

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Daerah Khusus Jakarta (DKJ) yang selama 60 tahun menjadi Ibukota Negara tentu menjadi sentra dari berbagai aspek. Tidak hanya menjadi pusat pemerintahan, Jakarta juga telah menjadi pusat perekonomian, bisnis, peleburan budaya, serta perkembangan teknologi di Indonesia (Simorangkir, 2023). Pembangunan selama masa orde baru yang terlalu fokus ke perkotaan dan Pulau Jawa, menjadi sebab utama adanya perbedaan karakteristik Kota Jakarta dengan kota-kota lain di Indonesia. Hal ini berdampak pada pertumbuhan penduduk di Jakarta relative lebih tinggi dibandingkan dengan pertumbuhan kota-kota lain di Indonesia (Rustiadi & Panuju, 1999). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, 2024), registrasi penduduk Suku Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Provinsi Daerah Khusus Jakarta tahun 2024 terdapat 10.684.946 jiwa dengan kepadatan penduduk per tahun 2024 mencapai 16.165 jiwa/km². Berdasarkan hasil Survei Angkatan Kerja Nasional Agustus 2024 (Booklet Sakernas Agustus, 2024) jumlah penduduk yang berusia 15 tahun ke atas dan bekerja di DKJ tercatat sejumlah 5.137.600 orang. Dari sekian banyaknya warga DKJ, terdapat para penyandang disabilitas yang tinggal dan bermasyarakat di dalamnya.

Adapun penyandang disabilitas di DKI Jakarta menurut hasil Long Form Sensus tahun 2020, memiliki prevalensi jenis kelamin sebesar 1,37% dengan angka 1,33% laki-laki dan 1,41% perempuan (LSFP, 2023). Adapun tingkat gangguan terbesar pada penduduk umur 5+ tahun adalah gangguan berjalan dengan 0,74%, disusul dengan kesulitan mengurus diri sendiri sebesar 0,40%, sedangkan untuk gangguan emosional dengan 0,25% menjadi gangguan yang paling rendah.

Tabel 1 Persentase Tingkat Disabilitas pada Usia 5+ Ke Atas

Gangguan/Disabilitas	Persentase (%)	Gangguan/Disabilitas	Persentase (%)
Gangguan Berjalan	0,74	Gangguan Jari/Tangan	0,36
Kesulitan Mengurus Diri Sendiri	0,40	Gangguan Berpikir/Belajar	0,36
Gangguan Konsentrasi	0,39	Gangguan Komunikasi/Bicara	0,35
Gangguan Penglihatan	0,38	Gangguan Emosional	0,25
Gangguan Pendengaran	0,37		

Sumber: LFSP 2020 DKI Jakarta

Berdasarkan Kementerian Ketenagakerjaan (2024) Pada publikasi Ketenagakerjaan Dalam Data Edisi 1 Tahun 2024 diketahui bahwa jumlah penempatan tenaga kerja penyandang disabilitas pada tahun 2023 paling banyak pada ragam disabilitas fisik dengan total 351 tenaga kerja dan disabilitas sensorik sebesar 286 tenaga kerja.

Tabel 2 Tenaga Kerja Disabilitas Berdasarkan Ragam Disabilitas beserta Jenis Kelamin Tahun 2023

Ragam Disabilitas	Jenis Kelamin		TOTAL
	Pria	Wanita	
Disabilitas Fisik	216	135	351
Disabilitas Ganda	9	2	11
Disabilitas Mental	5	16	21
Disabilitas Sensorik	166	120	286
Tidak Terdefinisi*	22	11	33
Total	418	284	702

Sumber: Ditjen Binapenta dan PKK, diolah Pusdatin Kemnaker dalam buku

Ketenagakerjaan Dalam Data Edisi 1 Tahun 2024

Ket *Informasi tidak terisi lengkap

Angka penyandang disabilitas yang bekerja pada Tabel 2 sesuai dengan pernyataan Clausen, kelompok penyandang disabilitas komunikatif, disabilitas rungu, dan penglihatan memiliki peluang terbaik dalam pasar kerja dibandingkan

dengan penyandang disabilitas psikologis. Kelompok disabilitas penglihatan memiliki probabilitas tertinggi untuk mendapatkan pekerjaan dibandingkan dengan kelompok penyandang disabilitas lainnya (Maftuchan, 2022).

Adapun jumlah penyandang disabilitas terbanyak di Provinsi Daerah Khusus Jakarta adalah Kota Jakarta Barat dengan 4.397 jiwa kemudian Kota Jakarta Timur dengan 4.038 jiwa. Penjelasan rinci dapat dilihat pada Tabel 3:

Tabel 3 Jumlah Disabilitas di DKI Jakarta Tahun 2019

Kota/Wilayah Administratif	Jumlah (ribuan)
Jakarta Barat	4.397
Jakarta Timur	4.038
Jakarta Selatan	2.790
Jakarta Utara	1.468
Jakarta Pusat	1.460
Kepulauan Seribu	6
Total	14.339

Sumber: Dinas Sosial Provinsi DKI Jakarta 2019, Olahan Penelitian Terdahulu

Berdasarkan data di atas, penyandang disabilitas patut diperhatikan serta berhak memperoleh fasilitas dan pelayanan publik yang setara dengan masyarakat lain. Hal ini diatur dalam UU Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, pasal 19 yang menegaskan bahwa “penyandang disabilitas memiliki hak pelayanan publik meliputi hak memperoleh akomodasi yang layak, optimal, wajar, bermartabat tanpa diskriminasi. Serta disediakan pendampingan, penerjemahan, dan penyediaan fasilitas yang mudah diakses di tempat layanan publik tanpa tambahan biaya”. Pada Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelaksanaan Penghormatan, Pelindungan, Dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas, pada Pasal 80 (a) bahwa “pemerintah harus menyediakan pelayanan publik yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas”

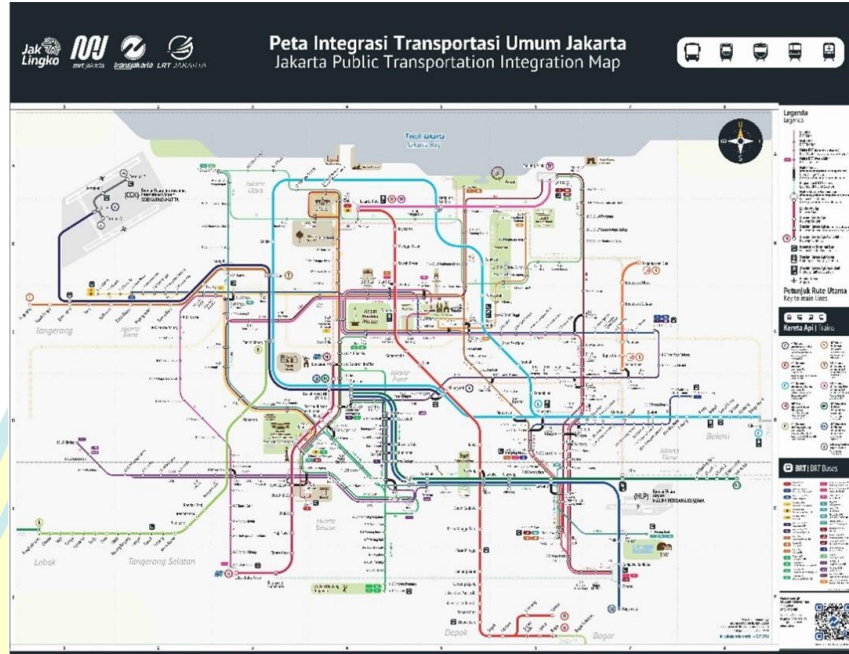
Maka dari itu, Pemerintah Daerah wajib menyediakan aksesibilitas pelayanan publik bagi penyandang disabilitas. Termasuk diantaranya adalah aksesibilitas

fasilitas publik bidang transportasi (Ramadanti, 2019). Transportasi penting agar masyarakat dari berbagai usia dan latar belakang dapat menjalani kehidupan sehari-hari. Transportasi dianggap sebagai syarat agar masyarakat dapat berpartisipasi penuh terhadap kehidupannya seperti akses ke pendidikan, kesehatan, pekerjaan, kegiatan sosial, hiburan, dan sebagainya (Silvanila, 2021). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus, pada Pasal 3 dan 4 menjelaskan aksesibilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus baik sarana transportasi maupun prasarana transportasi. Menurut Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelaksanaan Penghormatan, Pelindungan, Dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas, pada Pasal 83 (1) menyebutkan 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 beberapa indikator.

Theory Central Place (tempat sentral) mengemukakan suatu kondisi dimana sebuah daerah dapat menjadi pusat atau sentral kegiatan yang menyediakan berbagai macam barang dan jasa. Teori ini digunakan untuk mengidentifikasi dan mengkategorikan berbagai tempat sentral berdasarkan peran penyebaran dan peran administrasi (Nurjanah & Samadi, 2023). Tiap kota merupakan suatu tempat sentral yang menjadi pusat aktivitas di tempat tersebut dan di sekeliling tempat tersebut. Hirarki pusat sentral terdiri dari beberapa tingkat mulai dari tingkat desa, kecamatan, kabupaten/kota, provinsi, kota metropolitan, dan seterusnya (Soepono, 1999). Teori pusat sentral memberikan kerangka konseptual yang relevan untuk memahami hubungan antara aksesibilitas, lokasi, dan fungsi suatu tempat. Salah satu prinsip pada *Theory Central Place* adalah K4 yang optimal untuk transportasi.

Beragamnya variasi transportasi publik di Daerah Khusus Jakarta harus dilakukan suatu pengintegrasian. Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 68 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Sistem Transportasi Terpadu Dan Terintegrasi, Pasal 1 “JakLingko hadir sebagai sistem terpadu yang mendukung kebijakan dalam peningkatan penggunaan angkutan umum massal dan pembatasan kendaraan bermotor perseorangan”. Adapun sistem integrasi

JakLingko meliputi layanan armada yang dijalankan oleh PT. Transjakarta seperti BRT (Metrotrans dan Minitrans), non-BRT (Mikrotrans), transportasi berbasis rel seperti MRT Jakarta dan LRT Jakarta (Dishub DKI Jakarta, 2023).



Gambar 1 Peta Integrasi Transportasi Umum Jakarta

Sumber: Laman Transjakarta

Adapun jumlah penumpang MRT, LRT, dan Transjakarta selama rentang bulan Maret-April tahun 2025 pada pada Tabel 4:

Tabel 4 Jumlah Penumpang Transjakarta BRT, LRT, dan MRT bulan Maret – April Tahun 2025

No	Moda Transportasi	Jumlah Penumpang			Pengguna Harian Rata-Rata
		Mar (2025)	Apr (2025)	(Jan-Apr) 2025	
1	Transjakarta BRT	29.843.189	29.757.421	123.328.084	1.000.000
2	MRT	3.197.089	3.258.454	13.467.308	108.600
3	LRT	90.223	95.011	367.487	3.170

Sumber: (Berita Resmi Statistik Provinsi DKI Jakarta Vol 5 (2025))

Pada Tabel 4 terlihat bahwa pengguna transportasi Transjakarta BRT sangat dominan dengan jumlah kurang lebih satu juta penumpang tiap harinya dan sebesar 123 juta penumpang dari Bulan Januari sampai April di Tahun 2025.

Transjakarta sebagai salah satu transportasi publik dalam pelaksanaannya harus memperhatikan asas pelayanan berkeadilan dan tidak diskriminatif bagi penyandang disabilitas. Hal ini dipertegas dengan dikeluarkannya Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 2 Tahun 2024 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) layanan angkutan umum Transjakarta, dijelaskan bahwa “pada prinsip kesetaraan harus memberikan akses yang setara dengan prioritas pelayanan serta fasilitas bagi pengguna jasa yang termasuk penyandang disabilitas”. Selain itu, Transjakarta juga terus memperbarui konsensus dalam pemenuhan hak-hak mobilitas mandiri bagi disabilitas, sebagai contoh keamanan dalam menyeberang dengan menyediakan penyeberangan sebidang agar efisien waktu dan tenaga baik dari maupun menuju transportasi massal, ketersediaan fasilitas publik dengan desain inklusif, keberadaan petugas yang dapat berkomunikasi dengan ragam disabilitas serta dapat membantu kebutuhan kelompok disabilitas dalam bermobilitas mandiri, dan sebagainya (ITDP, 2022)

Namun menurut pengamatan peneliti masih banyak halte Transjakarta BRT, khususnya di Jakarta Barat yang belum direvitalisasi. Bentuk halte Transjakarta BRT masih berbentuk desain lama, seperti konstruksi halte yang didominasi oleh alumunium dan baja, jembatan penyebrangan yang masih berupa tangga, tidak adanya jalur pemandu baik menuju halte maupun di dalam halte, serta fasilitas khusus penyandang disabilitas lain yang belum disediakan. Dilansir dari Tempo, halte Tomang merupakan halte yang tidak ramah difabel sebab ukuran halte yang terlalu sempit, tangga yang terlalu banyak, serta tidak dijaga petugas. Selain itu, pada beberapa jalur pedestrian menuju halte, banyak yang tidak rata serta tidak memiliki *guiding block*. Jika pun jalur pedestrian sudah baik, masih terdapat pedagang kaki lima dan parkir liar (TEMPO, 2024)

Berdasarkan penjelasan di atas, perlu dilakukan penelitian mengenai tingkat aksesibilitas halte Transjakarta BRT bagi penyandang disabilitas khususnya fisik dan netra yang ada di Jakarta Barat. Tingkat aksesibilitas dihitung dari jangkauan

pelayanan halte terhadap persebaran penyandang disabilitas fisik dan netra, serta fasilitas khusus disabilitas pada tiap halte Transjakarta BRT. Penelitian ini diharapkan menjadi informasi bermanfaat bagi masyarakat serta pertimbangan bagi pemangku kebijakan dalam mewujudkan Kota Jakarta Barat yang lebih inklusif.

2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang sebelumnya, dapat diperoleh identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana persebaran penyandang disabilitas khususnya disabilitas fisik dan netra di Jakarta Barat?
2. Bagaimana cara penyandang disabilitas fisik dan netra di Jakarta Barat mengakses halte Transjakarta BRT?
3. Apakah halte Transjakarta BRT di Jakarta Barat sudah termasuk pada halte ramah disabilitas?
4. Berapa banyak halte Transjakarta BRT di Jakarta Barat yang sudah direvitalisasi?
5. Bagaimana pengaruh revitalisasi halte Transjakarta BRT di Jakarta Barat dengan aksesibilitas penyandang disabilitas?
6. Bagaimana kemudahan menggunakan fasilitas khusus penyandang disabilitas pada tiap halte Transjakarta BRT?
7. Apakah seluruh halte sudah memiliki fasilitas khusus disabilitas yang memadai?
8. Apakah fasilitas khusus penyandang disabilitas di tiap halte Transjakarta BRT di Jakarta Barat sudah sesuai dengan PERMEN PUPR No.14 Tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung dan PERMEN Perhubungan (HUB) No. PM 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.

3. Pembatasan Masalah

1. Ragam penyandang disabilitas yang dijadikan pembahasan adalah penyandang disabilitas fisik dan netra dengan data persebaran tempat tinggal per tahun 2021.
2. Transportasi publik yang menjadi topik penelitian adalah halte Transjakarta BRT (*Bus Rapid Transit*) yang berada di Kota Jakarta Barat dengan data persebaran halte per tahun 2025.
3. Konsep aksesibilitas yang menjadi topik penelitian ada pada aspek jangkauan layanan serta aspek fasilitas khusus penyandang disabilitas fisik dan disabilitas netra di dalam halte Transjakarta BRT.

4. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kelengkapan fasilitas khusus penyandang disabilitas fisik dan disabilitas netra terhadap pedoman yang berlaku pada tiap halte Transjakarta BRT di Jakarta Barat?
2. Bagaimana tingkat aksesibilitas halte Transjakarta BRT bagi penyandang disabilitas fisik dan netra di Kota Jakarta Barat?

5. Manfaat Penelitian

5.1. Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti
 - a. Menambah informasi mengenai tingkat aksesibilitas halte Transjakarta BRT bagi penyandang disabilitas fisik dan netra yang dilihat dari aspek aksesibilitas pada hambatan dalam menggunakan fasilitas khusus penyandang disabilitas di dalam halte.
 - b. Sebagai syarat kelulusan dengan menyelesaikan tugas akhir.
2. Bagi Institusi
 - a. Sebagai pertimbangan dalam melaksanakan percepatan revitalisasi halte dengan memperhatikan tingkat aksesibilitas tiap halte bagi penyandang disabilitas yang tinggal di sekitar halte.

- b. Sebagai acuan dan pertimbangan pada SOP pramusapa di halte agar lebih sigap membantu dan mendampingi para penyandang disabilitas fisik dan netra.
3. Bagi Masyarakat
- a. Sebagai pengetahuan agar pengunjung lebih sigap membantu para penyandang disabilitas fisik dan netra baik di dalam Transjakarta BRT, halte, maupun jalan menuju halte. serta membantu menjaga dan memelihara fasilitas khusus disabilitas di dalam halte.
 - b. Sebagai informasi untuk para pendamping penyandang disabilitas agar lebih memperhatikan keselamatan dan kenyamanan saat melakukan mobilisasi.

5.2. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis diantaranya menambah pengetahuan bagi peneliti maupun pembaca mengenai aksesibilitas halte Transjakarta BRT bagi penyandang disabilitas fisik dan netra di Jakarta Barat. Selain itu dapat menjadi pertimbangan terhadap penelitian selanjutnya sebagai asimilasi ilmu dari berbagai bidang dan implementasinya.