

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pada era kontemporer, dinamika perkembangan dan pembangunan telah menjadi fenomena yang wajar untuk diamati secara kasatmata. Dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir, inovasi baik dalam sistem maupun infrastruktur berkembang dengan sangat pesat. DKI Jakarta dapat dikategorikan sebagai salah satu wilayah dengan laju pembangunan yang paling menonjol di Indonesia. Kondisi tersebut menciptakan peluang strategis bagi sumber daya manusia berkualitas untuk berkontribusi dalam menjawab berbagai tantangan perkembangan yang terjadi. Karakteristik ini sekaligus menjadikan Jakarta sebagai pusat daya tarik yang mendorong tingginya mobilitas penduduk. Tingkat mobilitas yang signifikan tersebut diperkuat oleh ketersediaan fasilitas umum yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat secara optimal.

Penyediaan infrastruktur publik dan/atau fasilitas publik menjadi bagian dari pemenuhan hak-hak negara, yang oleh karenanya mampu menunjang segala bentuk kepentingan warga negara tersebut. Dengan adanya infrastruktur yang disediakan oleh negara, dapat mendorong masyarakat untuk melakukan aktifitasnya seperti beribadah, bekerja, sekolah, dan lain sebagainya sesuai dengan hak universal warga negara tersebut tanpa terkecuali menjadi hak universal dan hak warga negara bagi penyandang disabilitas sebagaimana pengaturan UU Nomor 19 Tahun 2019 tentang Pengesahan *Convention in the Rights of Persons with Disabilities*.

Secara gramatikal, penyandang disabilitas yaitu kelompok orang yang beragam dengan ciri fisiknya, diantaranya seperti disabilitas yang mengalami disabilitas fisik, disabilitas mental, ataupun keduanya. Kondisi penyandang disabilitas tersebut mungkin hanya sedikit berdampak terhadap kemampuan bersosialisasi di tengah masyarakat. Oleh karena itu dapat dimaknai bahwa penyandang disabilitas merupakan kelompok rentan yang memiliki keterbatasan dalam hal fisik, mental, sampai keduanya, dan memiliki

kekurangan dalam hal hubungan bersosialisasi ditengah masyarakat.

Secara prinsip, penyandang disabilitas memiliki hak universal yang setara dalam perspektif Hak Asasi Manusia serta hak kewarganegaraan yang setara dalam konteks politik. Berdasarkan laporan Komisi Ekonomi dan Sosial untuk Asia dan Pasifik (ESCAP), diperkirakan terdapat sekitar 650 juta penyandang disabilitas di kawasan Asia-Pasifik. Kondisi disabilitas dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk gangguan kesehatan sejak usia dini, penyakit kronis maupun akut, cedera akibat kecelakaan, konflik bersenjata, kerusakan sosial, serta bencana alam. Di Indonesia, tingkat prevalensi disabilitas tergolong tinggi di kawasan Asia Tenggara. Hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) tahun 2023 mencatat sekitar 22,97 juta penduduk penyandang disabilitas, atau setara dengan 8,5% dari total populasi nasional.

Hak-hak disabilitas terhadap fasilitas umum telah menjadi perhatian sejak tahun 1998, bertepatan dengan terbitnya Keputusan Menteri/Kepmen Pekerjaan Umum No. 468/KPTS tahun 1998. Dalam keputusan tersebut tertuang narasi Aksesibilitas merujuk pada kemudahan yang diberikan kepada penyandang disabilitas untuk memastikan mereka memiliki kesempatan yang setara dalam berbagai bidang kehidupan dan penghidupan. Kelompok penyandang disabilitas adalah bagian dari masyarakat yang memiliki hambatan tertentu yang dapat mempengaruhi partisipasi mereka secara aktif dalam aktivitas sosial.

Sebagai bentuk komitmen negara terhadap penyediaan hak penyandang disabilitas, sejak tahun 2011 melalui UU No. 19 Tahun 2011 tentang pengesahan konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas. Regulasi tersebut kemudian melahirkan semangat penghapusan praktik diskriminatif yang kerap dialami penyandang disabilitas di Indonesia. Jauh sebelum lahirnya UU No.19 Tahun 2011, pemerintah telah berupaya mewujudkan kesetaraan dengan mengeluarkan keputusan menteri Pekerjaan Umum No. 468/KPTS 1998. Regulasi yang lahir tersebut menjadi turning point Tujuan utama dari Konvensi Hak Penyandang Disabilitas (CRPD) adalah untuk mendorong serta memperkuat perlindungan terhadap hak-hak penyandang

disabilitas. Konvensi ini menegaskan pentingnya hak-hak universal, sekaligus memberikan perhatian khusus terhadap kebutuhan penyandang disabilitas. Selain itu, CRPD juga menetapkan tanggung jawab dan kewenangan negara-negara pihak dalam menjamin pelaksanaan hak-hak tersebut.

Fokus selanjutnya yang tidak kalah penting adalah keterbukaan dan persamaan hak dalam menggunakan akses infrastruktur bagi kelompok penyandang disabilitas. Secara normatif, penyediaan infrastruktur pada fasilitas umum pada dasarnya berlaku untuk umum, sebagaimana ketentuan Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 bahwa “Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”. Frasa tersebut bermakna bahwa setiap kelompok masyarakat sudah barang tentu menggunakan trotoar sebagai salah satu alternatif dalam melakukan mobilitas, hal tersebut juga berlaku bagi kelompok rentan atau dalam hal ini adalah seorang disabilitas yang memiliki hak yang sama untuk menggunakan fasilitas publik.

Fasilitas pelayanan publik atau fasilitas umum dapat meliputi fasilitas fisik dan non-fisik seperti trotoar, Transportasi umum serta bangunan milik pemerintah maupun swasta perlu dirancang agar dapat diakses oleh penyandang disabilitas. Dengan begitu, kebutuhan mereka dapat terpenuhi dan kemampuan untuk hidup mandiri pun dapat terus berkembang. Pada kesempatan ini, penulis melihat bahwa kondisi fasilitas umum masih banyak yang tidak sejalan dengan hakikat pembentukannya, seperti pedestrian atau trotoar.

Sedikit banyak fungsi trotoar terhadap kelancaran mobilitas sosial dan masyarakat dapat terbaca jika kita mampu melihat dalam optik kebijakan publik. Selain itu hakikat lain dari pembukaan trotoar adalah untuk mengurangi kemacetan dan membuat Jakarta sebagai kota dengan kebijakan *green governance*. Sebab dengan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan trotoar sebagai pilihan utama, maka akan berperan penting dalam mengurangi efek rumah kaca serta emisi karbon yang pada akhirnya akan membantu meningkatkan kualitas udara. Sebab trotoar dengan kondisi

layak akan mengurangi ketergantungan pada tingkat penggunaan kendaraan bermotor.

Menurut Permen Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 disebutkan bahwa fungsi trotoar adalah sebagai jalur penghubung antar pusat kegiatan dikawasan perkotaan, sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lain, sebagai ruang interaksi sosial, sebagai pendukung keindahan dan kenyamanan kota, dan sebagai jalur evakuasi ketika terjadi bencana. Lebih lanjut bahwa dalam penyediaan jalur pejalan kaki atau trotoar maka perlu memperhatikan aksesibilitas penyandang disabilitas untuk selanjutnya diberikan tanda khusus.

Pembangunan jalur pejalan kaki yang aman bagi penyandang disabilitas sebagaimana termaktub pada pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki yang diterbitkan oleh kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tahun 2018 meliputi pertama penyediaan Ruang gerak bagi pejalan kaki penyandang disabilitas harus disesuaikan dengan pedoman yang berlaku. Untuk pengguna kruk, lebar minimum yang diperlukan dari sisi kanan ke kiri adalah 95 sentimeter, dan dari depan ke belakang setidaknya 120 sentimeter. Bagi penyandang tunanetra, ruang gerak harus memiliki lebar minimal 90 sentimeter dari sisi kanan ke kiri, panjang minimal 95 sentimeter dari depan ke belakang, serta tinggi bangunan minimum 210 sentimeter. Sementara itu, pengguna kursi roda memerlukan ruang gerak dengan lebar minimal 160 sentimeter dan tinggi bangunan setidaknya 130 sentimeter.

Kedua, penyediaan jalur landai atau ramp yang digunakan untuk memudahkan pengguna jalan untuk berpindah ke area yang lebih tinggi maupun rendah. Ketersediaan jalur landai tersebut sangat membantu pengguna kursi roda untuk bisa berpindah ke jalur pedestrian. Tingkat kelandaian dari ramp bagi penyandang disabilitas tidak boleh melebihi 8% dan dilengkapi dengan pegangan tangan tingginya 0,8 meter diukur dari permukaan tanah.

Ketiga, penyediaan *Passing place* atau area yang digunakan untuk mendahului pengguna jalan lain. Penyediaan sarana *passing place* biasanya berlaku pada trotoar dengan lebar 1,5 meter.

Keempat adalah penyediaan akses informasi yang dikhususkan Bagi individu tunanetra atau yang memiliki penglihatan rendah (*low vision*), informasi saat berjalan biasanya diterima melalui suara atau sentuhan. Misalnya, suara lalu lintas atau permukaan jalan yang miring dapat menjadi petunjuk sekaligus peringatan yang dapat dikenali. Oleh karena itu, penting untuk menyediakan berbagai bentuk informasi, seperti pesan verbal, sinyal suara yang terdengar jelas, serta tanda timbul pada fasilitas umum, guna membantu pemahaman dan navigasi bagi penyandang tunanetra maupun low vision.

Kelima, penyediaan *guiding block* atau jalur pemandu menjadi salah satu elemen penting yang umumnya dipasang di trotoar dan berwarna kuning, dengan permukaan timbul berbentuk tabung atau lingkaran. *Guiding block* ini harus memiliki ruang kosong minimal 600 milimeter di sisi kiri dan kanannya. Sementara itu, tanda timbul berbentuk tabung lingkaran berfungsi sebagai blok peringatan yang biasanya ditempatkan di ujung trotoar, jalur landai naik-turun, serta area penyeberangan dan halte.



Gambar 1. **Guiding Block, Ramp dan Passing Place** pada Trotoar Ramah Disabilitas kawasan Kemang, Jakarta Selatan.

Sumber: Peneliti

Gambar 1 diatas diambil penulis pada kawasan Kemang Jakarta Selatan, dapat dilihat merupakan contoh sempurna dari aksesibilitas jalur trotoar kepada penyandang disabilitas sebab menyediakan *passing place*, *guiding block*, dan *ramp* yang memudahkan gerak penyandang disabilitas.

Namun secara perhitungan, belum semua trotoar di Jakarta telah terakreditasi ramah disabilitas. Tidak sedikit kelompok rentan dan disabilitas tidak mampu merasakan fasilitas tersebut sebagaimana mestinya. Sebab telah terjadi pergeseran fungsi dari fasilitas-fasilitas publik tersebut, dan tidak jarang kelompok disabilitas mendapat perlakuan diskriminatif karena keterbatasannya. Sebagaimana temuan yang dimuat dalam harian Kompas, menyebutkan bahwa mayoritas trotoar yang ada di dalam wilayah administrasi DKI Jakarta belum merata untuk disebut ramah terhadap kelompok rentan dan disabilitas. Jakarta Pusat menjadi wilayah yang paling maju dalam penyediaan trotoar ramah kelompok rentan, namun tidak dengan kawasan lain di Jakarta yang trotoarnya sarat akan alih fungsi.

Narasi berjudul "Trotoar Jakarta belum Ramah terhadap kelompok rentan" Kompas menyebutkan bahwa telah terjadi alih fungsi trotoar menjadi sarana okupasi kelompok parkir liar dan pedagang kecil. penulis dalam hal ini telah mengamati beberapa trotoar yang ada di Jakarta dan tidak sedikit trotoar tersebut tidak ramah terhadap keberadaan kelompok disabilitas.



Gambar 2. Trotoar Ramah Disabilitas yang difungsikan sebagai lapak PKL  
Sumber: Peneliti

Pada gambar 2 diambil oleh penulis pada tanggal 1 April 2024 di kawasan Pasar Minggu. Gambar tersebut memperlihatkan trotoar sepanjang jalan kawasan Pasar Minggu tersebut dialihfungsikan sebagai tempat PKL yang dilakukan oleh kelompok kecil masyarakat serta menghilangkan hakikat keberadaan trotoar yang difungsikan untuk pejalan kaki. Alih alih untuk pejalan kaki, justru deretan *paving block* tersebut menjadi sarana yang tidak ramah terhadap kelompok rentan dan disabilitas. Sangat disayangkan bahwa sebagian kelompok masyarakat belum mampu mengenal tanda-tanda dari fasilitas ramah disable yang disediakan pemerintah. Hal tersebut kemudian menjadi masalah serius bagi kelompok rentan yang biasanya menggunakan trotoar tersebut sebagai bagian dari mobilitas sosial.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, agar dapat menganalisis kebijakan pemerintah DKI Jakarta dalam penyediaan aksesibilitas trotoar bagi penyandang disabilitas, membuat penulis tergerak untuk melakukan penelitian mengenai efektifitas dari trotoar serta mengukur tingkat efektifitasnya menggunakan subjek kelompok rentan dan disabilitas yang selanjutnya diangkat dalam judul penelitian *Penyediaan Aksesibilitas Trotoar Ramah Disabilitas Dikawasan Pasar Minggu Jakarta Selatan*.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka peneliti dalam hal ini menemukan permasalahan yang selanjutnya dirumuskan menjadi rumusan permasalahan yaitu Bagaimana penyediaan trotoar bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pasar Minggu Jakarta Selatan?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Penulisan karya tulis ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana aksesibilitas fasilitas pelayanan publik seperti Trotoar bagi kelompok rentan dan penyandang disabilitas di kawasan Pasar Minggu Jakarta Selatan dan serta untuk mengetahui lebih lanjut mengenai implementasi peraturan perundang-undangan dalam memenuhi hak penyandang disabilitas untuk mengakses fasilitas pelayanan publik.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini mempunyai 2 (dua) manfaat, yaitu sebagai berikut :

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini dapat memperluas pengetahuan dan juga menjadi sebuah sumbangsih pemikiran mengenai kebijakan publik khususnya dalam persoalan pemerataan hak warga negara tanpa adanya diskriminatif terhadap kelompok rentan dan penyandang disabilitas. Selain itu penelitian ini dapat dijadikan sumber rujukan pada penelitian yang akan datang mengenai aksesibilitas penyediaan fasilitas dan/atau infrastruktur publik bagi kelompok rentan dan penyandang disabilitas di Indonesia, secara khusus di wilayah Pasar Minggu Jakarta Selatan.

### 1.4.2 Manfaat Praktis

Dalam tataran praktis, hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan, proyeksi, evaluasi, dan rekomendasi bagi pihak terkait kebijakan pemerintah DKI Jakarta seperti Kementerian PUPR, Dinas Sosial DKI Jakarta, dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta agar kedepannya tidak terdapat lagi alih fungsi trotoar yang seharusnya diperuntukan kepada pejalan kaki khususnya masalah aksesibilitas jalur pejalan kaki bagi kelompok disabilitas.

## 1.5 Urgensi Penelitian

Penelitian ini sangat penting untuk dilakukan sebab dapat mengukur seberapa besar masalah yang terjadi jika trotoar dialih fungsikan diluar fungsinya. Akan hal tersebut, kaum disabilitas dan rentan akan sangat berdampak khususnya terkait akses mobilitas mereka. Selain itu, diharapkan penelitian skripsi ini akan berpengaruh dalam memberikan rekomendasi kepada pihak terkait yang mengurus masalah fasum seperti Trotoar.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Dalam hal ini, untuk dapat memberikan kemudahan dalam melihat serta mengetahui pembahasan yang terdapat dalam proposal skripsi ini secara keseluruhan, maka perlu adanya sistematika yang adalah suatu kerangka ataupun pedoman dalam penulisan proposal skripsi. Berikut, sistematika penulisan proposal skripsi ini terdiri dari 3 (tiga) bagian, yaitu:

### 1.6.1 Bagian awal proposal skripsi

Pada bagian awal ini, penulis mengemukakan susunan skripsi yang terdiri dari halaman sampul depan dan daftar isi yang memuat susunan tubuh proposal penulis.

### 1.6.2 Bagian utama proposal skripsi

Pada bagian utama proposal, penulis menunjukan hal fundamental dalam tubuh proposal yang penulis buat, adapun susunannya terdiri dari:

#### 1. BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini, merupakan bagian pendahuluan dalam proposal skripsi yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian baik secara teoritis ataupun praktis, serta juga terdapat sistematika penulisan.

#### 2. BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini, merupakan bagian yang mengenai suatu penjelasan terkait berbagai hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya oleh seorang peneliti lainnya sebagai rujukan atau memiliki keterkaitan terhadap penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Tidak hanya itu, dalam bab ini juga mengenai penyajian teori yang digunakan dalam penyusunan kerangka teori penelitian. Sehingga, dalam bab ini terdiri dari tinjauan hasil penelitian atau penelitian terdahulu yang relevan, kerangka teori, serta kerangka pemikiran.

### 3. BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini, merupakan bagian mengenai metode ataupun pendekatan yang akan digunakan oleh peneliti dalam melakukan pengembangan data dan informasi yang akan digunakan dalam melakukan penelitian yang terdiri dari, pendekatan penelitian yang digunakan, penentuan informan dalam mendapatkan data dan informasi, teknik pengumpulan data yang akan digunakan baik secara observasi, pelaksanaan wawancara secara mendalam, dan juga dokumentasi, serta teknik pengolahan dan analisis data yang akan digunakan pada penelitian tersebut, dan juga lokasi serta jadwal penelitian akan dilaksanakan.

### 4. BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada BAB ini penulis berusaha untuk menjawab permasalahan yang penulis angkat sebagai suatu permasalahan pada BAB 1 diatas. Dengan menggunakan pendekatan studi lapangan, penulis dalam hal ini mencoba untuk mengedepankan keakuratan data baik primer maupun sekunder yang penulis dapatkan berdasarkan beberapa kegiatan wawancara dengan pemangku kebijakan yang dalam hal ini adalah Suku Dinas Bina Marga Jakarta Selatan, serta tidak lupa wawancara dengan orang disabilitas yang merupakan subjek penting dalam penelitian skripsi yang penulis kerjakan.

### 5. BAB V. PENUTUP

Bagian ini merupakan bagian akhir yang berisi dua sub bab penting yaitu Kesimpulan dan Saran. Pada bagian kesimpulan, penulis memberikan konklusi dari permasalahan yang penulis angkat sebagai permasalahan, selain itu pada bagian kesimpulan penulis mencoba menguraikan hasil temuan yang kiranya penting dalam proses penelitian dan pengumpulan data. Sedangkan bagian saran disini penulis selaku peneliti yang melakukan penelitian

memberikan masukan-masukan yang penulis dapatkan selama proses penelitian yang didasarkan pada hasil wawancara yang dilakukan dengan pemangku kebijakan dan penyandang disabilitas.

### **1.6.3 Bagian akhir proposal skripsi**

Bagian ini terdiri dari daftar pustaka yang merupakan suatu rujukan berbagai materi yang digunakan oleh peneliti dalam mendapatkan pengetahuan serta pengembangan ilmu sebagai pendukung dalam penelitian yang dilakukan.

