bagi difabel. Hasil observasi kami adalah sebagai berikut.

Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Pemberian Kemudahan dalam Pembelian Tiket (Pasal 6 ayat (2) butir e Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)		Indeks
		Jalur Khusus Antrean Difabel	Loket Tiket Khusus Difabel	
1.	Pulogadung	0	0	0.00
1.	Senen	0	0	0.00
1.	Gelora Bung Karno	0	0	0.00
1.	Dukuh Atas	0	0	0.00
1.	Blok M	0	0	0.00
1.	Harmoni	0	0	0.00
1.	Matraman	0	0	0.00
1.	Kota	0	0	0.00
1.	Sarinah	0	0	0.00
1.	Glodok	0	0	0.00
1.	Kampung Melayu	0	0	0.00
1.	Cempaka Timur	0	0	0.00

Tabel 3.4 Pemeringkatan Pemberian Kemudahan dalam Pemberian Tiket

Berdasarkan tabel di atas, dapat terlihat bahwa seluruh halte TransJakarta yang menjadi objek observasi kami tidak menyediakan loket tiket khusus bagi kelompok difabel ataupun antrean khusus bagi kelompok difabel untuk memudahkan akses mereka memperoleh tiket. Karenanya, pada kategori ini, seluruh sarana dan prasarana TransJakarta yang menjadi objek observasi termasuk ke dalam kategori “tidak aksesibel”.

E. PEMERINGKATAN KELENGKAPAN PAPAN INFORMASI TENTANG DAFTAR TRAYEK YANG DILENGKAPI DENGAN REKAMAN PETUNJUK YANG DAPAT DIBUNYIKAN ATAU BRAILE

Pasal 6 ayat (2) butir f dan g Kepmenhub 71/1999 mengatur bahwa layanan transportasi publik harus memiliki papan informasi tentang daftar trayek dari institusi terkait dalam petunjuk yang dapat dibunyikan atau dalam bentuk huruf braille. Tentunya, papan informasi dengan fitur tersebut dimaksudkan untuk memudahkan kelompok difabel mengakses informasi tentang layanan transportasi publik yang mereka gunakan.

Kelengkapan Papan Informasi tentang Daftar Trayek Dilengkapi dengan Rekaman Petunjuk yang Dapat Dibunyikan atau Braille (Pasal 6 ayat (2) butir f dan g Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)													
Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Sistem Informasi Jadwal Bus			Tanda Internasional	Papan Pengumuman Jadwal Bus				Informasi Perjalanan		Bel Bantuan Khusus	Indeks
		Bersuara	Mudah Dibaca	Mudah Ditemukan		Bersuara	Mudah Dibaca	Mudah Ditemukan	Dilengkapi Braille	Bersuara	Running Text		
1.	Dukuh Atas	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	2.18
1.	Blok M	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	2.18
1.	Harmoni	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	2.18
1.	Sarinah	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	2.18
1.	Glodok	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	2.18
6.	Kampung Melayu	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1.81
7.	Pulogadung	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1.45
7.	Senen	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1.45
7.	Gelora Bung Karno	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1.45
7.	Matraman	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1.45
7.	Cempaka Timur	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1.45
12.	Kota	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1.09

Tabel 3.5 Pemerinkatan Kelengkapan Papan Informasi tentang Daftar Trayek yang Aksesibel

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa indeks terbaik diraih oleh 5 (lima) halte, yaitu Dukuh Atas, Blok M, Harmoni, Sarinah, dan Glodok. Pun demikian, capaian indeks halte-halte tersebut adalah 2.18 yang menandakan bahwa halte tersebut masih berada dalam kategori "kurang aksesibel". Sementara, halte lain berada dalam kondisi "tidak aksesibel".

Penyebab utama buruknya pemenuhan hak bagi kelompok difabel dalam konteks kelengkapan papan informasi adalah sebagian besar sistem informasi dan papan pengumuman di halte-halte yang menjadi objek observasi sama sekali tidak dilengkapi dengan fitur suara atau braille. Pun, tidak memberikan bel bantuan khusus bagi kelompok difabel agar mereka dapat dengan mudah meminta bantuan petugas untuk mendampingi perjalanan mereka.

F. PEMERINGKATAN KETERSEDIAAN RUANG YANG DIRANCANG DAN DISEDIAKAN SECARA KHUSUS UNTUK DIFABEL DAN ORANG SAKIT GUNA MEMBERIKAN KEMUDAHAN DALAM BERGERAK

Pasal 5 ayat (2) butir a dan pasal 6 ayat (2) butir i Kepmenhub 71/1999 mewajibkan layanan transportasi publik untuk menyediakan ruang yang dirancng dan disediakan khusus untuk kelompok difabel dan orang sakit agar memberikan kemudahan bagi mereka dalam bergerak. Kami membagi pemenuhan hak ini ke dalam dua kondisi, yaitu di halte dan di dalam bus TransJakarta.

Di Halte TransJakarta, kami mencoba mengobservasi apakah terdapat tempat duduk khusus bagi kelompok difabel untuk menunggu bus. Sementara, di dalam bus TransJakarta, kami mengobservasi apakah terdapat ruang kosong, terutama untuk kursi roda, dan tempat duduk prioritas di halte-halte berdasarkan koridor yang ditumpangi.

Ruang yang Dirancang dan Disediakan secara Khusus untuk Difabel dan Orang Sakit Guna Memberikan Kemudahan Dalam Bergerak (Pasal 5 ayat (2) butir a dan Pasal 6 ayat (2) butir i Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)					
Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Di Halte Trans Jakarta	Di Dalam Bus Trans Jakarta		Indeks
		Tempat Duduk Khusus Difabel	Ruang Kosong untuk Kursi Roda	Tempat Duduk Prioritas	
1.	Dukuh Atas	1	0	1	2.66
1.	Harmoni	1	0	1	2.66
1.	Glodok	0	1	1	2.66
4.	Pulogadung	0	1	0	1.33
4.	Senen	0	0	1	1.33
4.	Gelora Bung Karno	0	0	1	1.33
4.	Kampung Melayu	1	0	0	1.33
4.	Matraman	0	1	0	1.33
4.	Kota	0	0	1	1.33
4.	Sarinah	0	0	1	1.33
11.	Blok M	0	0	0	0.00
11.	Cempaka Timur	0	0	0	0.00

Tabel 3.6 Pemeringkatan Ketersediaan Ruang yang Aksesibel

Berdasarkan tabel di atas, tergambar bahwa hanya 3 (tiga) halte TransJakarta yang menjadi objek observasi kami yang menyediakan tempat duduk khusus kelompok difabel, yaitu Dukuh Atas, Harmoni, dan Kampung Melayu. Sementara, di halte-halte lain, kelompok difabel harus mengalami kesulitan saat menunggu bus dalam keramaian karena tidak dipenuhi haknya untuk mendapatkan ruang khusus.

Di dalam bus, hanya bus yang dinaiki oleh pemantau dari halte Pulogadung, Matraman, dan Glodok yang menyediakan ruang kosong untuk kursi roda. Sementara bus yang dinaiki oleh pemantau dari halte lain, tidak menyediakan hal tersebut. Sementara, terdapat bus pada 7 (tujuh)

halte dari 12 yang menjadi objek pemantauan yang menyediakan tempat duduk prioritas bagi kelompok difabel ketika ditumpangi, yaitu bus pada halte Senen, Gelora Bung Karno, Dukuh Atas, Harmoni, Kota, Sarinah, dan Glodok.

Secara umum, hanya 3 (tiga) halte yang meraih nilai indeks tertinggi, yaitu Dukuh Atas, Harmoni, dan Glodok yang mencapai angka 2.66. Pun, angka tersebut masih menunjukkan bahwa fasilitas ruang khusus difabel yang tersedia pada halte tersebut masih berada dalam kategori “kurang aksesibel”. Halte lain yang menjadi objek observasi hanya meraih indeks 1.33 atau bahkan 0.00 dan berada dalam kategori “tidak aksesibel”.

G. PEMERINGKATAN KETERSEDIAAN PERSONIL YANG DAPAT MEMBANTU DIFABEL DAN ORANG SAKIT

Kami membagi kategori ini dalam pemenuhan beberapa kriteria, antara lain: (1) ketersediaan *call-center* yang diinformasikan di layanan transportasi publik, (2) pemberian pelayanan tanpa biaya tambahan; (3) penyediaan kursi roda bagi yang membutuhkan; (4) keramahan petugas; (5) pendampingan proses; (6) ketersediaan petugas dalam bus; (7) inisiatif mengosongkan kursi saat pemantau dari kelompok difabel menjadi penumpang; dan (8) keutamaan yang diperoleh oleh kelompok difabel saat menjadi calon penumpang transportasi publik TransJakarta.

Penyediaan Personil yang Dapat Membantu Difabel dan Orang Sakit (Tidak Diatur di Dalam Ketentuan, tetapi Merupakan Bagian Penting)										
Peringkat	Nama Halte TransJakarta	Call Center	Pelayanan Tanpa Biaya Tambahan	Penyediaan Kursi Roda	Keramahan	Pendampingan Proses	Petugas dalam Bus	Inisiatif Mengosongkan Kursi	Keutamaan	Indeks
1.	Senen	1	1	0	1	1	1	1	1	3.50
1.	Sarinah	1	1	0	1	1	1	1	1	3.50
1.	Cempaka Mas	1	1	0	1	1	1	1	1	3.50
2.	Pulogadung	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
2.	Gelora Bung Karno	1	1	0	1	0	1	1	1	3.00
2.	Dukuh Atas	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
2.	Harmoni	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
2.	Matraman	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
2.	Kota	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
2.	Glodok	0	1	0	1	1	1	1	1	3.00
11.	Kampung Melayu	0	1	0	1	1	1	0	1	2.50
12.	Blok M	0	1	0	1	0	1	0	0	1.50

Tabel 3.7 Pemerinkatan Kondisi Akses Masuk Layanan Transportasi Publik TransJakarta

Secara umum, sebagian besar halte TransJakarta yang menjadi objek observasi memiliki nilai indeks yang tinggi pada kategori ini. Terlihat 10 (sepuluh) dari 12 (dua belas) halte yang

dipantau meraih indeks 3.00 dan 3.50, artinya kesepuluh halte tersebut meraih predikat "aksesibel" dalam konteks penyediaan personil yang dapat membantu kelompok difabel.

Pada sisi lain, halte Kampung Melayu mendapatkan indeks 2.50 atau "kurang aksesibel" karena faktor petugas tidak berinisiatif memberikan kursi bagi kelompok difabel dan halte Blok M mendapatkan nilai 1.50 atau "tidak aksesibel" karena tidak mengutamakan pelayanan bagi kelompok difabel.

BAB IV

PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI PUBLIK KERETA API KOMUTER (*COMMUTER LINE*)

Pada bagian ini, kami akan memaparkan tentang hasil pemeringkatan aksesibilitas layanan transportasi publik kereta api komuter (*commuter line*) yang dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia. Indikator penilaian akan didasarkan pada unsur-unsur yang terdapat di dalam Pasal 4 Kepmenhub 71/1999 yang mengatur tentang standar aksesibilitas prasarana angkutan kereta api. Aspek-aspek yang akan kami nilai untuk kategori layanan transportasi publik kereta api komuter berdasarkan ketentuan tersebut, antara lain:

- a. Kondisi keluar masuk terminal harus landai dan pengadaan jalur khusus akses keluar masuk terminal (pasal 4 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub 71/1999);
- b. Kondisi peturasan yang dapat dimanfaatkan kelompok difabel dan orang sakit tanpa bantuan pihak lain (pasal 4 ayat (2) butir b Kepmenhub 71/1999);
- c. Penyediaan personil yang dapat membantu difabel dan orang sakit (Pasal 4 ayat (2) butir d Kepmenhub 71/1999);
- d. Kelengkapan papan informasi tentang daftar trayek dilengkapi dengan rekaman petunjuk yang dapat dibunyikan atau braile (pasal 4 ayat (2) butir e dan g Kepmenhub 71/1999);
- e. Tempat Duduk Bagi Penempatan Kursi Roda Pada Sisi aman di Dekat Pintu Keluar/Masuk (Pasal 4 ayat (2) butir f Kepmenhub 71/1999); dan
- f. Pemberian kemudahan dalam pembelian tiket (pasal 4 ayat (2) butir h Kepmenhub 71/1999).

Kami melakukan observasi terhadap 10 (sepuluh) unit layanan transportasi kereta api komuter, yaitu Stasiun KA Bekasi, Jatinegara, Jakarta Kota, Bogor, Pasar Senen, Manggarai, Duri, Tangerang, Serpong, dan Tanah Abang.

A. PEMERINGKATAN UMUM FASILITAS TRANSPORTASI PUBLIK KERETA API KOMUTER

Bagian ini akan melakukan analisis terhadap kondisi pemenuhan hak bagi kelompok difabel pada layanan transportasi publik TransJakarta. Kami akan melakukan pemeringkatan berdasarkan kategori umum hingga khusus berdasarkan kriteria sebagaimana telah diutarakan di atas.

Kami melakukan perbandingan terhadap 10 (sepuluh) stasiun KA komuter di wilayah DKI Jakarta. Hasil pemeringkatan tersebut adalah sebagai berikut:

Peringkat	Halte TransJakarta	Indeks Akhir
1	Jakarta Kota	1.76
2	Pasar Senen	1.65
3	Bekasi	1.65
3	Tanah Abang	1.65

3	Tangerang	1.65
6	Bogor	1.53
6	Manggarai	1.53
8	Duri	1.29
8	Jatinegara	1.29
8	Serpong	1.29

Tabel 4.1 Peringkat Umum Aksesibilitas Stasiun KA Komuter di Wilayah DKI Jakarta

Berdasarkan hasil pemeringkatan tersebut, terlihat bahwa indeks aksesibilitas tertinggi dicapai oleh stasiun KA Jakarta Kota dengan angka 1.83. Meski demikian, angka tersebut masih termasuk ke dalam kategori "**tidak aksesibel**". Hal serupa terjadi pada stasiun KA lainnya yang menjadi objek observasi.

Penyebab mengapa seluruh stasiun KA yang menjadi objek observasi termasuk ke dalam kategori "**tidak aksesibel**" akan dijelaskan pada bagian-bagian berikut.

B. PEMERINGKATAN KONDISI KELUAR MASUK TERMINAL & PENGADAAN JALUR KHUSUS

Pasal 4 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub 71/1999 mensyaratkan bahwa stasiun KA perlu mengkondisikan jalur keluar masuk terminal dalam kondisi yang baik. Adapun kami membagi pemenuhan kriteria ini apabila stasiun telah memenuhi kriteria:

1. **Kondisi peron stasiun memiliki:** (a) akses pintu masuk dan keluar mudah bagi difabel pemantau; (b) jalur landai untuk akses difabel; (c) ubin peringatan dan jalur pemandu;
2. **Kondisi dari peron memasuki KA komuter memiliki:** (a) alat bantu bidang miring dan rendah; (b) pintu selebar 90 cm; (c) ram hidrolis; dan
3. **Kondisi lantai di stasiun sejajar dengan lantai di KA.**

Berdasarkan hal tersebut, kami melakukan penilaian pemenuhan kriteria. Adapun hasil observasi pemantau terhadap pemenuhan kriteria tersebut adalah:

Kondisi Keluar Masuk Stasiun Harus Landai & Kondisi Peron yang Memudahkan Difabel untuk Naik Turun dari dan ke Sarana Angkutan KA (Pasal 4 ayat (2) butir a dan c Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)									
Peringkat	Nama Stasiun KA	Kondisi Peron Stasiun			Kondisi Menuju KA			Lantai di Stasiun Sejajar dengan Lantai KA	Indeks
		Akses Pintu Masuk dan Keluar Mudah	Jalur Landai	Ubin Peringatan dan Jalur Pemandu	Alat Bantu Bidang Miring dan Rendah	Pintu Selebar 90cm	Ram Hidrolik		
1.	Bekasi	0	1	1	0	1	0	0	1.71
1.	Tangerang	0	1	1	0	1	0	0	1.71
1.	Jatinegara	1	0	1	0	1	0	0	1.71
1.	Kota	0	1	1	0	1	0	0	1.71
1.	Manggarai	0	1	1	0	1	0	0	1.71
1.	Pasar Senen	0	1	1	0	1	0	0	1.71
7.	Serpong	0	0	1	0	1	0	0	1.14
7.	Tanah Abang	0	0	1	0	1	0	0	1.14

7.	Bogor	0	0	1	0	1	0	0	1.14
7.	Duri	0	0	1	0	1	0	0	1.14

Tabel 4.2 Peringkat Kondisi Keluar Masuk Stasiun & Kondisi Peron yang Aksesibel

Berdasarkan tabel di atas, dapat diperoleh gambaran bahwa akar permasalahan mengapa stasiun KA tidak aksesibel banyak disebabkan akses pintu masuk yang sukar diakses oleh difabel, terutama pengguna kursi roda. Faktor ini disebabkan oleh ketiadaan jalur khusus bagi kelompok difabel untuk mengakses stasiun menuju peron, lalu peron menuju kereta api.

Lebih lanjut, stasiun-stasiun KA juga sama sekali tidak menyediakan bidang miring atau ram hidrolik untuk memudahkan kelompok difabel mengakses jalur dari peron masuk ke dalam pintu kereta.

C. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS KONDISI PETURASAN

Pasal 4 ayat (2) butir b Kepmenhub KM.71 Tahun 1999 mensyaratkan setiap stasiun KA untuk memiliki kondisi peturasan ramah difabel. Kami menguraikan pemenuhan kondisi tersebut dalam kriteria-kriteria berikut: (a) ruangan memudahkan gerak; (b) terdapat pintu geser; (c) memiliki kloset duduk khusus difabel; (d) terdapat wastafel rendah; dan (e) terdapat pegangan rambat pada tembok peturasan.

Berdasarkan hal tersebut, kami melakukan penilaian pemenuhan kriteria. Adapun hasil observasi pemantau terhadap pemenuhan kriteria tersebut adalah:

Peringkat	Nama Stasiun Kereta Api	Kondisi Peturasan (Kamar Kecil) yang dapat Dimanfaatkan Difabel dan Orang Sakit tanpa Bantuan Pihak Lain (Pasal 4 ayat (2) butir b Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)					Indeks
		Ruangan Memudahkan Gerak	Pintu Geser	Kloset Duduk	Wastafel Rendah	Pegangan Rambat	
1.	Bekasi	1	0	1	0	0	1.6
2.	Bogor	0	0	1	0	0	0.8
2.	Kota	0	0	1	0	0	0.8
2.	Pasar Senen	0	0	1	0	0	0.8
5.	Duri	0	0	0	0	0	0.00
5.	Jatinegara	0	0	0	0	0	0.00
5.	Manggarai	0	0	0	0	0	0.00
5.	Serpong	0	0	0	0	0	0.00
5.	Tanah Abang	0	0	0	0	0	0.00
5.	Tangerang	0	0	0	0	0	0.00

Tabel 4.3 Peringkat Kondisi Keluar Masuk Stasiun & Kondisi Peron yang Aksesibel

Berdasarkan tabel di atas, tergambar bahwa seluruh stasiun KA yang menjadi objek observasi tidak memiliki peturasan yang aksesibel bagi kelompok difabel. Pun, kondisi peturasan di Stasiun KA Bekasi hanya mencapai indeks rata-rata sebesar 1.6.

D. PEMERINGKATAN KETERSEDIAAN PERSONIL YANG DAPAT MEMBANTU DIFABEL DAN ORANG SAKIT

Pasal 4 ayat (2) butir d Kepmenhub KM.71 Tahun 1999 mewajibkan sarana perhubungan kereta api untuk menyediakan personil yang dapat membantu difabel dan orang sakit. Untuk

menilai kategori ini, pemantau yang merupakan kelompok difabel langsung mengunjungi stasiun-stasiun KA yang menjadi objek observasi dan menguji pelayanan personel dari masing-masing stasiun KA tersebut. Adapun kami melakukan penilaian terhadap kategori ini ke dalam beberapa kriteria, yaitu:

1. Penyediaan *call-center*;
2. Pelayanan tanpa biaya tambahan;
3. Penyediaan kursi roda; dan
4. Pelayanan petugas, yang terdiri dari: (a) ramah; (b) pendampingan seluruh proses; (c) ketersediaan ruang khusus atau prioritas di stasiun KA; dan (d) kepekaan untuk mengutamakan kelompok difabel dalam pelayanan.

Berdasarkan hal tersebut, kami melakukan penilaian pemenuhan kriteria. Adapun hasil observasi pemantau terhadap pemenuhan kriteria tersebut adalah:

Penyediaan Personil yang Dapat Membantu Difabel dan Orang Sakit (Pasal 4 ayat (2) butir d Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)									
Peringkat	Nama Stasiun KA	Penyediaan <i>Call Center</i>	Pelayanan Tanpa Biaya Tambahan	Penyediaan Kursi Roda	Pelayanan Petugas				Indeks
					Ramah	Pendampingan Seluruh Proses	Ruang Khusus/Prioritas	Diutamakan dalam Pelayanan	
1.	Tanah Abang	0	1	0	1	0	1	1	2.28
1.	Tangerang	0	1	0	1	0	1	1	2.28
3.	Kota	0	1	1	0	0	0	1	1.71
3.	Bogor	0	1	0	1	0	1	0	1.71
3.	Manggara	0	1	0	1	0	1	0	1.71
3.	Pasar Senen	0	1	1	0	0	0	1	1.71
7.	Duri	0	1	0	1	0	0	0	1.14
7.	Jatinegara	0	1	0	0	0	1	0	1.14
7.	Serpong	0	1	0	1	0	0	0	1.14
10.	Bekasi	0	1	0	0	0	0	0	0.57

Tabel 4.4 Peringkat Penyediaan Personil bagi Kelompok Difabel

Berdasarkan tabel di atas, dapat terlihat bahwa stasiun KA yang paling aksesibel berdasarkan kategori penyediaan personil khusus bagi difabel adalah Stasiun Tanah Abang dan Tangerang dengan indeks rata-rata 2.28. Pun, capaian tersebut masih termasuk ke dalam kategori "kurang aksesibel".

Di sisi lain, 8 dari 10 stasiun KA yang menjadi objek observasi ditemukan termasuk ke dalam kategori "tidak aksesibel" karena memiliki nilai indeks rata-rata di bawah 2.00.

E. PEMERINGKATAN KELENGKAPAN PAPAN INFORMASI TENTANG DAFTAR TRAYEK DILENGKAPI DENGAN REKAMAN PETUNJUK YANG DAPAT DIBUNYIKAN ATAU BRAILE

Pasal 4 ayat (2) butir e dan g Kepmenhub km.71 tahun 1999 mensyaratkan bahwa setiap sarana transportasi publik kereta api harus memiliki kelengkapan papan informasi yang aksesibel. Adapun kami membagi pemenuhan kategori ini ke dalam kriteria:

1. Ketersediaan tanda internasional;
2. Ketersediaan sistem informasi jadwal bus;
3. Ketersediaan papan pengumuman rute yang: (a) bersuara; (b) mudah dibaca; (c) mudah ditemukan); dan (d) dilengkapi oleh huruf braile;
4. Terdapat papan informasi perjalanan yang: (a) bersuara; dan (b) bergambar; dan
5. Ketersediaan bel bantuan khusus.

Berdasarkan hal tersebut, kami melakukan penilaian pemenuhan kriteria. Adapun hasil observasi pemantau terhadap pemenuhan kriteria tersebut adalah:

Papan Informasi Braile atau Tanda Melalui Bunyi (Pasal 4 ayat (2) butir e dan g Kepmenhub KM.71 Tahun 1999)											
Peringkat	Nama Stasiun KA	Tanda Internasional	Sistem Informasi Jadwal Bus	Papan Pengumuman Rute				Informasi Perjalanan		Bel Bantuan Khusus	Indeks
				Bersuara	Mudah Dibaca	Mudah Ditemukan	Dilengkapi Huruf Braile	Bersuara	Bergambar		
1.	Duri	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2.66
1.	Kota	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2.66
1.	Pasar Senen	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2.66
1.	Serpong	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2.66
1.	Tanah Abang	0	1	1	1	1	0	1	1	0	2.66
6.	Bekasi	0	1	1	1	1	0	1	0	0	2.22
6.	Bogor	0	1	1	1	1	0	1	0	0	2.22
6.	Jatinegara	0	1	1	1	1	0	0	1	0	2.22
6.	Manggara	0	1	0	1	1	0	1	1	0	2.22
6.	Tangerang	0	1	1	1	1	0	1	0	0	2.22

Tabel 4.5 Peringkat Aksesibilitas Papan Informasi dan Tanda

Berdasarkan tabel di atas, stasiun KA yang termasuk paling aksesibel berdasarkan kategori ketersediaan papan informasi ramah difabel di antara objek observasi adalah Stasiun KA Duri, Kota, Pasar Senen, Serpong, dan Tanah Abang dengan capaian nilai indeks sebesar 2.66. Enam stasiun KA lain memperoleh capaian nilai indeks sebesar 2.22.

Berdasarkan hasil capaian tersebut, dapat disimpulkan bahwa seluruh stasiun KA yang menjadi objek observasi termasuk ke dalam kategori "kurang aksesibel".

F. PEMERINGKATAN KEMUDAHAN BAGI DIFABEL UNTUK MENDAPATKAN TIKET ANGKUTAN

Pasal 4 ayat (2) butir h Kepmenhub 71/1999 mensyaratkan bahwa setiap sarana transportasi publik kereta api harus memiliki tempat duduk bagi penempatan kursi roda pada

sisi aman. Kami menilai pemenuhan kategori ini berdasarkan kriteria keberadaan loket khusus kereta api yang: (a) memiliki tinggi sejajar dengan kursi roda; dan (b) ketersediaan fasilitas lain, misalnya sarana pembelian tiket elektronik bagi difabel, antrean khusus, atau bentuk kemudahan lain yang diberikan oleh stasiun KA.

Berdasarkan hal tersebut, kami melakukan penilaian pemenuhan kriteria. Adapun hasil observasi pemantau terhadap pemenuhan kriteria tersebut adalah:

Kemudahan untuk Mendapatkan Tiket Angkutan (Ps. 4 ayat (2) butir h)				
Peringkat	Nama Stasiun Kereta Api	Loket Tiket Khusus		Indeks
		Tinggi Sejajar Kursi Roda	Fasilitas Lain Difabel	
1.	Bekasi	0	0	0.00
1.	Bogor	0	0	0.00
1.	Duri	0	0	0.00
1.	Jatinegara	0	0	0.00
1.	Kota	0	0	0.00
1.	Manggarai	0	0	0.00
1.	Pasar Senen	0	0	0.00
1.	Serpong	0	0	0.00
1.	Tanah Abang	0	0	0.00
1.	Tangerang	0	0	0.00

Tabel 4.6 Peringkat Aksesibilitas Kemudahan untuk Mendapatkan Tiket Angkutan

Tabel di atas menunjukkan bahwa seluruh stasiun yang menjadi objek observasi dapat dikategorikan sebagai "tidak aksesibel" berdasarkan kriteria kemudahan untuk mendapatkan tiket angkutan.

BAB V

PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI PEMERINTAH

Pada Bab ini kami akan menguraikan hasil pemeringkatan yang telah dilakukan oleh tim peneliti. Bab ini akan menjelaskan tentang tingkat aksesibilitas dari fasilitas pelayanan publik bagi kelompok difabel beberapa bangunan instansi pemerintahan yang menjadi objek observasi.

Pemeringkatan ini mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan gedung dan Lingkungan, yang salah satunya adalah Bangunan Instansi Pemerintahan. Pemeringkatan ini dilakukan terhadap 26 (dua puluh enam) institusi pemerintah yang berlokasi di DKI Jakarta. Setelah dilakukan pemeringkatan, kami juga akan menguraikan analisis singkat yang dilakukan berdasarkan indeks juga mengaitkan dengan beberapa peraturan perundang-undangan lainnya.

Alasan mengapa bangunan instansi pemerintahan dilakukan pemeringkatan terhadap fasilitas pelayanan publik untuk kelompok difabel adalah karena instansi pemerintahan yang merupakan badan negara dalam menjalankan administasi pemerintahannya haruslah menjunjung tinggi nilai-nilai hak asasi manusia yang salah satunya dengan menyediakan fasilitas khusus bagi para kelompok difabel agar setiap warga negara mendapatkan kesempatan yang sama untuk menikmati segala bentuk pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah.

A. PEMERINGKATAN UMUM AKSESIBILITAS BANGUNAN GEDUNG INSTANSI PEMERINTAHAN

Dalam pemeringkatan umum ini kita akan melihat institusi mana yang lebih aksesibel terhadap kelompok difabel berdasarkan akumulasi secara keseluruhan dari setiap objek observasi yang diobservasi yang sesuai dengan PermenPU 30/2006.

Peringkat	Nama Instansi atau Lembaga	Indeks
1.	Ditjen HKI Kementerian Hukum dan HAM	2.13
1.	Kantor Imigrasi Jakarta Pusat	2.13
3.	Mabes Polri	1.86
3.	Kementerian Kesehatan	1.86
5.	Kantor Walikota Jakarta Timur	1.33
5.	Kantor Walikota Jakarta Selatan	1.33
5.	Kantor Balaikota Jakarta	1.33
8.	Kantor Walikota Jakarta Pusat	1.06
8.	Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur	1.06
8.	Pengadilan Negeri Jakarta Timur	1.06
11.	Kantor Kecamatan Kebayoran Baru	0.8
11.	Mahkamah Konstitusi	0.8
11.	Kantor Imigrasi Jakarta Timur	0.8
11.	Kelurahan Tugu Selatan	0.8
11.	Kelurahan Rawa Badak Selatan	0.8
16.	Kantor Kelurahan Ancol	0.53
16.	Pengadilan Negeri Jakarta Pusat	0.53
16.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat	0.53
16.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara	0.53
16.	Polres Metro Jakarta Barat	0.53
16.	Polres Metro Jakarta Timur	0.53
16.	Kecamatan Kebayoran Baru	0.53
23.	Polres Metro Jakarta Selatan	0.26
23.	Pengadilan Negeri Jakarta Utara	0.26
23.	Polres Metro Jakarta Pusat	0.26

23.	Kantor Kecamatan Setia Budi	0.26
-----	-----------------------------	------

Tabel 5.1 Peringkat Umum Aksesibilitas Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan

Pada Tabel 4.1 di atas kita bisa lihat bahwa instansi pemerintah yang paling aksesibel terhadap kelompok difabel adalah Direktorat Jenderal Hak Kekayaan Intelektual Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia serta Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Pusat yang juga berada dalam struktur Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia dengan indeks prestasi 2.13 dari indeks tertinggi 4.00.

Jika dilihat lebih lanjut, yang menempati urutan terbawah dalam pemeringkatan ini dengan indeks prestasi 0.26 adalah Polres Metro Jakarta Selatan, Polres Metro Jakarta Pusat, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, dan Kantor Kecamatan Setiabudi Jakarta Selatan.

Antara peringkat teratas dengan peringkat terbawah semuanya diisi oleh lembaga yang banyak menjadi sorotan dalam upaya perlindungan, pemajuan, dan pemenuhan hak asasi manusia. Dan ketika kita melihat dalam tabel tersebut, ada banyak instansi yang sama dengan wilayah yang berbeda tetapi ternyata tidak memiliki kesamaan dalam hal fasilitas pelayanan publik yang akses bagi kelompok difabel. Sebagai contoh, peringkat terbawah ditempati oleh Polres Metro Jakarta Selatan dan Polres Metro Jakarta Pusat, tetapi pada peringkat ketiga dalam tabel di atas ditempati oleh Mabes Polri dengan indeks 1.86.

B. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS BAGIAN BANGUNAN DALAM GEDUNG

Bagian ini akan melihat bangunan gedung dari instansi pemerintah mana yang lebih akses terhadap kelompok difabel. Ada lima objek observasi yang menjadi penilaian sesuai dengan PermenPU 30/2006, yaitu pintu, ram, tangga, lift, dan toilet.

Peringkat	Nama Lembaga atau Instansi	Persyaratan Teknis Fasilitas dan Akses Difabel					Indeks
		Bangunan Gedung					
		Pintu	Ram	Tangga	Lift	Toilet	
1.	Ditjen HKI Kementerian Hukum dan HAM	1	1	1	1	0	3.2
1.	Kantor Walikota Jakarta Pusat	1	1	1	1	0	3.2
3.	Kantor Imigrasi Jakarta Pusat	1	1	0	1	0	2.4
3.	Kantor Mabes Polri	1	0	1	1	0	2.4
3.	Kantor Walikota Jakarta Timur	1	0	0	1	1	2.4
3.	Kantor Walikota Jakarta Selatan	1	1	1	0	0	2.4
3.	Kantor Balaikota Jakarta	1	0	1	1	0	2.4
3.	Pengadilan Negeri Jakarta Timur	1	1	1	0	0	2.4
9.	Kementerian Kesehatan	1	0	0	1	0	1.6
9.	Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur	1	0	1	0	0	1.6
9.	Mahkamah Konstitusi	0	0	0	1	1	1.6
9.	Kantor Imigrasi Jakarta Timur	0	1	1	0	0	1.6
13.	Kantor Kecamatan Kebayoran Baru	1	0	0	0	0	0.8
13.	Kelurahan Tugu Selatan	1	0	0	0	0	0.8
13.	Kelurahan Rawa Badak Selatan	1	0	0	0	0	0.8
13.	Kantor Kelurahan Ancol	1	0	0	0	0	0.8
13.	Pengadilan Negeri Jakarta Pusat	0	0	1	0	0	0.8
13.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat	1	0	0	0	0	0.8
13.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara	1	0	0	0	0	0.8
13.	Polres Metro Jakarta Barat	1	0	0	0	0	0.8
13.	Polres Metro Jakarta Timur	0	1	0	0	0	0.8
13.	Polres Metro Jakarta Selatan	0	0	0	0	1	0.8
13.	Pengadilan Negeri Jakarta Utara	0	0	1	0	0	0.8
13.	Polres Metro Jakarta Pusat	0	0	1	0	0	0.8
13.	Kantor Kecamatan Setia Budi	1	0	0	0	0	0.8
26.	Kecamatan Kebayoran Baru	0	0	0	0	0	0.00

Tabel 5.2 Peringkat Aksesibilitas Bagian Dalam Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan

Pada bagian pemeringkatan ini dikhususkan saja pada bagian bangunan gedung, yang mana berdasarkan PermenPU 30/2006 hal tersebut adalah pintu, ram, tangga, lift dan toilet.

Dari kelima kriteria yang telah diobservasi tersebut, terlihat bahwa Ditjen HKI Kementerian Hukum dan HAM serta Kantor Walikota Jakarta Pusat memperoleh peringkat teratas dalam hal aksesibilitas terhadap bangunan gedung dengan indeks 3.2 dari 4.00 atau termasuk ke dalam kategori "aksesibel". Jika dilihat dari setiap kriterianya, kedua lembaga ini memiliki kesamaan dalam hal pemenuhan fasilitas yang akses terhadap bangunan gedung. Keduanya pula sama-sama tidak memiliki toilet yang aksesibel terhadap kelompok difabel. Perbaikan terhadap toilet yang aksesibel terhadap kelompok difabel sesuai PermenPU 30/2006 tentu akan menjadikan kedua instansi ini sangat ramah terhadap kelompok difabel.

Peringkat terbawah ternyata ditempati oleh Kantor Kecamatan Kebayoran Baru Jakarta Selatan dengan indeks 0.00 atau termasuk ke dalam kategori "tidak aksesibel". Artinya, tidak ada satupun kriteria fasilitas bangunan gedung seperti yang diamanatkan oleh PermenPU 30/2006 yang aksesibel terhadap kelompok difabel. Amat disayangkan, karena kantor kecamatan merupakan sentral pelayanan publik yang ada di kecamatan justru tidak aksesibel terhadap kelompok difabel.

Jika dilihat dari setiap objek observasi, hanya 3 (tiga) gedung bangunan instansi pemerintahan yang memiliki kondisi toilet yang aksesibel, yaitu Kantor Walikota Jakarta Timur, Mahkamah Konstitusi, dan Polres Metro Jakarta Selatan.

C. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS TAPAK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI PEMERINTAHAN

Dalam pemeringkatan berdasarkan tapak bangunan gedung ini, yang akan dinilai adalah ada atau tidaknya jalur pedestrian, jalur pemandu, area parkir, ram, serta rambu dan marka yang aksesibel bagi kelompok difabel.

Peringkat	Nama Lembaga atau Instansi	Persyaratan Teknis Fasilitas dan Akses Difabel					Indeks
		Tapak Bangunan					
		Jalur Pedestrian	Jalur Pemandu	Area Parkir	Ram	Rambu dan Marka	
1.	Kementerian Kesehatan	1	0	1	1	0	2.4
2.	Ditjen HKI Kementerian Hukum dan HAM	0	0	1	1	0	1.6
3.	Kantor Imigrasi Jakarta Pusat	1	0	0	1	0	1.6
4.	Mabes Polri	1	0	0	1	0	1.6
5.	Kantor Walikota Jakarta Selatan	0	0	0	1	1	1.6
6.	Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur	0	0	1	1	0	1.6
7.	Kantor Walikota Jakarta Timur	1	0	0	0	0	0.8
8.	Kantor Balaikota Jakarta	0	0	0	1	0	0.8
9.	Kantor Walikota Jakarta Pusat	0	0	0	1	0	0.8
10.	Pengadilan Negeri Jakarta Timur	0	0	0	1	0	0.8
11.	Kantor Kecamatan Kebayoran Baru	1	0	0	0	0	0.8
12.	Mahkamah Konstitusi	0	0	1	0	0	0.8
13.	Kantor Imigrasi Jakarta Timur	0	0	1	0	0	0.8
14.	Kelurahan Rawa Badak Selatan	0	0	1	0	0	0.8
15.	Pengadilan Negeri Jakarta Pusat	0	1	0	0	0	0.8

16.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara	0	0	0	1	0	0.8
17.	Polres Metro Jakarta Barat	0	0	1	0	0	0.8
18.	Polres Metro Jakarta Timur	0	0	0	1	0	0.8
19.	Kelurahan Tugu Selatan	0	0	0	0	0	0.00
20.	Kantor Kelurahan Ancol	0	0	0	0	0	0.00
21.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat	0	0	0	0	0	0.00
22.	Kecamatan Kebayoran Baru	0	0	0	0	0	0.00
23.	Polres Metro Jakarta Selatan	0	0	0	0	0	0.00
24.	Pengadilan Negeri Jakarta Utara	0	0	0	0	0	0.00
25.	Polres Metro Jakarta Pusat	0	0	0	0	0	0.00
26.	Kantor Kecamatan Setia Budi	0	0	0	0	0	0.00

Tabel 5.3 Peringkat Aksesibilitas Bagian Tapak Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan

Dari kedua puluh enam institusi pemerintah yang diobservasi, Kementerian Kesehatan menduduki peringkat teratas dengan indeks 2.4 dari 4.00. Jika dilihat dari kelima objek observasi yang menjadi mandat dari PermenPU 30/2006, Kementerian Kesehatan tidak memiliki jalur pemandu maupun rambu dan marka sebagai alat bantu bagi kelompok difabel.

Jika dilihat dari kecenderungan pemenuhan setiap objek observasi, jalur pemandu serta rambu dan marka untuk kelompok difabel ternyata hampir semua institusi pemerintah tidak memilikinya, kecuali Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yang memiliki jalur pemandu dan Kantor Walikota Jakarta Selatan yang memiliki rambu dan marka untuk kelompok difabel.

Jalur pemandu ini sebenarnya amat penting bagi tuna netra karena berfungsi memandu tuna netra untuk berjalan dengan memanfaatkan ubin pengarah dan tekstur ubin peringatan terhadap situasi di sekitar jalur yang dapat membahayakan tuna netra. Artinya, karena semua instansi pemerintahan yang masuk dalam pemeringkatan ini dapat dikatakan tidak aksesibel bagi tuna netra atau secara sederhana dapat dikatakan membahayakan tuna netra karena tidak adanya jalur pemandu ini.

Yang juga sangat disayangkan adalah dari 26 (dua puluh enam) instansi pemerintah ini, ternyata ada 8 (delapan) instansi yang sama sekali tidak aksesibel tapak bangunannya terhadap kelompok difabel, yakni Kantor Kelurahan Tugu Selatan, Kantor Kelurahan Ancol, Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat, Kantor Kecamatan Kebayoran Baru, Polres Metro Jakarta Selatan, Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Polres Metro Jakarta Pusat, dan Kantor Kecamatan Setiabudi.

Walaupun begitu, ramp yang merupakan salah satu sarana untuk menunjang aksesibilitas kelompok difabel daksa ternyata masih dimiliki oleh beberapa instansi pemerintah kita. Kita dapat lihat bahwa dalam tabel di atas instansi pemerintah yang memiliki ramp adalah Pengadilan Negeri Jakarta Timur, Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara, Kantor Walikota Jakarta Pusat, Kantor Walikota Jakarta Selatan, dan Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur Jakarta Utara.

D. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS BAGIAN LUAR BANGUNAN GEDUNG INSTANSI PEMERINTAH

Bagian terakhir ini adalah pemeringkatan yang didasarkan pada aksesibilitas lingkungan di luar bangunan. Objek observasi yang akan menjadi penilaian tidak berbeda dengan yang sebelumnya (tapak bangunan), yaitu, jalur pedestrian, jalur pemandu, area parkir, ram, serta rambu dan marka.

Peringkat	Nama Lembaga atau Instansi	Persyaratan Teknis Fasilitas dan Akses Difabel					Indeks
		Lingkungan di Luar Bangunan					
		Jalur Pedestrian	Jalur Pemandu	Area Parkir	Ram	Rambu dan Marka	
1.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Pusat	1	0	1	1	0	2.4
2.	Ditjen HKI Kementerian Hukum dan HAM	0	0	1	1	0	1.6
2.	Mabes Polri	1	0	1	0	0	1.6
2.	Kementerian Kesehatan	1	0	0	1	0	1.6
2.	Kelurahan Tugu Selatan	0	0	1	0	1	1.6
2.	Kecamatan Kebayoran Baru	1	0	0	0	1	1.6
7.	Kantor Walikota Jakarta Timur	1	0	0	0	0	0.8
7.	Kantor Balaikota Jakarta	1	0	0	0	0	0.8
7.	Kantor Kecamatan Kebayoran Baru	1	0	0	0	0	0.8
7.	Kelurahan Rawa Badak Selatan	1	0	0	0	0	0.8
7.	Kantor Kelurahan Ancol	0	0	1	0	0	0.8
7.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Barat	1	0	0	0	0	0.8
13.	Kantor Walikota Jakarta Selatan	0	0	0	0	0	0.00
13.	Kantor Walikota Jakarta Pusat	0	0	0	0	0	0.00
13.	Kantor Kelurahan Kelapa Gading Timur	0	0	0	0	0	0.00
13.	Pengadilan Negeri Jakarta Timur	0	0	0	0	0	0.00
13.	Mahkamah Konstitusi	0	0	0	0	0	0.00
13.	Kantor Imigrasi Jakarta Timur	0	0	0	0	0	0.00
13.	Pengadilan Negeri Jakarta Pusat	0	0	0	0	0	0.00
13.	Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Utara	0	0	0	0	0	0.00
13.	Polres Metro Jakarta Barat	0	0	0	0	0	0.00
13.	Polres Metro Jakarta Timur	0	0	0	0	0	0.00
13.	Polres Metro Jakarta Selatan	0	0	0	0	0	0.00
13.	Pengadilan Negeri Jakarta Utara	0	0	0	0	0	0.00
13.	Polres Metro Jakarta Pusat	0	0	0	0	0	0.00
13.	Kantor Kecamatan Setia Budi	0	0	0	0	0	0.00

Tabel 5.4 Peringkat Aksesibilitas Bagian Luar Bangunan Gedung Instansi Pemerintahan

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Pusat menduduki peringkat pertama dalam pemeringkatan ini dengan indeks 2.4 dari 4.00 atau termasuk ke dalam kategori "kurang aksesibel". Ada 2 (dua) objek observasi yang tidak dimiliki oleh Kantor Kelas I Khusus Jakarta Pusat yang sebenarnya tidak berbeda dengan pemeringkatan pada poin tapak bangunan tadi, yaitu jalur pedestrian serta rambu dan marka.

Namun, dalam pemeringkatan ini, ada 14 (empat belas) dari 26 (dua puluh enam) dari bagian luar bangunan gedung yang menjadi objek observasi dapat dikategorikan sama sekali "tidak aksesibel".

BAB VI

PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH

Fasilitas Publik yang harus pula mengikuti standar yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan salah satunya adalah Bangunan Umum Non Pemerintahan.

Pada Bab ini kemudian akan dianalisis Rumah Sakit terutama milik Pemerintah, Universitas, serta Pusat Perbelanjaan. Dalam Undang-Undang No. 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, sebagai penyelenggara pelayanan publik, maka yang didefinisikan sebagai penyelenggara pelayanan publik adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

Kegiatan pelayanan publik, kemudian adalah hak setiap warga negara dan penduduk, termasuk pula adalah kelompok difabel. Maka, kewajiban menghapuskan hambatan bagi akses kelompok difabel juga wajib juga dilaksanakan bahkan oleh korporasi, yang dalam hal ini termasuk pula sentra perbelanjaan modern.

A. PEMERINGKATAN UMUM AKSESIBILITAS BANGUNAN GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH

Pada bagian ini kita akan melihat institusi mana yang lebih aksesibel terhadap kelompok difabel berdasarkan akumulasi secara keseluruhan dari setiap objek observasi yang diukur berdasarkan pemenuhan kriteria sebagaimana diatur di dalam PermenPU 30/2006".

Peringkat	Nama Instansi atau Lembaga	Indeks
1.	Rumah Sakit Umum Daerah Cengkareng	2.93
1.	Universitas Indonesia Depok	2.93
3.	Universitas Trisakti	2.67
3.	Mal Grand Indonesia	2.67
5.	Atrium Senen	2.40
6.	Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo	2.13
6.	Rumah Sakit Umum Daerah Koja	2.13
6.	Rumah Sakit Fatmawati	2.13
6.	Universitas Negeri Jakarta	2.13
6.	Pacific Place	2.13
10.	Universitas Indonesia Salemba	1.87
10.	Plaza Semanggi	1.87

Tabel 6.1 Peringkat Umum Aksesibilitas Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah

Untuk 12 (dua belas) gedung bangunan non-pemerintah yang terdapat di atas, maka dapat dilihat bahwa Rumah Sakit Umum Daerah Cengkareng ada pada urutan paling tinggi berdasarkan pemenuhan kriteria aksesibilitas dengan indeks 2.93 atau termasuk ke dalam kategori "kurang aksesibel". Sementara itu, di urutan terakhir terdapat Universitas Indonesia Salemba dan Plaza Semanggi dengan capaian indeks sebesar 1.87 atau termasuk ke dalam kategori "tidak aksesibel".

Seluruh rumah sakit yang menjadi objek observasi di dalam penelitian ini mendapatkan indeks 2.13 atau termasuk ke dalam kategori “kurang aksesibel”. Pun, sama halnya dengan universitas yang menjadi objek observasi, Universitas Indonesia Depok, Universitas Trisakti, dan Universitas Negeri Jakarta termasuk ke dalam kategori “kurang aksesibel”. Sementara, Universitas Indonesia Salemba mendapatkan kategori “tidak aksesibel”.

Pada kategori sentra perbelanjaan modern, Grand Indonesia, Pacific Place, dan Atrium Senen termasuk ke dalam kategori “kurang aksesibel”, sementara Plaza Semanggi termasuk ke dalam kategori “tidak aksesibel”.

B. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS BAGIAN BANGUNAN DALAM GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH

Pada bagian ini kita akan melihat institusi mana yang lebih aksesibel terhadap kelompok difabel berdasarkan berdasarkan pemenuhan kriteria sebagaimana diatur di dalam PermenPU 30/2006 pada bagian luar bangunan gedung. Adapun hasil dari observasi tersebut adalah sebagai berikut:

Peringkat	Nama Lembaga Atau Instansi	Bangunan Gedung					Indeks
		Pintu	Ram	Tangga	Lift	Toilet	
1.	RSUD Cengkareng	1	1	1	1	1	4.00
1.	Universitas Indonesia Depok	1	1	1	1	1	4.00
1.	Rumah Sakit Fatmawati	1	1	1	1	1	4.00
2.	Universitas Trisakti	1	0	1	1	1	3.20
2.	Mal Grand Indonesia	1	0	1	1	1	3.20
2.	Atrium Senen	1	0	1	1	1	3.20
2.	RS Cipto Mangunkusumo	1	0	1	1	1	3.20
2.	RSUD Koja	1	0	1	1	1	3.20
2.	Universitas Negeri Jakarta	1	0	1	1	1	3.20
2.	Universitas Indonesia Salemba	1	0	1	1	1	3.20
2.	Pacific Place	1	0	1	1	1	3.20
2.	Plaza Semanggi	1	0	1	1	1	3.20

Tabel 6.2 Peringkat Aksesibilitas Bagian Dalam Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa keseluruhan bangunan dalam gedung dari tempat yang menjadi objek observasi berhasil memenuhi kriteria “aksesibel”, yaitu 3 (tiga) objek observasi mendapatkan capaian indeks 4.00 atau sempurna dan 9 (sembilan) objek observasi mendapatkan capaian indeks 3.20. Adapun perbedaan capaian indeks aksesibilitas tersebut disebabkan 9 (sembilan) bangunan lainnya tidak memiliki ram untuk memudahkan kelompok difabel pengguna kursi roda untuk mengakses bangunan gedung.

C. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS BAGIAN TAPAK BANGUNAN GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH

Bagian ini akan menguraikan indeks pemenuhan kriteria aksesibilitas pada bagian tapak bangunan dari masing-masing tempat yang menjadi objek observasi. Adapun hasil observasi tersebut adalah sebagai berikut.

Peringkat	Nama Lembaga Atau Instansi	Tapak Bangunan					Indeks
		Jalur Pejalan Kaki	Jalur Pemandu	Area Parkir	Ram	Rambu dan Marka	
1.	Rumah Sakit Umum Daerah Cengkareng	1	0	1	1	0	2.40
1.	Universitas Indonesia Depok	1	0	1	1	0	2.40
1.	Universitas Trisakti	1	0	1	1	0	2.40
1.	Mal Grand Indonesia	1	1	0	0	1	2.40
5.	Atrium Senen	1	0	1	0	0	1.60
5.	Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo	1	0	1	0	0	1.60
5.	Rumah Sakit Umum Daerah Koja	0	0	1	1	0	1.60
5.	Universitas Negeri Jakarta	1	0	1	0	0	1.60
5.	Universitas Indonesia Salemba	1	0	1	0	0	1.60
5.	Plaza Semanggi	1	0	1	0	0	1.60
5.	Pacific Place	1	0	1	0	0	1.60
12.	Rumah Sakit Fatmawati	0	0	1	0	0	0.80

Tabel 6.3 Peringkat Aksesibilitas Bagian Tapak Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah

Berdasarkan tabel di atas, terlihat perbedaan signifikan antara pemenuhan kriteria aksesibilitas dari bangunan gedung sisi dalam sisi tapak bangunan. Jika pada bagian sisi dalam gedung seluruh bangunan gedung yang menjadi objek observasi memenuhi kriteria “aksesibel”, hal tersebut tidak terjadi pada sisi tapak bangunan gedung. Hanya 4 (empat) dari 12 (dua belas) bangunan gedung yang menjadi objek observasi, yaitu RSUD Cengkareng, Universitas Indonesia Depok, Universitas Trisakti, dan Mal Grand Indonesia yang meraih indeks 2.40. Pun, hasil tersebut masih menempatkan gedung-gedung tersebut ke dalam kriteria “kurang aksesibel”.

Adapun, 8 (delapan) dari 12 (dua belas) gedung yang menjadi objek observasi memperoleh kriteria “tidak aksesibel” dan 1 (satu) di antaranya, yaitu RS Fatmawati mendapatkan indeks terendah dengan capaian 0.80.

Bila kita melihat pola dari kelima komponen yang harus ada di area tapak bangunan yakni jalur pejalan kaki, jalur pemandu, area parkir aksesibel, ram, serta rambu dan marka. Terlihat bahwa jalur pemandu serta rambu dan marka yang adalah bagian yang paling tidak disediakan oleh penyedia fasilitas publik non pemerintahan. Tercatat, hanya Mal Grand Indonesia yang menyediakan jalur pemandu pada tapak bangunannya.

D. PEMERINGKATAN AKSESIBILITAS BAGIAN LUAR BANGUNAN GEDUNG INSTANSI NON-PEMERINTAH

Pada bagian ini, kami akan memaparkan hasil observasi pemenuhan kriteria aksesibilitas pada bagian luar bangunan gedung dari masing-masing tempat yang menjadi objek observasi. Adapun hasil observasi tersebut adalah sebagai berikut.

Peringkat	Nama Lembaga Atau Instansi	Lingkungan di Luar Bangunan					Total Keseluruhan	Indeks
		Jalur Pedestrian	Jalur Pemandu	Area Parkir	Rambu	Rambu dan Marka		
1.	Rumah Sakit Umum Daerah Cengkareng	1	0	1	1	0	3	2.40
1.	Universitas Indonesia Depok	1	0	1	1	0	3	2.40
1.	Universitas Trisakti	1	0	1	1	0	3	2.40
1.	Mal Grand Indonesia	1	1	0	0	1	3	2.40
5.	Atrium Senen	1	0	1	0	0	2	1.60
5.	Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo	1	0	1	0	0	2	1.60
5.	Rumah Sakit Umum Daerah Koja	0	0	1	1	0	2	1.60
5.	Universitas Negeri Jakarta	1	0	1	0	0	2	1.60
5.	Universitas Indonesia Salemba	1	0	1	0	0	2	1.60
5.	Plaza Semanggi	1	0	1	0	0	2	1.60
11.	Rumah Sakit Fatmawati	0	0	1	0	0	1	0.80
11.	Pacific Place	1	0	0	0	0	1	0.80

Tabel 6.3 Peringkat Aksesibilitas Bagian Luar Bangunan Gedung Instansi Non-Pemerintah

Pada bagian ini tergambar bahwa hanya ada 4 (empat) bangunan luar gedung yang menjadi objek observasi, yaitu RSUD Cengkareng, Universitas Indonesia Depok, Universitas Trisakti, dan Mal Grand Indonesia yang mencapai indeks 2.40, tetapi masih menempatkan keempat objek observasi tersebut pada kelompok "kurang aksesibel". Adapun 8 (delapan) dari 12 (dua belas) objek observasi memperoleh kriteriai "tidak aksesibel". Sementara, RS Fatmawati dan Pacific Place memperoleh indeks terendah, yaitu 0.80.

Jalur pemandu dan rambu dan marka, yang sangat penting bagi kelompok difabel tuna netra, sebagaimana dapat kita amati disekitar kita, secara umum masih belum dianggap penting, baik oleh pemerintah maupun pihak swasta pengelola bangunan gedung. Pada tabel terlihat hanya Mal Grand Indonesia yang menyediakan jalur pemandu dan rambu dan marka yang aksesibel.

BAB VII

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini akan menguraikan kesimpulan hasil penelitian dan juga rekomendasi yang tercipta berdasarkan hasil penelitian ini. Bagian kesimpulan akan memberikan rangkuman umum tentang capaian umum aksesibilitas dari setiap wilayah yang menjadi objek observasi dalam penelitian ini, yaitu transportasi publik TransJakarta, transportasi publik kereta api komuter, gedung instansi pemerintah, dan gedung non-instansi pemerintah. Bagian rekomendasi akan menjelaskan langkah-langkah apa yang bisa diambil oleh berbagai pihak untuk meningkatkan aksesibilitas sarana dan prasarannya.

A. KESIMPULAN

Bila dikaitkan dengan tujuan penelitian, demikian adalah kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian ini:

1. **Tingkat aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana angkutan darat TransJakarta**

Dari 12 (dua belas) stasiun Kereta Api yang menjadi objek observasi, 4 (empat) halte TransJakarta (Dukuh Atas, Harmoni, Sarinah, dan Glodok), dengan nilai indeks tertinggi 2.1 masuk ke dalam kategori "kurang aksesibel". Kemudian, 8 (delapan) stasiun KA lainnya yang menjadi objek observasi masuk ke dalam kategori "tidak aksesibel". Bila ditelusuri, masih banyak kekurangan yang dimiliki oleh sarana dan prasarana transportasi publik TransJakarta. Seluruh sarana dan prasarana yang dimiliki oleh objek observasi tidak berhasil memenuhi kriteria "aksesibel" kelayakan jalur, konstruksi yang aksesibel, pemberian kemudahan dalam pembelian tiket bagi difabel, kelengkapan papan informasi yang aksesibel, dan ketersediaan ruang.

Secara umum, kriteria "aksesibel" bagi layanan transportasi publik TransJakarta hanya berhasil dicapai pada kategori ketersediaan personil untuk membantu kelompok difabel yang menjadi pengguna jasa transportasi. Adapun 10 (sepuluh) dari 12 (dua belas) objek observasi berhasil mencapai angka indeks 3.00 dan 3.50. Namun, terdapat 1 halte, yaitu Kampung Melayu, yang termasuk dalam peringkat "kurang aksesibel" berdasarkan kategori ketersediaan personil dan 1 halte lainnya, Blok M, yang termasuk dalam peringkat "tidak aksesibel" untuk kategori ketersediaan personil.

2. **Tingkat aksesibilitas bagi kelompok difabel pada sarana dan prasarana angkutan darat Kereta Api Komuter (*Commuter Line*)**

Dari 10 stasiun KA yang menjadi objek observasi, seluruhnya termasuk ke dalam kriteria "tidak aksesibel". Adapun faktor yang menyebabkan hal tersebut adalah keseluruhan stasiun KA tersebut tidak memenuhi kriteria dalam kategori: aksesibilitas jalur keluar-masuk terminal, aksesibilitas kondisi peturasan, ketersediaan personil, kelengkapan papan informasi, tempat duduk aksesibel pada sarana transportasi, hingga kemudahan dalam pembelian tiket.

3. **Tingkat aksesibilitas bagi kelompok difabel pada bangunan instansi pemerintahan**

Dari ke-26 (dua puluh enam) gedung instansi pemerintahan yang menjadi objek observasi penelitian ini, hanya 2 (dua) gedung, yaitu gedung Direktorat Jenderal HKI Kementerian Hukum dan HAM dan Kantor Imigrasi Jakarta Pusat yang meraih nilai tertinggi 2.13. Tetapi, capaian ini masih menempatkan gedung tersebut ke dalam kategori "kurang aksesibel". 24 gedung lainnya yang menjadi objek observasi mendapatkan kriteria "tidak aksesibel".

Faktor-faktor yang menyebabkan rendahnya capaian indeks pemenuhan aksesibilitas gedung-gedung instansi pemerintahan adalah:

- a) Pada kategori bagian bangunan gedung, hanya Direktorat Jenderal HKI dan Kantor Walikota Jakarta Pusat yang mendapatkan kriteria "aksesibel" dengan capaian indeks 3.2. 6 gedung, yaitu Kantor Imigrasi Jakarta Pusat, Kantor Mabes POLRI, Kantor Walikota Jakarta Timur, Kantor Walikota Jakarta Selatan, Kantor Balaikota Jakarta, dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur mendapatkan kriteria "kurang aksesibel", dengan capaian indeks 2.4. 18 gedung lainnya yang menjadi objek observasi mendapatkan kriteria "tidak aksesibel";
- b) Pada kategori bagian tapak bangunan, peringkat tertinggi diperoleh Kementerian Kesehatan dengan raihan indeks 2.4. Pun, capaian ini hanya menempatkan Kementerian Kesehatan ke dalam kriteria "kurang aksesibel". 25 gedung lainnya yang menjadi objek observasi memperoleh kriteria "tidak aksesibel";
- c) Pada kategori lingkungan di luar bangunan, peringkat tertinggi diperoleh Kantor Imigrasi Kelas I Khusus Jakarta Pusat dengan capaian indeks 2.4 dan menempatkannya ke dalam kriteria "kurang aksesibel". Adapun 25 gedung lainnya memperoleh kriteria "tidak aksesibel".

4. Tingkat aksesibilitas bagi kelompok difabel pada bangunan instansi non-pemerintahan

Dari 12 (dua belas) gedung instansi non-pemerintahan yang menjadi objek observasi dalam penelitian ini, nilai tertinggi dicapai oleh RSUD Cengkareng dan Universitas Indonesia Depok dengan capaian indeks 2.93 dan menempatkan keduanya dalam kriteria "kurang aksesibel". Sehingga, berdasarkan kategori ini, terdapat 10 (sepuluh) gedung total yang termasuk ke dalam kriteria "kurang aksesibel" karena meraih indeks aksesibilitas di atas 2.00. 2 (dua) gedung, yaitu Universitas Indonesia Salemba dan Plaza Semanggi termasuk ke dalam kategori "tidak aksesibel".

Capaian ini mengejutkan karena, pada kategori bangunan gedung bagian dalam, seluruh 12 (dua belas) objek observasi telah berhasil meraih kriteria "aksesibel". Tetapi, kurang baiknya kondisi tapak bangunan dan luar bangunan setiap gedunglah yang membuat hasil rata-rata indeks aksesibilitas mereka menurun signifikan. Pada kategori tapak bangunan, 4 (empat) gedung mendapatkan kriteria "kurang aksesibel" dan 8 (delapan) gedung "tidak aksesibel". Pada kategori luar bangunan, 4 (empat) gedung memperoleh kategori "kurang aksesibel" dan 8 (delapan) gedung memperoleh kriteria "aksesibel".

B. REKOMENDASI

Bila merujuk pada kesimpulan di atas, layanan transportasi publik TransJakarta, layanan transportasi publik kereta api komuter, gedung instansi pemerintah, dan gedung instansi non-pemerintah yang menjadi objek observasi, seluruhnya berada pada kriteria "**kurang aksesibel**" ataupun "**tidak aksesibel**" berdasarkan pemenuhan 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 Nomor 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Karenanya, kami mengajukan rekomendasi sebagai berikut:

1. **Kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia** untuk segera mengesahkan Rancangan Undang-Undang Penyandang Disabilitas yang mengatur secara spesifik kewajiban pemenuhan hak bagi kelompok difabel oleh negara;

2. **Kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia** untuk melakukan penegakan aturan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan secara efektif agar dapat dipatuhi oleh setiap pengelola jasa transportasi publik kereta api;
3. **Kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia** untuk melakukan penegakan aturan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan secara efektif agar dapat dipatuhi oleh setiap pengelola gedung instansi pemerintah dan non-pemerintah;
4. **Kepada PT. Transportasi Jakarta** selaku pengelola TransJakarta untuk memperbaiki sarana dan prasarana yang dikelolanya, yaitu pada masing-masing halte dan bus agar menyesuaikan kepada ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan;
5. **Kepada PT. Kereta Api Indonesia** selaku pengelola kereta api komuter untuk memperbaiki sarana dan prasarana yang dikelolanya, yaitu pada masing-masing stasiun KA dan unit kereta api bus agar menyesuaikan kepada ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit Pada Sarana dan Prasarana Perhubungan;
6. **Kepada pengelola gedung-gedung instansi pemerintah dan non-pemerintah** untuk segera memperbaiki kondisi aksesibilitas dari gedung-gedung yang dikelolanya sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRTM/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.

HALAMAN REFLEKSI

Urgensi Pembentukan RUU Penyandang Disabilitas Sebagai Payung Hukum Implementasi Hak Asasi Manusia

Oleh: Tigor Gempita Hutapea

Salah satu capaian dalam era reformasi adalah amandemen UUD 1945 yang mengatur perihal jaminan Hak Asasi Manusia (HAM) bagi setiap orang sebagai pribadi maupun warga negara. HAM merupakan hak dasar yang secara kodrati melekat pada diri setiap manusia termasuk kepada kelompok difabel. Hak tersebut bersifat universal, tidak dapat dikurangi, dibatasi, dihalangi, apalagi dicabut atau dihilangkan oleh siapa pun termasuk negara. HAM dalam segala keadaan, wajib dihormati, dilindungi, dan dipenuhi tidak hanya oleh negara tetapi semua elemen bangsa termasuk pemerintah hingga masyarakat. Berdasarkan hal tersebut, penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan HAM terhadap warga negara harus dijamin dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Indonesia telah memiliki berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang difabel, salah satunya adalah Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat yang saat ini masih menjadi payung hukum yang mengatur tentang kelompok difabel. Namun, undang-undang ini sangatlah bernuansakan "*charity*" dan "*medical*" sehingga melahirkan pandangan-pandangan bernuansa belas kasih, tidak mampu, penyakit, tidak normal, aib, kekurangan, dan pandangan negatif lainnya terhadap kelompok difabel. Akibatnya, implementasi tanggung jawab negara terhadap penyandang disabilitas dilakukan dalam bentuk program-program yang sifatnya berupa bantuan sosial dan rehabilitasi seperti memberikan alat kesehatan kursi roda, kaki tangan palsu, alat bantu pendengaran, rehabilitasi di panti-panti dan penyediaan sekolah luar biasa yang mengkhususkan bagi penyandang disabilitas. Walaupun terdapat berbagai program pemberdayaan – seperti kursus menjahit, pijat, memasak, dan mekanik – tetapi hal ini hanya sebatas agar penyandang disabilitas dapat bekerja berdasarkan keterampilan yang telah diberikan.

Kritik utama dari program-program dan konsep pemberdayaan tersebut adalah justru membuat masyarakat difabel bukan menjadi bagian dari masyarakat seutuhnya. Masyarakat difabel semakin terisolasi sejak dari proses pendidikan hingga menentukan pekerjaannya, membuat masyarakat difabel semakin tidak mandiri karena harus menggantungkan hidupnya dari bantuan sosial, dan, di sisi lain, membuat masyarakat difabel menjadi tidak bebas mengembangkan kemampuan dan kreativitas yang dimilikinya.

Indonesia telah meratifikasi *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD) atau konvensi hak penyandang disabilitas ke dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011. Pasca ratifikasi tersebut, pemerintah Indonesia berkewajiban untuk merealisasikan hak-hak yang termuat dalam konvensi dengan cara mengubah peraturan perundang-undangan, kebiasaan dan praktik-praktik yang diskriminatif terhadap penyandang disabilitas, baik perempuan maupun anak dan menjamin partisipasi penyandang disabilitas dalam segala aspek kehidupan seperti pendidikan, kesehatan, pekerjaan, politik, olah raga, seni dan budaya, serta pemanfaatan teknologi, informasi dan komunikasi.

Tujuan utama dari konvensi ini adalah memajukan, melindungi dan menjamin penikmatan penuh dan setara semua HAM dan kebebasan fundamental terhadap semua penyandang disabilitas melalui masyarakat yang inklusif. Untuk membentuk masyarakat inklusif, maka negara harus melakukan tindakan-tindakan mewujudkan desain universal melalui tersedianya sarana dan prasarana fisik yang akses, menyusun program dan pelayanan yang dapat digunakan oleh semua orang, merubah stigma-stigma negatif yang telah ada, merubah praktik-praktik diskriminatif kepada kelompok difabel dan mengikutsertakan kelompok difabel untuk berpartisipasi menentukan kebijakan. Perwujudan dari masyarakat inklusif akan memberikan akses besar bagi kelompok difabel agar terlibat penuh dalam segala bidang kehidupan. Hal inilah yang harus dilakukan pemerintah secara segera dalam menjamin pemenuhan HAM bagi kelompok difabel.

Penelitian ini difokuskan untuk melihat kondisi pemenuhan layanan infrastruktur dan transportasi publik yang akses. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengukur sejauh mana negara telah melaksanakan tanggung jawabnya dalam penyediaan infrastuktur dan transportasi yang aksesibel. Ternyata, hasil dari penelitian menunjukkan bahwa penyediaan infrastruktur dan transportasi publik belum memenuhi kriteria aksesibel bagi kelompok difabel. Ironis, hal ini ternyata tidak hanya terjadi wilayah Jakarta – yang menjadi area observasi dari penelitian ini – namun juga terjadi di berbagai daerah lain, seperti Bandung, Bali, Makassar, dan Surabaya.¹ Walaupun telah ada peraturan yang telah mengatur tentang syarat-syarat akses dalam penyediaan infrastuktur dan transportasi publik, tetapi pemerintah daerah dan pemerintah pusat belum terlihat serius berkeinginan untuk mengimplementasikan serangkaian peraturan tersebut. Faktor utama yang menjadi penyebabnya adalah rendahnya kesadaran aparaturnegara yang belum memahami tentang hak kelompok difabel dan ketiadaan sanksi tegas yang mengatur implementasinya.

Walaupun Indonesia telah meratifikasi *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD), tetapi konvensi ini hanya mengatur prinsip-prinsip umum saja. Ke depan, diperlukan sebuah kebijakan dalam bentuk undang-undang yang secara khusus mengatur pelaksanaan hak-hak tersebut. Undang-undang tersebut haruslah menyebutkan hak-hak kelompok difabel, menyebutkan bentuk-bentuk tanggung jawab negara dalam pemenuhan, penghormatan, perlindungan HAM di segala bidang kehidupan, mengatur tentang pengawasan implementasi hak, mengatur tentang kewajiban peningkatan kapasitas aparat agar memahami hak kelompok difabel dan mengatur tentang sanksi apabila hak tersebut tidak dipenuhi.

¹ Berdasarkan laporan advokasi yang dilakukan oleh paralegal LBH Jakarta di berbagai komunitas difabel di daerah Bandung, Bali, Surabaya, dan Makassar.



978-602-73451-2-6