

**IMPLEMENTASI PERDA KOTA SURAKARTA NO.2 TAHUN 2008
TENTANG KESETARAAN DIFABEL TERHADAP AKSEBILITAS
SARANA TRANSPORTASI****THE IMPLEMENTATION OF SURAKARTA REGIONAL
REGULATION NUMBER 2 YEAR 2008 ABOUT DISABILITY
EQUILITY OF TRANSPORTATION FACILITY ACCESSIBILITY****Kuni Nasihatun Arifah**

Pusat Kajian Hukum Otonomi Daerah dan Demokrasi Semarang State University
Jl. Sekaran, Gunung Pati, Sekaran, Gn. Pati, Kota Semarang, Central Java, Indonesia
Telp./Fax: +62-24- 8508087 Email: kuninasihatun@gmail.com

Submitted: Jun 22, 2017; Reviewed: Jun 24, 2017; Accepted: Jun 29, 2017

Abstrak

Pemenuhan HAM adalah salah satu indikator sebuah Negara Hukum, Indonesia sebagai Negara hukum mengamanatkan didalam batang tubuh UUD NRI 1945 tentang kewajiban Negara dalam memenuhi HAM bagi setiap warga Negara nya tanpa kecuali termasuk terhadap difabel, difabel adalah salah satu warga Negara yang rawan terkena diskriminasi. Perda Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel mengatur mengenai hak dan kewajiban difabel serta kewajiban pemerintah dalam mewujudkan kesetaraan difabel termasuk didalamnya aksesibilitas fisik didalam sarana transportasi publik dan pelayanan publik. Supaya Perda tersebut bisa diimplementasikan disusunlah Perwali. Bentuk implemmtasi aksesibilitas sarana transportasi publik di Surakarta ialah dengan adanya BST, Halte, dan bus Begawan Abiyasa. Setelah implementasi dijalankan ada upaya untuk peningkatan aksesibilitas yakni dengan pengawasan perda, pembangunan terminal tirtonadi, dan koordinasi. Hambatan yang dialami Pemerintah dalam upaya pemenuhan hak aksesibilitas sarana transportasi public ialah permasalahan dana dan koordinasi antar lembaga.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi hak aksesibilitas Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel di Surakarta melalui tiga proses yakni sosialisasi, koordinasi dan pelaksanaan serta pengawasan dan penilaian, yang semuanya sudah berjalan cukup baik namun masih memerlukan banyak pembenahan terutama dalam hal koordinasi pelaksanaan.

Kata Kunci: *Aksesibilitas; Kesetaraan Difabel; Surakarta; Transportasi*

Abstract

The fulfillment of Human Rights is one of the indicators of a Legal State, Indonesia as a State of law mandated in the body of the 1945 Constitution of the State's obligation to fulfill human rights for every citizen of his country without exception including to the disabled, disabled is one of the citizens who are prone to discrimination. Perda Kota Surakarta No.2 Year 2008 about disability equality regulates the rights and obligations of the disabled and the obligation of government in realizing equality of disability including physical accessibility in public transportation and public service. In order to implement the regulation, regulation can be imple-

mented. The form of implemntasi aksebilas public transportation facilities in Surakarta is with the BST (Bus Trans Surakarta) , halte bus and bus Begawan Abiyasa. After implementation is run, there is an effort to increase Accessibility that is with the supervision of local regulations, the construction of tirtonadi terminal, and coordination.Hambatan that the Government in the effort to fulfill the right of accessibility Public transportation is a matter of funds and coordination between agencies.

The result of the research shows that the implementation of the rights of Perda No.2 of 2008 on disability equality in Surakarta through three processes namely socialization, coordination and implementation and supervision and assessment, all of which have been running well but still require a lot of improvement especially in terms of coordination of implementation.

Keywords: Accessibility; Disabilityequality; Surakarta; Tranportations

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah negara hukum, hal ini termaktub dalam Pasal 1 ayat 3 UUD 1945, sebagai salah satu negara hukum Indonesia menjunjung tinggi dan mengakui Hak Asasi Manusia (HAM). Jaminan akan penegakan HAM di Indonesia diatur dalam BAB X UUD 1945 tentang penegakan HAM. Sebagai amanat dari UUD 1945 terbentuklah UU No.39 Tahun 1999 Tentang HAM.¹

HAM melekat pada semua manusia tanpa kecuali, termasuk bagi penyandang Disabilitas. UU No.19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi hak hak penyan-

dang Disabilitas (Convention on the Right Of Person with Disabilities).²

“Disabilitas adalah orang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dan sikap masyarakatnya dapat menemui hambatan yang menyulitkan untuk berpartisipasi penuh dan efektif berdasarkan persamaan hak.”

Dalam Undang-undang ini ditegaskan bahwa penyandang disabilitas bebas dari perlakuan diskriminatif yang berpotensi merendahkan martabat manusia. Dalam Undang-undang ini diamanatkan untuk menjaga dan memenuhi persa-

¹Pandangan filosofis atas UU No. 39 Tahun 1999 tentang HAM. Pertama, secara ontologis setiap individu adalah orang yang bebas, ia memiliki hak-hak dan kewajiban yang sama antara satu dengan yang lain dalam konteks sosial. Kedua, Secara eestimologis, jaminan persamaan atas setiap hak-hak dasar kemanusiaan berikut kewajiban-kewajiban yang melekat di dalamnya, mesti dibatasi oleh hukum (hukum HAM). Ketiga, tujuan dibuatnya hukum HAM adalah sebagai hukum materil yang mengatur proses penegakan HAM di masyarakat.

²Sidang Paripurna DPR yang dihadiri seluruh fraksi dan Komisi VIII sepakat mengesahkan Convention on the Right of Persons with Disabilities (CRPD/ Konvensi mengenai Hak Penyandang Disabilitas) menjadi undang-undang pada hari Selasa tanggal 18 Oktober 2011 pukul 11.40 WIB. <http://www.kumham-jogja.info/karya-ilmiah/37-karya-ilmiah-lainnya/360-ratifikasi-konvensi-internasional-hak-hak-penyandang-cacat>

maan hak bagi penyandang disabilitas sebagai upaya mewujudkan kesejahteraan.

Lebih lanjut lagi diterangkan dalam Undang Undang No. 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat bahwa:

“Setiap penyandang cacat mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan,”

Hak konstitusional menurut Prof. Jimly Asshiddiqie adalah hak hak yang dijamin didalam dan oleh UUD 1945. Setelah amandemen UUD 1945 yang merupakan konstitusi Negara Indonesia, maka prinsip-prinsi HAM telah tercantum dalam konstitusi Indonesia sebagai ciri khas prinsip konstitusi modern.³

Hak konstitusional dapat juga dilihat secara timbal balik dengan kewajiban konstitusional Negara. Setiap kewajiban konstitusional sebagai bagaian yang tidak dapat dipisahkan daripadanya atau yang melekat pada kewajiban Negara tersebut. Hak mereka juga bagian dari tanggung jawab pemerintah dan menjadi hak konstitusional yang wajib dipenuhi oleh Negara.

Beberapa permasalahan berkaitan dengan mobilitas dan aksebilitas bagi difabel sendiri menurut Komisi Nasional Difabel (2010) sebagai berikut:

1. Belum adanya perlindungan terhadap penyandang difabel kendaraan pribadi.
2. Penyeberangan masih menyulitkan bagi penyandang difabel untuk melintas.
3. Terminal dan halte belum didesain secara aksibel bagi penyandang difabel, contohnya loket yang terlalu tinggi,emplasemen yang tidak sejajar dengan lantai bus,perbedaan lantai tanpa ram, dan lain lain.
4. Bus atau kendaraan public lainnya masih jarang yang menggunakan sarana khusus bagi difabel.
5. Rambu dan marka serta informasi masih belum bisa diterima semua orang.
6. Staf bus masih belum semua bisa melayani dengan baik bagi penyandang difabel.

Adapun kondisi difabel di Jawa Tengah sesuai yang dirilis oleh data resmi terakhir Dinas Sosial Jawa Tengah adalah sebagai berikut

“Di Jawa Tengah sendiri Penanganan pemerintah terhadap penyandang disabilitas masih dinilai cukup rendah,ditandai dengan minimnya sarana khusus bagi penyandang disabilitas dengan jumlah PMKS disabilitas yang

³ Jimly Asshiddiqie. *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sekjend dan Kepantiteraan MK. Jakarta. 2006

banyak. Berdasarkan data yang dirilis oleh Seksi Pengembangan Pelayanan Kesejahteraan Sosial, Dinas Sosial Provinsi Jawa Tengah tentang penanganan pemerintah dalam rangka penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial, diketahui bahwa populasi Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS) khusus penyandang disabilitas, terakhir pada tahun 2012 sebanyak 237.400 jiwa. Jumlah yang cukup besar dan sudah seharusnya pemerintah serius menangani pemenuhan hak aksesibilitas bagi mereka. Misal dalam hal yang sangat dekat dengan kehidupan sehari-hari contohnya adalah sarana Transportasi publik.⁴

Namun berbeda dengan yang terjadi di Kota Surakarta, mencanangkan diri sebagai kota ramah difabel dengan programnya penyelenggaraan aksesibilitas bagi kaum difabel. Dengan upayanya tersebut Surakarta berhasil meraih Piagam Kebijakan Inovatif pada tahun 2014 lalu dari zero project International, selaku penyelenggara nominasi aksesibilitas difabel, melalui sertifikat tersebut disampaikan bahwa Solo memenuhi standar aksesibilitas terhadap difabel khususnya dalam bidang transportasi, informasi dan komunikasi. Patut sekiranya untuk dikaji lebih lanjut bagaimana pemerintah Surakarta menye-

lenggarakan aksesibilitas terhadap kaum difabel, khususnya dibidang transportasi, karena di Surakarta terdapat bus khusus untuk penyandang difabel, hal ini selaras dengan Peraturan Daerah yang telah dimiliki Surakarta tentang kesetaraan Difabel.

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis mengkaji mengenai “Implementasi Perda Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 Tentang Kesetaraan Difabel Terhadap Aksesibilitas Sarana Transportasi.”

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Yuridis Sosiologis. Penelitian Yuridis Sosiologis adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana hukum itu dilaksanakan termasuk proses penegakan hukum (law enforcement).⁵

Dalam Penelitian ini, peneliti terlebih dahulu mengkaji kebijakan pemerintah dalam fasilitasi aksesibilitas transportasi publik bagi penyandang difabel sesuai dengan Peraturan Daerah yang ada. Selanjutnya peneliti mengkaji mengenai persepsi (sudut pandang) penyandang difabel terkait model kebijakan

⁴(www.dinsos.jatengprov.go.id diakses pada 3 Januari 2015)

⁵Amiruddin. 2012. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rajagrafindo Persada

tersebut apakah sudah memenuhi hak-haknya. Kemudian peneliti mengkaji mengenai pelaksanaan implementasinya serta upaya peningkatannya.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif berbasis analitis. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk melukiskan/menggambarkan tentang sesuatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu. Hasil penelitian yang diperoleh nantinya akan dianalisis menggunakan teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.⁶

Dalam penelitian ini, peneliti mengkaji mengenai model afirmatif kebijakan pemerintah dalam aksesibilitas penyediaan sarana transportasi publik bagi penyandang difabel di Kota Surakarta. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang peran pemerintah Kota Surakarta dalam penyediaan aksesibilitas sarana transportasi bagi penyandang difabel melalui model kebijakan yang dipilih sebagai upaya pemenuhan hak aksesibilitas. Kebijakan tersebut yang nantinya akan dianalisis menggunakan teori-teori yang relevan dengan hak-hak penyandang difabel dan sesuai dengan peraturan perundangan yang ada.

⁶Ali, Zainudin.2009. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika

PEMBAHASAN

Gambaran umum penyandang difabel di Surakarta

Kota Surakarta merupakan sebuah kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah yang terkenal dengan keramahannya. Sebagai salah satu kota terpadat di Indonesia, maka kota ini memiliki berbagai macam keunggulan salah satunya adalah mengenai pembangunannya dan julukan Kota ramah difabel. Hal ini dikarenakan Surakarta sebagai tempat tinggal dan domisili difabel baik permanen maupun sementara waktu terutama bagi yang sedang mengikuti pelatihan-pelatihan. Untuk itulah Surakarta merupakan kota pusat difabel.⁷

Informasi tentang banyaknya penduduk penyandang difabel dan jenis kedifabelannya sangat diperlukan dalam memberikan program pelayanan publik yang ramah bagi penyandang difabel. Selama ini perhatian pemerintah dianggap kurang dan masih banyak perlakuan diskriminatif dalam pelayanan publik kepada kelompok ini. Informasi jumlah penyandang difabel terutama difabel fisik dapat digunakan untuk dasar perencanaan pembangunan berbagai fasilitas umum yang ramah penyandang difabel, pelayanan fasilitas transportasi, pendidikan,

⁷(YJP, nomor 65:123,166)

kesehatan, kesempatan kerja dan lain sebagainya. Data SIAK mencakup data tentang penyandang difabel, data ini diperoleh dari pendataan terakhir oleh Disdukcapil yang dirilis dalam website resmi.⁸

Selama ini, Surakarta dikenal sebagai Kota seni dan budaya, kota wisata, kota kuliner, kota batik, kota karnaval, kota hijau, kota kreatif, kota ramah, termasuk kota pendidikan. Namun ada sebutan yang akhir-akhir ini menjadi kebanggaan sekaligus tantangan tersendiri bagi Kota Surakarta ialah Kota inklusi atau ramah difabel. Tagline Surakarta Kota ramah difabel muncul seiring keinginan Pemerintah Surakarta membangun Kota yang ramah terhadap teman-teman difabel. Saputro dalam majalah Novum edisi 24/XXV/2014 menjelaskan upaya yang dilakukan dilihat melalui pembenahan dan pembangunan tempat-tempat umum serta fasilitas kota yang ada di Kota Solo agar lebih ramah Difabel. Keseriusan Kota Surakarta sebagai Kota ramah difabel, ditandai dengan banyaknya sekolah yang menampung anak kebutuhan khusus (ABK), ABK ini merupakan bagian dari komunitas difabel di Kota Surakarta. Su-

parto menyebut bahwa jumlah SLB sebanyak 20 sekolah, yang dirasa sudah mencukupi dalam menampung jumlah difabel.⁹

Salah satu prestasi membanggakan dibidang kesetaraan difabel ialah pada tanggal 28 Agustus 2014 Kota Surakarta menerima Piagam Kebijakan Inovatif Tahun 2014 dari Zero Project International selaku penyelenggara nominasi aksesibilitas bagi difabel. Melalui sertifikat tersebut disampaikan bahwa Kota Solo memenuhi standar aksesibilitas terhadap difabel khususnya dalam bidang transportasi, informasi dan komunikasi.

Sebagai unggulan Kota Surakarta yang tidak dimiliki daerah lain adalah adanya Perda kesejahteraan difabel yang tidak dimiliki kota lainnya di Indonesia, sehingga dengan aturan tersebut maka akan muncul budaya peduli dan ramah difabel dan SKPD terkait sebagai leading sector. Misalnya Dishubkominfo diwajibkan mendorong sarana pada penyediaan akses transportasi dengan running tex dan pengeras suara, penyediaan rambu bagi difabel dan penyediaan zona parkir difabel.

Beberapa keunggulan yang dimiliki Kota Surakarta tersebut memberikan konsekuensi bagi Pemerintah Kota Sura-

⁸([http://dispendukcapil.surakarta.go.id/20XIV/index.php/id/2014-05-21-04-43-06/2014-05-21-08-47-11/kuantitas-penduduki/item/67-penduduk-sosialdiakses pada tanggal 5 Juli 2015](http://dispendukcapil.surakarta.go.id/20XIV/index.php/id/2014-05-21-04-43-06/2014-05-21-08-47-11/kuantitas-penduduki/item/67-penduduk-sosialdiakses%20pada%20tanggal%205%20Juli%202015))

⁹ Majalah Novum, 18-19:2014.

karta untuk selalu berbenah, sehingga sebutan Surakarta Kota ramah difabel tidak sekedar tagline politik semata.

Gambaran Umum Sarana Transportasi Difabel di Surakarta

Bahwa Dinas Perhubungan sedang dalam upaya perbaikan seluruh halte. Terutama halte BST yang didesain akan disempurnakan sesuai kebutuhan Difabel. Karena diawal pembangunannya, Halte BST sempat dinilai curam dan terlalu tinggi, sehingga tidak bisa diakses oleh difabel. Oleh bantuan TAD kemudian diteruskan ke Pemerintah Kota, sehingga nantinya dapat tercapai kondisi halte yang ramah difabel. Atas usulan TAD dan koordinasi maka sekarang sedang dalam proses perbaikan ramp-nya sehingga bisa akses bagi Difabel.¹⁰

Perda No.2 Tahun 2008 Tentang Kesetaraan Difabel

Landasan filosofis pembentukan Perda kesetaraan difabel ialah asas kepastian hukum bagi difabel, serta asas pemenuhan Hak Asasi Manusia bagi difabel sesuai yang tertuliskan dalam pasal 28 A-J UUD NRI 1945. Hal ini merupakan bagian dari unsur Negara hukum (rechtstate) yang dianut Indonesia. Menurut

Julius Stahl salah satu unsur penting Rechtstate ialah Perlindungan dan pengakuan HAM.¹¹

Landasan sosiologis pembentukan Perda kesetaraan difabel di Surakarta ialah jumlah difabel yang terus berkembang serta wujud nyata pemerintah Surakarta dalam mewujudkan aksesibilitas menuju kesetaraan difabel. Raperda tentang Perda No.8 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel diawali dengan munculnya keresahan difabel yang memperjuangkan hak-haknya melalui LSM peduli difabel, kemudian Raperda tersebut disusun dan dibicarakan di DPRD dan atas inisiatif DPRD itu sendiri, akhirnya Raperda tersebut menjadi PERDA No.2 Tahun 2008 tersebut disahkan pada tanggal 11 Juli 2008.

Landasan yuridis Perda ini ialah mengenai ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi yang melandasi penyusunan Perda tersebut.

Implementasi Hak Aksesibilitas Sarana Transportasi Penyandang Difabel di Surakarta

Menurut Black (1981) dalam buku yang ditulis Magribi¹²

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi ta-

¹⁰Wawancara, Singgih: Selasa 1 September 2015

¹¹*Ibid.* hlm.112

¹²Magribi, Muhammad.1970.Geografi Transportasi.Yogyakarta:Pasca Sarjana UGM.

ta guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi dicapai melalui transportasi. Menurut Magribi bahwa aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi biaya, waktu, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara satu tempat dengan tempat lainnya.

Sedangkan menurut teori efektifitas hukum yang dikemukakan Lawrence Friedman, mengemukakan dimana untuk mengkaji suatu peraturan perundang-undangan digunakan tiga indikator atau ukuran yakni faktor substansi yang berisi kajian terhadap peraturan hukum yang mengatur, struktur yang berisi kajian terhadap aparat yang melaksanakan dan menegakan peraturan, dan kultur yang berisi kajian terhadap budaya dan perilaku masyarakat dalam menanggapi hukum tersebut. Jadi yang menjadi sebuah tolak ukur sebuah hukum dikatakan sudah efektif atau belum ialah dari implementasi yang baik dan benar, serta memenuhi tri ceta hukum dan diterima masyarakat.

Pelaksanaan Peraturan Daerah atau implementasi yang dimaksud ialah tentang kasus pelaksanaan aksesibilitas sarana transportasi bagi penyandang difabel oleh Pemerintah Kota Surakarta. Dalam membahas kebijakan ini, sesuai dengan teori yang dikemukakan Lawrence Friedman,

faktor yang mempengaruhi proses implementasi ialah sikap pelaksana, komunikasi, sumber daya, dan struktur birokrasi. Sedangkan Proses implementasi Perda No.2 Tahun 2008 ini sendiri terdiri dari 1) sosialisasi 2) Pelaksanaan dan 3) Pengawasan.

Sosialisasi

Tahap awal dari suatu kebijakan diimplementasikan ialah melalui proses sosialisasi. Sosialisasi ditujukan agar masyarakat sebagai kelompok sasaran mengetahui maksud dan tujuan kebijakan tersebut dibuat. Sosialisasi merupakan hal yang memegang peranan penting dan utama dalam menentukan tahapan berikutnya, meski suatu kebijakan telah disusun dengan baik tetapi jika tidak dibarengi dengan sosialisasi yang bagus dan tersistematis maka pelaksanaan kebijakan mengalami kesulitan teknis. Sosialisasi berpengaruh sangat besar dalam keberhasilan suatu kebijakan, yaitu mengulas dari tahap implementasi, monitoring hingga pelaporan.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan penulis, sosialisasi Perda tersebut ialah sebagai berikut¹³:

“Sosialisasi Perda tersebut dilakukan oleh Dinas Sosial bersama Tim Advokasi Difabel(TAD) dan Dinas

¹³Wawancara Hasyim, DPRD 5 Juli 2015

Perhubungan sebagai upaya keseriusan Pemerintah dalam upaya memenuhi kesetaraan difabel.”

Pelaksanaan

Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel dikaitkan dengan pemenuhan hak-hak difabel dalam aspek aksesibilitas sarana transportasi ini disahkan pada 10 Juli 2008. Namun ternyata, hal itu baru sekedar aturan tertulis. Perda tersebut bisa dikatakan belum bisa dilaksanakan secara optimal dikarenakan belum ada aturan pelaksanaanya kala itu, menanggapi hal tersebut pihak pemerintah kota Surakarta membuat Perwali No.19 Tahun 2013 tentang petunjuk pelaksanaan Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel.

Pengawasan

Menurut Umar Hasyim, wakil ketua DPRD Surakarta menjelaskan

“Bahwa dalam pengawasan Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel, Pihak dari DPRD telah melakukan koordinasi secara berkala, hal pertama yang dilakukan adalah dengan upaya koordinasi secara kontinyu dengan komisi IV DPRD Surakarta yang membidangi kesejahteraan masyarakat, upaya koordinasi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keluhan masyarakat dan juga upaya pengawasan bersama kepada SKPD terkait, yakni khusus untuk aksesibilitas sa-

rana transportasi publik ialah kepada Dinas Perhubungan dan Dinas Sosial sebagai pelaksana Perda dilapangan.” (Wawancara DPRD Kota Surakarta 5 Juli 2015)

Apabila dikaitkan dengan teori Teori Bottom-up yang dikemukakan oleh Michael Lypsky, keberadaan Perda tersebut tidak cukup pada pengesahan saja, namun juga ada upaya dari pemerintah Kota Surakarta untuk melaksanakan implementasi hingga ke tahap pengawasan.

Pelaksana Implementasi

Berbicara mengenai Kota Surakarta, Surakarta merupakan satu dari segelintir wilayah yang telah memiliki Perda Difabel yang telah berperspektif HAM seperti yang tercantum didalam UNCRPD. Berbeda dengan daerah lain yang masih mengacu pada sektor-sektor tertentu. Perda kesetaraan Difabel telah menjamin persamaan hak bagi Difabel disemua sektor. Setelah diajukan pada tahun 2005 Perda ini baru disahkan pada 2008 dan disosialisasikan resmi pada 2013 serta diiringi dengan disahkannya Perwali No.19 Tahun 2013 tentang petunjuk pelaksanaan Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel.

Dengan disahkannya Perwali No.19 Tahun 2013 tentang Petunjuk pelaksanaan

Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel. Ini berarti ada keseriusan dari Pemerintah Kota Surakarta dalam upaya pemenuhan Hak bagi para difabel. Pemkot selaku eksekutif yang memiliki wewenang menjalankan Perda sebagai bentuk pelayanan publik, secara implementatif menuangkan peraturan pelaksana dalam Perwali tersebut supaya Perda No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel bisa diimplementasikan dengan baik dan benar.

TAD (Tim Advokasi Difabel)

Pembentukan Tim Advokasi Difabel (TAD) merupakan strategi inovasi yang dikembangkan oleh Pusat Pelatihan dan Pengembangan Rehabilitasi Bersumberdaya Masyarakat (PPRBM) dengan pendekatan hak dan pembangunan inklusi. Pusat Pelatihan dan Pengembangan Rehabilitasi Bersumberdaya Masyarakat (PPRBM) Solo atau Community Based Rehabilitation Development and Training Center (CBR – DTC) Solo adalah Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) yang bekerja dibidang Rehabilitasi difabel Bersumberdaya Masyarakat (RBM).

PPRBM Solo saat ini bekerjasama dengan 7 Pemerintahan Kab/Kota se-Solo

Raya dan Grobogan (Pemkot Surakarta, Pemkab. Karanganyar, Pemkab. Boyolali, Pemkab. Klaten, Pemkab. Sragen, Pemkab. Wonogiri) dan Pemkab. Grobogan dengan programnya Pemberdayaan Difabel dalam RBM.

Pembentukan TAD ditujukan untuk mendorong pengarusutamaan isu-isu difabel dalam proses pembangunan di daerah masing-masing. Otonomi daerah telah memberikan hak dan kewenangan kepada pemerintah kabupaten dan kota untuk mengelola pemerintahan. PPRBM melihat peluang sekaligus tantangan untuk melakukan inovasi strategi advokasi hak-hak difabel ditingkat kabupaten dan kota. PPRBM mengambil inisiatif dan memfasilitasi terbentuknya Tim Advokasi Difabel (TAD) yang anggotanya lintas dinas dan lintas sektor, termasuk dari unsur perwakilan organisasi difabel.

TAD dalam upaya pemenuhannya melaksanakan Koordinasi dan advokasi mengenai isu-isu Difabel. TAD dibentuk sebagai wadah dalam upaya pemenuhan hak bagi para penyandang difabel. Menurut Ketua PPRBM Sunarman, TAD berfungsi untuk melaksanakan koordinasi lintas sektor untuk mendorong isu-isu difabel yang cenderung terdiskriminasi secara struktur, sistemis dan massif. Sehingga TAD diarahkan untuk membangun

struktur juga sistem. Pada intinya TAD dibentuk untuk mengurangi diskriminasi pada difabel termasuk pada aspek penyediaan fasilitas umum melalui koordinasi lintas sektor TAD. Koordinasi dan advokasi yang sudah berjalan ialah melalui edukasi, persuasi, dan kolaborasi program, anggaran, pendampingan.

Tahun 2014 Kota Surakarta mengeluarkan SK terbaru melalui SK Walikota Surakarta No. 420.05/7-M/1/2014 tanggal 20 Januari 2014. Melalui SK tersebut TAD tengah menggalakan gerakan berbasis kelurahan dengan FGD (Forum Gerak Difabel) ditingkat kelurahan. Strategi ini diharapkan mampu mengangkat isu difabel mulai pada tingkat yang paling dekat dengan masyarakat, yakni kelurahan.¹⁴

Organisasi Perangkat Daerah yang menaungi urusan Difabel adalah Dinas Sosial. Dinas sosial sebagai dinas yang menaungi urusan sosial di Surakarta memiliki peran yang signifikan dalam upaya perwujudan aksebilitas bagi difabel. Dinas Sosial Kota Surakarta beralamat di Jalan Slamet Riyadi No.396 Surakarta. Dinas Sosial Surakarta menindaklanjuti mengenai urusan sosial yang berada di Kota Surakarta, termasuk didalamnya mengenai urusan kesetaraan penyandang

difabel. Dalam upaya pemenuhan aksebilitas difabel, Kota Surakarta melaksanakan koordinasi dengan semua SKPD yang terkait dengan pemenuhan aksebilitas Difabel, dalam hal transportasi umum, Dinsos melakukan koordinasi dengan Dishub. Dinas sosial melakukan pendataan jumlah difabel serta memberikan aksebilitas berupa kemudahan akses didalam bangunan publik khususnya di kantor Dinsos, serta memberikan kesempatan bagi para penyandang difabel untuk mengikuti magang kerja di Dinsos. Sedang untuk aksebilitas sarana transportasi publik Dinsos bersama dishub melakukan koordinasi dengan SKPD terkait yang nantinya bersama sama melaksanakan amanat Perda dengan memberikan saran kepada Dishub untuk menyediakan sarana transportasi publik, baik berupa kendaraan angkutan umum maupun halte.

Jenis pemenuhan oleh dinas sosial terkait dengan aksebilitas sarana transportasi ialah dengan bergabungnya pada TAD. Sesuai sub bab sebelum ini Dinsos ialah salah satu dinas yang menjadi anggota TAD.

Selain Dinas Sosial OPD yang menaungi bidang transportasi adalah Dinas Perhubungan. Berikut adalah beberapa permasalahan di lapangan yang harus

¹⁴.www.pprbmsolo.org diakses pada tanggal 2 Agustus 2015

diselesaikan oleh Dinas Perhubungan dalam hal aksesibilitas difabel di Surakarta. Hal ini seperti yang dikutip dari website resmi Solider (Kantor Berita Difabel Indonesia) Surakarta. Berikut uraian deskriptif permasalahan yang dihadapi yang harus diselesaikan oleh Dinas Perhubungan.

Dalam Sarasehan HDI yang dihadiri oleh 200 difabel dari berbagai komunitas di Solo dan para siswa YPAC. Direktur Pusat Pengembangan dan Rehabilitasi Berbasis Masyarakat (PPRBM) Surakarta menyoroti aksesibilitas yang masih kurang pada sarana transportasi khususnya Batik Solo Trans (BST). Hal itu diungkapkan setelah mendengar pernyataan difabel dari berbagai komunitas. Faktor risiko yang menghambat difabel antara lain belum semua shelter ada jembatannya. Juga belum semua tersedia teknologi untuk difabel netra pengumuman berupa suara untuk setiap pemberhentian. Sunarman menekankan pentingnya difabel, masyarakat, dan lembaga difabel yang didukung oleh pemerintah mempunyai konsepsi bersama.

Acara yang bertema “Dengan teknologi tepat guna, kita wujudkan pembangunan yang berkelanjutan” dihadiri juga oleh narasumber lain Ketua YPAC dr. Tunjung Hanurdaya dan Ketua Tim

Advokasi Difabel (TAD) kota Surakarta yang juga Kepala Dinas Sosial, Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Dinsosnakertrans) dr. Sumartono Karjo.FX. Hadi Rudyatmo walikota Surakarta yang langsung menanggapi berbagai persoalan aksesibilitas yang masih belum ramah terhadap difabel dengan beberapa pernyataan di antaranya telah diajukan upaya pemrograman teknologi untuk difabel netra pada BST. Walikota akui belum maksimal pihaknya mengakui bahwa selama ini baru mampu memperhatikan dan belum maksimal dalam bekerja. “Tahun 2015, 11 koridor BST serempak bisa dioperasikan.”¹⁵

Secara Umum Pelaksanaan implementasi Perda Difabel di bidang transportasi oleh OPD terkait adalah :

1. Penyediaan Sarana Transportasi ramah difabel (Batik Solo Trans (BST), Bus Khusus Difabel Bengawan Abiyasa, Halte Ramah Difabel)
2. Sosialisasi Pemenuhan Aksesibilitas Sarana Transportasi bagi pengemudi
3. Pengawasan atau Pemantauan

Masih adanya kekurangan dari implementasi, membuat pemerintah harus segera berbenah. Kritik yang disampaikan

¹⁵. (<http://solider.or.id/2014/12/03/sarasehan-hdi-2014-soroti-aksesibilitas-sarana-transportasi-kota-solodiakses-pada-2-Agustus-2015>)

terkait implementasi Perda disampaikan oleh Sekretaris Komisi IV DPRD Surakarta Asih Sunjoto, mengatakan

”bahwa implementasi Perda Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang kesetaraan difabel masih ada kekurangan, Sunjoto mengatakan beberapa waktu lalu DPRD masih menerima keluhan dari masyarakat difabel yang masih ada kesulitan dalam mengakses tempat publik, khususnya transportasi publik di stasiun kereta. Sehingga dia berkesimpulan bahwa meski Perda ini telah ada sejak 2008 namun masih belum dijalankan dalam implementasinya secara maksimal.¹⁶

Teori hukum responsif mengatakan bahwa hukum sebagai fasilitator dari berbagai respon terhadap kebutuhan dan aspirasi sosial. Karakter produk hukum yang mencerminkan pemenuhan atas aspirasi masyarakat, baik individu maupun berbagai kelompok sosial, sehingga secara relative lebih mampu mencerminkan rasa keadilan didalam masyarakat. Proses normatifkasinya mengundang secara terbuka partisipasi dan aspirasi masyarakatnya.¹⁷

Dengan melihat teori tersebut bahwa perlu adanya partisipasi masyarakat dalam rangka mewujudkan sebuah kebijakan atau peraturan yang baik, baik saat per-

turan itu dilaksanakan maupun pada tata-ran pengawasannya. Dengan adanya beberapa permasalahan yang sudah dijelaskan dalam sub bab sebelumnya maka pemerintah Kota Surakarta melakukan pembenahan dalam implementasinya, termasuk langkah pengawasan oleh DPRD yang menjadi kewajiban DPRD.

DPRD selaku legislatif memiliki tugas disamping menyusun sebuah peraturan namun juga pengawasan terhadap peraturan tersebut, apakah sudah berjalan dengan baik didalam masyarakat, apakah masih sesuai dengan kondisi di masyarakat, apakah perlu diadakan pembaharuan atas peraturan tersebut. Dan yang paling penting apakah masyarakat sudah merasakan manfaat dari peraturan tersebut. Apabila ditafsirkan teori hukum responsif sangat tersebut sangatlah pas untuk dijadikan acuan didalam pengawasan Perda, karena setelah Perda disahkan tidak lantas berhenti disitu saja, namun juga perlu diawasi serta melihat masyarakat (difabel) sudahkah puas dengan adanya Peraturan daerah tersebut.

Secara umum Kendala dan hambatan dalam implementasi Perda ialah masih ada beberapa masalah yang belum terselesaikan yakni sejumlah Stasiun di Surakarta yang sama sekali tidak aksesbel terhadap difabel dikarenakan kurangnya

¹⁶wawancara, DPRD Surakarta 5 Juli 2015

¹⁷Nonet, Philip & Senznick Philip.1978.Hukum Responsif (Terjemahan):Harper & Row.

koordinasi dengan KAI (Kereta Api Indonesia), selain itu permasalahan dana menjadi kendala Bagi dinas. Sosial, serta permasalahan bentuk protes dari masyarakat terhadap keberadaan halte BST (Bus Solo Trans), hal yang menjadi kendala Dinas Perhubungan selanjutnya ialah sulitnya pemilihan lokasi halte dikarenakan terbentur juga dengan Perda pelarangan penebangan pohon.

PENUTUP

Peraturan Daerah Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel merupakan inisiatif DPRD Surakarta dalam upaya mewujudkan kesetaraan bagi Difabel, serta jaminan proteksi kepada para penyandang difabel dari segala bentuk diskriminatif. Aksebilitas fisik bagi penyandang difabel didalam Perda tersebut terdapat didalam Pasal 12 ayat 1 dan 2. Pemenuhan Aksebilitas dilaksanakan berdasarkan Prinsip persamaan dalam pemenuhan Hak Asasi Manusia sebagai kewajiban sebuah Negara hukum sebagaimana sebagaimana dijelaskan dalam Batang Tubuh UUD 1945 Pasal 28.

Pelaksanaan Implementasi Peraturan Daerah Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel didalam aksebilitas sarana transportasi dilaksanakan melalui tiga tahapan setelah disahkannya Perda tersebut, yakni sosial-

isasi resmi pada tahun 2013, diikuti dengan pembentukan Perwali No.9 Tahun 2013 tentang Petunjuk pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel, Koordinasi antar dinas terkait (TAD, Dinsos, Dishub) diikuti pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi.

Perwali No.9 Tahun 2013 tentang Petunjuk pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Surakarta No.2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel selanjutnya dijadikan rule application dalam pelaksanaan implementasi, namun didalam Perwali ini masih belum begitu jelas substansi pelaksanaannya. Jenis Implementasi yang sudah dilakukan ialah TAD melalui advokasinya terhadap penyediaan dan penyelenggaraan BST (Bus Solo Trans), selanjutnya sebagai hasil advokasi TAD, Dishub menyediakan sarana transportasi ramah difabel yakni BST (Bus Solo Trans) dan Bus Begawan Abiyasa, membangun halte amah difabel, sedangkan Dinas Sosial melakukan pendataan jumlah difabel kemudian berkoordinasi terhadap Dishub dan TAD. Implementasi sudah cukup baik namun masih ada kekurangan seperti kurang pahamiya Dinas terhadap peraturan yang sudah ada, sehingga substansi implementasi kurang mengena dengan baik.

BIBLIOGRAFI

- Amiruddin. 2012. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rajagrafindo Persada
- Ali, Zainudin. 2009. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika
- Jimly Asshiddiqie. *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia*, Sekjend dan Kepantiteraan MK. Jakarta. 2006
- Magribi, Muhammad. 1970. Geografi Transportasi. Yogyakarta: Pasca Sarjana UGM.
- Nonet, Philip & Senznick Philip. 1978. *Hukum Responsif* (Terjemahan): Harper & Row.
- Majalah Novum, 18-19: 2014.
- www.dinsos.jatengprov.go.id diakses pada 3 Januari 2015
- <http://www.kumham-jogja.info/karya-ilmiah/37-karya-ilmiah-lainnya/360-ratifikasi-konvensi-internasional-hak-hak-penyandang-cacat>
- <http://solider.or.id/2014/12/03/sarasehan-hdi-2014-soroti-aksesibilitas-sarana-transportasi-kota-solodiakses> pada 2 Agustus 2015)
