

Analisis Implementasi Pembangunan Berkeadilan: Studi Kasus Layanan Mobilitas Bagi Difabel di Jakarta dan Yogyakarta

Rahmat Firdaus Bouty⁽¹⁾, Bulan Suci Ramadhani⁽¹⁾, Arif Wismadi⁽²⁾, Wiryono Raharjo⁽²⁾, Setia Adi Purwanta⁽³⁾
rfbouty@gmail.com

⁽¹⁾Fakultas Teknik dan Perencanaan, Universitas Pohoewato, Gorontalo, Indonesia.

⁽²⁾Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, DI Yogyakarta, Indonesia.

⁽³⁾LSM Dria Manunggal, DI Yogyakarta, Indonesia.

Abstrak

Layanan mobilitas adalah hak mutlak bagi semua masyarakat, termasuk kaum difabel. Meskipun transportasi sudah dianggap sebagai suatu bentuk kewajiban pelayanan publik di Indonesia, dalam keseharian masih ditemukan kurang berfungsinya infrastruktur dan fasilitas layanan umum sebagaimana yang diharapkan oleh komunitas difabel. Karakteristik kelompok masyarakat yang memiliki perbedaan dalam melakukan mobilitas belum sepenuhnya terakomodasikan dalam rancang bangun fasilitas publik. Walaupun kesulitan difabel dalam mengakses transportasi publik sering dianggap sebagai dampak dari kesalahan perancangan kota yang mengutamakan kendaraan dan tidak pernah menganggap penting pejalan kaki serta pengguna kursi roda, masih penting untuk dilihat apakah ketiadaan perhatian untuk difabel terjadi pada tataran makro (kebijakan dan aturan), meso (perencanaan) ataupun mikro (rancang bangun teknis). Belum mengemukanya akar masalah dari kurangnya layanan berkeadilan ini sangat penting untuk diungkap agar cita-cita pembangunan berkeadilan di Indonesia dapat terlaksana. Dalam konsep pembangunan infrastruktur dan layanan publik terdapat dua pendekatan untuk pengalokasian sumber daya yang dapat menunjukkan rasa adil bagi semua masyarakat terutama kaum difabel yaitu pendekatan *horizontal equity* dan *vertikal equity*. Kajian ini secara spesifik bertujuan untuk mengevaluasi arah, dan konsistensi pendekatan berkeadilan dari level makro (kebijakan dan regulasi fasilitas transportasi), meso (masterplan dan tata kota) dan mikro (perancangan fasilitas transportasi publik) di wilayah DKI Jakarta dan DI Yogyakarta. Ditinjau berdasarkan *horizontal equity* terdapat regulasi terkait penyediaan fasilitas publik bagi penyandang difabel. Namun, secara *vertical equity* masih perlu adanya perbaikan dan peningkatan terkhusus pada aspek pelibatan atau keikutsertaan kelompok penyandang difabel terhadap perancangan fasilitas sehingga pada akhirnya dapat berfungsi secara optimal dan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas. Secara garis besar, perlu adanya upaya dari pemerintah untuk meningkatkan konsistensi arah pembangunan berkeadilan baik pada level makro, meso dan mikro pada sistem transportasi publik yang inklusif bagi difabel. Hasil kajian mengungkap bahwa pelaksanaan pembangunan berkeadilan bagi kaum difabel di wilayah DKI Jakarta dan DI Yogyakarta telah terlaksana namun belum optimal.

Kata-kunci : Difabel, *Horizontal Equity*, Inklusif, Transportasi, *Vertikal Equity*

Pendahuluan

Disabilitas atau lebih dikenal dengan sebutan difabel yang memiliki definisi kata "*Different Abled People*" ini adalah sebutan bagi orang cacat. Kata disabilitas atau difabel sengaja dibuat oleh lembaga yang mengurus dengan tujuan untuk memperhalus kata-kata atau sebutan bagi seluruh penyandang cacat sebagai pengganti kata cacat.

Layanan mobilitas adalah hak mutlak bagi semua masyarakat, termasuk kaum difabel. Meskipun transportasi sudah dianggap sebagai suatu bentuk kewajiban pelayanan publik di Indonesia, namun dalam keseharian masih ditemukan kurang berfungsinya infrastruktur dan fasilitas layanan umum sebagaimana yang diharapkan oleh komunitas difabel. Karakteristik kelompok masyarakat yang memiliki perbedaan dalam melakukan mobilitas belum sepenuhnya terakomodasikan dalam rancang bangun fasilitas publik.

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang disabilitas guna mewujudkan kesamaan dan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Hak aksesibilitas merupakan salah satu hak terpenting bagi penyandang disabilitas untuk dapat berpartisipasi penuh dalam kehidupan sosial. Salah satu penunjang untuk mendapatkan hak tersebut adalah fasilitas publik yang dapat diakses bagi kelompok difabel baik fasilitas gedung maupun moda transportasi.

Aksesibilitas merupakan kunci kemandirian bagi kaum disabilitas. Pemenuhan layanan publik yang aksesibel bagi penyandang disabilitas merupakan tanggungjawab negara. Sejalan dengan hal tersebut Undang-undang No. 4 tahun 1997 menegaskan bahwa difabel merupakan bagian masyarakat Indonesia yang juga memiliki kedudukan, hak, kewajiban, dan peran yang sama. Mereka juga mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan (Republic Indonesia, 1997).

Selain UU No. 4/1997, pemerintah juga telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun

1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat yaitu dimana difabel dalam PP ini dijamin kesamaan kesempatan dalam hak, kewajiban dan perannya sesuai dengan kemampuannya dalam kehidupan berbangsa dan bernegara agar difabel dapat berperan serta secara maksimal (Republik Indonesia, 1998).

Pemerintah saat ini telah mengeluarkan kebijakan terbaru yakni UU No. 8 tahun 2016, pada regulasi tersebut menegaskan bahwa para penyandang disabilitas memiliki hak mobilitas pribadi untuk mendapatkan akses penyediaan alat bantu serta mendapatkan akses ke berbagai pelayanan, baik yang diberikan di dalam rumah, di tempat permukiman maupun dalam bermasyarakat (Kemenkumham R.I, 2016).

Pelayanan sosial dan mobilitas para penyandang disabilitas kurang terpenuhi dengan layak dimana sebagian besar hambatan aksesibilitas masih banyak ditemui berupa hambatan arsitektural dan prosedural. Hal ini membuat kaum difabel kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang setara dan bahkan untuk dikatakan baik (Sugi Rahayu, 2013).

Walaupun kesulitan difabel dalam mengakses transportasi publik sering dianggap sebagai dampak dari kesalahan perancangan kota yang mengutamakan kendaraan dan tidak pernah menganggap penting pejalan kaki serta pengguna kursi roda, masih penting untuk di lihat apakah ketiadaan perhatian untuk difabel terjadi pada tataran makro (kebijakan dan aturan), meso (perencanaan) ataukah mikro (rancang bangun teknis).

Dalam penelitian Soltani (2012), yaitu mereka menyebutkan para penyandang disabilitas sering diabaikan dalam penggunaan fasilitas transportasi umum, sebagian besar fasilitas tidak didesain untuk para disabilitas ditambah dengan kesulitan saat bepergian dengan moda transportasi umum (Soltani et al., 2012).

Masalah pemerataan transportasi tidak hanya mencakup dalam terminal dan sistem transit atau proyek-proyek yang serupa, namun harus mendukung penyediaan prasarana layanan mobilitas dan layanan secara keseluruhan dan bermanfaat bagi pengguna transportasi (Song et al., 2018).

Rizkiya et al., (2021) dalam penelitiannya mengemukakan bahwa isu transportasi memegang peranan krusial karena mempengaruhi mobilitas dan integrasi warga dalam ruang kota. Terwujudnya akses penyandang disabilitas terhadap layanan dan fasilitas transportasi publik merupakan bagian dari Kota inklusif. Kota inklusif sendiri merupakan kota yang menciptakan lingkungan yang aman dan layak huni dengan akses terjangkau dan setara terhadap layanan perkotaan dan layanan sosial bagi seluruh warga kota termasuk penyandang disabilitas sebagai kelompok marginal.

Keberadaan gerakan sosial dan juga berbagai macam peraturan terkait dengan perlindungan hak-hak penyandang disabilitas dalam memanfaatkan layanan transportasi publik nyatanya belum bisa secara penuh membangun kesadaran di masyarakat terkait pentingnya pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas di ruang publik

(Arianto & Nurliana, 2022). Hal tersebut tentu menjadi hambatan dan tantangan yang harus dilewati dan dijalani oleh kelompok penyandang disabilitas untuk menciptakan masyarakat yang inklusif.

Permasalahan dalam penelitian ini yaitu belum mengemukanya akar masalah dari penyebab minimnya implementasi layanan berkeadilan di Indonesia. Hal ini perlu diungkap agar cita-cita pembangunan berkeadilan di Indonesia dapat terlaksana. Dalam konsep pembangunan infrastruktur dan layanan publik terdapat dua pendekatan untuk pengalokasian sumber daya yang dapat menunjukkan rasa adil bagi semua masyarakat terutama kaum difabel yaitu pendekatan *horizontal equity* dan *vertikal equity*.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan pembangunan berkeadilan di Indonesia. Kajian ini secara spesifik bertujuan untuk mengevaluasi arah, dan konsistensi pendekatan berkeadilan dari level makro (kebijakan dan regulasi fasilitas transportasi), meso (masterplan dan tata kota) dan mikro (perancangan fasilitas transportasi publik).

Lokasi penelitian ini dipilih dari dua wilayah perkotaan yaitu di DKI Jakarta dan DI Yogyakarta yang mewakili kota berukuran besar dan sedang di Indonesia. Hasil kajian mengungkapkan persoalan dan kebutuhan intervensi pemerintah untuk meningkatkan konsistensi arah pembangunan berkeadilan baik pada level makro, meso dan mikro pada sistem transportasi publik yang inklusif bagi difabel.

Metode Penelitian

Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian dirumuskan dengan tujuan yang jelas dan mempunyai target yang ingin dicapai dalam penelitian. Dalam penelitian ini memiliki beberapa tahapan yaitu tahapan pertama mengidentifikasi masalah yang ingin dimaksud sebagai batasan penelitian dan dilanjutkan ke latar belakang penelitian. Tahapan selanjutnya yaitu melakukan penentuan lokasi penelitian yang ingin diteliti dengan cara mengumpulkan data atau informasi yang kemudian diolah dan dianalisis. Tahapan terakhir merupakan penulisan laporan hasil penelitian.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data diperoleh dengan tiga level yakni level makro, meso dan mikro.

- Pada level makro sumber data diperoleh dari regulasi atau kebijakan dari pemerintah maupun daerah DKI Jakarta dan DI Yogyakarta
- Pada level meso sumber data diperoleh dari beberapa jurnal sebelumnya yang telah melakukan penelitian dengan tema yang sama serta membandingkan dengan regulasi atau kebijakan di lokasi yang diteliti.
- Pada level mikro sumber data diperoleh dari beberapa jurnal sebelumnya yang telah melakukan penelitian dengan tema yang sama serta membandingkan dengan regulasi atau kebijakan di lokasi yang diteliti.

Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bagaimana mengukur tendensi dari level makro, meso dan mikro serta bagaimana syarat disebut variabel itu vertikal atau horizontal.

a. Metode dalam pengukuran tendensi pada level:

- 1) Makro yaitu bagaimana kebijakan dan regulasi fasilitas transportasi pada suatu daerah mendukung layanan mobilitas para disabilitas dalam rancang bangun teknis
- 2) Meso yaitu bagaimana masterplan dan tata kota dari daerah yang diteliti memiliki karakter atau sistem pendukung dalam aktivitas pengguna fasilitas publik
- 3) Mikro yaitu bagaimana perancangan fasilitas transportasi publik dapat dimaksimalkan oleh semua pengguna termasuk disabilitas.

b. Dalam penelitian ini terdapat dua variabel yakni Horizontal dan Vertikal, syarat dikatakan variabel horizontal yaitu menekankan tingkat layanan


disesuaikan dengan harga yang dibayar pengguna sedangkan variabel vertikal yaitu secara progresif memungkinkan penambahan kualitas layanan di atas daya beli pengguna. Menurut Wee and Geurs dalam jurnal Camporeale dkk (2018), mereka menyebutkan konsep pemerataan harus mengacu pada distribusi manfaat dan biaya yang harus adil akan tetapi distribusi ini sangat sulit direalisasikan. Camporeale menjelaskan bahwa ekuitas horisontal yaitu bagaimana menyamakan orang sama dalam kondisi yang sama sedangkan vertikal yaitu menyangkut kontribusi manfaat antar kelompok dengan kelompok yang berbeda (Camporeale et al., 2018).

Hasil

Pada hasil pembahasan ini mengkategorikan arah kebijakan inklusif bagi difabel dengan kategori level, dokumentasi serta *horizontal* dan *vertikal equity* di daerah DI Yogyakarta DKI Jakarta.

Tabel 1. Arah Kebijakan Inklusif pada Layanan Mobilitas bagi Difabel di DI Yogyakarta


Level	Dokumen/Referensi	Horizontal Equity	Vertical Equity
Makro	UU No.4 Tahun 1997	+ : di Bab 3 Pasal 6 menyebutkan bahwa setiap penyandang cacat berhak memperoleh perlakuan yang sama untuk berperan dalam pembangunan serta mendapatkan aksesibilitas dalam rangka kemandiriannya. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa para penyandang disabilitas dilindungi dalam mendapatkan aksesibilitas.	- : tidak terdapat bagaimana penyaluran prosesif agar memungkinkan kualitas layanan pembangunan dapat digunakan oleh setiap orang termasuk difabel.
	UU No.43 Tahun 1998	+ : di Bagian ke 2 Pasal 8 yaitu setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau masyarakat wajib menyediakan aksesibilitas, Pasal 9 menyebutkan penyediaan aksesibilitas dapat menciptakan keadaan dan lingkungan lebih menunjang penyandang cacat agar dapat hidup bermasyarakat. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa pemerintah seharusnya sebagai penyedia infrastruktur dapat menjadi penyedia penghubung para disabilitas mendapatkan aksesibilitas di semua fasilitas publik.	- : pada kenyataan dilapangan, para difabel jarang dikaitkan atau diikutsertakan dalam pengadaan sarana dan prasarana yang diselenggarakan pemerintah
	UU No.8 Tahun 2016	+ : di bagian ke 19 Pasal 23 yaitu penyandang disabilitas memiliki hak meliputi mobilitas penyediaan alat bantu dan kemudahan untuk mendapatkan akses serta akses ke berbagai pelayanan publik. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa para penyandang disabilitas memiliki hak dalam pelayanan fasilitas publik.	- : akses pelayanan publik belum merata disetiap fasilitas yang disediakan pemerintah.


Level	Dokumen/Referensi	Horizontal Equity	Vertical Equity
Meso	<p>"Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel di Daerah Istimewa Yogyakarta". -Sugi Rahayu, dkk (2011)</p> <p>Seminar Nasional UAJY (Universitas Atma Jaya Yogyakarta)</p>	<p>- : Jurnal ini menceritakan bagaimana fasilitas dan kenyamanan para disabilitas atau penyandang cacat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari dengan menggunakan moda transportasi yang ada di wilayah Yogyakarta. Jumlah difabel atau disabilitas di Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2011 berdasarkan Dinas Sosial memiliki total 35.264 jumlah jiwa, ini merupakan 1,01% dari penduduk DIY. Pemerintah Kota Yogyakarta ini sudah lebih baik dari pada kabupaten lainnya seperti Kulon Progo, Bantul, Sleman dan Gunung Kidul dalam memfasilitasi kebutuhan disabilitas.</p> <p>Hingga saat ini di DIY, Pemerintah Kota Yogyakarta menjadi pelopor dalam penyediaan sarana prasarana transportasi yang aksesibel bagi difabel. Pelayanan ramah difabel tersebut, sayangnya, belum diimplementasikan oleh empat kabupaten di wilayah DIY. Adapun penyediaan pelayanan transportasi pro difabel di Kota Yogyakarta terlihat pada penyediaan bus Trans Jogja dan halte khusus bis Trans Jogja yang berupaya memenuhi kebutuhan bagi difabel.</p> <p>+ : Dalam acara seminar nasional tersebut, dapat disimpulkan bahwa: fasilitas moda transportasi sudah diterapkan sesuai prosedur regulasi dan kebijakan pemerintah.</p>	 <p>: Melihat Foto dari Jurnal ini, bahwa fasilitas sudah mendukung akan tetapi tidak sesuai standar dengan disabilitas. Hal ini bisa menyebabkan bahaya jika digunakan para difabel. Sehingga diperlukan adanya kontribusi dari para perancang dan difabel dalam perancangan fasilitas untuk penyandang difabel agar dapat berfungsi dengan baik.</p> <p>- : Namun dapat disimpulkan jug bahwa: moda transportasi publik itu aman dan nyaman serta menyusahkan, dikarenakan jadwal/rute yang tidak jelas membuat masyarakat yang tidak terbiasa menggunakan angkutan umum menjadi bingung (Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2012).</p>
Mikro	<p>"Identifikasi Kemudahan Penyandang Difabilitas dalam Melakukan Pergerakan dengan menggunakan Moda Transportasi". Ratna Eka Suminar (2012)(Suminar, n.d.)</p>	<p>- : Pemberian layanan yang kurang baik dari petugas angkutan umum terhadap penumpang difabel. Selain petugas trans jogja dan bus kota regular, petugas atau supir taxi terkadang masih beberapa yang memberikan pelayanan kurang nyaman bagi penyandang disabilitas. Hal ini berbanding terbalik dengan Perda No.4 Tahun 2012 serta pergub DIY No.31 Tahun 2013 yaitu tentang perlindungan dan pemenuhan hak-hak disabilitas. Dalam pembahasan ini pelayanan pembangunan sudah sesuai tapi tidak sesuai kriteria bagi disabilitas.</p>	 <p>: "mungkin bagi saya tidak terlalu sulit kalau dibandingkan dengan yang pakai kursi roda, hambatanya paling pas naik ke bus itu jarak</p>

Level	Dokumen/Referensi	Horizontal Equity	Vertical Equity
			<i>antara bus dan lantai shelter masih renggang, terkadang minta bantuan juga..” (PJ, Pengguna kruk)</i>

Sumber: Modifikasi penulis dari beberapa sumber, 2023.

Tabel 2. Arah Kebijakan Inklusif pada Layanan Mobilitas Bagi Difabel di DKI Jakarta

Level	Dokumen/Referensi	Horizontal Equity	Vertical Equity
Makro	UU No.4 Tahun 1997	+ : di Bab 3 Pasal 6 menyebutkan bahwa setiap penyandang cacat berhak memperoleh perlakuan yang sama untuk berperan dalam pembangunan serta mendapatkan aksesibilitas dalam rangka kemandiriannya. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa para penyandang disabilitas dilindungi dalam mendapatkan aksesibilitas.	- : Tidak terdapat bagaimana penyaluran prosesif agar memungkinkan kualitas layanan pembangunan dapat digunakan oleh setiap orang termasuk difabel.
	UU No.43 Tahun 1998	+ : di Bagian ke 2 Pasal 8 yaitu setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau masyarakat wajib menyediakan aksesibilitas, Pasal 9 menyebutkan penyediaan aksesibilitas dapat menciptakan keadaan dan lingkungan lebih menunjang penyandang cacat agar dapat hidup bermasyarakat. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa pemerintah seharusnya sebagai penyedia infrastruktur dapat menjadi penyedia penghubung para disabilitas mendapatkan aksesibilitas di semua fasilitas publik.	- : Pada kenyataan dilapangan, para difabel jarang dikaitkan atau diikutsertakan dalam pengadaan sarana dan prasaran yang diselenggarakan pemerintah
	UU No.8 Tahun 2016	+ : di bagian ke 19 Pasal 23 yaitupenyandang disabilitas memiliki hak meliputi mobilitas penyediaan alat bantu dan kemudahan untuk mendapatkan akses serta akses ke berbagai pelayanan publik. Dalam pasal ini sudah jelas bahwa para penyandang disabilitas memiliki hak dalam pelayanan fasilitas publik.	- : Akses pelayanan publik belum merata disetiap fasilitas yang disediakan pemerintah.
Meso	Permenhub PM 98 Tahun 2010(Indonesia, 2010)	- : Bab 4 pasal 8 berbunyi yaitu penyediaan aksesibilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus di bidang sarana dan prasarana transportasi secara bertahap dengan memperhatikan prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan. Dalam pembahasan ini penyediaan sudah sesuai regulasi namun masih ada kejanggalan dalam proses pelaksanaan sehingga para disabilitas masih kesulitan.	 <p>+ : Pada lokasi tidak sesuai dengan regulasi yang diterbitkan serta akses pelayanan publik belum merata disetiap fasilitas yang disediakan pemerintah.</p>

Level	Dokumen/Referensi	Horizontal Equity	Vertical Equity
Mikro	Kompasiana (2015)(Kompasiana, 2015)	- : deklarasi tentang hak-hak penyandang cacat menjelaskan bahwa penyandang cacat (difabel) berhak untuk memperoleh upaya yang dapat memudahkan mereka untuk menjadi mandiri atau tidak tergantung pada pihak lain. Dalam pembahasan ini para disabilitas mempunyai hak serupa dengan para manusia lainnya sehingga dapat melakukan kegiatan dengan mudah.	 <p>+ : mewujudkan kota yang ramah terhadap difabel juga harus mempertimbangkan berbagai aspek, misalnya keterjangkauan sarana bagi difabel serta mewujudkan partisipasi aktif bagi para difabel. Pada foto ini terlihat para difabel tidak mendapatkan pelayanan yang sesuai.</p>

Sumber: Modifikasi penulis dari beberapa sumber, 2023.

Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis dari kajian literatur dan tinjauan pustaka tentang pelayanan fasilitas transportasi publik serta regulasi kebijakan bagi disabilitas, khususnya di daerah DKI Jakarta dan DI Yogyakarta, dapat disimpulkan dari tabel hasil pembahasan yaitu dilevel makro pada dasarnya pemerintah sudah mengatur segala hal yang berkaitan dengan penyandang disabilitas terutama di ranah *policy* maupun regulasi tetapi, implementasi akan regulasi tersebut masih belum merata dan keikutsertaan para penyandang disabilitas belum begitu dilibatkan oleh para pemangku kebijakan/pemerintah.

Dalam hal ini di Indonesia sebetulnya sudah mengarah pada penerapan pendekatan *vertical equity*. Pada level meso, perkembangan masterplan tata kota direncanakan juga dengan mempertimbangkan kebutuhan penyandang disabilitas pada semua pelayanan umum khususnya rancang bangun transportasi bagi publik. Namun pada praktiknya, kondisi lapangan menunjukkan bahwa apa yang terlaksana belum semuanya sesuai dengan apa yang sudah direncanakan dan diatur dengan sedemikian rupa. Sehingga hal tersebut berdampak pada penerapan pendekatan keadilan dilevel mikro, yaitu pada ranah perancangan fasilitas umum, dimana seharusnya sudah cenderung menuju pada pendekatan *vertical equity*. Pada akhirnya beberapa fasilitas hanya bisa diakses dan dipergunakan sebagaimana mestinya oleh orang normal pada umumnya. Semakin berkurangnya kemampuan seseorang atau bisa dikatakan menyandang disabilitas, semakin susah pula untuk menikmati fasilitas tersebut. Sehingga di beberapa studi kasus pada fasilitas rancang bangun cenderung mengarah pada pendekatan *horizontal equity*.

Kesimpulan

Hasil kajian mengungkap bahwa pelaksanaan pembangunan berkeadilan bagi kaum difabel di wilayah DKI

Jakarta dan DI Yogyakarta telah terlaksana namun belum optimal. Ditinjau berdasarkan *horizontal equity* terdapat regulasi terkait penyediaan fasilitas publik bagi penyandang difabel. Namun, secara *vertical equity* masih perlu adanya perbaikan dan peningkatan terkhusus pada aspek pelibatan atau keikutsertaan kelompok penyandang difabel terhadap perancangan fasilitas sehingga pada akhirnya dapat berfungsi secara optimal dan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas. Secara garis besar, perlu adanya upaya dari pemerintah untuk meningkatkan konsistensi arah pembangunan berkeadilan baik pada level makro, meso dan mikro pada sistem transportasi publik yang inklusif bagi difabel.

Daftar Pustaka

- Arianto, D., & Nurliana, C. (2022). *Gambaran Aksesibilitas Inklusivitas, dan Hambatan Penyandang Disabilitas Dalam Memanfaatkan Layanan Transportasi Publik: Studi Literatur di Berbagai Negara*. <https://jurnal.unpad.ac.id/focus/article/download/42633/19373> 156-170
- Camporeale, R., Caggiani, L., & Ottomanelli, M. (2018). Modeling horizontal and vertical equity in the public transport design problem: A case study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. <https://doi.org/10.1016/J.TRA.2018.04.006>
- Indonesia, menteri perhubungan republik. (2010). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *Mentri Perhubungan Republik Indonesia*.
- Kemenkumham R.I. (2016). *UU Penyandang Disabilitas*. 1–64.
- Kompasiana. (2015). *Mewujudkan Ruang Publik Ramah Difabel*. <https://www.kompasiana.com/meilana-lestari/5607d797de22bd7a0a56df47/mewujudkan-ruang-publik-ramah-difabel>
- Rizkiya., Myna, A., & Irin. (2021) *Akses Penyandang Disabilitas Terhadap Pelayanan dan Fasilitas*

Transportasi Publik di Kota Banda Aceh. ARSITEKNO
Vol 08 No 01
<https://ojs.unimal.ac.id/arsitekno/article/view/3833> .
. 37-44

Republic Indonesia. (1997). *Law No 4 Year 1997 on Disabled People*.

Republik Indonesia. (1998). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesi Nomor 43 Tahun 1998*. 1–27.

Soltani, S. H. K., Sham, M., Awang, M., & Yaman, R. (2012). Accessibility for Disabled in Public Transportation Terminal. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 35, 89–96.
<https://doi.org/10.1016/J.SBSPRO.2012.02.066>

Song, Y., Kim, H., Lee, K., & Ahn, K. (2018). Subway network expansion and transit equity: A case study of Gwangju metropolitan area, South Korea. *Transport Policy*, 72, 148–158.
<https://doi.org/10.1016/J.TRANPOL.2018.08.007>

Sugi Rahayu, U. D. dan M. A. (2013). Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Difabel di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Universitas Negeri Yogyakarta*.

Suminar, R. E. (n.d.). *IDENTIFIKASI KEMUDAHAN PENYANDANG DENGAN MENGGUNAKAN MODA TRANSPORTASI Studi Kasus : Kota Yogyakarta*. 155–192.

Tomek, M., Seidl, M., & Bucová, G. (2014). Transport safety at evacuation for people with disabilities. *Kontakt*, 16(3), e195–e202.
<https://doi.org/10.1016/J.KONTAKT.2014.08.004>

Universitas Atma Jaya Yogyakarta. (2012). Transportasi Publik DIY Sudahkah Istimewa. *Seminar Nasional*.
<http://www.uajy.ac.id/berita/seminar-nasional-transportasi-publik-diy-sudahkah-istimewa/>