

KEWARGANEGARAAN INKLUSIF PENYANDANG DISABILITAS DALAM AKSESIBILITAS TRANSPORTASI PUBLIK: STUDI AKSESIBILITAS STASIUN DUKUH ATAS DAN MANGGARAI

INCLUSIVE CITIZENSHIP FOR PERSONS WITH DISABILITIES IN PUBLIC TRANSPORTATION: STUDY OF PUBLIC TRANSPORTATION ACCESSIBILITY OF DUKUH ATAS AND MANGGARAI STATIONS

Muhamad Raffi¹, Isneningtyas Yulianti^{2*}

¹Universitas Indonesia, Jakarta, Indonesia

²Pusat Riset Masyarakat dan Budaya, BRIN, Jakarta, Indonesia

*tyas.yulianti@gmail.com

ABSTRACT

Public transportation is an essential part of transportation infrastructure and social justice. The revitalization of train stations and MRT is one part of the city planning plan in Jakarta, which people with disabilities also await. Still, it is necessary to review whether the development has provided inclusive access for people with disabilities. The study area of this paper is people with disabilities in the City of Jakarta and its surroundings who have limited access to public transportation. Various facilities for people with disabilities cannot be considered, and the provision of these services is inclusive. To show that the development planning is fair and fulfills equality for people with disabilities, the local government must include people with disabilities in the planning process. Public transportation can be said to be inclusive if it does not only consider the availability of access but also how the entire service process is inclusive for people with disabilities. This study aims to see to what extent adequate facilities and accommodation for people with disabilities can be met at two MRT transit stations in Jakarta, Dukuh Atas Station and KRL Commuter at Manggarai Station. This study uses a qualitative approach and in-depth interview method to provide an overview of the standardization design for disability services, whether it has been appropriately implemented, and how the government implements the social justice model for people with disabilities.

Keywords: *Inclusive Citizenship, Social Justice, Disability, Transportation*

ABSTRAK

Transportasi umum merupakan bagian penting dari infrastruktur transportasi dan keadilan sosial. Revitalisasi stasiun kereta dan MRT menjadi salah satu bagian rencana dalam tata kota di Jakarta yang juga dinantikan oleh warga disabilitas. Namun, perlu dilihat kembali apakah pembangunan yang dilakukan telah memberikan akses inklusif bagi penyandang disabilitas. Area Study dari paper ini adalah warga disabilitas di Kota Jakarta dan sekitarnya yang terbatas dalam akses transportasi publik. Berbagai kemudahan bagi warga disabilitas tidak bisa dipandang bahwa penyediaan layanan tersebut sudah inklusif. Untuk dapat menunjukkan bahwa perencanaan pembangunan tersebut adil dan memenuhi kesetaraan bagi warga disabilitas, maka pemerintah daerah harus mengikutsertakan warga disabilitas dalam proses perencanaannya. Transportasi publik dapat dikatakan inklusif jika tidak hanya mempertimbangkan tersedianya akses saja, namun juga bagaimana seluruh proses layanan tersebut inklusif bagi warga disabilitas. Tujuan Penelitian ini ingin melihat sejauh mana fasilitas dan akomodasi layak bagi penyandang disabilitas yang dapat dipenuhi di dua stasiun transit MRT Jakarta dengan Stasiun Dukuh Atas dan KRL Commuter dengan Stasiun Manggarai. Menggunakan pendekatan kualitatif dan metode depth interview, penelitian ini akan memberikan gambaran mengenai rancangan standarisasi untuk layanan disabilitas, apakah sudah dapat terlaksana dengan baik serta bagaimana model keadilan sosial terimplementasi oleh pemerintah kepada penyandang disabilitas

Kata Kunci: Kewarganegaraan Inklusif, Keadilan Sosial, Disabilitas, Transportasi

PENDAHULUAN

Jakarta saat ini menjadi daerah dengan populasi paling padat di Indonesia. Populasi di DKI Jakarta pada tahun 2021 mencapai 10.609,7 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2022), dan pada tahun 2022 mencapai 10,64 juta jiwa (Rizaty, 2023). Jumlah tersebut belum termasuk populasi di daerah penunjangnya yang turut memadatkan jantung perekonomian pada kesehariannya. Salah satu cara untuk menavigasi Jakarta selain melewati transportasi pribadi seperti mobil dan motor adalah melalui transportasi publik. Tentu pada harapannya, transportasi publik dapat mengakomodir keseluruhan masyarakat tanpa mengecualikan status, termasuk penyandang disabilitas yang menjadi bagian dari masyarakat.

Penyandang disabilitas, adalah bagian dari masyarakat yang terangkul dalam identitas suatu warganegara. Dengan menyandang status kewarganegaraan yang sama, masyarakat mengharapkan ada semacam *"benefit"* yang sama pula untuk setiap individu yang menyandang status tersebut. Status kewarganegaraan dapat memperlihatkan hubungan pelayanan publik yang dilakukan oleh negara kepada warganya, di mana premis *"sense of belonging"* dan *"token of membership"* (rasa kebersamaan serta bukti keanggotaan) menjadi hal penting dalam konteks pelayanan publik yang diberikan (Jati, 2016). Dapat dikatakan pula, kedua premis tersebut semacam privilege yang diberikan oleh negara kepada anggota warga negaranya, salah satunya dalam bentuk pelayanan, seperti pemberian layanan pada transportasi publik.

Mengenai transportasi bagi penyandang disabilitas, pemerintah DKI sudah mengatur dalam Pasal 83 Perda No. 4 Tahun 2022 tentang Pelaksanaan Penghormatan, Pelindungan, dan

Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas. Ayat (1) pasal tersebut menyatakan bahwa dalam melaksanakan penghormatan, pelindungan, dan pemenuhan hak penyandang disabilitas di bidang transportasi publik, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyediakan akomodasi yang layak bagi penyandang disabilitas yang meliputi: a) aksesibilitas menuju dan keluar dari tempat pemberhentian transportasi publik; b) aksesibilitas menuju dan keluar kendaraan transportasi publik; c) kursi prioritas; d) ubin pemandu; e) petunjuk dan informasi dalam bentuk audio dan visual; f) prioritas dalam antrean; g) tempat pembelian tiket yang landai; h) ruang tenang; i) jalur ersam; dan j) petugas pemandu.

Selanjutnya, di Ayat (2), pemerintah daerah juga menjanjikan akan melakukan audit terhadap penyediaan aksesibilitas sebagaimana di sebutkan di ayat sebelumnya. Pasal ini merupakan jaminan ketersediaan transportasi yang inklusif disabilitas, selain fasilitas bangunan gedung yang juga dijamin dalam Pasal 70 mengenai infrastruktur.

Sebagai kota metropolitan, perkembangan kota Jakarta juga disertai kemudahan mobilisasi penduduknya melalui transportasi. Dari banyaknya transportasi publik di Indonesia, mayoritas berada di Jakarta, dan mayoritas berbasis rel seperti MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodetabek, serta kereta cepat yang menghubungkan Jakarta dan Bandung. Sepanjang Tahun 2023, MRT dan LRT Jakarta sudah dapat digunakan publik, dan pada tahun yang sama LRT Jabodebek beroperasi pada bulan Juli (Fadilah, 2023).

Meskipun LRT Jakarta sudah beroperasi pada waktu yang tidak terlalu jauh dari MRT Jakarta, yakni pada 2022 (Prayoga, 2022), MRT Jakarta memiliki pengguna yang lebih tinggi dari LRT Jakarta (Sejati, 2023). Selain itu, MRT Jakarta juga

menjadi moda transportasi yang memiliki stasiun transit besar selain KRL Commuter dalam perkeretaapian, yaitu Stasiun Dukuh Atas. Stasiun MRT tersebut terletak persis di samping Stasiun Sudirman, yang mana kedua stasiun tersebut menjadi salah satu stasiun yang cukup padat untuk bertransit. Untuk LRT Jakarta, saat ini belum terintegrasi dengan moda transportasi berbasis rel yang lain dan belum memiliki stasiun transit yang besar.

Sebagai salah satu perwujudan pelayanan publik, sudah seharusnya keadilan juga diberikan kepada penyandang disabilitas yang merupakan bagian dari warganegara. Untuk melihat bahwa keadilan tersebut dapat dirasakan penyandang disabilitas, maka sangat penting untuk membahas desain dari stasiun transit tersebut. Hal ini dikarenakan stasiun transit menjadi tempat dengan volume penumpang berjumlah tinggi yang ingin berganti jalur. Dengan tingginya *volume* penumpang, operator stasiun secara keseluruhan akan berusaha memaksimalkan pelayanan mereka pada saat padatnya pemakai jasa transportasi tersebut, seperti dari pengamanan, pemberian arah, dan ketertiban penumpang. Selain pelayanan tersebut, jasa yang diberikan juga bisa berbentuk infrastruktur stasiun. Selain itu, MRT Jakarta yang menjadi “pendatang baru” serta Stasiun Manggarai yang turut mengejar standar dari pendatang baru tersebut, bergegas melakukan standarisasi untuk pelayanan dan infrastruktur yang lebih inklusif. Namun, perlu dilihat kembali apakah standarisasi tersebut benar-benar terimplementasi atau hanya sebagai “formalitas” implementasi peraturan yang ada.

Manajemen kedua stasiun tersebut dipegang oleh dua badan perusahaan yang berbeda dalam tingkatan kewenangan pemerintahan. Stasiun Manggarai sebagai stasiun KRL, dipegang oleh PT KAI

Commuter Indonesia dengan revitalisasi yang sedang berjalan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan (Jelita, 2022). Sedangkan Stasiun MRT Dukuh Atas dipegang oleh PT. MRT Jakarta yang merupakan BUMD provinsi DKI Jakarta (Pemprov DKI Jakarta, t.t.). Dari segi pengelolaan yang berbeda, keduanya juga memiliki pandangan publik yang berbeda mengenai akses dan inklusivitas terhadap penyandang disabilitas. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif, paper ini akan mencoba melihat bagaimana inklusivitas terimplementasi melalui akomodasi di stasiun kepada penyandang disabilitas sehingga menimbulkan kemandirian mobilitas. Artikel ini juga akan menggali pandangan penyandang disabilitas terhadap kedua stasiun tersebut, serta mencari paradigma model keadilan yang dapat mencakup secara inklusif penyandang disabilitas dan melihat bagaimana hal tersebut terimplementasi.

Sebagai warganegara, pendefinisian terkait “apa yang membuat seseorang menjadi seorang warga negara” sebenarnya merupakan hal yang cukup sulit, karena hal tersebut adalah hal yang universal dan tergantung dalam konteks pembahasan sehingga bisa memiliki arti yang berbeda. Namun, tetap ada satu gagasan yang sama, yaitu keterikatan dengan suatu negara yang ditandai melalui pernyataan dari individu bahwa dia adalah anggota dari suatu negara, atau dalam wujud konkret melalui dokumentasi sebagai bentuk keanggotaan suatu negara (Winarno et al., 2022).

Inklusivitas adalah usaha disengaja untuk memastikan orang dengan identitas berbeda dapat berpartisipasi dalam semua aspek suatu organisasi, termasuk dalam posisi kepemimpinan dan proses decision making (Tan, 2019). Selain itu, jika merujuk pada PBB, inklusivitas, yang mana dalam hal ini lebih dikhususkan sebagai inklusivitas

sosial, diartikan sebagai proses di mana usaha dibuat untuk memastikan adanya kesempatan setara, yang semua orang dengan latar belakang apa pun, dapat mencapai potensi penuh di kehidupan (United Nations, 2010). Tentu kalau kita lihat lebih dalam, inklusivitas ini adalah bagian penting dari menjadi warga negara, mana dengan kita mengambil identitas warga negara suatu negara, kita mendapatkan hak-hak yang sama karena status kita tersebut.

Dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 yang menyebutkan tentang konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas, disebutkan juga bahwa yang mencakup sebagai disabilitas adalah mereka yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama, di mana mereka dapat menemui hambatan dalam berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya sehingga mereka tidak dapat berpartisipasi secara penuh dan efektif. Selain konvensi tersebut, Indonesia juga mengakui dan ikut andil dalam konvensi UNCRPD (*United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities*) pada tahun 2006. Kemudian Pascatratifikasi UNCRPD, negara pihak harus mengambil langkah-langkah pemenuhan dan perlindungan disabilitas secara bertahap dengan melibatkan disabilitas di dalamnya.

Namun, pada kenyataannya, disabilitas adalah hal yang kompleks untuk didefinisikan. Makna “disabilitas” tidak dapat didefinisikan sekadar dari disabilitas mereka dan mereka beragam (WHO & World Bank, 2011). Menurut UNCRPD pada tahun 2006, orang dengan disabilitas adalah mereka yang memiliki gangguan jangka panjang baik fisik, mental, intelektual, atau sensorik, yang mana interaksi mereka memiliki batasan sehingga membatasi partisipasi penuh di masyarakat pada basis setara dengan yang lain (United

Nations Human Rights Office of the High Commissioner, 2006).

Sementara itu, transportasi publik adalah pelayanan yang diberikan kepada masyarakat umum dan ditujukan untuk mengangkut lebih dari satu penumpang (Coogan et al., 2000). Di Indonesia, banyak moda transportasi publik yang tersedia, tapi daerah yang paling terpusat dengan beragamnya moda transportasi adalah Jakarta. Di antara transportasi publik yang ada di Jakarta, tersedia Transjakarta, KRL Commuter yang menyambungkan kota sekitar Jakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan pada tahun 2023, LRT Jabodebek beroperasi.

Transportasi publik yang mengangkut berbagai individu dengan latar belakang yang beragam, memiliki beberapa aspek penting yang dinilai harus memadai, yaitu dari segi struktural (pembangunan dan perumusan) serta fisik (penunjang). Jika kita merujuk kembali pada definisi inklusivitas, maka inklusivitas dalam konteks ini dapat terjadi ketika kedua dari aspek dari transportasi publik tersebut benar-benar merangkul penyandang disabilitas dalam perumusan serta dalam infrastruktur yang dapat membantu mereka bergerak di ruang publik. Penelitian yang dilakukan oleh Habibie Center pada tahun 2021 menyebutkan bahwa inklusivitas dalam transportasi publik ditekankan pada urgensi dan penempatan strategis pelibatan komunitas dengan disabilitas dalam fase pendesainan serta perencanaan.

Konvensi Hak Penyandang Disabilitas PBB yang dikeluarkan pada 2006 telah memberikan ketetapan aksesibilitas untuk memberdayakan orang dengan disabilitas untuk hidup secara mandiri, dimasukkan ke komunitas, dapat melakukan pergerakan pribadi, memiliki kebebasan ekspresi dan opini, serta mendapatkan akses bebas ke informasi. Dalam lingkup nasional, undang-undang yang hadir untuk para penyandang

disabilitas adalah Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat. Pasal 1 ayat 4 undang-undang tersebut menyatakan bahwa “Aksesibilitas” adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Untuk menjadi aksesibilitas, maka harus mencapai pada kemandirian individu di ruang tersebut (O’Neill, 2021). Dalam bentuk fisik, aksesibilitas transportasi publik adalah contoh yang dapat membantu penyandang disabilitas, di mana hal ini merujuk pada kualitas pelayanan transit yang ada di suatu lokasi serta kemudahan orang-orang untuk mengakses pelayanan tersebut (Verseckiene et al., 2016).

Artikel ini akan memaparkan keadilan sosial tersebut bagi penyandang disabilitas sebagai asumsi awal bagaimana mereka, pemangku kekuasaan, dengan penyandang disabilitas diperlakukan dalam inklusivitas. Lalu untuk menjadi masyarakat inklusif di warganegara, pandangan apa yang bisa dipakai? Dalam jurnal yang ditulis oleh Duffy di tahun 2010 dengan judul *The Citizenship Theory of Social Justice: Exploring the Meaning of Personalisation for Social Workers*, beliau memaparkan paradigma keadilan tersebut. Sebagai warganegara, maka tidak perlu adanya pembagian “in-group” dan “out-group” karena menjadi warganegara maka menjadi kewajiban negara memenuhi hak kepada status kewarganegaraan tersebut. Terlepas dari status ras, ekonomi, sosial, maupun budaya seseorang atau komunitas tersebut, ataupun diperlukannya hubungan resiprosital agar terpenuhi hak warganegara sebagai warganegara. Untuk itu, penyandang disabilitas yang dalam perspektif banyak orang sebagai kelompok dengan “kekurangan”, sepatutnya memiliki hak yang sama. Akan tetapi, indikator apa yang harus tercapai agar menjadi inklusif?

Dalam hal ini, penulis akan menggunakan model keadilan yang dipaparkan di atas sebagai dasar dari pembahasan tulisan ini.

Walau hadirnya paradigma tersebut yang dapat digunakan dalam pembahasan ini, untuk penyandang disabilitas mencapai status “adil” di status kewarganegaraannya, maka perlu aksi yang dapat dikatakan “diskriminatif” dari mayoritas masyarakat - tapi bukan diskriminasi mengarah ke negatif di mana dalam konteks ini adalah *reverse/positive discrimination* atau aksi afirmatif; mana pemberlakuan beda dalam hukum dilaksanakan pada kondisi tertentu yang ada di luar keadilan formal pada umumnya (Rosdianti, 2016). Untuk konteks Indonesia, aksi afirmatif ini nyata di peraturan yang ada, konstitusi Indonesia juga mengadopsi prinsip perbedaan (*difference principle*). Hal ini dapat menjadi dasar penerapan *affirmative action* atau *positive discrimination* itu secara konstitusional (Sayuti, 2013). Aksi afirmatif ini jika dipaparkan dalam konteks “adil” (tapi lagi, konsepsi “adil” ini sendiri memiliki banyak muka dan interpretasi di setiap orang), mungkin akan memberi perlakuan khusus kepada masyarakat tertentu. Dalam hal ini disabilitas yang memiliki kekurangan memang harus dikhususkan agar mereka dapat “berfungsi” secara maksimal di masyarakat: bisa melalui fasilitas penunjang dalam hal pelayanan publik.

Keadilan mengacu pada pendekatan yang memastikan bahwa setiap orang memiliki akses terhadap peluang yang sama (*equity*). Pendekatan ini mengakui bahwa ada keuntungan dan hambatan, sehingga setiap orang tidak memulai dari titik yang sama. Ini adalah proses yang dimulai dengan mengakui titik awal yang tidak setara dan berupaya memperbaiki dan mengatasi ketidakseimbangan tersebut (Tan, 2019). Dalam Hal ini memberikan dukungan kepada penyandang disabilitas dapat mengafirmasi dan memperbaiki ketidakseimbangan

tersebut. Keadilan juga memastikan bahwa semua orang mempunyai kesempatan untuk tumbuh, berkontribusi, dan berkembang, tanpa memandang identitas mereka. Pada dasarnya, ini adalah perlakuan yang adil dan adil terhadap seluruh anggota masyarakat. Hal ini memerlukan komitmen dan perhatian yang sungguh-sungguh terhadap prioritas strategis, sumber daya, rasa hormat, dan kesopanan, dengan tindakan berkelanjutan dan penilaian kemajuan menuju pencapaian tujuan yang ditentukan (Tan, 2019). Dengan memberikan akomodasi yang layak yang sesuai dengan ragam disabilitasnya maka akan dapat memastikan penyandang disabilitas untuk dapat berpartisipasi secara mandiri.

Dengan menggunakan cara pandang Naila Kabeer (2005), yakni kewarganegaraan inklusif dapat diwujudkan dengan 4 syarat yang dipenuhi termasuk keadilan sosial, maka paper ini selanjutnya akan membedah bekerjanya keadilan sosial dalam transportasi publik untuk penyandang disabilitas.

Upaya yang tampak dari para stakeholder dalam transportasi publik yang dibutuhkan para pengguna penyandang disabilitas bisa dilihat dari banyaknya transportasi publik yang baik dibangun maupun diremajakan, misalnya, terpasang *guiding block* dan *lift* prioritas untuk mereka yang memiliki disabilitas fisik. Keduanya adalah bentuk fisik infrastruktur yang harus ada pada fasilitas publik seperti trotoar, stasiun KRL, dan beberapa Halte Transjakarta yang diremajakan. Meskipun implementasi alat bantu mobilitas penyandang disabilitas kerap diperbaiki, kritik terus muncul dari publik mengenai stasiun tersebut, di mana kritik adalah satu hal yang dapat memperbaiki ikatan masyarakat dengan negara. Negara dapat dikatakan hadir ketika menjadikan pelayanan publik menjadi lebih baik melalui kehadiran revitalisasi, *guiding block*, dan

sejenisnya, yang menjadi contoh baik untuk merangkul penyandang disabilitas.

Bagaimana pelayanan publik tersebut terimplementasi adalah hal yang patut diapresiasi. Namun, yang harus ditelusuri lebih lanjut dalam pertanyaan penelitian ini adalah apakah sudah memenuhi ekspektasi masyarakat dan standarisasi yang ada? Apa nilai yang diperjuangkan penyandang disabilitas terpenuhi dalam konteks penelitian ini? atau apakah hanya suatu “formalitas” untuk mencapai status inklusif tersebut?

Dengan adanya pandangan tersebut, paper ini akan membedah adanya implementasi yang tidak “sesuai” sehingga pengguna jasa transportasi tersebut memberikan kritik dan keluhan atas fasilitas yang ada sekalipun dalam masa peremajaan.

METODE PENELITIAN

Paper ini menggunakan metode “mini etnografi”, yang mana data lapangan diperoleh melalui observasi lapangan langsung pada stasiun yang diteliti serta pengalaman menjadi penumpang dua kereta dengan operator yang berbeda, yaitu KRL Commuter dan MRT Jakarta untuk “mengalami” apa yang dialami oleh subjek yang diteliti. Meskipun observasi langsung dilaksanakan pada dua waktu yang berbeda, yaitu saat rush hour (berangkat-pulang kerja) serta jam di luar waktu tersebut, mini etnografi dipilih karena adanya batasan waktu dan dana dari peneliti. Metode ini adalah potongan kecil dari etnografi utuh yang biasanya bisa memakan waktu berbulan-bulan hingga bertahun-tahun. Metodologi mini etnografi sendiri tidak memiliki perbedaan dengan etnografi utuh, yang membedakannya hanyalah rentang waktunya yang hanya memakan waktu beberapa minggu (Fusch et al., 2017).

Metode mewawancara juga dilakukan kepada beberapa penyandang disabilitas yang pernah memiliki pengalaman di kedua stasiun tersebut untuk mendapatkan pandangan serta perspektif mereka terhadap kedua stasiun tersebut. Responden dalam penelitian ini terdapat 3 orang yang terdiri dari 1 orang penyandang disabilitas netra yang merupakan seorang aktivis dalam organisasi disabilitas netra, serta 2 orang nondisabilitas yang merupakan pedagang di stasiun dan sekaligus pengguna fasilitas kereta KRL dan MRT. Dalam paper ini, responden hanya disebutkan dengan inisial nama. Dalam melihat bagaimana terimplementasinya dukungan fisik di stasiun untuk penyandang disabilitas, paper ini juga merujuk pada standarisasi pada Kementerian PUPR dan Kementerian Perhubungan. Sedangkan dalam melihat kajian teoretis, penulis mengumpulkan data sekunder yang mendukung data dan dasar gagasan yang dicari dalam penelitian ini.

KEWARGANEGARAAN INKLUSIF DAN SOCIAL JUSTICE UNTUK PENYANDANG DISABILITAS

Sejak ratifikasi Konvensi Penyandang Disabilitas, Indonesia secara sadar wajib mematuhi serta memperbaharui tata kelola kebijakan disabilitas secara bertahap. Dalam prosesnya, merancang kebijakan inklusif dan melibatkan secara penuh penyandang disabilitas menjadi syarat bahwa hak-hak mereka juga terpenuhi sebagaimana slogan “*nothing about us without us*” yang mengedepankan peran dan partisipasi penyandang disabilitas dalam setiap proses pembangunan. Partisipasi aktif penyandang disabilitas menjadi syarat utama untuk mewujudkan masyarakat inklusif, sebagaimana tertuang dalam *United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (UNCRPD), yang dikeluarkan pada tahun 2006 silam. Konvensi ini

menjadi tanggung jawab bagi setiap negara pihak yang meratifikasi konvensi ini untuk melaksanakan secara penuh dan bertahap isi dari konvensi tersebut. Untuk Indonesia, hal tersebut termanifestasi dalam UU Nomor 8 Tahun 2016 mengenai penyandang disabilitas yang di dalamnya mengakui penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan hak penyandang disabilitas dalam berbagai aspek.

Pada saat Indonesia meratifikasi UNCRPD, sudah jelas bahwa konsekuensi tanggung jawab negara juga mengikutinya. Penggiat isu penyandang disabilitas bahkan mendorong isu-isu selain kesejahteraan yang tidak hanya bersifat charity, tetapi juga terkait bagaimana keadilan sosial dalam kerangka kewarganegaraan inklusif dapat diwujudkan. *Inclusive citizenship* tidak hanya memandang disabilitas dalam demografi kependudukan, tetapi juga dalam kerangka lebih luas terkait bagaimana tanggung jawab negara dalam pemenuhan dan perlindungan hak-hak penyandang disabilitas dalam kerangka keadilan sosial.

Mewujudkan keberagaman, kesetaraan, dan inklusi juga berarti menempatkan keadilan disabilitas dalam setiap diskusi kebijakan dan menjadikannya bagian dari perjuangan yang berkelanjutan dalam hak-hak sipil. Basok et al. (2006) dalam artikel yang berjudul *Citizenship, Human Rights and Social Justice*, menggarisbawahi bahwa social justice yang dimaksud adalah distribusi sumber daya fundamental yang adil dan penghormatan terhadap martabat dan keberagaman manusia, sehingga tidak ada kepentingan dan perjuangan hidup kelompok minoritas dan kelompok rentan yang dirugikan, serta bentuk interaksi politik memungkinkan semua kelompok menyuarakan keprihatinan mereka terhadap perubahan. Sedangkan menurut Fraser dalam Mladenov (2016), keadilan sosial terbagi atas *redistribution, recognition and representation*.

Penyandang Disabilitas merupakan warga negara yang juga harus diberikan haknya, sama halnya dengan warga negara lainnya. Memberikan hak dengan pelayanan dan partisipatoris kelompok-kelompok rentan merupakan pandangan dalam kewarganegaraan inklusif, dan dalam pandangan kewarganegaraan inklusif, salah satu hal yang harus dipastikan adalah mengenai keadilan bagi setiap warganegara. Menurut Naila Kabeer (2005), terwujudnya kewarganegaraan inklusif memiliki 4 prasyarat nilai yang harus ada pada keseluruhan masyarakat, termasuk bagi mereka yang “termarginalkan”, seperangkat nilai yang mereka perjuangkan di antaranya adalah keadilan, pengakuan, penentuan diri, dan solidaritas. Keadilan yang dimaksud bagi penyandang disabilitas tidak hanya keadilan di depan hukum, tetapi juga keadilan dalam perlakuan. Naila Kabeer (2005) menjelaskan bahwa keadilan yang dimaksud adalah keadilan perlakuan, yaitu kapan saat kita diperlakukan sama dan kapan saat kita diperlakukan berbeda. Misalnya, pemberian fasilitas gerbong perempuan di KRL bukanlah bentuk perlakuan berbeda pada penumpang laki-laki, tetapi fasilitas ini memberikan bukti adanya diskriminasi positif bagi penumpang perempuan dalam kerangka mainstreaming gender akibat perlakuan diskriminasi terhadap perempuan yang sudah terjadi dalam waktu yang sangat lama, dan hal tersebut juga tidak bisa dianggap sebagai keistimewaan. Maka pemberian akses dan akomodasi yang layak bukan diskriminasi bagi nondisabilitas, tetapi merupakan bentuk dukungan bagi penyandang disabilitas oleh negara.

Bagi penyandang disabilitas, penyediaan akomodasi yang layak di dalam layanan publik dan transportasi, yang disesuaikan untuk setiap ragam disabilitas yang ada, merupakan bentuk keadilan yang harus diterima oleh setiap ragam disabilitas

dalam bentuk pemenuhan hak bagi warga negara. Namun, hal tersebut belum bisa diwujudkan dan masih diperjuangkan oleh organisasi penyandang disabilitas. Meskipun perubahan sudah banyak dilakukan, perspektif charity dalam pemenuhan hak penyandang disabilitas tetap ada, sehingga tetap ada hambatan bagi penyandang disabilitas. Perspektif charity merupakan paradigma yang dibangun atas dasar mandat Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat, yang isinya dominan terkait program-program belas kasih atau charity, sedangkan saat ini paradigma kepada penyandang disabilitas sudah berubah menjadi paradigma hak asasi manusia, sehingga lebih mengedepankan asas kesetaraan, partisipasi, dan keadilan sosial.

Meskipun perspektif sudah legal dan berubah menjadi kesetaraan pada dunia luas, hingga saat ini penyandang disabilitas tetap menghadapi beberapa hambatan, di antaranya adalah hambatan sosial, hambatan fisik, hambatan sikap, dan hambatan lingkungan. Hambatan-hambatan tersebut dapat dilihat dari tidak adanya dukungan masyarakat, program, dan bantuan untuk mencegah kekerasan dan kerugian, serta mengatasi berbagai faktor risiko kesehatan dan sosial yang mungkin tidak tersedia bagi sebagian penyandang disabilitas. Hambatan sosial juga membatasi penyandang disabilitas untuk berinteraksi dengan masyarakat (American Bar Association, 1980). Hambatan fisik membatasi pergerakan individu yang menggunakan kursi roda atau alat bantu mobilitas lainnya. Hambatan ini bisa terjadi, misalnya saat kondisi gedung hanya dapat diakses melalui tangga, tempat pemungutan suara dengan pintu yang terlalu sempit untuk menampung kursi roda, atau peralatan medis yang hanya dapat digunakan oleh orang yang dapat berjalan atau berdiri. Semua hal yang membatasi mobilitas disabilitas dengan ragam apa pun termasuk tidak tersedianya

fasilitas untuk disabilitas netra dan tuli merupakan hambatan fisik (O'Neill, 2021).

Hambatan sikap merupakan hambatan yang paling tersembunyi serta memiliki implikasi yang luas. Hambatan ini merupakan stigma yang secara turun-temurun dan secara kultural telah memengaruhi sikap seseorang terhadap penyandang disabilitas. Hambatan yang paling merugikan ini berasal dari stereotipe dan stigma masyarakat yang mendarah daging. Sikap berprasangka buruk tersebut dapat terwujud dalam bentuk diskriminasi yang nyata. Misalnya, seorang anak penyandang disabilitas mungkin dilarang berbagi ruang kelas dengan teman-temannya yang bukan penyandang disabilitas semata-mata karena adanya keberatan dari orang tua dari anak-anak nondisabilitas yang menentang integrasi dalam metodologi dan lingkungan pendidikan yang sama (Yulianti, 2017). Selain itu, memandang bahwa penyandang disabilitas hanyalah sekumpulan orang yang mengalami kutukan atau sakit sehingga tidak perlu melakukan aktivitas lainnya, juga merupakan bagian dari hambatan sikap.

Hambatan informasi dapat berupa tidak adanya informasi transparan yang disediakan untuk ragam disabilitas, sehingga mencegah disabilitas untuk dapat memperbarui pengetahuan dan informasi mengenai berbagai hal termasuk pelayanan publik, akses, dan lain-lain. Pelayanan publik untuk penyandang disabilitas masih mengalami hambatan-hambatan tersebut. Dalam layanan transportasi, meski telah ada perubahan yang signifikan, hambatan tetap dirasakan oleh disabilitas. Disabilitas dengan ragam tertentu belum benar-benar dapat menikmati layanan publik dalam transportasi.

Transportasi publik di Indonesia dipegang oleh pemerintah, karena baik secara fungsional, institusional, maupun konstitusional, pemerintah memonopoli

pelayanan publik. Monopoli ini diberikan dengan sukarela atas dalih mereka adalah “aktor yang tepat” dalam memberikan pelayanan publik (Jati, 2016). Ini terlihat pada transportasi umum di Indonesia yang mana hampir keseluruhan operator dan pengembang transportasi publik adalah perusahaan yang terafiliasi langsung dengan negara, baik dengan bentuk BUMN maupun BUMD. Dari prinsip ideologis dan monopoli pelayanan publik tersebut, tentu mengharuskan pemerintah memberikan pelayanan yang menyeluruh kepada masyarakat dengan berbagai latar belakang sebaik mungkin, termasuk kepada masyarakat penyandang disabilitas. Untuk melihat bagaimana disabilitas ini dimasukkan ke dalam keadilan, diperlukan juga model keadilan apa yang diterapkan dalam upaya memberikan mereka posisi yang sama dengan masyarakat yang lain.

AKSESIBILITAS PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK

Dengan pemerintah memonopoli sebagian besar sektor publik dan adanya relasi tersebut, maka tidak dipungkiri pula bahwa pelayanan sektor publik yang disediakan oleh pemerintah harus merangkul keseluruhan pemakai jasa pelayanan publik dengan pelayanan terbaik, dan tidak terkecuali bagi mereka dengan status penyandang disabilitas. Jumlah penyandang disabilitas di Indonesia berdasarkan data berjalan 2020 dari Biro Pusat Statistik (BPS), mencapai 22,5 juta atau sekitar lima persen (Biro Humas Kemensos RI, 2020). Data tersebut tiap tahunnya tentu terus diperbaharui dengan perincian lebih detail per daerah, seperti perincian di daerah DKI Jakarta, yang menjadi titik fokus peneliti, dengan jumlah penyandang disabilitas tercatat pada tahun 2022 mencapai 44.456 orang (Audina, 2022). Walau jumlah yang tidak sebanding dengan

populasi di Jakarta yang terus berkembang, pemerintah dan setiap stakeholder tetap harus memperhatikan mereka untuk mencapai inklusivitas dalam pelayanan

publik, dalam konteks pembahasan ini adalah transportasi publik berbasis rel.

Tabel 1. Ragam Disabilitas dan Dukungan yang Dibutuhkan dalam Transportasi Publik

NO.	RAGAM DISABILITAS	AKSESIBILITAS/DUKUNGAN
1.	Fisik	kendaraan berlantai rendah, <i>ramp</i> , sinyal, ruang manuver, alat pembetulan kursi roda, jalur aksesibel
2.	Sensorik <ul style="list-style-type: none"> - penglihatan - pendengaran - permasalahan keseimbangan 	pencahayaan rambu (braille, pewarnaan kontras, sistem augmentasi pendengaran), informasi visual, <i>handrail</i> , dan <i>grabrail</i>
3.	Intelektual	informasi yang mudah dipahami, pertiketan yang mudah, pelatihan penyetiran khusus
4.	Kesehatan mental/emosional	informasi yang mudah dipahami, pertiketan yang mudah, pelatihan penyetiran khusus, tombol pemberhentian berdasarkan permintaan di dalam kendaraan untuk penumpang
5.	Gangguan perkembangan <i>pervasive</i>	
6.	<i>Invisible disability</i>	tombol pemberhentian berdasarkan permintaan di dalam kendaraan untuk penumpang, P3K

Sumber: Verseckiene et al. (2016)

Dalam penggunaan transportasi publik, tercatat pada Susenas 2012 bahwa penyandang disabilitas pengguna transportasi publik sejumlah 14%, tidak memiliki akses sebesar 38%, dan tidak menggunakan transportasi publik sebesar 48% (Australia Indonesia Partnership for Economic Governance, 2017). Dari data ini, terlihat masih ada ketimpangan dalam hal transportasi publik bagi penyandang disabilitas.

Ketimpangan pelayanan publik dalam transportasi, dapat disebabkan karena minimnya akses yang dibangun bagi penyandang disabilitas. Dalam pemberian aksesibilitas dan akomodasi yang layak bagi disabilitas terutama untuk bangunan gedung, termasuk desain interior dan eksterior, dikenal dengan *universal design of disability*. *Universal design* merupakan panduan yang bisa diadopsi pengambil kebijakan untuk merekonstruksi ulang

bangunan atau landscape agar lebih aksesibel bagi penyandang disabilitas.

Desain universal adalah rancangan dan komposisi suatu lingkungan agar dapat diakses, dipahami, dan digunakan semaksimal mungkin oleh semua orang tanpa memandang usia, ukuran, kemampuan, atau kedisabilitas. Suatu lingkungan, baik berupa bangunan, produk, maupun layanan apa pun dalam lingkungan tersebut, harus dirancang untuk memenuhi kebutuhan semua orang yang ingin menggunakannya. Hal ini bukanlah suatu persyaratan khusus, karena hanya menguntungkan sebagian kecil masyarakat. Ini adalah syarat mendasar untuk desain yang baik. Jika suatu lingkungan dapat diakses dan digunakan dengan nyaman dan menyenangkan, maka semua orang akan mendapatkan manfaatnya. Dengan mempertimbangkan beragam kebutuhan dan kemampuan seluruh proses desain, desain universal menciptakan produk, layanan, dan

lingkungan yang memenuhi kebutuhan masyarakat. Sederhananya, desain universal adalah desain yang baik terutama untuk mewujudkan pelayanan publik yang lebih inklusif (Cogdell, 2012). Tujuan dari universal design adalah memastikan bahwa semua orang, baik terlepas dari kebutuhan fisik maupun kognitif mereka, dapat menggunakan dan menikmati fasilitas yang tersedia secara adil dan berkelanjutan. Pendekatan ini mengesampingkan perlakuan istimewa atau terpisah dari berkemampuan berbeda untuk mengizinkan penggunaan fasilitas dan layanan tanpa hambatan oleh semua orang secara adil.

Universal design berkaitan erat dengan arsitektur bangunan gedung baik interior, eksterior, maupun lanskap bangunan gedung. Sedangkan aksesibilitas transportasi sangat berkaitan dengan desain ruang publik dan elemen infrastruktur transportasi, seperti halte, stasiun, dan pusat transportasi. Selain trem dan bus di lantai rendah, stasiun yang memadai dengan akses bebas tangga juga penting untuk pergerakan penumpang dengan mobilitas terbatas. Faktanya, semua tindakan yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas harus melibatkan langsung masyarakat dengan mobilitas terbatas dan organisasi yang mewakili kepentingan mereka (Zajac, 2016). Untuk mendukung konsep ini, penyediaan akomodasi yang layak yang juga perlu disesuaikan dengan tiap ragam disabilitas. Di antara hal inklusif terhadap penyandang disabilitas yang harus tercapai adalah penerapan fisik atau akomodasi yang harus tersedia. Menurut Verseckiene et al. (2016) dalam artikel *Urban Public Transport Accessibility for People with Movement Disorders: the Case Study of Vilnius*, beberapa aspek penting dalam membantu penyandang disabilitas di antaranya disajikan dalam Tabel 1.

Dalam permasalahan sensorik (terutama dalam penglihatan) serta fisik,

dalam transportasi publik dan tempat publik lainnya sudah mulai menampakkan adanya standarisasi dalam infrastruktur, seperti guiding block dan lift yang diprioritaskan untuk beberapa orang dengan kondisi tertentu, seperti ibu hamil, lansia, dan tentu saja tidak terkecuali bagi penyandang disabilitas.

DUKUNGAN DAN HAMBATAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS DALAM PERUBAHAN WAJAH STASIUN TRANSIT DUKUH ATAS DAN MANGGARAI

Pengimplementasian dalam Stasiun Dukuh Atas dan sekitarnya, dan ini mungkin mencakup keseluruhan jalur MRT Jakarta, dapat dikatakan cukup ramah untuk disabilitas berdasarkan pengamatan penulis. Penulis mendatangi sekitaran Stasiun Dukuh Atas untuk melihat penerapan fisik untuk membantu penyandang disabilitas.

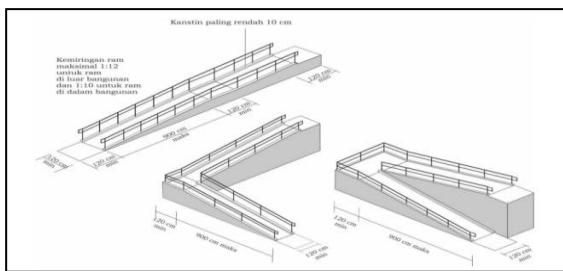


Sumber: Rafi (2023)

Gambar 1. Ramp dan Lift untuk Penyandang Disabilitas di Stasiun MRT Dukuh Atas

Di sekitar stasiun Dukuh Atas, beragam akses disediakan tidak hanya terpusat pada satu titik sehingga meminimalisasi penumpukan yang mungkin dapat terjadi. Dalam akses menuju stasiun, beragam bentuk pintu masuk juga disediakan, salah satunya

adalah lift prioritas seperti terlihat pada Gambar 2. Lift prioritas untuk memasuki Stasiun Dukuh Atas dilengkapi dengan fasilitas ramp untuk memudahkan penumpang penyandang disabilitas menuju lift tersebut. Tentu hal ini telah memenuhi salah satu aspek penting dalam membantu penyandang disabilitas dalam perihal penyandang disabilitas fisik (terkait ketersediaan ramp). Namun, ramp untuk penyandang disabilitas sendiri memiliki standarisasi yang harus dipenuhi, sebagaimana tertulis dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung (lihat Gambar 2).



*Sumber: Permen PUPR RI
No.14/PRT/M/2017*

Gambar 2. Visualisasi Standar Ramp

Berdasarkan peraturan standarisasi dan visualisasi yang tertera, dapat dikatakan dalam aksesibilitas *ramp lift* prioritas di Dukuh Atas sesuai dengan yang ditentukan: kelandaian dari ramp tidak menyulitkan mereka yang memakai kursi roda; material dari bahan batu alam yang tidak licin; serta adanya handrail yang dapat membantu mereka mendaki ramp tersebut, bagi mereka yang memiliki permasalahan sensorik.

Ketersediaan ramp di akses Stasiun Dukuh Atas tidak hanya terbatas pada akses ke *lift* prioritas, tapi juga tercakup dalam taman yang ada di sekitar stasiun tersebut untuk in-out dari taman ke tempat lain.

Dalam Stasiun Dukuh Atas, terdapat banyak fasilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas, di antaranya adalah: 1) toilet khusus penyandang disabilitas; 2) *guiding block* yang mengarahkan ke *lift* prioritas dan ke toilet khusus penyandang disabilitas, juga mengarahkannya ke *tap gate* pembayaran; serta 3) celah antara peron yang rapat dengan tinggi yang sejajar dengan kereta. Hal tersebut memberikan keamanan dan kemudahan bagi para penyandang disabilitas untuk keluar dan masuk dari peron ke kereta.

Dalam segi pelayanan, melalui laman resmi MRT Jakarta, diketahui bahwa para petugas di MRT Jakarta telah mendapatkan pelatihan khusus bagi petugas stasiun tentang layanan khusus bagi penyandang disabilitas, mulai dari cara berbicara, mengarahkan, hingga evakuasi dalam situasi kedaruratan (Nasrulloh, 2020).

Sebagaimana Stasiun Transit MRT Dukuh Atas, Stasiun Manggarai juga mengalami perombakan besar-besaran. Perubahan wajah Stasiun Manggarai ini tentu merupakan hal yang wajar bagi perkembangan transportasi publik perkotaan, serta harus didukung sepenuhnya agar lebih memiliki kesan modern. Namun, untuk penyandang disabilitas, perubahan tersebut mesti dilihat kembali apakah dampaknya akan memudahkan penyandang disabilitas dalam mobilitasi.

Dimulai dari dalam stasiunnya sendiri, stasiun KRL yang digadang-gadang menjadi stasiun sentral ini sudah menerapkan beberapa fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas seperti di MRT. Salah satu penerapannya adalah penyediaan *guiding block* yang mengarah ke *lift*, serta menambah point implementasi dan toilet disabilitas. Stasiun tersebut juga menyediakan kursi roda yang ditempatkan di setiap peron stasiun. Ditambah signage di stasiun tersebut juga cukup lengkap dan komprehensif: seperti adanya *signage* jam

tibanya kereta, *line* yang diakomodir oleh peron, dan masih banyak lagi. Hal tersebut dapat membantu mereka yang memiliki permasalahan pendengaran untuk bernavigasi, karena navigasi tidak hanya berpaku pada *announcement*.

Di luar implementasi infrastruktur, petugas di Stasiun Manggarai, seperti praduga penulis, dikerahkan maksimal untuk mengatur pergerakan arus pengguna yang bertransit. Terdapat setidaknya dua petugas yang membantu alur, yakni satpam yang standby di gerbang, peron, serta di dalam gerbong KRL. Satpam yang berada di gerbang peron memberi informasi kepada pengguna terkait kereta apa yang akan tiba di peron. Informasi itu diberikan baik dengan sahutan kepada pengguna maupun menjawab pertanyaan dari penumpang. Pemberian informasi ini juga dilakukan oleh satpam yang berjaga di peron.

Secara eksplisit, hal akan ini membantu keseluruhan penumpang yang kebingungan ketika bertransit di stasiun tersebut, sedangkan Stasiun Manggarai memiliki jumlah peron banyak yang dapat membingungkan pengguna baru. Terlebih lagi, ketika keseluruhan stasiun sudah selesai, Stasiun Manggarai juga akan mencakup kereta api jarak jauh. Namun secara implisit, hal ini dapat membantu mereka yang memiliki permasalahan penglihatan parsial, sehingga mereka mengetahui arah yang akan dituju. Tentu, informasi audio kerap kali dipakai di lingkup belajar untuk membantu murid dengan disabilitas penglihatan (Kleege & Wallin, 2015). Penambahan fasilitas ini merupakan upaya yang dapat dinilai sebagai penyediaan akomodasi yang layak bagi disabilitas netra.

HAMBATAN DISABILITAS DALAM WAJAH STASIUN TRANSIT YANG BARU

Hasil observasi pada penelitian ini memperlihatkan penumpukan pengguna tidak terlalu banyak di luar jam sibuk dan masih memiliki ruang untuk bergerak. Berbeda halnya pada saat jam sibuk, penumpukan yang terjadi di peron membuat pergerakan sulit dilakukan. Penumpukan ini terjadi karena tiga faktor yaitu lebar peron, tiang bangunan, serta *headway* dari KRL. Dua dari tiga permasalahan ini adalah permasalahan yang memang berasal dari stasiun tersebut. Namun, perihal *headway* memerlukan pembahasan yang lebih luas karena *headway* adalah pembahasan keseluruhan KRL. Hal tersebut tidak dapat dipungkiri menjadi satu permasalahan yang dihadapi di Stasiun Manggarai yang juga berkorelasi dengan dua masalah yang lain di stasiun tersebut.



Sumber: Rafi (2023)

Gambar 3. Tiang Penyangga yang Terletak di Samping Tangga Stasiun Manggarai

Tiang penyangga gedung utama Stasiun Manggarai menjadi masalah untuk mobilitas perpindahan di peron jalur Cikarang (terletak di lantai 1). Sebagaimana terlihat pada Gambar 3, tiang penyangga bangunan stasiun membuat mobilisasi sulit dan rentan membahayakan keamanan pengguna. Hal tersebut dapat berbahaya karena mobilisasi harus dilakukan melalui pinggir peron yang berdekatan langsung dengan rel. Bahaya ini meningkat terutama saat adanya penumpukan pengguna, di mana

setiap orang harus bergantian satu per satu karena ukuran “lorong” yang sempit. Permasalahan tiang penyangga ini juga menyambung ke permasalahan luas peron.

Bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda serta ragam disabilitas netra, permasalahan ini lebih menonjol. Lebar peron yang berada di pinggir rel hanya bisa mengakomodir pergerakan satu orang dan mengharuskan antre untuk berpindah tempat. Tentu saja hal ini sangat bermasalah karena memiliki potensi membahayakan lebih besar dari pengguna nondisabilitas.

Menurut responden dalam wawancara penelitian ini, hal ini juga terjadi di peron lantai satu. Sementara itu, menurut pengamatan penelitian ini, terlihat satu penyandang disabilitas tunanetra asal Bogor yang kesehariannya berjualan di Klender dan kerap bertransit di Stasiun Manggarai. Beliau tetap mengandalkan petugas maupun orang yang mau membantunya untuk menavigasi stasiun tersebut karena beliau masih memiliki ketidakyakinan pada fasilitas yang diberikan:

“Saya nggak mau ke Stasiun (Manggarai usai direvitalisasi), belum lagi kalau lagi ramai: petugas susah dicari (untuk membantu), biasanya saya ngandelin penumpang.” (Bapak D, Disabilitas netra)

Responden lain, Bapak B yang merupakan pengguna fasilitas KRL, mengatakan bahwa responden tidak bisa terlalu mengandalkan guiding block karena kerap dipakai (terutama di Terowongan Kendal) untuk berjualan sehingga tetap harus meminta orang sekitar untuk memberi arahan langsung ke destinasi yang dituju.

Menyambung permasalahan peron di Stasiun Manggarai, walau dalam Peraturan Nomor 29 Tahun 2011 (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api, 2011) sudah ditetapkan

ada 3 tipe ketinggian peron (tinggi, sedang, rendah), seharusnya sebagai stasiun yang digadang menjadi stasiun sentral, Stasiun Manggarai memiliki tinggi peron ke kereta yang sejajar untuk keamanan pengguna. Terlebih lagi hal ini untuk memfasilitasi kemandirian mobilisasi penyandang disabilitas agar lebih aman.



Sumber: Rafi (2023)

Gambar 4. Lebar Peron dan Pintu Kereta di Stasiun Manggarai

Peron yang mengakomodir puluhan penumpang itu juga tidak memiliki *PSD* (*Platform Screen Door*) seperti di MRT Jakarta, di mana hal ini dapat menyebabkan bahaya bagi pengguna terutama ketika sedang terjadi penumpukan yang menambah risiko penumpang terdorong secara tidak sengaja ke rel ketika berpindah.

Sementara itu, permasalahan lain yang mungkin *overlooked* oleh orang-orang adalah *announcement* yang ada di stasiun tersebut. Jika di dalam stasiun, *announcement* terkait keberangkatan atau kedatangan kereta terdengar jelas, tetapi ketika ada di ujung peron (lantai 1 dan 2), *announcement* tersebut terdengar samar-samar dan tidak jelas apa yang disebutkan, sehingga akan sangat menyulitkan bagi ragam disabilitas tuli jika tidak ada petugas yang membantu.

Permasalahan-permasalahan tersebut

menghambat adanya kemandirian bergerak untuk penyandang disabilitas. Peron yang lebih rendah dari kereta, tiang penyangga yang besar sehingga membatasi mobilitas, serta suara *announcement* yang kurang menjangkau seluruh area stasiun, membuat penyandang disabilitas tetap mengandalkan petugas untuk melakukan mobilisasi di sekitar stasiun karena fasilitas yang ada tapi “tidak sempurna”.

Meskipun terlihat “sempurna”, Stasiun Dukuh Atas dan MRT Jakarta secara keseluruhan memiliki kekurangan yang sama seperti Stasiun Manggarai. Permasalahan ini juga *overlooked*, tapi faktanya yang dapat memengaruhi keseluruhan aspek inklusivitas dari stasiun tersebut menjadi utuh, juga menjadi permasalahan utama dari keseluruhan penelitian ini. Meskipun kedua stasiun tersebut berusaha untuk memberikan fasilitas dengan standarisasi peraturan setepat, akan tetapi masih dalam masa *feasibility* atau masa perencanaan, yang mana kedua dari pemegang perusahaan kereta ini tidak melibatkan penyandang disabilitas. Memang benar pada faktanya, MRT Jakarta sebagai pendatang baru dan angin sejuk pada aspek transportasi umum di Jakarta memiliki penerapan standarisasi yang lebih terencana ketimbang KRL, tetapi implementasi tersebut bisa diberikan “tepuk tangan” apresiasi kepada *stakeholder* yang digandeng selama pembangunan dalam memperhatikan standarisasi yang ada. Dilansir dari penelitian yang dilakukan oleh tim Habibie Center pada tahun 2021 dengan judul *Disability Inclusion and Accessibility in Indonesia's Public Transport: A Comparative Study of Mass Rapid Transit Jakarta and Jakarta-Bandung High Speed Railway*, diketahui bahwa pembangunan Stasiun MRT tersebut bisa menjadi seperti saat ini karena *stakeholder* investor membawa dan menerapkan standarisasi aksesibilitas negara mereka ke Indonesia

sehingga beberapa fitur aksesibilitas sudah bisa dinikmati pengguna meski belum sepenuhnya dapat digunakan oleh beberapa ragam disabilitas.

Pak E, seorang penggiat isu disabilitas tunanetra, mengatakan bahwa dirinya maupun organisasi yang beliau ikuti tidak pernah diundang dalam perencanaan pengembangan publik. Para penyandang disabilitas diikutsertakan dalam perumusan transportasi publik maupun perumusan yang berkepentingan untuk para penyandang disabilitas saat infrastruktur dan perencanaan sudah ada. *FGD* pada pembangunan Stasiun Manggarai serta *trial run* MRT Jakarta menjadi contoh di mana hal tersebut terjadi.

“Kita tidak pernah diundang selama perencanaan (transportasi publik), kita langsung saja diundang pada tahap uji coba.” (Bapak E, disabilitas netra dan aktivis organisasi penyandang disabilitas netra)

Pernyataan Pak E ini tidak hanya sepihak dari beliau saja, dari beberapa penyandang disabilitas yang penulis wawancara yang tidak terikat dengan organisasi juga mengatakan tidak pernah terlibat dalam perencanaan pembangunan pelayanan publik dari awal hingga akhir. Mereka hanya diundang dalam hal-hal diskusi dan uji coba ketika tahap-tahap perencanaan sudah selesai.

Masukan mereka dalam pertemuan, menjadi konsiderasi dalam implementasi, akan tetapi hal tersebut membuat “pusing” sendiri bagi pemangku kebijakan karena jika tidak sesuai implementasinya, harus ada *extra cost* dalam perbaikan fasilitas (Bapak E, aktivis dan penyandang disabilitas netra).

Tentu jika dikatakan “adil” dalam inklusivitas penyandang disabilitas, ini tidak cukup adil. Bukankah untuk membantu seseorang atau suatu masyarakat lebih baik kita untuk menjadi “adil”, maka keseluruhan jalan harus melibatkan mereka sebagai

penyandang disabilitas. Sedangkan dalam konteks ini, mereka hanya dilibatkan ketika sudah ada penetapan standarisasi tanpa melibatkan mereka pada tahap perencanaan. Seperti yang dituliskan di penelitian yang dilakukan *Habibie Group*, aspek desain dan infrastruktur berasal dari Jepang selaku investor dalam pembangunan MRT Jakarta, maka standarisasi yang diterapkan dalam setiap stasiun datang dari *political will* dan kemauan dari investor yang terlibat, bukan dari siapa yang benar-benar membutuhkan fasilitas tersebut. Hal ini memberikan gambaran adanya jurang di antara praktis dan teori dalam perencanaan yang seharusnya memasukkan semua elemen masyarakat, termasuk penyandang disabilitas (Sembiring, 2015).

Jika ingin dikatakan hanya suatu “formalitas” belaka, tetap tidak sepenuhnya hal tersebut benar. Karena kedua operator kereta ini pernah melakukan diskusi dengan para penyandang disabilitas dan komunitas lainnya. Meskipun ini tentu dilakukan setelah seluruh fasilitas dan infrastruktur dibangun dan terencana (Diratama, 2022; Ansori et al., 2021).

Ketiadaan partisipasi penyandang disabilitas dalam perencanaan dapat menyebabkan kurang maksimalnya keberfungsian fasilitas dan pelayanan yang diberikan untuk penyandang disabilitas. Selain itu, informasi dan petunjuk juga dibutuhkan untuk membuat penyandang disabilitas memahami bagaimana menggunakan dan mengoperasikan beberapa fitur yang menggunakan teknologi digital.

KEADILAN SOSIAL DALAM TRANSPORTASI PUBLIK BAGI PENYANDANG DISABILITAS

Layanan publik dalam transportasi yang inklusif menjadi salah satu hal terpenting

dalam memberikan dukungan penuh terhadap mobilitas penyandang disabilitas. Salah satu indikator prinsip keadilan sosial adalah jika seluruh elemen masyarakat bisa merasakan penikmatan dalam pemenuhan hak. Dalam layanan transportasi untuk penyandang disabilitas, dapat dilihat jika sudah ada perubahan ke arah yang lebih baik, tetapi memang belum menyentuh pada pemberian akomodasi yang layak bagi penyandang disabilitas.

Revitalisasi stasiun transit memang dibutuhkan untuk dapat menampung penumpang yang lebih banyak lagi, tetapi perubahan tersebut seharusnya juga memikirkan penumpang penyandang disabilitas. Adanya jalur khusus atau ramp untuk penyandang disabilitas adalah perbaikan positif dalam kemudahan akses penumpang disabilitas. Perbaikan lanskap atau arsitektur di luar stasiun, juga penting dalam mendukung aksesibilitas menuju transportasi yang inklusif. Stasiun Transit Dukuh Atas dan Manggarai memang telah mengalami perubahan signifikan. Misalnya, fasilitas *ramp* dan *lift* khusus disabilitas yang merupakan penunjang penyediaan akomodasi yang layak bagi penyandang disabilitas.

Sementara itu, aksesibilitas menuju stasiun transit atau infrastruktur luar gedung mesti memperhatikan beberapa hal, di antaranya adalah pembangunan accessible route, yaitu jalur tak terhalang yang menghubungkan semua bagian bangunan atau fasilitas yang dapat diakses. Rute interior yang dapat diakses di antaranya termasuk koridor, lantai, ramp, elevator, lift, dan ruang lantai kosong di perlengkapan, dan toilet akses. Banyaknya pilar yang mengganggu di stasiun transit yang dapat membahayakan penumpang disabilitas seharusnya bisa diantisipasi dengan mengarahkan penyandang disabilitas untuk tidak keluar atau masuk melalui pintu kereta yang berhadapan dengan pilar. Selain itu, adanya celah peron juga dapat

membahayakan disabilitas, sehingga perlu perbaikan karena Fasilitas yang dibangun dirasa cukup menghambat kemandirian disabilitas (Gandhawangi, 2023).

Rute eksterior yang dapat diakses di antaranya mencakup lorong akses parkir, ramp di trotoar, penyeberangan di jalur kendaraan, jalan setapak (*guiding track*), serta *lift* dan *ramp* menuju *lift*. Disediakannya *guiding block* di luar dan di dalam stasiun memang memudahkan disabilitas netra. Namun, pemasangan *guiding blok* di luar stasiun juga perlu diperhatikan agar tidak mencelakakan pengguna, seperti *guiding block* yang dipasang di tanah turunan atau landai, atau *guiding block* yang dipasang di dekat tiang listrik (Noviyanti, 2017).

Selain perbaikan infrastruktur, dibutuhkan petugas yang juga memahami kebutuhan penyandang disabilitas. Pengembangan pengetahuan dan ketrampilan petugas yang sesuai untuk setiap ragam disabilitas, menjadi penting dilakukan, sehingga dapat mengurangi hambatan penyandang disabilitas terutama mengenai akses informasi. Tanpa akses ke informasi dan komunikasi, penikmatan kebebasan berpikir, berekspresi, serta banyak hak dan kebebasan dasar lainnya bagi penyandang disabilitas dapat dirusak dan dibatasi secara serius.

Informasi dan komunikasi harus tersedia dalam format yang mudah dibaca dengan metode augmentatif dan alternatif bagi pengguna penyandang disabilitas. Teknologi baru dapat digunakan untuk mempromosikan partisipasi penuh dan setara bagi penyandang disabilitas dalam masyarakat, tetapi hanya jika teknologi tersebut dirancang dan diproduksi dengan cara yang menjamin aksesibilitas mereka.

Dilihat dari aksesibilitas dan akomodasi layak yang belum banyak disiapkan oleh pihak manajemen dan pengelola, maka bisa dipastikan bahwa

hambatan disabilitas masih terjadi dalam akses bangunan gedung, ataupun akses transportasi itu sendiri yang tentu saja dapat menghambat kemandirian penyandang disabilitas. Jika menilik keadilan yang diminta bagi penyandang disabilitas dalam kerangka equity, maka fasilitas yang dibangun belum sepenuhnya memberikan keadilan tersebut.

PENUTUP

Untuk mengetahui dan memastikan apakah kedua stasiun tersebut “inklusif” atau tidak terhadap penyandang disabilitas, perdebatan dan penelitian lebih lanjut masih perlu dilakukan. Dalam satu sisi, ada benarnya pada upaya transportasi publik rel KRL dan MRT – dalam lingkup lebih kecil penelitian ini, Stasiun Dukuh Atas dan Stasiun Manggarai, berusaha mengimplementasikan standarisasi yang dapat membantu penyandang disabilitas dengan berbagai fasilitas fisik yang cukup lengkap.

Dalam segi penerapan, dapat dikatakan bahwa memang benar adanya upaya memasukkan penyandang disabilitas pada status “seharusnya” sebagai warga negara yang memiliki hak setara dengan yang lain. Hal tersebut terlihat dari berbagai fasilitas serta pelayanan yang ada di kedua stasiun tersebut dihadirkan untuk penyandang disabilitas. Namun, di Stasiun Manggarai masih ada penyandang disabilitas yang mengandalkan petugas keamanan untuk melakukan mobilisasi karena beberapa permasalahan desain stasiun tersebut. Secara garis besar, inklusivitas secara utuh tidak berhasil diterapkan, terutama pada fase perencanaan yang seharusnya melibatkan banyak elemen masyarakat, terutama penyandang disabilitas.

Penyandang disabilitas tetap menjadi “*out-group*” dalam perumusan kebijakan yang sekalipun untuk kepentingan mereka.

Tidak hanya itu, secara implisit, mereka memang “tetap” berada di posisi tersebut sehingga mereproduksi identitas yang terpinggirkan di masyarakat luas. Penyandang disabilitas yang menjadi “ahli” dalam permasalahan hidup mereka tetap dipangku oleh mereka yang menjadi pemegang kepentingan yang belum memahami permasalahan mereka. Kedua stasiun tersebut memang mengimplementasi fasilitas penunjang karena bergantungnya kepada stakeholder yang digandeng oleh operator stasiun, bukan berdasarkan kacamata kebutuhan dan urgensi pengguna penyandang disabilitas. Meskipun pada MRT Jakarta yang menjadi pendatang baru, transportasi di DKI Jakarta memiliki standarisasi yang dapat dinikmati penyandang disabilitas berkat investor yang mungkin paham dengan permasalahan mereka, pengguna penyandang disabilitas tetap menjadi penikmat fasilitas yang direncanakan tanpa dilibatkan pada tahap awal perencanaan.

Keadilan sosial untuk penyandang disabilitas dalam hal transportasi masih dipandang semu, karena beberapa wajah struktur bangunan saja yang berubah tetapi tidak memperhitungkan segi aksesibilitas dan akomodasi yang layak bagi penyandang disabilitas. Dalam beberapa hal, penyandang disabilitas masih kesulitan menggunakan transportasi ini. Untuk mewujudkan transportasi yang lebih inklusif, perlu pemahaman untuk seluruh petugas dengan memberikan pengetahuan dan mengajarkan bagaimana “perlakuan” terhadap disabilitas atau memberikan pelayanan yang menyeluruh bagi penyandang disabilitas. Selain itu, kerja sama semua pihak terutama pemerintah daerah, pengembang transportasi publik, dan penyandang disabilitas yang dapat diwakilkan oleh organisasi penyandang disabilitas, perlu dilakukan untuk merencanakan aksesibilitas penyandang disabilitas.

Perubahan bangunan gedung serta akses untuk penyandang disabilitas di kedua stasiun tersebut, selayaknya diapresiasi. Namun, perlu digarisbawahi bahwa perubahan bangunan gedung tersebut belum semuanya dapat digunakan dengan baik untuk seluruh ragam disabilitas. Ketakpedulian petugas seharusnya diperhitungkan sebagai bentuk ketiadaan layanan dan akomodasi yang layak bagi penyandang disabilitas. Selain itu, beberapa tanda yang mempermudah penyandang disabilitas untuk melakukan mobilitas mandiri juga tidak disediakan, padahal penting untuk dibuatkan.

Ketiadaan partisipasi langsung penyandang disabilitas dalam proses perencanaan menyebabkan beberapa fasilitas tidak sesuai dan belum dapat digunakan penyandang disabilitas ragam tertentu. Dalam hal ini, penting untuk memperhitungkan penyandang disabilitas sebagai pengguna langsung, agar dapat ikut memberikan masukan, karena pada dasarnya, hanya penyandang disabilitas yang akan menggunakan dan memahami kondisi disabilitas masing-masing. Jika keadilan hanya sebatas tersedianya fasilitas, maka hal ini luput dari komitmen *Sustainable Deveopment Goals (SDGs)* yang menekankan bahwa tidak ada satu pun yang ditinggalkan, dan juga slogan disabilitas yang menegaskan bahwa “*nothing about us without us*”. Keadilan seutuhnya akan terlihat ketika penyandang disabilitas dilibatkan secara penuh dari tahap perencanaan, proses pelaksanaan, hingga tahap evaluasi kebijakan, sehingga dapat terimplementasi dengan baik.

Adanya kritik merupakan salah satu bentuk saluran demokrasi dan media evaluasi terhadap kebijakan bagi penyandang disabilitas. Minimnya keterlibatan dari proses perencanaan menjadikan beberapa aksesibilitas dan fasilitas belum ideal bagi penyediaan layanan inklusif untuk

penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas selalu mengharapkan bahwa mereka dapat diikutsertakan dalam setiap perencanaan pembangunan, sebagaimana slogan mereka “*nothing about us without us*”. Slogan tersebut menunjukkan bahwa tidak ada satu pun mengenai penyandang disabilitas tanpa melibatkan mereka secara langsung, yang maksudnya adalah bahwa hanya penyandang disabilitaslah yang mengetahui apa-apa yang terbaik bagi mereka, karena mereka yang mengalami langsung.

DAFTAR PUSTAKA

- American Bar Association. (1980). Eliminating Environmental Barriers. *Mental Disability Law Reporter*, 4(4), 283–292.
<https://www.jstor.org/stable/20782622>
- Ansori, M. H., Permana, A., Efendi, J., & Ramiz, L. (2021). Disability Inclusion and Accessibility in Indonesia's Public Transport: A Comparative Study of Mass Rapid Transit Jakarta and Jakarta-Bandung High Speed Railway. *The Habibie Center*.
<https://www.habibiecenter.or.id/img/publication/94ec1b4869e332855e936fb c9803e681.pdf>
- Audina, N. I. F. (2022, 3 Desember). Ada 44.456 Penyandang Disabilitas di Jakarta, Dinsos Sediakan Bansos Rp 300 Ribu Per Bulan. *Tribun News*. 2022. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://jakarta.tribunnews.com/2022/12/03/ada-44456-penyandang-disabilitas-di-jakarta-dinsos-sediakan-bansos-rp-300-ribu-per-bulan>.
- Australia Indonesia Partnership for Economic Governance. (2017). *Disability in Indonesia: What can we learn from the data?* Australia Indonesia Partnership for Economic Governance. Monash University.
https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf
- Badan Pusat Statistik (BPS). (2022). *Statistik Indonesia 2022: Statistical Yearbook of Indonesia* 2022.
<https://www.bps.go.id/id/publication/2022/02/25/0a2afea4fab72a5d052cb315/statistik-indonesia-2022.html>
- Basok, T., Ilcan, S., & Noonan, J. (2006). Citizenship, Human Rights, and Social Justice. *Citizenship Studies*, 10(3), 267–273.
<https://doi.org/10.1080/13621020600772040>
- Biro Humas Kemensos RI. (2020, 26 Oktober). Kemensos Dorong Aksesibilitas Informasi Ramah Penyandang Disabilitas. Diakses pada 5 Juni 2024..., dari <https://kemensos.go.id/kemensos-dorong-aksesibilitas-informasi-ramah-penyandang-disabilitas>
- Cogdell, C. (2012). Explorations in Design and Dignity. *Boom: A Journal of California*, 2(1), 45.
<https://doi.org/10.1525/boom.2012.2.1.45>
- Coogan, M. A., Leigh Fisher Associates, & Transit Cooperative Research Program. (2000). TCRP Report 62: Improving Public Transportation Access to Large Airports. Transportation Research Board — National Research Council.
https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_62-a.pdf
- Diratama, A. F. (2022, 5 Juli). Yuk Intip Bahasan FGD DTKJ tentang Operasional Stasiun Manggarai!. *REDIGEST: Railway Enthusiast Digest*. Diakses pada 5 Juni 2024..., dari <https://redigest.web.id/2022/07/yuk-intip-bahasan-fgd-dtkj-tentang-operasional-stasiun-manggarai/>
- Duffy, S. (2010). The Citizenship Theory of Social Justice: Exploring the Meaning of Personalisation for Social Workers. *Journal of Social Work Practice*, 24(3), 253–267.
<https://doi.org/10.1080/02650533.2010.500118>

- Fadilah, I. (2023, 2 Maret). Sederet Fakta Terkini LRT Jabodebek yang Bakal Beroperasi Juli. Detik Finance. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-6596214/sederet-fakta-terkini-lrt-jabodebek-yang-bakal-beroperasi-juli>
- Fusch, P. I., Fusch, G. E., & Ness, L. R. (2017). How to Conduct a Mini-Ethnographic Case Study: A Guide for Novice Researchers. *The Qualitative Report*, 22(3), 923–941. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2017.2580>
- Gandhawangi, S. (2023, 28 Mei). Disabilitas Mendamba Akses Inklusif. Kompas.Id. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://www.kompas.id/baca/humaniora/2023/05/27/disabilitas-mendamba-akses-inklusif>
- Jati, W. R. (2016). Kewargaan Inklusif Sebagai Paradigma Alternatif Pelayanan Publik. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 18(1), 66–79. <https://doi.org/10.22146/jsp.13093>
- Jelita, I. N. (2022, 9 Juni). “Revitalisasi Stasiun Manggarai Jadi Stasiun Terbesar Di Indonesia Tinggal 40%.” Media Indonesia. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://mediaindonesia.com/megapolitan/498040/revitalisasi-stasiun-manggarai-jadi-stasiun-terbesar-di-indonesia-tinggal-40>
- Kabeer, N. (ed). (2005). *Inclusive Citizenship: Meaning and Expression (Claiming Citizenship)*. Zed Book, Ltd.
- Kleege, G., & Wallin, S. (2015). Audio Description as a Pedagogical Tool. *Disability Studies Quaterly*, 35(2). <https://dsq-sds.org/index.php/dsq/article/view/4622/3945>
- Mladenov, T. (2016). Disability and Social Justice. *Disability & Society*, 31(9), 1226–1241. <https://doi.org/10.1080/09687599.2016.1256273>
- Nasrulloh. (2020, 31 Agustus). MRT Jakarta: Transportasi Publik Yang Ramah Bagi Penyandang Disabilitas. Jakarta MRT. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/mrt-jakarta-transportasi-publik-yang-ramah-bagi-penyandang-disabilitas>
- Noviyanti, S. (2017, 24 Januari). Pemasangan ‘Guiding Block’ di Jakarta Dinilai Asal-Asalan. Kompas.Com. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/01/24/08175261/pemasangan.guiding.block.di.jakarta.dinilai.asal-asalan>
- O’Neill, J. L. (2021). Accessibility for All Abilities: How Universal Design, Universal Design for Learning, and Inclusive Design Combat Inaccessibility and Ableism. *Journal of Open Access to Law*, 9(1), 1–15. <https://ojs.law.cornell.edu/index.php/joal/article/view/107>
- Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelaksanaan Penghormatan, Pelindungan, dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas. (2022). <https://jdih.jakarta.go.id/dokumenPeraturanDirectory/0031/2022PERDA003104.pdf>
- Pemprov DKI Jakarta. (t.t). Mass Rapid Transportation (Perseroda). Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://jakarta.go.id/pt-mass-rapid-transportation-perseroda>
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung. (2017). <https://jdih.pu.go.id/detail-dokumen/PermenPUPR-nomor-14-tahun-2017-Persyaratan-Kemudahan-Bangunan-Gedung>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api. (2011). <https://djka.dephub.go.id/uploads/201908/pm.no.29.tahun.2011.pdf>

- Prayoga, R. (2022, 7 November). 2,2 Juta Orang Gunakan MRT Jakarta Pada Oktober 2022. Antara News. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://www.antaranews.com/berita/3227765/22-juta-orang-gunakan-mrt-jakarta-pada-oktober-2022>
- Rizaty, M. A. (2023, 6 Januari). Jumlah Penduduk Jakarta Capai 10,64 Juta Jiwa pada 2022. Data Indonesia. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://dataindonesia.id/varia/detail/jumlah-penduduk-jakarta-capai-1064-juta-jiwa-pada-2022>
- Rosdianti, Y. (2016). Understanding Positive Measures in an Equality Framework on the Ground of Disability. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 18(2), 293–310. <https://jmb.lipi.go.id/jmb/article/view/417/309>
- Sayuti, H. (2013). Hakikat Affirmative Action Dalam Hukum Indonesia (Ikhtiar Pemberdayaan Yang Terpinggirkan). *Menara Riau: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Pengembangan Masyarakat Islam*, 12(1), 41–47. <https://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/Menara/article/view/409/390>
- Sejati, N. (2023, 1 Maret). LRT Jakarta Targetkan 2.500 Penumpang per Hari Tahun Ini. *Berita Jakarta*. Diakses pada 5 Juni 2024, dari <https://m.beritajakarta.id/read/117877/lrt-jakarta-targetkan-2500-penumpang-per-hari-tahun-ini>
- Sembiring, J. (2015). Participatory Planning towards Social Justice Case Study Social Inclusion of Disabled People: How to Empower Disabled People in Transportation Planning. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(2), 103–116. <https://doi.org/10.25104/warlit.v27i2.777>
- Tan, T. Q. (2019). Principles of Inclusion, Diversity, Access, and Equity. *The Journal Infectious Diseases*, 220(Supplement_2), 30–32. <https://doi.org/10.1093/infdis/jiz198>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Convention on the Rights of Persons with Disabilities (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas). (2011). <https://jdih.setneg.go.id/viewpdfperaturan/UU%2019%20Tahun%202011.pdf>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat. (1997). <https://jdih.setneg.go.id/viewpdfperaturan/UU0041997.pdf>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. (2016). <https://jdih.setneg.go.id/viewpdfperaturan/UU%20Nomor%208%20Tahun%202016.pdf>
- United Nations Human Rights Office of the High Commissioner. (2006). UNCRPD. United Nations. <https://doi.org/10.5463/DCID.v29i4.656>
- United Nations. (2010). Analysing and Measuring Social Inclusion in a Global Context. <https://www.un.org/esa/socdev/publications/measuring-social-inclusion.pdf>
- Verseckiene, A., Meškauskas, V., & Batarliene, N. (2016). Urban Public Transport Accessibility for People with Movement Disorders: The Case Study of Vilnius. *Procedia Engineering*, 134, 48–56. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.01.038>
- Winarno, Muchtarom, & Yuliandari, E. (2022). Characterization of Indonesia Citizenship in Legal Perspective. *Jurnal Civics: Media Kajian Kewarganegaraan*, 18(2), 200–206. <https://doi.org/10.21831/jc.v18i2.40580>
- World Health Organization (WHO) & World Bank. (2011). World Report on Disability. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241564182>

- Yulianti, I. (2017). Dangkalnya Kewarganegaraan Inklusif: Kasus Perlindungan Dan Pemenuhan Hak Bagi Penyandang Disabilitas Di Propinsi DIY [Tesis]. Universitas Gadjah Mada. <https://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/154887>
- Zajac, A. P. (2016). City Accessible for Everyone – Improving Accessibility of Public Transport Using the Universal Design Concept. *Transportation Research Procedia*, 14, 1270–1276. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.199>