

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Dari hasil penelitian yang diteliti oleh peneliti, Adapun kesimpulan yang dihasilkan, yaitu :

1. Alasan yang melatarbelakangi dirumuskannya Peraturan Daerah No.10 Tahun 2011 ada empat, yang pertama ialah realisasi dari konvensi PBB yaitu Convention on the Rights of Persons with Disabilities atau bisa disingkat dengan CRPD, dilihat dari isi konvensi tersebut, Indonesia sebagai negara keanggotaan dan partisipan harus menaati perjanjian dan mewujudkannya dengan realisasi untuk mendukung hak – hak penyandang disabilitas di negaranya sendiri. Kedua yaitu untuk memberikan kepastian hukum atas hak – hak institusional penyandang disabilitas, hal ini tertuang di dalam Peraturan Daerah No.11 tahun 2011 itu sendiri, pada dasarnya pemerintah harus mewajarkan serta mengajak masyarakat Indonesia untuk hidup Bersama penyandang disabilitas karena mereka juga memiliki hak dan kewajiban yang sama dengan masyarakat non penyandang disabilitas. Ketiga , agar tercapainya Hak Asasi Manusia karena pada dasarnya hak asasi manusia melekat kepada semua umat manusia dan HAM menjadi landasan konsep perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia serta harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional. Keempat, yang terakhir ialah ingin menjadikan DKI Jakarta sebagai kota panutan untuk daerah lain, hal ini didasarkan bahwa DKI Jakarta adalah ibukota yang

merupakan salah satu simbol dalam negeri baik luar negeri, yang seharusnya dapat menjadi contoh dan model bagi kota – kota lain.

2. Bentuk dan jenis fasilitas yang disediakan oleh pemerintah DKI Jakarta dalam mendukung aksesibilitas bagi penyandang disabilitas adalah beragam. Pada transportasi Transjakarta, pemerintah menyediakan berbagai fasilitas dari akses penghubung, di halte, maupun di bus itu sendiri. Tetapi dari 260 halte yang terdapat di DKI Jakarta, baru 75 halte yang bisa disebut ramah akan disabilitas. Selain Transjakarta, terdapat moda transportasi modern yaitu MRT menyediakan berbagai kelengkapan bagi penyandang disabilitas, moda transportasi ini bisa dibidang moda transportasi yang paling banyak fasilitasnya dalam menyediakan kemudahan bagi pengguna penyandang disabilitas, mulai dari lift prioritas, berbagai macam signage, guiding block, dan lain- lain.
3. Tantangan dan hambatan yang dialami dapat dibagi menjadi dua sisi, yang pertama dari sisi user itu sendiri yaitu penyandang disabilitas. Hambatan yang dihadapi dibagi menjadi dua, yaitu hambatan arsitektural dan hambatan internal. Hambatan arsitektural adalah hambatan yang mencakup dan mempengaruhi tiga tipe disabilitas yaitu disabilitas fisik, sensoris dan intelektual. Contoh hambatan yang sering ditemui ialah misalkan terdapat perubahan tingkat ketinggian permukaan mendadak maupun lubang dijalan yang menghambat pengguna kursi roda. Selain itu, bagi tuna rungu wicara sering mengalami kesulitan mendapatkan informasi secara visual karena tidak sering disediakan oleh moda transportasi umum. Yang kedua ada hambatan Internal yang berasal dari dalam diri penyandang disabilitas itu sendiri atau emosional seperti rasa percaya diri yang

kurang, kemampuan komunikasi yang belum baik dan lain-lain. Selain hambatan dari sisi user, hambatan dan tantangan juga terdapat dari sisi pemerintah, lamanya proses pengembangan kebijakan ini berasal dari banyak hal, mulai dari kepentingan aktor – aktor perumus kebijakan, adanya penunggakan kebijakan dan kurangnya perhatian terhadap penyandang disabilitas.

## 4.2 Saran

Saran yang bisa diberikan oleh peneliti yaitu :

1. Alasan yang diteliti oleh peneliti sudah mencakup dasar – dasar dibuatnya kebijakan ini, tetapi seharusnya Perumus kebijakan atau pemerintah jangan sampai hanya terpaku oleh konvensi Internasional seperti CPRD dalam alasan utama untuk mengimplementasikan kebijakan ini, melainkan berasal dari tekad negara sendiri untuk menjunjung tinggi kesetaraan dan HAM bagi penyandang disabilitas.
2. Pemerintah seharusnya lebih menggalakkan kebutuhan fasilitas – fasilitas bagi penyandang disabilitas pada moda transportasi di DKI Jakarta, mulai menaikkan alokasi dana untuk memberi fasilitas yang berguna untuk memudahkan para penyandang disabilitas menggunakan transportasi umum. Pemerintah juga bisa bekerja sama dengan sektor swasta agar dapat memberikan hasil yang semaksimal mungkin.
3. Pemerintah harus melakukan sosialisasi dan pengawasan yang ketat bagi *provider* transportasi di DKI Jakarta agar hambatan – hambatan yang dialami penyandang disabilitas tidak terjadi lagi di moda transportasi manapun.

Untuk sisi pemerintahan juga seharusnya dibuat alokasi keanggotaan agar penyandang disabilitas dapat menjadi perumus kebijakan dan kehadirannya terwakili di segala kebijakan yang ingin dikeluarkan oleh Pemerintah.

