

**KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI
PENYANDANG DISABILITAS FISIK PADA JALAN
KALIMANTAN KABUPATEN CILACAP PERSPEKTIF
MAŞLAHAH**
(Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang
Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)



**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
PROFESOR K.H. SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO
2025**

PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini, saya:

Nama : Fabilla Prihastomo
NIM : 214110303076
Jenjang : S-1
Program Studi : Hukum Tata Negara
Fakultas : Syariah

Menyatakan bahwa Naskah Skripsi berjudul **“KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS FISIK PADA JALAN KALIMANTAN KABUPATEN CILACAP PERSPEKTIF *MASLAHAH* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)”** secara keseluruhan adalah hasil penelitian sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya yang dikutip dalam penelitian ini diberikan tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar akademik yang telah saya peroleh. 1.

Purwokerto, 10 Juli 2025

yang menyatakan,



Fabilla Prihastomo
NIM. 214110303076

NOTA DINAS PEMBIMBING

Purwokerto, 10 Juli 2025

Hal : Pengajuan Munaqasyah Skripsi Sdr. Fabilla Prihastomo
Lampiran : 4 Eksemplar

Kepada Yth.

Dekan Fakultas Syariah

UIN Prof. K. H. Saifuddin Zuhri

Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Setelah melakukan bimbingan, telaah, arahan, dan koreksi, maka melalui surat ini saya sampaikan bahwa:

Nama : Fabilla Prihastomo

Nim : 214110303076

Program Studi : Hukum Tata Negara

Fakultas : Syariah

Judul : KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS FISIK PADA JALAN KALIMANTAN KABUPATEN CILACAP PERSPEKTIF *MAŞLAHAH* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)

Skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Dekan Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto untuk di munaqasyahkan dalam rangka memperoleh Sarjana Hukum (S.H)

Demikian atas perhatiannya, saya mengucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Purwokerto, 10 Juli 2025

Pembimbing

Agus Setiawan, S.H.I., M.H.

NIP. 198308302023211014

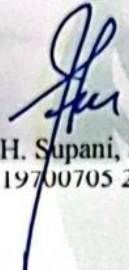
PENGESAHAN

Skripsi berjudul:


Kebijakan Penyediaan Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap Perspektif *Mâslâhâh* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)

Yang disusun oleh **Fabilla Prihastomo (NIM. 214110303076)** Program Studi **Hukum Tata Negara**, Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, telah diujikan pada tanggal **22 Juli 2025** dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H.) oleh Sidang Dewan Penguji Skripsi.


Ketua Sidang/ Penguji I


Dr. H. Supani, S.Ag, M.A.
NIP. 19700705 200312 1 001

Sekretaris Sidang/ Penguji II


Fatni Erlina, M.H.
NIP. 19871014 201903 2 009

Pembimbing/ Penguji III


Agus Setiawan, S.H.I., M.H.
NIP. 19830830 202321 1 014

Purwokerto, 23 Juli 2025

Dekan Fakultas Syari'ah



PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirabbil'alamiin, Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala nikmat dan karunia-Nya, sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan baik. penulis berharap semoga nantinya skripsi ini dapat bermanfaat. Skripsi ini disusun dengan sepenuh hati dan dedikasi yang penulis persembahkan untuk kedua orang tua saya Bapak Sardjono, Ibu Rochyatun, serta kakak saya Umi Nurohmah dan Imam Mahfudz yang senantiasa selalu memberikan dorongan, doa, motivasi serta kasih sayangnya kepada penulis supaya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Terimakasih sebagai bentuk bentuk apresiasi terhadap diri sendiri yang telah sabar dalam menghadapi tantangan dan rintangan selama penelitian dan penulisan skripsi ini, untuk semangat dan keberanian dalam menghadapi kegagalan dan kritik serta belajar dari setiap pengalaman skripsi ini menjadi bukti kerja keras dan tekad penulis. Penulis menyadari bahwa tanpa dukungan dan semangat, penyelesaian skripsi ini tidak akan menjadi mungkin, Terimakasih atas cinta dan dukungan yang diberikan.

PEDOMAN TRANSLITERASI

Nomor: 158 Tahun 1987

Nomor: 0543b//U/1987

Transliterasi dimaksudkan sebagai pengalih-hurufan dari abjad yang satu ke abjad yang lain. Transliterasi Arab-Latin di sini ialah penyalinan huruf-huruf Arab dengan huruf-huruf Latin beserta perangkatnya.

A. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf. Dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus.

Berikut ini daftar huruf Arab yang dimaksud dan transliterasinya dengan huruf latin:

Tabel 0.1: Tabel Transliterasi Konsonan

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ha	ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	d	De
ذ	Žal	ž	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	r	er

ز	Zai	z	zet
س	Sin	s	es
ش	Syin	sy	es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Za	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	ʿain	ʿ	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	g	ge
ف	Fa	f	ef
ق	Qaf	q	ki
ك	Kaf	k	ka
ل	Lam	l	el
م	Mim	m	em
ن	Nun	n	en
و	Wau	w	we
هـ	Ha	h	ha
ء	Hamzah	‘	apostrof

ي	Ya	y	ye
---	----	---	----

B. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau *monoftong* dan vokal rangkap atau *diftong*.

1. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tabel 0.2: Tabel Transliterasi Vokal Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ـَ	Fathah	a	a
ـِ	Kasrah	i	i
ـُ	Dammah	u	u

2. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Tabel 0.3: Tabel Transliterasi Vokal Rangkap

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ـِـي...	Fathah dan ya	ai	a dan u
ـِـو...	Fathah dan wau	au	a dan u

Contoh:

- كَتَبَ kataba
- فَعَلَ fa`ala
- سئِلَ suila
- كَيْفَ kaifa
- حَوْلَ haula

C. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Tabel 0.4: Tabel Transliterasi *Maddah*

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ...آ	Fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis di atas
إ...آ	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di atas
و...ؤ	Dammah dan wau	ū	u dan garis di atas

Contoh:

- قَالَ qāla
- رَمَى ramā
- قِيلَ qīla
- يَقُولُ yaqūlu

D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

1. Ta' marbutah hidup
Ta' marbutah hidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t".
2. Ta' marbutah mati
Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".
3. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al* serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasikan dengan "h".

Contoh:

- رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ raudah al-aṭfāl/raudatul aṭfāl
- الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ al-madīnah al-munawwarah/al-madīnatul munawwarah
- طَلْحَةَ ṭalḥah

E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

- نَزَّلَ nazzala

- الَبِرُّ al-birr

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu ال, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf “l” diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya.

Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

- الرَّجُلُ ar-rajulu
- الْقَلَمُ al-qalamu
- الشَّمْسُ asy-syamsu
- الْجَلَالُ al-jalālu

G. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh:

- تَأْخُذُ ta'khužu
- شَيْءٌ syai'un
- النَّوْءُ an-nau'u
- إِنَّ inna

H. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

- وَ إِنَّ اللَّهَ لَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ / Wa innallāha lahuwa khair ar-rāziqīn/
Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn
- بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَ مُرْسَاهَا / Bismillāhi majrehā wa mursāhā

I. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh:

- الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ / Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn/
Alhamdu lillāhi rabbil `ālamīn
- الرَّحْمَنُ الرَّحِيمُ / Ar-rahmānir rahīm/Ar-rahmān ar-rahīm

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

- اللَّهُ غَفُورٌ رَحِيمٌ / Allaāhu gafūrun rahīm
- لِلَّهِ الْأُمُورُ جَمِيعًا / Lillāhi al-umūru jamī`an/Lillāhil-umūru jamī`an

J. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

KATA PENGANTAR

Segala puji kepada *illahirabbi* tuhan semesta alam Allah SWT. Alhamdulillahil^lalamin, atas segala nikmat, rahmat, dan kekuatan yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Shalawat dan salam semoga senantiasa tercurah kepada junjungan kita, Nabi Muhammad SAW, beserta keluarga, para sahabatnya, dan kita sebagai umatnya.

Dengan penuh rasa syukur atas rahmat dan karunia-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Kebijakan Penyediaan Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap Perspektif *Maslahah* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)”. Penulis menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidak akan terwujud tanpa dukungan, bimbingan, dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis dengan tulus menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. H. Ridwan, M.Ag. Rektor Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri beserta Wakil Rektor I, II, dan III yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menimba ilmu.
2. Dr. H. Supani, M.Ag. Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri.
3. Dr. H. M. Iqbal Juliansyahzen, S.Sy., M.H. Wakil Dekan 1 Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri.
4. Dr. Marwadi, M.Ag. selaku Wakil Dekan II Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri.

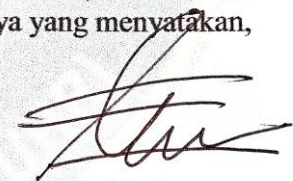
5. Dr. Hariyanto, S.H.I., M.Hum., M.Pd. selaku Wakil Dekan III Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri
6. M. Wildan Humaidi, S.H.I., M.H. selaku Ketua Jurusan Hukum Ekonomi Syariah dan Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof K.H Saifuddin Zuhri.
7. Dr. Mokhamad Sukron, Lc., M.Hum., selaku Sekretaris Jurusan Hukum Ekonomi Syariah dan Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
8. Fatni Erlina, M.H., selaku Koordinator prodi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto sekaligus dosen yang telah memberikan arahan dan membimbing mahasiswa Hukum Tata Negara.
9. Agus Setiawan, S.H.I., M.H., selaku Dosen Pembimbing Skripsi Penulis yang sudah memberikan arahan, kritikan serta saran yang membangun dalam cara berfikir, terimakasih juga atas kesabaran dalam membimbing sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian skripsi ini.
10. Segenap Dosen Civitas Akademika dan Staf Administrasi Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto yang mungkin tidak bisa saya sebutkan satu-persatu. Terimakasih telah memberikan banyak ilmu pengetahuan yang sangat berarti.
11. Kedua orang tua tercinta, Bapak Sardjono dan Ibu Rochyatun yang senantiasa memberikan doa, motivasi dan dukungan secara fisik, materi dan kasih sayang kepada penulis.

12. Kakak-kakakku yang selalu saya banggakan, Mas Maskur, Mba Umi, Mas Imam dan Mba Beki serta kepada keluarga besar penulis yang turut mendoakan dan memberikan semangat serta energy positif kepada penulis.
13. Sahabat-sahabatku mahasiswa Hukum Tata Negara angkatan 21 yang tidak bisa saya sebutkan satu per-satu. Terimakasih sudah berproses bersama sejak awal kuliah hingga saat penyusunan skripsi ini dan semoga persahabatan kita tidak akan pernah terputus.
14. Teman seperjuangan dalam organisasi Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Purwokerto yang telah memberikan pengalaman dan ilmu yang berharga dalam hidup penulis.
15. Ucapan terima kasih juga saya sampaikan kepada semua pihak yang telah terlibat dan turut support kepada penulis dalam proses penyusunan skripsi.

Terima kasih atas segala kebaikan yang telah diberikan, semoga tercatat sebagai amal ibadah. Saya menyadari skripsi ini masih jauh dari sempurna dan memohon maaf atas kekurangannya. Semoga karya ini bermanfaat bagi saya dan para pembaca.

Purwokerto, 10 Juli 2025

Saya yang menyatakan,



Fabilla Prihastomo

**“KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI
PENYANDANG DISABILITAS FISIK PADA JALAN KALIMANTAN
KABUPATEN CILACAP PERSPEKTIF *MAŞLAHAH***

**(Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang
Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)”**

Fabilla Prihastomo
NIM 214110303076

ABSTRAK

Permasalahan aksesibilitas ruang publik bagi penyandang disabilitas masih menjadi tantangan dalam penyelenggaraan kebijakan daerah, termasuk di Kabupaten Cilacap. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh belum optimalnya penyediaan alat perlengkapan jalan yang ramah disabilitas di Jalan Kalimantan, yang merupakan salah satu koridor vital aktivitas masyarakat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik dalam perspektif hukum Islam, khususnya melalui pendekatan *Maşlahah*, serta menilai kesesuaiannya dengan prinsip hukum administrasi negara dan asas aksesibilitas.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-empiris. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara terhadap pihak Dinas Perhubungan, Bagian Hukum Sekda Cilacap, serta komunitas disabilitas. Data sekunder diperoleh dari literatur, dokumen hukum, dan regulasi teknis. Analisis dilakukan secara deskriptif-analitis dengan pendekatan teoritik kebijakan publik, hukum administrasi negara, dan hukum Islam.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas jalan seperti *ramp*, *guiding block*, dan marka aksesibilitas belum tersedia sesuai standar. Implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 belum berjalan efektif, meskipun secara normatif telah memuat ketentuan aksesibilitas. Kesenjangan antara peraturan dan praktik mengakibatkan terabaikannya asas kemaslahatan dan hak dasar penyandang disabilitas. Penelitian ini merekomendasikan penguatan koordinasi lintas sektor dan partisipasi kelompok disabilitas dalam perencanaan kebijakan publik yang lebih inklusif.

Kata Kunci: *Kebijakan Publik, Perda, Disabilitas Fisik, Aksesibilitas, Maşlahah.*

MOTTO

Justitiae non est neganda, non differenda
(keadilan tidak dapat disangkal atau ditunda)



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PENGESAHAN	iv
PERSEMBAHAN	v
PEDOMAN TRANSLITERASI	vi
KATA PENGANTAR.....	xii
ABSTRAK	xv
MOTTO.....	xvi
DAFTAR ISI.....	xvii
DAFTAR GAMBAR	xxi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xxii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Definisi Operasional	11
C. Rumusan Masalah.....	15
D. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	15
E. Kajian Pustaka	16
F. Sistematika Pembahasan.....	20

BAB II KONSEP KEBIJAKAN PUBLIK, ALAT PERLENGKAPAN JALAN, DISABILITAS FISIK DAN KONSEP UMUM <i>MASLAHAH</i>	23
A. Konsep Kebijakan Publik	23
1. Definisi Kebijakan Publik	23
2. Model Kebijakan	26
3. Faktor Tercapainya Kebijakan Publik	30
4. Payung Hukum Pembentukan Kebijakan Peraturan Daerah	34
5. Kebijakan Berupa Peraturan Daerah dalam Hukum Administrasi Negara	36
B. Konsep Standar Alat Perlengkapan Jalan bagi Penyandang Disabilitas	38
1. Pengertian Alat Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas	38
2. Standar Fasilitas Pejalan Kaki Bagi Penyandang Disabilitas	40
C. Konsep Penyandang Disabilitas Fisik	44
1. Pengertian dan Jenis Penyandang Disabilitas	44
2. Konsep Aksesibilitas dalam Norma Hukum	45
D. Konsep Umum <i>Maslahah</i>	47
1. Pengertian <i>Maslahah</i>	47
2. Dasar Hukum <i>Maslahah</i>	48
3. Jenis – jenis <i>Maslahah</i>	52
BAB III METODE PENELITIAN	55
A. Jenis Penelitian	55

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	56
C. Sumber Data	57
D. Pendekatan Penelitian	59
E. Teknik Pengumpulan Data	60
F. Metode Analisis Data	62
BAB IV ANALISIS KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS FISIK DI KABUPATEN CILACAP DALAM PERSPEKTIF <i>MASLAHAH</i>	64
A. Hasil Penelitian	64
1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	64
2. Hasil Observasi Lapangan	65
3. Hasil Wawancara	73
B. Pembahasan	76
1. Kebijakan penyediaan perlengkapan jalan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.	76
2. Tinjauan <i>Maslahah</i> mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018	86
BAB V PENUTUP	91
A. Kesimpulan	91

B. Saran 92

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN



DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1 Kondisi trotoar di Jalan Kalimantan, Kabupaten Cilacap
- Gambar 2 Kebutuhan Ruang Gerak Pengguna Jalan Penyandang Disabilitas
- Gambar 3 Trotoar Kosong Tanpa Guiding Block
- Gambar 4 Desain Trotoar Tida Landai
- Gambar 5 Ujung Trotoar Tidak Ramah Disabilitas
- Gambar 6 Trotoar Digunakan Untuk Aktivitas Berdagang
- Gambar 7 Kondisi Trotoar Rusak
- gambar 8 Wawancara Ibu Yulianggi Trisya Pramesti dengan Pejabat penelaah teknis kebijakan Dishub Kabupaten Cilacap
- gambar 9 Wawancara dengan Bapak Yan Hardian Syah Pejabat Bagian Hukum Setda Cilacap Bidang Bantuan Hukum
- gambar 10 Wawancara dengan Ibu Sri Wahyuningsih Yulianti Ketua PPDI Kabupaten Cilacap
- gambar 11 Wawancara dengan Bapak Sapto penyandang disabilitas fisik
- gambar 12 Wawancara dengan Ibu Humaisaroh Penyandang disabilitas fisik
- gambar 13 Trotoar di pintu masuk Pantai Tegal Kamulyan Jalan Kalimantan
- gambar 14 Trotoar beralih fungsi menjadi tempat parkir kendaraan

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Dokumentasi Hasil Observasi dan Wawancara

Lampiran 2 : Dokumen Observasi

Lampiran 3 : Perda Kabupaten Cilacap No. 6 Tahun 2018

Lampiran 4 : Daftar Riwayat Hidup



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam sebuah negara terdapat pemerintahan sebagai mesin dari sebuah negara. Dalam pemerintahan yang berfungsi sebagai lingkungan jabatan merupakan alat-alat kelengkapan negara diantaranya seperti jabatan eksekutif, yudikatif, legislatif maupun jabatan suprastruktur lainnya.¹ Jadi pemerintahan tidak dapat disama artikan sebagai pemegang kekuasaan eksekutif saja melainkan menaungi legislatif serta yudikatif dalam satu kesatuan. Oleh sebab itu sistem pemerintahan ialah mengatur mengenai distribusi kewenangan, hingga keterkaitan antar lembaga-lembaga negara dalam rangka menyelenggarakan menciptakan kesejahteraan rakyatnya.

Distribusi kewenangan yang digunakan di negara Indonesia terkait hal hubungan antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah merupakan distribusi kewenangan yang bersifat vertikal sebagaimana yang telah tercatat dalam Pasal 18 ayat 1 UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bahwa :

“Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas Daerah-daerah Provinsi, dan Daerah Provinsi itu dibagi atas Kabupaten dan Kota, yang tiap-tiap Provinsi, Kabupaten, dan Kota itu mempunyai Pemerintahan Daerah yang diatur dengan Undang-Undang”.²

Berbicara mengenai kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, Undang-Undang telah mengatur dan tertulis pada Pasal 18 A ayat 1 UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Adapun hasil dari penerapan

¹ Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Dearah* (yogyakarta: FH UII, 2001).

² Pasal 18 Ayat 1 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

desentralisasi adalah pembagian kekuasaan secara vertikal. Berdasarkan pada asas tersebut baik dari pemerintah pusat memberikan kekuasaan kewenangan kepada pemerintah kabupaten atau kota untuk dapat mengurus urusan pemerintahannya sendiri, kecuali urusan politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, agama, moneter, dan fiskal, wewenang ini tetap dimiliki oleh pemerintah pusat³.

Selanjutnya berdasarkan konstitusi Negara Indonesia yaitu UUD 1945 guna menunjang diselenggarakannya otonomi sepenuhnya, seperti yang ditunjukkan oleh Pasal 2 UU No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi menjadi Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten dan Kota, dan Pasal 3 menyatakan bahwa masing-masing daerah memiliki pemerintahan daerah sendiri.

Dalam Ketentuan Umum UU No 23 Tahun 2014 menyebutkan pengertian pemerintahan daerah yakni :

“Pemerintahan daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”.⁴

Berdasarkan hal tersebut, pemerintahan daerah diselenggarakan oleh pemerintah daerah sebagai unsur penyelenggara yang berwenang dalam

³ Rika Marlina, “Pembagian Kekuasaan Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Di Indonesia,” *Jurnal Daulat Hukum* 1, no. 1 (2018): 171–178, <https://doi.org/10.30659/jdh.v1i1.2631>.

⁴ Bab I Ketentuan Umum No 2 “Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah,” Pub. L. No. 23 (2014).

pelaksanaan urusan daerah otonom.

Berbicara tentang hubungan vertikal pemerintah pusat dan daerah sebagaimana dijabarkan dalam Pasal 9 ayat 1 Undang-Undang No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. Urusan pemerintahan tersebut terbagi atas 3 jenis yaitu urusan pemerintah bersifat absolut, Konkuren, dan Umum.⁵ Selanjutnya, Pasal 9 Ayat 3 menyatakan bahwa urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan dimana kewenangannya dibagi antara pemerintah provinsi, kabupaten/kota, dan pusat.

Berbicara mengenai pelaksanaan otonomi, maka berbicara juga tentang kebijakan publik. Pernyataan Thomas R Dye yang dikutip oleh Kismartini dalam Buku Ajar Pengantar Metode Penelitian, mendefinisikan kebijakan publik "*whatever governments choose to do or not to do*". Pernyataan tersebut memiliki arti, apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan⁶. Berdasarkan pernyataan tersebut dapat disimpulkan untuk melaksanakan apa yang sudah dicanangkan oleh pemerintah maka harus bisa diketahui tujuan dan manfaatnya.

Mengacu pembahasan terhadap konsep kebijakan yang dikeluarkan pemerintahan tentu berkiblat pada tujuan kemaslahatan. Salah satu wilayah yang tergabung dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia yaitu Kabupaten Cilacap dan berstatus sebagai daerah otonom di Provinsi Jawa Tengah yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan sesuai dengan asas otonomi dan tugas pembantuan. Sebagai

⁵ Pasal 9 ayat 1 Undang Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah.

⁶ Kismartini and Irfan Murtadho Yusuf, *Buku Ajar Pengantar Metode Penelitian, Tangsel: FSH UIN Jakarta* (yogyakarta: Deepublish, 2023) Hlm 11.

daerah otonom, Kabupaten Cilacap memiliki hak, wewenang, dan kewajiban untuk menyelenggarakan pemerintahan daerah dalam rangka meningkatkan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sejalan dengan hal tersebut, Pemerintah Kabupaten Cilacap tentunya telah mengeluarkan berbagai kebijakan untuk mendorong peningkatan infrastruktur di berbagai bidang. Namun demikian, implementasi kebijakan tersebut masih belum sepenuhnya mengakomodir seluruh lapisan masyarakat, terutama bagi penyandang disabilitas yang hingga kini masih menjadi kelompok termarjinalkan dalam hal aksesibilitas terhadap fasilitas publik. Terkait hal tersebut perlu disoroti dalam rangka pemenuhan hak aksesibilitas maka Pemerintah Daerah Kabupaten Cilacap wajib mengeluarkan kebijakan yang memberikan keselamatan dan kenyamanan untuk masyarakat terutama penyandang disabilitas dalam menggunakan ruang jalan umum, oleh karena itu perlu adanya penyediaan fasilitas perlengkapan jalan ramah disabilitas, sehingga rasa aman tercipta bagi masyarakat penyandang disabilitas ketika menggunakan fasilitas jalan umum.

Berdasarkan data Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) pada tahun 2019, jumlah penyandang disabilitas di Indonesia mencapai sekitar 9 % atau sekitar 23,3 juta jiwa yang mencakup berbagai jenis disabilitas, baik fisik, sensorik, mental, maupun intelektual. Hingga saat ini belum terdapat data resmi terbaru dari Susenas terkait jumlah penyandang disabilitas di Indonesia. Angka tersebut mencerminkan bahwa isu disabilitas merupakan persoalan

nasional yang harus direspon melalui kebijakan yang adil dan inklusif di semua tingkatan, termasuk pemerintah daerah. Di sisi lain, data tercatat dalam *website* Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Cilacap data terakhir bulan Juli 2024 penyandang disabilitas mencapai 3.205 jiwa⁷, angka tersebut juga menunjukkan pentingnya isu disabilitas di Kabupaten Cilacap, namun upaya pemenuhan hak-hak aksesibilitas di ruang publik masih minim. Hal ini dapat dilihat dari tidaknya tersedianya fasilitas perlengkapan jalan khusus disabilitas di Jalan Kalimantan, yang menjadi salah satu pusat mobilitas masyarakat.

Alat perlengkapan jalan ramah disabilitas juga sangat penting untuk diperhatikan oleh Pemerintah Kabupaten Cilacap sebagai pemangku kebijakan, sebab jumlah disabilitas di Kabupaten Cilacap tidaklah sedikit. Dengan demikian Pemerintah Kabupaten Cilacap seharusnya lebih optimal memperhatikan fasilitas berupa perlengkapan jalan ramah disabilitas sebagaimana telah diatur dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, pada Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap Pada Pasal 1 ayat 17 disebutkan bahwa,

“Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan

⁷ cilacapkab.go.id, “Jumlah Penduduk Disabilitas Kabupaten Cilacap Tahun 2024 (Semester 1),” opendata Kabupaten Cilacap, 2024, <https://data.cilacapkab.go.id/dataset/8678bd15-c9b0-430c-82ff-923246e91ae6/resource/ffa27253-49bc-4305-b9b09bfa878dcd5f/download/jumlah-penduduk-disabilitas-kabupaten-cilacap-tahun-2024-semester-1.xlsx>.

kabel”.⁸

Selanjutnya Pasal 11 ayat 1 Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No 6 tahun 2018 menyebutkan setiap Jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu lalu lintas;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pengatur lalu lintas;
- d. Alat penerangan Jalan;
- e. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
- f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan
- h. Fasilitas yang mendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan baik di dalam maupun di luar jalan.

Menurut Pasal 11 Ayat 1 Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018, poin g menyatakan bahwa setiap jalan harus memiliki alat perlengkapan jalan seperti fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas. Berdasarkan ketentuan Peraturan Daerah tersebut, perihal penyediaan alat perlengkapan jalan yang ramah disabilitas sangat berfungsi memberi hak kepada para penyandang disabilitas untuk tetap bisa menikmati infrastruktur dengan mudah dan aman.

Lebih lanjut, berdasarkan ketentuan Pasal 11 ayat 4 Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No 6 tahun 2018 menyebutkan bahwa dalam hal penentuan

⁸ Pasal 1 ayat 17 “Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Di Kabupaten Cilacap,” Pub. L. No. 6 (2018).

lokasi, pengadaan alat, pemasangan alat dan pengawasan alat perlengkapan jalan dilakukan oleh Dinas terkait yakni Dinas Perhubungan. Dengan demikian, Dinas Perhubungan berperan sebagai pelaksana teknis utama dalam mewujudkan fasilitas jalan yang aman, tertib, dan inklusif, termasuk bagi penyandang disabilitas fisik.

Selanjutnya, dalam Pasal 40 ayat 1 Perbup Cilacap No 46 Tahun 2023 Tentang Pembentukan Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Pada Dinas Dan Badan Daerah menyebutkan bahwa UPTD Penerangan Jalan Umum dan Perlengkapan Jalan Kelas A memiliki penugasan yakni melaksanakan tugas teknis operasional serta penunjang tertentu dinas bidang perlengkapan jalan.⁹ Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab teknis operasional terkait perlengkapan jalan tidak hanya berada di tingkat dinas secara umum, tetapi juga dilimpahkan kepada Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) yang memiliki fungsi lebih khusus di lapangan. Dalam hal ini, UPTD Penerangan Jalan Umum dan Perlengkapan Jalan Kelas A bertugas melaksanakan penunjang teknis yang seharusnya termasuk pengadaan, pemasangan, dan perawatan fasilitas jalan, termasuk yang diperuntukkan bagi penyandang disabilitas fisik.

Pengadaan alat perlengkapan jalan yang menunjang penyandang disabilitas harus diwujudkan untuk menjawab kebutuhan penciptaan kenyamanan bagi masyarakat penyandang disabilitas. Salah satu bentuk upaya keberhasilan untuk pembangunan Kabupaten Cilacap adalah menciptakan kota

⁹ Pasal 40 Ayat 1 “Peraturan Bupati Cilacap Nomor 46 Tahun 2023 Tentang Pembentukan Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Unit Teknis Pelaksana Daerah Pada Dinas Dan Badan Daerah,” Pub. L. No. 46 (2023).

yang ramah terhadap penyandang disabilitas di ruang publik terkhusus jalan umum. Akan tetapi realita yang terjadi dan yang ditemui di lapangan masih terdapat jalan umum di Kabupaten Cilacap yang tidak ramah untuk disabilitas dan kurang terawat serta tidak digunakan untuk semestinya. Pemerintah Kabupaten Cilacap, melalui Dinas Perhubungan, tentunya harus memberikan perhatian dan mengambil tanggung jawab terhadap hal ini.

Sejalan dengan hal tersebut, berdasarkan hasil wawancara dengan Sri Wahyuningsih Yulianti sebagai Ketua DPC Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Kabupaten Cilacap bahwa kebutuhan akan sarana penunjang bagi penyandang disabilitas di berbagai ruas jalan sangat mendesak, terlebih pada area jalan yang menghubungkan langsung dengan fasilitas pelayanan publik. Beliau menegaskan bahwa minimnya fasilitas aksesibilitas telah menghambat mobilitas serta partisipasi aktif para penyandang disabilitas dalam kehidupan sosial dan administrasi publik.¹⁰

Keterangan tersebut menguatkan temuan bahwa ketiadaan fasilitas perlengkapan jalan bagi disabilitas fisik di Jalan Kalimantan bukan hanya permasalahan teknis, melainkan bentuk ketidakadilan struktural dalam pemenuhan hak-hak warga negara, terutama bagi kelompok rentan.

Jalan Kalimantan merupakan salah satu ruas jalan di Kabupaten Cilacap yang memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang cukup tinggi. Jalan ini terletak di kawasan yang diisi oleh berbagai fasilitas publik penting seperti kantor pelayanan publik, sekolah, tempat ibadah, terminal bus hingga fasilitas

¹⁰ Hasil Wawancara dengan Ketua DPC Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Kabupaten Cilacap, Sri Wahyuningsih Yulianti pada Kamis 9 Januari 2025

perdagangan seperti pasar dan toko-toko besar, jalan tersebut juga menjadi akses menuju kawasan wisata pantai. Kondisi aktivitas lalu lintas di Jalan Kalimantan berlangsung sepanjang hari, baik oleh kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Kondisi ini menjadikan ruas jalan tersebut tidak hanya sebagai jalur transportasi biasa, tetapi juga sebagai ruang sosial publik yang



aktif. Ruas Jalan Kalimantan di Kabupaten Cilacap yang memiliki panjang 1640 meter¹¹.

Hasil pengamatan di lapangan Ruas jalan tersebut tidak tersedia sarana perlengkapan jalan untuk penyandang disabilitas fisik seperti *ramp vertikal*, *Guiding Block*, *Dot Tactile Aluminium Cor*, *Portal S*, *Drop Zone*, dan lain sebagainya serta masih banyak penggunaan pedestrian jalan yang tidak sesuai

¹¹ DPUPR Kabupaten Cilacap, “Data Jalan Sesuai SK No 620/346/17/Tahun 2023,” SIMBAJA : Sistem Informasi Manajemen Database Jalan dan Jembatan DPUPR Kabupaten Cilacap, accessed March 24, 2025, <https://simbaja.cilacapkab.go.id/jalan2024/337>.

peruntukan salah satunya untuk berdagang, hal tersebut tentu menjadi hal yang mengganggu bagi penyandang disabilitas fisik di Kabupaten Cilacap.

Lebih lanjut Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No 1 Tahun 2020 tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas tepatnya pada Pasal 2 huruf H yang menyebutkan bahwa pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas harus berasaskan aksesibilitas.¹² Maka dari itu penyandang disabilitas perlu akses mudah sehingga tercipta rasa nyaman dan aman dalam menggunakan fasilitas tersebut.

Sejalan dengan hal tersebut, berdasarkan hukum-hukum Islam yang berasal dari Al-Qur'an dan Hadist, hukum Islam mengatur dan menyempurnakan semua aspek kehidupan. Hal tersebut disebabkan oleh suatu fakta bahwa salah satu tujuan dari hukum islam adalah untuk menciptakan kemaslahatan dan mencegah kerusakan. Adapun cara untuk mengukur kemaslahatan tersebut adalah dengan menggunakan perspektif *Maṣlahah*. Menurut beberapa pendapat, *Maṣlahah* didefinisikan sebagai segala hal yang membawa kebaikan dan manfaat. Namun, menurut Al-Ghazali, definisi awalnya adalah mengambil kebaikan dan menolak kemudharatan. Oleh karena itu, *Maṣlahah* diartikan secara bahasa sebagai kebaikan dan secara istilah sebagai menolak kemudharatan. *Maṣlahah* berarti sikap seseorang meninggalkan sesuatu yang buruk maka akan mendapatkan kebaikan dan keuntungan dalam hidupnya.

Tujuan *Maṣlahah* adalah mengambil manfaat dan menolak kemudharatan.

¹² “Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 1 Tahun 2020 Tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas,” Pub. L. No. 1 (2020).

Melihat problematika yang terjadi yakni tidak tersedianya fasilitas bagi penyandang disabilitas tentu menjadikan hal tersebut menimbulkan kemudharatan. Penyandang disabilitas tidak mampu mengakses hak mereka, sehingga pemerintah sebagai pemangku kebijakan harus menyediakan kemanfaatan terhadap penyandang disabilitas.

Dalam penelitian ini, sebagai pisau analisis, penulis menggunakan pendekatan *Maslahah*. Perspektif ini dirasa tepat oleh penulis karena dalam menemukan jawaban terkait bagaimana kebijakan terkait penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik di Kabupaten Cilacap agar dapat menciptakan kemaslahatan.

Dengan demikian berdasarkan ketiadaan fasilitas penunjang tersebut mencerminkan pengabaian terhadap aksesibilitas kelompok rentan di ruang publik. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan mendasar mengenai sejauh mana kebijakan daerah sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan berpihak pada prinsip keadilan sosial dan kemaslahatan bersama. Berdasarkan persoalan tersebut, maka penulis tertarik untuk menjadikan sebuah penelitian yang berjudul “Kebijakan Penyediaan Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap Perspektif *Maslahah* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)”

B. Definisi Operasional

Untuk memperoleh pemahaman yang jelas dan mencegah kesalahpahaman

terkait istilah yang digunakan dalam penelitian berjudul “Kebijakan Penyediaan Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap Perspektif *Maṣlahah*”. Oleh karena itu, penulis perlu menekankan judul dengan menjelaskan istilah-istilah yang dianggap penting dalam penelitian, yaitu:

1. Kebijakan

Secara istilah, *policy* atau kebijakan memiliki asal kata dari tiga bahasa, yakni bahasa Yunani, Sanskerta serta Latin. *Polis* dan *pur* adalah akar kata dalam bahasa Yunani dan Sanskerta, lalu diperluas kembali dalam kosakata Latin sehingga menjadi *politia* (negara). Selanjutnya dalam bahasa Inggris pertengahan menjadi *policie*, yang berarti menyelesaikan berbagai masalah publik atau administrasi pemerintahan.¹³ Kebijakan publik salah satunya berupa peraturan daerah. Sehubungan dengan hal tersebut, kebijakan dalam penelitian ini dibatasi dalam arti Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.¹⁴ Aksesibilitas dalam konteks penelitian ini merujuk pada kemudahan bagi penyandang disabilitas fisik dalam menggunakan fasilitas publik secara

¹³ William Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Edisi Kedu (yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003) Hlm 51.

¹⁴ Pasal 1 angka 8 “Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas,” Pub. L. No. 8 (2016).

aman, nyaman, dan mandiri, khususnya pada infrastruktur jalan. Aksesibilitas menjadi prinsip penting dalam peraturan nasional UU No. 8 Tahun 2016 maupun Perda No. 1 Tahun 2020 Kab. Cilacap sebagai bentuk pemenuhan hak dasar dan kesetaraan terhadap penyandang disabilitas.

3. Alat perlengkapan jalan

Perlengkapan jalan umum adalah infrastruktur penunjang yang wajib ada pada setiap jalan umum. Alat perlengkapan jalan wajib menunjang penyandang disabilitas. Alat perlengkapan jalan untuk penyandang disabilitas diantaranya adalah *Guiding Block*, *Dot Tactile Aluminium Cor*, *Portal S*, *Drop Zone*, dan lain sebagainya.¹⁵

Sehubungan dengan menciptakan kenyamanan dalam penggunaan fasilitas masyarakat penyandang disabilitas, maka dalam penelitian ini, penulis akan mengkaji kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap perspektif *Maṣlahah*.

4. Disabilitas

Pasal 4 Undang-Undang No 8 Tahun 2016 menyebutkan ragam klasifikasi disabilitas diantaranya, disabilitas fisik, intelektual, mental dan sensorik. Penulis membatasi topik ini pada penyandang disabilitas fisik, yakni orang yang mengalami keterbatasan fungsi gerak, seperti amputasi, lumpuh layuh atau kaku, *paraplegia*, *cerebral palsy*, *stroke*, kusta,

¹⁵ Futago Karya, "4 Fasilitas Penyandang Disabilitas Di Trotoar," futagotrotoar.co.id, 2020, <https://futagotrotoar.co.id/artikel/fasilitas-penyandang-disabilitas-di-trotoar/> Diakses Pada 12/11/2024.

dan orang kecil.¹⁶

Dalam penelitian ini, fokus penulis akan mengkaji kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap perspektif *Maṣlahah*.

5. Jalan

Jalan merupakan Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum.¹⁷ Dalam hal penelitian ini, penulis membatasi pandangan jalan hanya pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.

6. *Maṣlahah*

Maṣlahah yang berarti menolak bahaya dan mendapatkan manfaat yang sebenarnya. Setiap kemaslahatan terkait dengan hal-hal baik dan manfaat, dan jika dilakukan dengan sebaik mungkin, mereka akan diberi pahala. Secara syariat, kemaslahatan, mafsadah, dan makruh dibagi menjadi tiga kategori: wajib, harus, dan mubah.¹⁸

Dalam hal tersebut penulis menggunakan pandangan *Maṣlahah* untuk melihat kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik di Kabupaten Cilacap.

¹⁶ Chika Riyanti and Nurliana Cipta Apsari, "Gambaran Aktualisasi Diri Penyandang Disabilitas Fisik Yang Bekerja," *Focus: Jurnal Pekerjaan Sosial* 3, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.24198/focus.v3i1.28483>.

¹⁷ Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Di Kabupaten Cilacap.

¹⁸ Zulham Wahyudani, "Keabsahan Nikah Siri Dalam Perspektif *Maṣlahah*," *Jurisprudensi: Jurnal Ilmu Syariah, Perundang-Undangan, Dan Ekonomi Islam* 12, no. 1 (2020): halaman 48, <https://doi.org/10.32505/jurisprudensi.v12i1.1508>.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kebijakan penyediaan perlengkapan jalan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap?
2. Bagaimana tinjauan *Maṣlahah* mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan penelitian
 - a. Untuk mengetahui kebijakan penyediaan perlengkapan jalan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.
 - b. Untuk mengetahui tinjauan *Maṣlahah* mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018.
2. Manfaat Penelitian
 - a. Secara teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan mampu memberi kontribusi dan kemanfaatan bagi ilmu hukum dalam konteks sistem ketatanegaraan, terutama tentang isu kebijakan penyediaan fasilitas jalan untuk penyandang disabilitas fisik. Penelitian ini juga bermanfaat

untuk memperkaya pengetahuan ilmiah dan meningkatkan diskusi akademis bagi mahasiswa, terutama bagi para akademisi lingkup Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.

b. Secara praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan mampu memberikan dampak yang baik dan bisa dipergunakan sebagai referensi pertimbangan bagi para pihak yang berkepentingan untuk melakukan kajian mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada masa yang akan datang.

E. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka merupakan suatu analisis terhadap hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan masalah yang akan diteliti. Beberapa penelitian sebelumnya yang bisa dijadikan referensi dalam penelitian ini, sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Abdurrohman dengan judul “Aksesibilitas Dan Pelayanan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Transportasi Publik (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Stasiun Yogyakarta Daop VI Kota Yogyakarta)” Tahun 2020. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif atau penelitian lapangan. Peneliti menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi pada penelitian ini. Penelitian tersebut menyoroti ketersediaan sarana dan prasarana transportasi publik bagi penyandang disabilitas. Hasilnya menunjukkan

bahwa Stasiun Yogyakarta telah menyediakan beberapa fasilitas fisik seperti *guiding block* dan ruang tunggu khusus, namun belum sepenuhnya ideal karena masih ditemukan hambatan dalam pelayanan non fisik seperti antrian tiket dan kepedulian petugas.¹⁹

2. Penelitian yang dilakukan oleh Hilmy Azy Nurmansyah dengan judul “Penggunaan Trotoar Bagi Penyandang Disabilitas Ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” Tahun 2019. Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari seberapa baik UU Lalu Lintas melindungi hak penyandang disabilitas di ruang publik, khususnya trotoar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Penelitian ini menyoroti bahwa secara normatif terdapat perlindungan dalam peraturan perundang-undangan, implementasinya masih jauh dari ideal. Trotoar banyak disalahgunakan fungsinya, dan hal ini mencerminkan adanya pelanggaran hak pejalan kaki, khususnya kelompok disabilitas.²⁰
3. Jurnal Penelitian yang dilakukan oleh Firda Silvia Pramashela dan Hadiyanto Abdul Rachim dengan judul “Aksesibilitas Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Indonesia” Tahun 2022. Penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kepustakaan. Penelitian ini berfokus pada analisis aksesibilitas

¹⁹ Muhammad Abdurrohman, “Aksesibilitas Dan Pelayanan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Transportasi Publik (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Stasiun Yogyakarta DAOP VI Kota Yogyakarta),” 2020, 169 Program Study Ilmu "Kesejahteraan Sosial. Fakultas Dakwah dan Komunikasi. Universitas Islam Negeri Yogyakarta tahun 2020 Diakses Pada 12/11/2024.

²⁰ Hilmy Azy Nurmansyah, “Penggunaan Trotoar Bagi Penyandang Disabilitas Ditinjau Dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” *Jurist-Diction* 2, no. 6 (2019): 2157, <https://doi.org/10.20473/jd.v2i6.15947>.

elayanan publik di sepuluh kota besar Indonesia. Penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar kota belum optimal dalam menyediakan fasilitas publik yang ramah bagi penyandang disabilitas. Metode yang digunakan adalah studi pustaka, dan hasilnya mengungkap bahwa aksesibilitas masih menjadi persoalan struktural yang belum tertangani secara menyeluruh.²¹

Berdasarkan penelitian terdahulu dapat diambil beberapa perbedaan dan persamaan terhadap penelitian penulis, akan ditampilkan dalam tabel sebagai berikut:

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Muhammad Abdurrohman (Skripsi 2020)	“Aksesibilitas Dan Pelayanan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Transportasi Publik (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Stasiun Yogyakarta DAOP VI Kota Yogyakarta)	Penelitian tersebut memiliki kesamaan yakni karena sama-sama membahas minimnya penyediaan fasilitas aksesibilitas bagi disabilitas	Penelitian ini menekankan pada kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik yang ditinjau dari perspektif <i>Maṣlahah</i> . Berbeda dengan penelitian Muhammad Abdurrohman yang menggunakan pendekatan kesejahteraan sosial dalam mengkaji aksesibilitas di Stasiun KAI Yogyakarta, penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris dengan fokus

²¹ Firda Silvia Pramashela and Hadiyanto Abdul Rachim, “Aksesibilitas Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Indonesia,” *Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial* 4, no. 2 (2022): 225, <https://doi.org/10.24198/focus.v4i2.33529>.

				pada implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 di Kabupaten Cilacap. Selain itu, penelitian ini dianalisis menggunakan teori <i>Maṣlahah</i> untuk menilai kemanfaatan hukum terhadap kelompok disabilitas dalam konteks pelayanan publik yang adil dan inklusif.
2	Hilmy Azy Nurmansyah (Jurnal 2019)	Penggunaan Trotoar Bagi Penyandang Disabilitas Ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Penelitian ini memiliki kesamaan substansial, kedua penelitian sama-sama menyoroti minimnya realisasi fasilitas umum yang inklusif bagi penyandang disabilitas, serta mengkritisi lemahnya implementasi norma hukum dalam praktiknya.	Jurnal tersebut menggunakan pendekatan yuridis normatif dan menganalisis Undang-Undang, sementara penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris yang dilengkapi dengan data lapangan dan analisis <i>Maṣlahah</i>
3	Firda Silvia Pramashela dan Hadiyanto Abdul Rachim (Jurnal 2022)	Aksesibilitas Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Indonesia	Kesamaan penelitian terletak pada perhatian terhadap hambatan yang dialami penyandang disabilitas dalam mengakses pelayanan publik, serta pentingnya kebijakan inklusif di ruang sosial.	Jurnal tersebut membahas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik saja sedangkan penelitian ini menekankan pada tinjauan perspektif <i>Maṣlahah</i>

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan disusun untuk memberikan kemudahan bagi pembaca dalam memahami isi penelitian ini, maka penulis dalam skripsi ini membagi pembahasan menjadi 5 bab.

BAB I, dalam bab ini disusun sebagai bahasan awal yang berisi mengenai kerangka dasar yakni latar belakang masalah, rumusan masalah, definisi operasional, tujuan dan manfaat penelitian, kajian pustaka, dan sistematika pembahasan.

BAB II, dalam bab ini membahas konsep umum yang digunakan untuk menganalisis permasalahan dalam skripsi. Pembahasan membahas terkait teori umum seperti kebijakan publik, alat perlengkapan jalan, disabilitas fisik serta konsep umum *Maṣlahah*.

BAB III, Bab ini akan menguraikan metodologi penelitian, yang mencakup jenis penelitian, sumber data, pendekatan penelitian, serta metode dan teknik pengumpulan dan analisis data.

BAB IV, dalam bab ini berisikan hasil penelitian mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap serta tinjauan *Maṣlahah* mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.

BAB V, dalam bab ini merupakan bab terakhir dan merupakan penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran

BAB II

**KONSEP KEBIJAKAN PUBLIK, ALAT PERLENGKAPAN
JALAN, DISABILITAS FISIK DAN KONSEP UMUM
MAŞLAHAH**

A. Konsep Kebijakan Publik

1. Definisi Kebijakan Publik

Kebijakan publik atau dikenal dengan "*Public Policy*" adalah kekuatan negara untuk memenuhi tugas dan tugasnya dalam kaitannya dengan masyarakat dan kehidupan komersial. Pada dasarnya kebijakan pemerintah dalam menata kehidupan masyarakat dari berbagai sudut pandang adalah kebijakan yang berorientasi pada kebaikan bersama (*community*). Kebijakan (*policy*) merupakan prinsip atau arah tindakan dalam pengambilan keputusan. Setiap perumusan kebijakan publik diawali dengan perumusan masalah yang teridentifikasi, kemudian tujuan pelaksanaan kebijakan tersebut adalah untuk mengatasi permasalahan masyarakat. Bahkan seorang Pemimpin yang memberikan keputusan atau tidak memberikan keputusan pun adalah bentuk dari kebijakan publik.²²

Kebijakan publik adalah alat untuk mencapai tujuan publik, bukan tujuan orang perorang atau golongan dan kelompok. Meskipun sebagai alat, keberadaan kebijakan publik sangat penting dan sekaligus krusial. Kebijakan publik penting karena keberadaannya sangat menentukan

²² Maryam Salampessy et al., *Kebijakan Publik*, ed. Ukas, Cetakan I (Padang: CV.Gita Lentera, 2023) Hlm 2.

tercapainya sebuah tujuan, meskipun masih ada sejumlah prasyarat atau tahapan lain yang harus dipenuhi sebelum sampai pada tujuan yang dikehendaki. Hal yang menyebabkan menjadi krusial karena sebuah kebijakan yang di atas kertas telah dibuat melalui proses yang baik dan isinya juga berkualitas, namun tidak otomatis bisa dilaksanakan dan menghasilkan sesuai yang selaras dengan apa yang diinginkan oleh pembuatnya.

Riant Nugroho mendefinisikan kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh suatu negara sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan dari negara yang bersangkutan.

Beberapa definisi yang diungkapkan oleh pakar tentang kebijakan publik terungkap bahwa kebijakan publik hanya dapat ditetapkan pemerintah, pihak-pihak lain atau aktor kebijakan publik yang dapat mempengaruhi kebijakan publik dalam batas kewenangannya masing-masing²³ Alasan pemerintah sebagai subjek kebijakan karena ada tiga kewenangan yang dimilikinya yaitu :

- a. Hanya pemerintah yang mempunyai kekuatan dan kemampuan untuk merealisasikan kebijakan publik secara universal kepada publik yang menjadi sasaran.
- b. Hanya pemerintah yang mempunyai kekuatan dan kemampuan untuk merealisasikan atau mengesahkan kebijakan publik sehingga dapat diberlakukan secara universal kepada publik yang menjadi sasaran.

²³ Irwansyah Irwansyah and Riant Nugroho, "Kondisi Ruang Siber Selama Pandemi Covid-19 Dan Upaya Mengembangkan Kebijakan Publik Di Indonesia," *Jurnal Analis Kebijakan* 5, no. 1 (2021): 27–49, <https://doi.org/10.37145/jak.v5i1.477>.

c. Hanya pemerintah yang mempunyai kekuatan dan kemampuan untuk melaksanakan kebijakan publik secara paksa kepada publik yang menjadi sasaran.

Berkaitan hal tersebut, dengan upaya pelaksanaan tata pemerintahan yang baik Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah merupakan salah satu unsur yang merefleksikan keinginan pemerintah untuk melaksanakan tata pemerintahan yang baik dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah.

Berdasarkan hal tersebut Bupati dan Walikota tentunya memiliki kewajiban untuk membangun suatu prosedur dan mekanisme yang bisa melahirkan komitmen untuk mewujudkan kehidupan masyarakat yang sejahtera, adil dan demokrasi. Dalam hubungan ini, maka semua komponen, baik dalam supra struktur maupun infra struktur, harus bekerjasama dalam membangun daerah yang luas yang sekaligus menjadi dambaan seluruh rakyat Indonesia.

Perda memiliki kekuatan hukum yang mengikat di wilayah administratif daerah bersangkutan dan merupakan pelaksanaan dari kewenangan daerah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.²⁴

Sebagai produk hukum daerah, Peraturan Daerah bukan hanya sekedar bentuk pengaturan administratif, melainkan merupakan manifestasi dari kebijakan publik daerah. Peraturan Daerah memiliki kekuatan hukum

²⁴ BAB I Ketentuan Umum Angka 12 Undang Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah.

rendah dibawah Peraturan Presiden dalam hierarki peraturan perundang-undangan

Dalam pasal 7 Undang-Undang No 12 Tahun 2011²⁵ disebutkan bahwa, Jenis dan hierarki Peraturan Perundang-undangan terdiri atas:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d. Peraturan Pemerintah;
- e. Peraturan Presiden;
- f. Peraturan Daerah Provinsi; dan
- g. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Berdasarkan hal tersebut dalam penelitian ini, konsep kebijakan publik digunakan untuk menganalisis substansi dan efektivitas Perda No. 6 Tahun 2018 sebagai instrumen penyediaan perlengkapan jalan bagi disabilitas fisik di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.

2. Model Kebijakan

Kebijakan publik yang efektif adalah kebijakan yang merepresentasikan harapan masyarakat, meski dengan berbagai macam kepentingan yang perlu diikuti sertakan didalamnya. Oleh karena itu dibutuhkan beberapa tahapan yang harus dilakukan, menurut pandangan Ripley yang dikutip oleh Sholih Muadi pada tahun 2016 dalam Jurnal

²⁵ Pasal 7 Presiden Republik Indonesia, “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan” (2011).

Review Politik menjelaskan tahapan dalam kebijakan publik,²⁶ yaitu Penetapan Agenda, Pengembangan dan legitimasi, Pelaksanaan program, Evaluasi pelaksanaan-kinerja-dampak, Keputusan tentang masa depan peraturan perundang-undangan dan program.

Seorang ilmuwan politik asal Amerika Serikat, Ripley²⁷ mengelompokkan kebijakan publik ke dalam empat tipe, yaitu:

a. Tipe Kebijakan Distributif.

Kebijakan Distributif adalah kebijakan publik yang bertujuan untuk memberikan manfaat kepada individu, kelompok, atau sektor tertentu tanpa mengharuskan adanya pengorbanan dari kelompok lain secara langsung. Fokus utama dari kebijakan ini adalah peningkatan kesejahteraan melalui dukungan pemerintah terhadap kegiatan produktif masyarakat, tanpa intervensi yang bersifat mengikat atau membatasi. Tipe kebijakan ini memiliki karakteristik diantaranya, cenderung bersifat tidak kontroversial karena manfaatnya spesifik dan tertuju pada sektor atau masyarakat tertentu, sehingga penekanannya pada pembangunan dan penguatan sumber daya oleh masyarakat.

Kebijakan ini sering digunakan untuk merangsang pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, serta pemberdayaan masyarakat melalui dukungan yang sifatnya teknis maupun finansial. Sebagaimana contoh diantaranya yakni kebijakan subsidi pupuk dan benih untuk

²⁶ Sholih Muadi, Ismail MH, and Ahmad Sofwani, "Konsep Dan Kajian Teori Perumusan Kebijakan Publik," *JRP (Jurnal Review Politik)* 6, no. 2 (2016): 195–224, <https://doi.org/10.15642/jrp.2016.6.2.195-224>.

²⁷ Sobirin Malian, *Kebijakan Publik Dalam Negara Hukum* (yogyakarta: Kreasi Total Media, 2021) Hlm 69-70.

petani, serta program bantuan UMKM dalam bentuk pelatihan dan dana bergulir.

b. Tipe Kebijakan Redistributif.

Kebijakan Redistributif merupakan bentuk intervensi oleh pemerintah dengan tujuan utama dari kebijakan ini adalah untuk menciptakan pemerataan dan keadilan sosial dalam tatanan masyarakat. Namun, karena menyangkut pergeseran kepentingan antar kelas sosial, khususnya antara kelompok berpenghasilan tinggi dan kelompok berpenghasilan rendah. Kebijakan ini tidak jarang menimbulkan kontroversi. Ketegangan ini muncul karena pihak yang merasa dirugikan oleh kebijakan redistributif cenderung menolak adanya alokasi ulang tersebut. Meski demikian, kebijakan ini memiliki dampak struktural yang luas, karena menysar ketimpangan yang bersifat sistemik dan berlangsung dalam jangka panjang. Oleh karena itu, kebijakan redistributif biasanya erat kaitannya dengan isu-isu kesejahteraan, keadilan, dan perlindungan sosial, seperti dalam kebijakan pajak progresif, subsidi sosial, atau jaminan kesehatan nasional.

Kebijakan ini menjadi penting dalam negara kesejahteraan (*welfare state*) yang menekankan tanggung jawab negara untuk menjamin kebutuhan dasar seluruh warganya.

c. Tipe Kebijakan Regulatif Protektif.

Kebijakan Regulatif Protektif adalah kebijakan yang dibuat untuk melindungi keselamatan, kesehatan, hak, dan keamanan masyarakat.

Pemerintah menetapkan batasan dan standar tertentu yang harus dipatuhi oleh masyarakat atau pelaku kegiatan tertentu, khususnya dalam kondisi darurat atau ketika terdapat risiko besar terhadap publik.

Kebijakan ini dirancang untuk mencegah atau meminimalkan potensi kerugian dan bahaya, terutama terhadap kelompok masyarakat rentan atau terhadap masyarakat secara keseluruhan. Oleh karena itu, kebijakan regulatif protektif sering kali diterapkan dalam situasi krisis atau kondisi darurat, seperti pada saat terjadi bencana alam, wabah penyakit, atau konflik sosial. Dalam implementasinya, kebijakan ini sangat bergantung pada penegakan hukum dan pemberian sanksi, guna memastikan kepatuhan masyarakat terhadap aturan yang telah ditetapkan. Kebijakan ini berbasis pada prinsip kehati-hatian dan bertujuan untuk menjaga ketertiban dan kelangsungan hidup masyarakat secara menyeluruh. Pada kebijakan ini biasanya mengakomodasi hak masyarakat untuk dilindungi seperti halnya Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Kabupaten Cilacap karena bertujuan menjaga keselamatan pengguna jalan.

d. Tipe Kebijakan Regulatif Kompetitif.

Kebijakan Regulatif Kompetitif merupakan kebijakan publik yang menasar pada pengaturan pola persaingan dalam pasar atau segmen kompetitif lainnya. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah menjaga keseimbangan kekuatan ekonomi agar tidak terjadi dominasi yang merugikan oleh satu pihak atau kelompok tertentu, serta mencegah

praktik monopoli, oligopoli, dan bentuk ketimpangan pasar lainnya. Dalam praktiknya, kebijakan ini biasanya melibatkan lembaga pengawas yang bertugas menilai dan menindak pelanggaran atas prinsip persaingan yang sehat.

Kebijakan regulatif kompetitif tidak hanya berfungsi sebagai pengendali pasar, tetapi juga sebagai pendorong inovasi, efisiensi, dan keberagaman pilihan bagi konsumen. Dengan menciptakan arena persaingan yang setara, masyarakat diharapkan dapat memperoleh manfaat dari munculnya produk atau layanan yang lebih berkualitas dan terjangkau.

Untuk selanjutnya berdasarkan model kebijakan tersebut, Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Kabupaten Cilacap dikaji dengan model kebijakan regulatif protektif karena bertujuan menjaga keselamatan pengguna jalan melalui pengaturan teknis alat perlengkapan jalan.

3. Faktor Tercapainya Kebijakan Publik

Menurut seorang ilmuwan politik terkemuka asal Amerika Serikat bernama George C. Edward III dikutip oleh Yosep pada Jurnal Ilmiah Cakrawati bahwa dalam menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan diperlukan berbagai unsur diantaranya, komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.²⁸

a. Komunikasi

Komunikasi kebijakan merupakan proses penyampaian informasi

²⁸ Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik," *Jurnal Ilmiah Cakrawati* 4, no. 1 (2021): 25–36, <https://doi.org/10.47532/jic.v4i1.242>.

kebijakan dari pembuat kebijakan (*policy maker*) kepada pelaksana kebijakan (*policy implementors*). Dimana komunikasi menjadi faktor yang penting dalam implementasi kebijakan agar apa yang telah disampaikan oleh pejabat yang berwenang dalam kebijakan tertentu dapat dijalankan dengan semestinya. Maka dari itu, komunikasi kebijakan perlu diterapkan agar tercapainya tujuan dalam suatu peraturan.

Komunikasi yang baik akan memastikan pemahaman yang baik dan benar tentang suatu kebijakan dan dengan demikian implementasinya pun akan bisa dilaksanakan dengan baik dan efektif. Ada 3 (tiga) indikator yang dapat dipakai mengukur keberhasilan variabel komunikasi:

1) Transmisi

Faktor pertama yaitu transmisi, sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan. Hal ini tidak selalu merupakan proses yang langsung sebagaimana tampaknya, banyak sekali ditemukan keputusan-keputusan tersebut diabaikan atau terjadi kesalahpahaman terhadap keputusan-keputusan yang dikeluarkan. Ada beberapa hambatan yang timbul dalam mentransmisikan kebijakan yaitu pertentangan pendapat antara pelaksana perintah dengan perintah yang dikeluarkan oleh pengambil kebijakan. Sehingga perlu penyaluran

komunikasi yang baik dengan demikian menghasilkan suatu implementasi yang baik pula.

2) Kejelasan

Jika kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan maka kebijakan tersebut harus jelas. Ketidakjelasan pesan komunikasi yang disampaikan berkenaan dengan implementasi kebijakan akan mendorong terjadinya interpretasi yang salah bahkan mungkin bertentangan dengan makna sebenarnya. Maka kejelasan komunikasi dalam mengimplementasikan suatu kebijakan publik itu sangat penting. Komunikasi yang diterima oleh para implementor haruslah jelas dan tidak membingungkan, ketidakjelasan akan selalu menghalangi efektivitas implementasi.

3) Konsistensi

Jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif maka perintah-perintah pelaksana kebijakan mempunyai unsur kejelasan tetapi bila perintah tersebut bertentangan maka perintah tersebut tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan melaksanakan tugasnya dengan baik. Kemudian perintah implementasi kebijakan yang tidak konsisten akan mendorong para pelaksana mengambil tindakan yang sangat longgar dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan. Bila hal ini terjadi, maka akan berakibat pada ketidakefektifan implementasi kebijakan karena tindakan yang sangat memungkinkan tidak dapat digunakan untuk melaksanakan tujuan-

tujuan dari kebijakan.

b. Sumber Daya

Ketiadaan sumber daya tentu menghilangkan esensi implementasi kebijakan, oleh karena itu elemen sumber daya harus berjalan beriringan menopang kebijakan berjalan. Elemen tersebut diantaranya:

1) Staf

Staf pelaksana kebijakan publik harus tersedia dalam jumlah yang cukup dengan kompetensi memadai;

2) Informasi

Jenis informasi terdapat dua macam yakni informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, dan informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah;

3) Wewenang

Wewenang adalah otoritas formal atau legitimasi bagi para pelaksana untuk memastikan keterukuran dan kepastian suatu implementasi dari aspek legal formal;

4) Fasilitas

Fasilitas berupa sarana dan prasarana yang dibutuhkan dan harus ada untuk terwujudnya implementasi suatu kebijakan publik.

c. Disposisi

Disposisi merujuk pada sikap pelaksana yang seyogyanya selaras dan mendukung substansi kebijakan publik. Dalam konteks ini, disposisi

tidak sekadar mencerminkan pemahaman terhadap tugas yang harus dijalankan, melainkan juga mencakup kapasitas dan kompetensi untuk merealisasikan kebijakan tersebut secara efektif.

d. Struktur Birokrasi

Upaya untuk meningkatkan kinerja struktur birokrasi atau organisasi dapat dilakukan melalui penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) serta strategi fragmentasi. Fragmentasi, dalam hal ini, dapat diwujudkan dengan mendistribusikan tanggung jawab atas berbagai kegiatan atau aktivitas pegawai ke sejumlah unit kerja yang relevan.

Berdasarkan faktor tercapainya kebijakan publik tersebut selanjutnya digunakan untuk menilai sejauh mana implementasi Perda Nomor 6 Tahun 2018 telah berjalan efektif di lapangan, khususnya pada Jalan Kalimantan, Kabupaten Cilacap.

4. Payung Hukum Pembentukan Kebijakan Peraturan Daerah

Dalam sistem hukum Indonesia, keberadaan Peraturan sebagai produk hukum pemerintah daerah memiliki dasar konstitusional yang kuat. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 secara eksplisit menyatakan bahwa

“Pemerintah daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan-peraturan lain untuk melaksanakan otonomi daerah dan tugas pembantuan”²⁹

Ketentuan ini memberikan legitimasi kepada daerah untuk mengatur

²⁹ Pasal 18 ayat 6 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya dalam bentuk norma hukum yang mengikat. Dengan demikian, Perda merupakan manifestasi dari prinsip desentralisasi dalam negara kesatuan, di mana pemerintah daerah diberi ruang untuk menyusun kebijakan sesuai dengan kebutuhan lokal.

Ketentuan konstitusional ini kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tercantum dalam pasal 236 ayat (3) yang menyatakan bahwa:

“Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan:
a. penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan; dan
b. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.”³⁰

Berdasarkan hal tersebut menunjukkan bahwa Perda tidak boleh memuat materi di luar kewenangannya atau bertentangan dengan norma hukum nasional. Sementara itu, dari sisi tata peraturan perundang-undangan, UU Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan meletakkan Perda dalam hierarki hukum nasional pada posisi di bawah Peraturan Presiden dan di atas peraturan kepala daerah, sebagaimana tercantum dalam Pasal 7 ayat (1).

Berdasarkan norma-norma tersebut, dapat disimpulkan bahwa Perda memiliki kedudukan yang sah secara hukum, namun tetap tunduk pada prinsip *lex superior derogat legi inferiori* bahwa aturan yang lebih tinggi mengesampingkan yang lebih rendah. Artinya, apabila sebuah Perda bertentangan dengan undang-undang atau peraturan di atasnya, maka keberlakuannya dapat dibatalkan melalui mekanisme pengujian hukum,

³⁰ Pasal 236 ayat 3 Undang Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah.

baik secara vertikal oleh Mahkamah Agung melalui judicial review, maupun administratif oleh Menteri Dalam Negeri melalui evaluasi perda. Dengan kata lain, kewenangan pembentukan Perda tidak bersifat absolut, melainkan harus selaras dengan struktur hukum nasional agar menjamin kepastian hukum dan keterpaduan sistem regulasi.

Dalam konteks penelitian ini, penting untuk menilai Perda No. 6 Tahun 2018 Kabupaten Cilacap telah dibentuk berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Analisis terhadap payung hukum pembentukan perda akan menjadi landasan awal dalam menilai legalitas formal dari kebijakan yang diteliti, sebelum masuk pada evaluasi substansi dan implementasinya. Dengan memahami kerangka normatif ini, peneliti dapat menilai apakah perda tersebut memiliki kekuatan mengikat yang sah dan dapat digunakan sebagai instrumen perlindungan hak-hak penyandang disabilitas fisik di ruang publik.

5. Kebijakan Berupa Peraturan Daerah dalam Hukum Administrasi Negara

Dalam kerangka Hukum Administrasi Negara (HAN), tindakan yang dilakukan oleh organ pemerintahan dapat dibedakan menjadi dua bentuk utama, yaitu *regeling* dan *beschikking*. Tindakan tersebut diejawantahkan menurut Philipus M. Hadjon³¹ dikutip pada buku Hukum Administrasi Negara bahwa tindakan atau perbuatan adalah semua yang dilakukan oleh administrasi negara dalam melaksanakan tugas pemerintahan. Definisi *regeling* merujuk pada tindakan hukum publik yang bersifat umum, abstrak,

³¹ Galang Asmara, Retno Mawarini, and Elita Rahma, *Hukum Administrasi Negara* (Depok: Rajawali Pers, 2025) Hlm 137.

dan berlaku keberlanjutan. Sementara itu, *beschikking* adalah keputusan konkret yang bersifat individual dan berdasarkan kasus, seperti surat keputusan, izin, atau penetapan terhadap suatu pihak tertentu.

Peraturan Daerah secara karakteristik tergolong dalam bentuk *regeling*, karena berisi norma hukum yang bersifat umum dan mengikat kepada masyarakat luas dalam wilayah administratif tertentu. Perda tidak ditujukan kepada subjek tertentu, melainkan berlaku untuk semua warga yang termasuk dalam ruang lingkup pengaturannya. Sebagai contoh, Perda Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap berlaku secara umum terhadap pengguna jalan, aparat, dan pihak-pihak yang terkait dalam pengelolaan lalu lintas, tanpa membedakan individu tertentu.

Kendati demikian, dalam praktik administratif, Peraturan Daerah sebagai *regeling* dapat melahirkan *beschikking* pada tataran implementasi. Sebagai contoh berdasarkan Perda tersebut, pemerintah daerah melalui dinas teknis dapat mengeluarkan keputusan administratif tertentu, seperti pemberian sanksi, izin trayek, atau instruksi teknis yang bersifat individual. Oleh karena hal itu, memahami kedudukan Perda sebagai *regeling* sangat penting dalam menilai batas kewenangan, bentuk pengaturan, serta struktur tanggung jawab administratif yang menyertainya.

Lebih lanjut berbicara hubungan peraturan/*regeling* dan *beschikking* ialah adanya asas legalitas, Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 5

Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara juga dianggap sebagai dasar asas legalitas. Pasal ini menyebutkan bahwa Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara adalah badan atau pejabat yang melaksanakan urusan pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam bidang Hukum Administrasi Negara, asas legalitas mengandung makna setiap pejabat yang hendak mengeluarkan keputusan atau melakukan tindakan harus berdasarkan pada peraturan perundang-undangan. Berdasarkan hal tersebut maka keputusan administratif atau *beschikking* harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.³²

Dengan demikian, analisis terhadap Perda dalam penelitian ini tidak hanya sebatas menilai substansinya sebagai produk hukum, tetapi juga mencakup bagaimana kedudukannya dalam sistem tindakan hukum administratif publik. Hal ini akan menjadi salah satu landasan dalam menilai kesesuaian antara fungsi pengaturan dalam Perda dengan pelaksanaan administratifnya di lapangan, khususnya dalam menjamin aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik.

B. Konsep Standar Alat Perlengkapan Jalan bagi Penyandang Disabilitas

1. Pengertian Alat Perlengkapan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas

Penyelenggaraan lalu lintas jalan yang inklusif merupakan bagian integral dari sistem transportasi publik yang adil dan berkeadilan sosial. Dalam konteks tata kelola infrastruktur publik, alat perlengkapan jalan bukan hanya berfungsi sebagai pendukung kelancaran dan keselamatan lalu

³² Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara

lintas, tetapi juga sebagai bentuk pemenuhan hak atas aksesibilitas bagi semua warga negara, termasuk penyandang disabilitas.

Menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009, untuk mendukung pelaksanaan manajemen lalu lintas ini, maka diadakan rekayasa lalu lintas yang meliputi: kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas kelengkapan jalan serta rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) dan fasilitas keselamatan lalu lintas lainnya. Dalam kerangka inklusivitas, alat perlengkapan jalan juga mencakup elemen-elemen yang dirancang khusus untuk menunjang mobilitas penyandang disabilitas, seperti *guiding block*, *dot tactile aluminium*, *ramp*, *drop zone*, serta jalur pedestrian yang memenuhi standar kenyamanan dan keamanan.

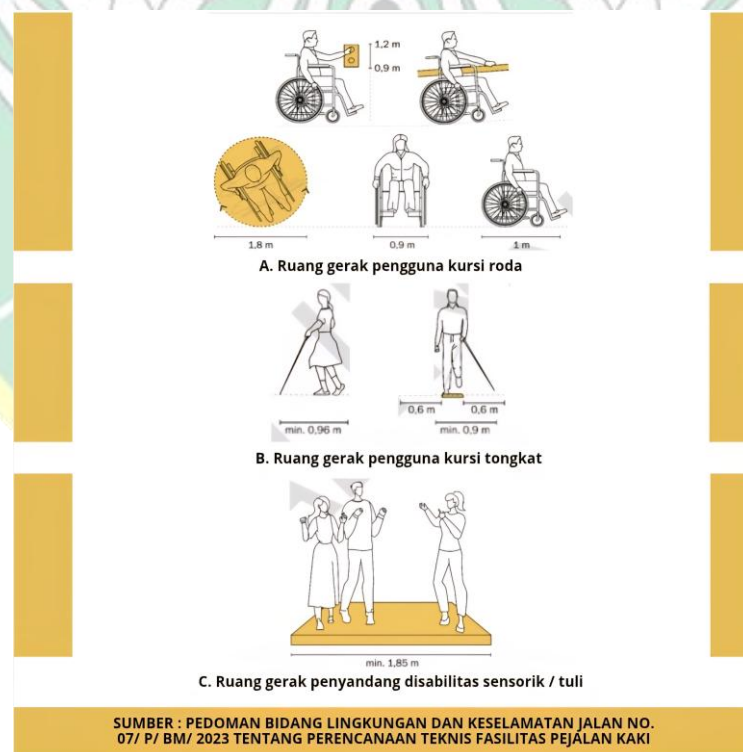
Fasilitas pelengkap merupakan seluruh bangunan pelengkap jalan yang disediakan untuk pengguna jalan guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan, kenyamanan serta keselamatan bagi pengguna jalan. Fasilitas-fasilitas pelengkap jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat penarangan jalan, fasilitas pejalan kaki, dan fasilitas pendukung dan lalu lintas angkutan jalan.³³ Penyediaan perlengkapan jalan yang sesuai standar bagi penyandang disabilitas memiliki dimensi sosial dan hukum. Di satu sisi, hal ini merupakan bentuk implementasi prinsip non-diskriminasi, dan di sisi lain merupakan cerminan keberpihakan kebijakan publik pada kelompok rentan. Ketika alat perlengkapan jalan yang disediakan tidak

³³ “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” (2009) Pasal 25.

memenuhi standar aksesibilitas, maka negara dan pemerintah daerah dianggap lalai dalam memenuhi hak konstitusional warganya, khususnya penyandang disabilitas.

2. Standar Fasilitas Pejalan Kaki Bagi Penyandang Disabilitas

Fasilitas pejalan kaki merupakan elemen penting dalam mewujudkan aksesibilitas yang aman dan setara bagi seluruh pengguna jalan, termasuk penyandang disabilitas. Dalam perspektif hukum dan perencanaan teknis, penyediaan fasilitas pejalan kaki tidak hanya bertujuan untuk kenyamanan umum, tetapi juga menjadi bagian dari pemenuhan hak asasi bagi kelompok rentan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.



Gambar 2 Kebutuhan Ruang Gerak Pengguna Jalan Penyandang Disabilitas
(Sumber Diolah dari Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki)

Berdasarkan gambar tersebut dapat dikerucutkan untuk menunjang kemudahan bahwa kebutuhan lebar efektif lajur pejalan kaki, berdasarkan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurang kurangnya adalah 185 cm³⁴

Bila penyediaan jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 185 cm tidak dapat dipenuhi, langkah-langkah yang harus diperhatikan dalam penyediaan jalur pejalan kaki salah satunya melalui intervensi terhadap pengalokasian ruang jalan dengan cara

- a. Pengurangan jumlah lajur kendaraan, namun tetap sesuai standar;
- b. Penyempitan lajur kendaraan.
- c. Penutupan saluran drainase; dan
- d. Pelebaran jalur pejalan kaki dengan bekerja sama dengan pemilik lahan pribadi.

Apabila intervensi pengalokasian ruang jalan masih tidak memungkinkan penerapan lebar minimum jalur pejalan kaki selebar 185 cm, beberapa langkah mitigasi bisa dilakukan, diantaranya:

- a. Implementasi jalur pejalan kaki dengan pendekatan *shared street*;
- b. *Passing place*/jalur untuk mendahului sebagai tempat yang dapat menjadi alternatif untuk memastikan keselamatan pejalan kaki; dan
- c. Alternatif rute lain jalur pejalan kaki

³⁴ Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki* (Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023) Hlm 11.

Selanjutnya berkaitan dengan penyandang disabilitas maka dalam buku Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki terdapat persyaratan rancangan untuk pejalan kaki penyandang disabilitas kebutuhan ruang bagi pejalan kaki dengan kebutuhan khusus bahwa kelandaian jalur bagi penyandang disabilitas tidak melebihi 8 derajat.³⁵

Didalam Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki juga disebutkan bahwa fasilitas pendukung pejalan kaki meliputi:³⁶

a. Rambu dan marka Penempatan rambu dan marka jalan harus diperhitungkan secara efisien untuk memastikan keselamatan pengguna jalan.

b. Pengendali kecepatan

Pengendali kecepatan adalah fasilitas untuk memaksa pengemudi menurunkan kecepatan kendaraan saat mendekati fasilitas penyeberangan atau lokasi tertentu. Dengan adanya penurunan kecepatan tersebut, diharapkan pejalan kaki dapat menyeberang dengan lebih aman.

c. Lapak tunggu

Lapak tunggu merupakan fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan. Penyeberang jalan dapat berhenti

³⁵ Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki* (Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023) Hlm 30-31.

³⁶ Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki* (Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023) Hlm 9-10.

sementara sambil menunggu kesempatan melakukan penyeberangan berikutnya. Fasilitas ini juga harus dilengkapi dengan jalur pemandu, *ramp*, dan fasilitas lain yang dapat diakses sehingga memudahkan dan menjamin keamanan dan keselamatan pejalan kaki.

d. Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki

Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas untuk memberikan pencahayaan yang baik agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas

e. Tempat duduk

Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki.

f. Pemberi informasi (*signage*)

Pemberi informasi (*signage*) dapat berupa papan yang ditambahkan pada fasilitas pejalan kaki. Pemasangan ditempatkan di lokasi strategis seperti halte, stasiun, ruang terbuka publik, dan kawasan komersial. Sistem informasi harus dapat diakses dan dibaca dengan mudah oleh semua pejalan kaki.

Fasilitas-fasilitas ini merupakan bentuk konkret dari implementasi prinsip inklusivitas dalam ruang jalan publik. Dengan memenuhi standar tersebut, mengurangi risiko penyandang disabilitas mengalami keterbatasan mobilitas, risiko kecelakaan, dalam aktivitas sosial dan ekonomi. Oleh

karena itu, standar ini menjadi bagian penting dalam mengevaluasi efektivitas kebijakan Pemerintah Kabupaten Cilacap, khususnya dalam implementasi kebijakan publik.

C. Konsep Penyandang Disabilitas Fisik

1. Pengertian dan Jenis Penyandang Disabilitas

Penyandang disabilitas merupakan bagian dari masyarakat yang memiliki hak yang sama dalam aksesibilitas, mobilitas, dan perlindungan hukum di ruang publik. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia penyandang diartikan dengan orang yang menyandang atau menderita sesuatu, sedangkan disabilitas merupakan kata bahasa Indonesia yang berasal dari kata serapan bahasa Inggris *disability* yang berarti cacat atau ketidakmampuan. Dalam pasal 1 UU No 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas berbunyi bahwa:

“Penyandang disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak”.

Dengan demikian dicantumkan jenis penyandang disabilitas seperti tertera pada Pasal 4 UU No 8 Tahun 2016 menyebutkan ragam klasifikasi disabilitas diantaranya, disabilitas fisik, intelektual, mental dan sensorik.³⁷

Berkaitan dengan hal tersebut, penyandang disabilitas (*disability*) fisik adalah mereka yang memiliki keterbatasan fisik dalam jangka waktu lama dimana ketika berhadapan dengan berbagai hambatan, hal ini dapat

³⁷ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.

menghalangi partisipasi penuh dan efektif mereka dalam masyarakat, kelompok kelainan secara fisik tersebut terdiri dari tunanetra, tunadaksa, tunarungu, dan tunarungu wicara dan lain sebagainya.³⁸

Penjelasan kelompok yang memiliki kelainan fisik disebutkan yakni tunanetra merupakan gangguan penglihatan yang mengakibatkan fungsi penglihatan tidak dapat dilakukan, tunadaksa merupakan tidak dapat menjalankan fungsi fisik secara normal serta tunarungu ialah individu yang memiliki hambatan dalam pendengaran baik permanen maupun tidak permanen.³⁹

Sejalan dengan itu, aksesibilitas dalam konteks hukum tidak dapat dipisahkan dari prinsip mendapat perlakuan yang setara dan adil. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Pasal 5 ayat (1) menegaskan bahwa penyandang disabilitas berhak atas aksesibilitas fasilitas pelayanan publik yang mudah diakses, aman, dan nyaman.⁴⁰

2. Konsep Aksesibilitas dalam Norma Hukum

Prinsip aksesibilitas juga menjadi bagian dari norma hukum internasional yang telah diterima secara luas sebagai standar hak asasi manusia. Aksesibilitas telah diakui sebagai instrumen utama untuk menjamin kesetaraan kesempatan bagi penyandang disabilitas dalam kehidupan sosial, ekonomi, politik, dan budaya. Berkaitan dengan hal

³⁸ Akhmad Sholeh, "Islam Dan Penyandang Disabilitas: Telaah Hak Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Pendidikan," *Jurnal An Nûr* 6, no. 2 (2015): 253–80, <https://jurnalannur.ac.id/index.php/An-Nur/article/view/49>.

³⁹ Ilham Fikriansyah, "Disabilitas Adalah: Ketahui Jenis Dan Perbedaannya Dengan Difabel," *DetikJabar*, 2022, <https://www.detik.com/jabar/jabar-gaskeun/d-6202145/disabilitas-adalah-ketahui-jenis-dan-perbedaannya-dengan-difabel> Diakses pada 24/3-2025.

⁴⁰ Pasal 5 ayat 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.

tersebut persoalan aksesibilitas dijadikan sebagai prasyarat mutlak untuk partisipasi sosial dan perlindungan hak asasi manusia, hal ini diperkuat oleh Konvensi Hak Penyandang Disabilitas / *United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (UNCRPD) yang telah diratifikasi Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan *Convention On The Rights Of Persons With Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas).⁴¹ Berdasarkan hal tersebut secara khusus mewajibkan negara pihak untuk mengambil langkah-langkah tepat guna memastikan akses terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi dan komunikasi, serta fasilitas dan layanan umum lainnya.

Pembahasan mengenai aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, khususnya disabilitas fisik, memiliki relevansi langsung dengan fokus penelitian ini yang menelaah kebijakan penyediaan perlengkapan jalan di Kabupaten Cilacap. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, aksesibilitas bukan sekadar fasilitas tambahan, melainkan bagian kesatuan dari hak konstitusional sebagai warga negara.

Oleh karena itu, aksesibilitas menjadi salah satu tolok ukur penting dalam menguji efektivitas kebijakan publik yang berlaku di tingkat daerah. Dengan demikian, urgensi aksesibilitas dalam penelitian ini tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga yuridis sebagai bagian dari pertanggungjawaban

⁴¹ Cita Pramudita Nabila Syifa, "Analisis Internalisasi Norma Uncrpd (United Nations Convention On The Right Of Person With Disabilities) Terhadap Pemenuhan Akses Pendidikan Bagi Penyandang Disabilitas Di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2023" (Universitas Islam Indonesia, 2024) Hlm 25.

negara terhadap kelompok rentan yakni penyandang disabilitas fisik.

D. Konsep Umum *Maṣlahah*

1. Pengertian *Maṣlahah*

Maṣlahah memiliki arti manfaat atau pekerjaan yang mengandung kebaikan.⁴² Seperti yang dinyatakan dalam al-Qur'an bahwa Rasul diutus untuk memberi rahmat kepada semua makhluk, tujuan hukum Islam adalah untuk memberikan rahmat kepada manusia.

Imam al-Ghazali berpendapat bahwa setiap kemaslahatan harus selaras dengan tujuan syariah, meskipun ini bertentangan dengan tujuan manusia karena kemaslahatan manusia seringkali bergantung pada hawa nafsu daripada kehendak syariah. Oleh karena itu, dalam menentukan kemaslahatan, yang menjadi pedoman adalah kehendak dan tujuan syariah

Tujuan syariah atau *Maqāṣid al-syarī'ah*, secara substansi mengandung *Maṣlahah*, menurut As-Syathibi dikutip dalam Jurnal Teraju menunjukkan bahwa *Maqāṣid al-syarī'ah* dapat dilihat dari dua sudut pandang. Pertama, *Maqashid As-syar'i* yang artinya tujuan Tuhan. Kedua *Maqashid Al-mukallaf* yang artinya tujuan hamba.⁴³

Jalaluddin Abdurrahman mendefinisikan bahwa *Maṣlahah* adalah upaya untuk menjaga keberlakuan hukum syariah terhadap segala kebaikan yang telah ditetapkan dengan Batasan, bukan karena semata-mata didasarkan pada keinginan hawa nafsu semata. Menurut Imam Abu Zahroh

⁴² Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia Terlengkap* (Surabaya: Pustaka Progresif, 1997).

⁴³ Ahmad Jalili, "Teori Maqashid Al-Syariah," *Teraju: Jurnal Syariah Dan Hukum* 3, no. 2 (2021): 61–112, <https://doi.org/10.35961/teraju.v3i02.294>.

yang mengutip Ibnu Taimiyah, *Maṣlahah* adalah penilaian mujtahid terhadap tindakan yang membawa kebaikan yang jelas dan tidak bertentangan dengan syariah.⁴⁴

Dari penjelasan diatas, bisa di simpulkan bahwa pengertian *Maṣlahah* yakni segala sesuatu yang baik menurut akal dengan pertimbangan sejalan dengan tujuan *Syara'* untuk mewujudkan kebaikan dan juga menghindarkan dari keburukan.

2. Dasar Hukum *Maṣlahah*

Konsep kemaslahatan banyak diisyaratkan dalam ayat-ayat Al-Qur'an yang menekankan pentingnya kemudahan, perlindungan hak-hak dasar manusia, dan penolakan terhadap kemudharatan. Di antara ayat yang menjadi dasar adalah:

a. QS. Al-Ma'idah ayat 32.⁴⁵

مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَىٰ بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَن قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي
الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا وَلَقَدْ جَاءَ
تَهُمُ رَسُولُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُمْ بَعَدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ

“Oleh karena itu, Kami menetapkan (suatu hukum) bagi Bani Israil bahwa siapa yang membunuh seseorang bukan karena (orang yang dibunuh itu) telah membunuh orang lain atau karena telah berbuat kerusakan di bumi, maka seakan-akan dia telah membunuh semua manusia. Sebaliknya, siapa yang memelihara kehidupan seorang manusia, dia seakan-akan telah memelihara kehidupan semua manusia. Sungguh, rasul-rasul Kami benar-benar telah datang kepada mereka dengan (membawa) keterangan-keterangan yang

⁴⁴ Muksana Pasaribu, “Maslahat Dan Perkembangannya Sebagai Dasar Penetapan Hukum Islam,” *Jurnal Justitia* 1, no. 4 (2014): 350–60 Diakses pada 7 Maret 2025 Pukul 00.10 WIB.

⁴⁵ Kementerian Agama, *Al-Qur'an Dan Terjemahannya Edisi Penyempurnaan 2019, Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an* (Jakarta, 2019) Qs. AL-Maidah Ayat 32.

jelas. Kemudian, sesungguhnya banyak di antara mereka setelah itu melampaui batas di bumi.”

Ayat tersebut memberikan dasar bahwa upaya penyelamatan jiwa, termasuk melalui fasilitas publik yang aman dan layak, merupakan bagian dari misi kemanusiaan Islam yang luhur.

b. Qs.Al-Anbiya ayat 107,⁴⁶

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

“Kami tidak mengutus engkau (Nabi Muhammad), kecuali sebagai rahmat bagi seluruh alam.”

Ayat ini menegaskan bahwa prinsip kemaslahatan merupakan tujuan pokok dalam penerapan hukum Islam. Tujuan hukum Islam salah satunya adalah untuk memberikan rahmat kepada manusia, secara umum, syariat memiliki tujuan untuk menciptakan kemaslahatan bagi manusia, sehingga setiap aturan dalam syariat sebenarnya mengandung kemaslahatan di dalamnya. Al-Qur'an dengan jelas mengungkapkan konsep *Maṣlahah*, menegaskan bahwa hal tersebut adalah kepentingan umum yang dirasakan oleh semua orang, karena setiap individu memiliki kebutuhan atau hubungan yang terkait dengannya.

Selain petunjuk dari Al-Qur'an, prinsip *maṣlahah* juga mendapat penguatan dalam berbagai hadis Nabi Muhammad SAW. Hadis-hadis Rasulullah SAW juga menunjukkan bahwa prinsip kemaslahatan menjadi pertimbangan utama dalam penetapan hukum, diantaranya:

a. Hadits hasan riwayat Ibnu Majah⁴⁷

⁴⁶ Kementerian Agama QS. Al-Anbiya Ayat 107.

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدِ بْنِ مَالِكِ بْنِ سِنَانَِ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ قَالَ : «لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ» حَدِيثٌ حَسَنٌ. رَوَاهُ ابْنُ مَاجَةَ وَالِدَارَقُطْنِيُّ وَغَيْرُهُمَا مُسْنَدًا وَرَوَاهُ مَالِكٌ فِي الْمَوْطَأِ مُرْسَلًا عَنْ عَمْرِو بْنِ يَحْيَى عَنْ أَبِيهِ عَنِ النَّبِيِّ فَأَسْقَطَ أَبُو سَعِيدٍ وَلَهُ طُرُقٌ يُقَوَّى بَعْضُهَا بَعْضًا

“Dari Abu Sa’id Sa’ad bin Malik bin Sinan Al-Khudri Radhiyallahu ‘Anhu, bahwasanya Rasulullah Shallallahu ‘Alaihi wa Sallam bersabda, “Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain.” (Hadits hasan riwayat Ibnu Majah, Ad-Daraquthni dan yang lain. Imam Malik dalam *Al-Muwaththa’* dari Amr bin Yahya, dari ayahnya, dari Nabi Shallallahu ‘Alaihi wa Sallam, tanpa menyebutkan Abu Sa’id, tetapi hadits ini memiliki jalur-jalur yang saling menguatkan)”

Hadis tersebut diriwayatkan yang dibawakan oleh Ibnu Majah, sanadnya bersambung melalui beberapa perawi, yaitu: Muhammad bin Yahya, Abu ‘Ashim, Ibnu Jurayj, ‘Amr bin Dinar, dan ‘Ubaidillah bin Abi Rafi’, yang seluruhnya dikenal sebagai perawi yang terpercaya. Sanad ini dinilai hasan karena para perawinya terpercaya. Selain itu, hadits ini juga diriwayatkan oleh Imam Malik dalam *Al-Muwaththa’*, melalui jalur ‘Amr bin Yahya al-Mazini, dari ayahnya, lalu dari Nabi Muhammad SAW

Hadis tersebut menegaskan bahwa negara memiliki kewajiban terhadap rakyatnya untuk mencegah segala bentuk hal yang berbahaya, kewajiban itu juga harus menyentuh semua lini masyarakat termasuk bagi kelompok rentan seperti penyandang disabilitas.

⁴⁷ Radio Rodja, “Hadits Arbain 32 – Tidak Boleh Ada Bahaya Dan Membahayakan,” Radio Rodja 756 AM, 2021, <https://www.radiorodja.com/50263-hadits-arbain-32-tidak-boleh-ada-bahaya-dan-membahayakan/> Diakses pada 1/7/2025 Pukul 06.00 WIB.

b. Hadits Ibnu ‘Umar Yang Diriwayatkan Dalam Bukhari Dan Muslim⁴⁸

الْمُسْلِمُ أَخُو الْمُسْلِمِ لَا يَظْلِمُهُ وَلَا يُسْلِمُهُ مَنْ كَانَ فِي حَاجَةِ أَخِيهِ كَانَ اللَّهُ فِي حَاجَتِهِ وَمَنْ فَرَّجَ عَنْ مُسْلِمٍ كُرْبَةً فَرَّجَ اللَّهُ عَنْهُ بِهَا كُرْبَةً مِنْ كُرْبِ يَوْمِ الْقِيَامَةِ وَمَنْ سَتَرَ مُسْلِمًا سَتَرَهُ اللَّهُ يَوْمَ الْقِيَامَةِ

“Seorang muslim itu saudara untuk muslim yang lain, jangan dia mendzaliminya, jangan juga menyerahkannya kepada musuh. Barangsiapa yang memenuhi hajat seorang saudaranya, Allah akan penuhi hajatnya. Barangsiapa yang ia melepaskan kesulitan seorang muslim, maka Allah akan melepaskan kesulitannya pada hari kiamat. Dan barangsiapa yang menutupi aib seorang muslim, maka Allah akan menutup aibnya pada hari kiamat.” (HR. Bukhari dan Muslim)

Pemberian kemudahan aksesibilitas terhadap penyandang disabilitas fisik dalam pembahasan kebijakan penyediaan perlengkapan jalan dapat dipandang sebagai bentuk nyata implementasi prinsip keringanan dan penghilangan kesulitan bagi para kelompok rentan.

Selain merujuk pada Al-Qur’an dan Hadis, dasar hukum *Maṣlaḥah* juga diperkuat oleh berbagai kaidah fikih yang bersifat umum. Beberapa kaidah fikih yang relevan dengan pembahasan kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik adalah sebagai berikut:

الضَّرْرُ يُزَالُ

"Segala bentuk bahaya harus dihilangkan."

Prinsip ini menjadi landasan penting bahwa setiap bentuk bahaya atau hambatan yang mengancam keselamatan dan kenyamanan warga,

⁴⁸ Radio Rodja, “Hadits Arbain Ke 36 – Hadits Tentang Tolong Menolong,” Radio Rodja 756 AM, 2021, <https://www.radiorodja.com/50957-hadits-arbain-ke-36-hadits-tentang-tolong-menolong/> Diakses pada 1/7/2025 Pukul 06.00 WIB.

termasuk disabilitas, harus dihapuskan. Fasilitas jalan yang tidak ramah disabilitas termasuk dalam kategori bahaya sosial yang wajib dihilangkan.⁴⁹

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

“Tidak boleh membahayakan diri sendiri dan orang lain”

Kaidah ini mengandung prinsip dasar bahwa segala bentuk kemudaratan harus dicegah. Maka, jika penyandang disabilitas fisik dibiarkan berada dalam situasi yang membahayakan jiwa akibat ketiadaan fasilitas jalan, maka itu bertentangan langsung dengan prinsip hukum Islam.⁵⁰

الْمَشَقَّةُ تَجْلِبُ التَّيْسِيرَ

“Kesulitan mendatangkan kemudahan”

Kaidah ini memberikan dasar bahwa Islam selalu memberikan keringanan bagi orang yang mengalami kesulitan. Penyandang disabilitas fisik sebagai kelompok dengan hambatan termasuk merupakan golongan yang secara syariat berhak mendapatkan kemudahan aksesibilitas di ruang publik.⁵¹

3. Jenis – jenis *Maṣlahah*

Muhammad Muslehuddin melihat bahwa kategorisasi *Maṣlahah* dengan trilogi *Maṣlahah Mu'tabarah*, *Maṣlahah Mulgah*, *Maṣlahah Mursalah*.

⁴⁹ Duski Ibrahim, *Al-Qawa'Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)* (Palembang: CV. AMANAH, 2019) Hlm 78.

⁵⁰ Duski Ibrahim, *Al-Qawa'Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)* Hlm 81.

⁵¹ Duski Ibrahim, *Al-Qawa'Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)* (Palembang: CV. AMANAH, 2019) Hlm 68.

- a. *Maṣlahah mu'tabarah* merupakan kemaslahatan yang diakui secara tegas oleh syariat dan telah ditetapkan oleh hukum untuk menjelaskan dan mengakui keberadaannya.⁵² Oleh karena itu *Maṣlahah* ini bisa dijadikan landasan hukum menurut ulama, karena terdapat dalil yang menjelaskan secara jelas. Contohnya seperti kewajiban untuk menuntut ilmu bagi setiap Muslim.
- b. *Maṣlahah mulghah* adalah kemaslahatan yang dianggap baik oleh akal akan tetapi tidak diperhatikan oleh syara karena bertentangan dalam kata lain lemah dan *Maṣlahah* ini bertentangan dengan yang utama, berarti bertolak belakang dengan Al-qur'an maupun hadits.
- c. *Maṣlahah* yang tidak mendapat ketegasan justifikasi nash syariah, baik terhadap penerimaannya maupun penolakannya yakni *Maṣlahah Mursalah*.

Abu Ishaq Al-Syatibi dikutip dari jurnal berjudul *Konsep Dasar Maṣlahah di dalam Islam: Dari Hifz Al-Din Hingga Hifz Al-Mal*⁵³ mengkategorisasi *Maṣlahah* menjadi 3 (tiga) macam, yaitu *al-darūriyyah*, *al-hājjiyyah*, dan *al-tahsīniyyah*,

- a. Al-Syatibi menjelaskan bahwa *al-darūriyyah* ialah sesuatu yang tidak boleh tidak ada demi tegaknya kebaikan dan kesejahteraan, baik menyangkut urusan akhirat dan dunia, ketika tidak ada *Maṣlahah* maka tidak dapat terwujud kehidupan duniawi yang tertib dan sejahtera.

⁵² Imron Rosyadi and Muhammad Muinudinillah Basri., *Usul Fikih Hukum Ekonomi Syariah* (Surakarta: MUP, 2020) Hlm 152.

⁵³ Devid Frastiawan Amir Sup, "Konsep Dasar Masalahah Di Dalam Islam: Dari Hifz Al-Din Hingga Hifz Al-Mal," *Syariah: E-Proceeding of Islamic Law* 2, no. 2 (2024): 47–58, <https://ejournal.unida.gontor.ac.id/index.php/SYARIAH/article/view/11880>.

Sebagaimana contoh melaksanakan shalat dan puasa, karena menjaga agama.

- b. lebih lanjut juga menjelaskan *Al-Hājiyyah* yakni sesuatu yang dibutuhkan dari sisi kemampuannya mendatangkan kelapangan dan menghilangkan kesempitan yang biasanya membawa kepada kesukaran dan kesusahpayahan. Sebagaimana contoh yakni dalam pemberian subsidi bahan pokok oleh pemerintah, sebab pemerintah dalam rangka menghilangkan kesusahan rakyatnya.
- c. Sedangkan *Al-Taḥsīniyyah*, ialah sesuatu yang berkenaan dengan memperhatikan kebiasaan-kebiasaan yang baik dan menghindari kebiasaan yang buruk, berdasarkan pertimbangan akal sehat. Hal ini sering disebut dengan *Makārim al-akhlāq*. Sebagaimana contoh membuat jalur pejalan kaki yang tertata rapi, sehingga menghilangkan kebiasaan buruk untuk penggunaan fasilitas sesuai peruntukan.

Berdasarkan uraian tersebut, dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis *maṣlahah ḥājiyyah* sebagai landasan analisis. *Maṣlahah ḥājiyyah* dipilih karena isu yang diangkat menyangkut upaya menghilangkan kesulitan yang dihadapi oleh kelompok disabilitas fisik dalam mengakses ruang publik, khususnya terkait ketersediaan perlengkapan jalan sebagaimana diatur dalam Perda Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018. Ketidakterpenuhan kebutuhan tersebut memang tidak secara langsung menghilangkan nyawa, namun menimbulkan hambatan serius terhadap aksesibilitas dan partisipasi sosial masyarakat.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, yaitu pendekatan penelitian hukum yang bertujuan untuk mengkaji implementasi hukum dalam masyarakat secara faktual. Dalam pendekatan ini, hukum tidak hanya dilihat sebagai normatif tetapi juga sebagai perilaku sosial yang terjadi di lapangan atau realita. Menurut Guru Besar mata kuliah Sosiologi Hukum, Zainuddin Ali berpendapat bahwa pendekatan yuridis empiris merupakan metode penelitian yang menggunakan data primer yang diperoleh langsung dari masyarakat melalui observasi dan wawancara untuk mengkaji efektivitas suatu peraturan hukum. Penelitian ini juga bersifat kualitatif lapangan, sebagaimana dijelaskan oleh Prof. Dr. Sugiyono bahwa penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena secara holistik dan mendalam dalam konteks alamiah, bukan berdasarkan perhitungan statistik.⁵⁴

Dalam konteks penelitian ini, pendekatan yuridis empiris dipilih untuk mengetahui bagaimana Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018, khususnya terkait penyediaan alat perlengkapan jalan yang ramah bagi penyandang disabilitas, telah diterapkan oleh instansi pelaksana dan dirasakan oleh masyarakat. Dengan demikian, metode ini memungkinkan peneliti untuk menguji kesesuaian norma hukum dan realitas pelaksanaannya di lapangan.

⁵⁴ Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif Dan Konstruktif)* (Bandung: Alfabeta, 2022) Hlm 9.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian merujuk pada area yang relevan dengan tujuan dan permasalahan penelitian, serta berfungsi sebagai sumber data utama bagi peneliti dalam menggali informasi terkait objek kajian. Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Kalimantan, Kecamatan Cilacap Tengah, Kabupaten Cilacap, Jawa Tengah, serta di kantor instansi terkait, diantaranya yakni Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, dan Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Cilacap. Penelitian dilakukan sejak bulan November 2024 hingga Juni 2025, melalui observasi langsung di lapangan, wawancara dengan pihak pemerintah daerah, serta pengumpulan dokumen peraturan dan dokumen terkait lainnya.

Pemilihan Jalan Kalimantan di Kabupaten Cilacap sebagai lokasi penelitian didasarkan pada kenyataan bahwa Jalan Kalimantan memiliki karakteristik sebagai jalur penghubung antara pusat aktivitas masyarakat, seperti Kantor Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, pusat perbelanjaan tradisional, area pendidikan dan terminal bus hingga objek wisata pantai. Berdasarkan pengamatan awal, Meskipun secara kasat mata Jalan Kalimantan belum menunjukkan aktivitas tinggi dari kelompok disabilitas sebagai pengguna jalan, namun sebagai jalur penghubung yang berada di kawasan strategis, ruas ini tetap memiliki potensi menjadi ruang lalu lintas publik yang inklusif. Dengan demikian, keberadaan fasilitas perlengkapan jalan yang ramah disabilitas tidak hanya dibutuhkan dalam konteks kebutuhan saat ini, tetapi juga sebagai bentuk pemenuhan kewajiban hukum pemerintah daerah

berdasarkan Perda No. 6 Tahun 2018. Oleh karena itu, Jalan Kalimantan dipilih untuk merepresentasikan realitas sosial sekaligus menjadi objek evaluasi terhadap efektivitas kebijakan daerah dalam membangun infrastruktur jalan yang adil dan ramah disabilitas.

Dinas Perhubungan dan Bagian Hukum Setda Kabupaten Cilacap dipilih sebagai lokasi pengumpulan data institusional karena mereka merupakan instansi yang berkaitan terhadap pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yang memuat amanat mengenai penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas.

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik, serta menilai kesesuaiannya dengan prinsip *Maslahah* dalam hukum Islam.

C. Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis empiris, data yang dikumpulkan berasal dari berbagai sumber yang diklasifikasikan menjadi tiga jenis, yaitu data primer, data sekunder, dan data tersier.

1. Data Primer

Sumber data primer adalah sumber yang paling utama yang digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi secara langsung

mengenai data penelitian yang dibutuhkan. Menurut Zainuddin Ali⁵⁵ data primer merupakan data pokok yang diperoleh peneliti melalui interaksi langsung, seperti wawancara dan observasi.. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, serta informasi yang diperoleh secara langsung dari responden melalui wawancara tatap muka. Responden dalam penelitian ini mencakup pejabat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Cilacap, serta perwakilan komunitas penyandang disabilitas.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono,⁵⁶ data sekunder digunakan untuk mendukung dan menguatkan data primer. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dari buku, jurnal ilmiah, skripsi terdahulu, berita daring, dan dokumentasi resmi dari instansi pemerintah

3. Data Tersier

Sumber data tersier merupakan data yang berfungsi memberikan arahan, penjelasan, serta mendukung sumber data primer dan sekunder. Sumber ini dapat mencakup media internet, kamus, ensiklopedia, dan lain-lain.

Untuk memudahkan klasifikasi dan pemahaman, berikut disajikan tabel sumber data penelitian ini:

⁵⁵ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), https://books.google.co.id/books?id=y_QrEAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false Hlm 106.

⁵⁶ Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif Dan Konstruktif)* Hlm 137.

Data	Sumber	Fungsi Penelitian
Data Primer	<ul style="list-style-type: none"> - Wawancara dengan: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap ▪ Bagian Hukum Sekretariat Daerah Cilacap ▪ Komunitas Disabilitas - Dokumen Perda No. 6 Tahun 2018 Kabupaten Cilacap 	Memberikan informasi langsung dari pihak pelaksana kebijakan dan kelompok terdampak terkait kebijakan penyediaan perelengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.
Data Sekunder	<ul style="list-style-type: none"> - Buku kebijakan publik dan hukum administrasi - Jurnal ilmiah - Skripsi atau karya ilmiah terdahulu - Dokumentasi kegiatan instansi 	Menjadi dasar teoritis dan analitis untuk memahami kebijakan serta memperkaya hasil temuan lapangan.
Data Tersier	<ul style="list-style-type: none"> - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) - Ensiklopedia - Situs resmi pemerintah 	Membantu memperjelas istilah atau konsep-konsep dasar yang digunakan dalam penelitian dan penulisan skripsi.

D. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, yaitu pendekatan yang menelaah hukum sebagai perilaku sosial, bukan hanya sebagai norma tertulis. Menurut Zainuddin Ali,⁵⁷ pendekatan ini menekankan pada observasi langsung terhadap penerapan hukum dalam masyarakat melalui wawancara, dokumentasi, dan observasi. Pendekatan ini dipilih karena fokus penelitian adalah pada implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, khususnya pada penyediaan perlengkapan jalan ramah disabilitas. Oleh karena itu, pemahaman lapangan melalui data primer sangat dibutuhkan untuk menilai kesesuaian antara norma dan praktik.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan kebijakan

⁵⁷ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum* Hlm 105.

publik, untuk menganalisis bentuk dan model kebijakan yang diterapkan pemerintah daerah. Pendekatan ini dilengkapi dengan pendekatan nilai *Maṣlahah* dalam kerangka hukum Islam, untuk menilai sejauh mana kebijakan tersebut memberikan manfaat dan mencegah kemudharatan bagi kelompok disabilitas.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Wawancara

Wawancara digunakan untuk memahami serta mengeksplorasi harapan, realitas, serta argumen pihak yang diteliti terkait perilaku dan keadaan yang berkaitan dengan masalah penelitian.⁵⁸ Metode pengambilan sampel wawancara yang digunakan adalah *Purposive Sampling*, Menurut Notoatmodjo dalam buku ajar karya Agus Ria Kumara,⁵⁹ Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel atas pertimbangan semacam ciri atau sifat suatu populasi.

Pada penelitian ini wawancara dilakukan dengan pihak terkait yakni:

- a. Ketua Umum Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) Kabupaten Cilacap
- b. Pejabat Penelaah Teknis Kebijakan Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap

⁵⁸ Agus Sunaryo et al., *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syariah IAIN Purwokerto*, (Purwokerto: Iain Purwokerto, 2019) Hlm 12.

⁵⁹ Agus Ria Kumara, *Metodologi Penelitian Kualitatif, Metodologi Penelitian Kualitatif*, 2018, https://eprints.uad.ac.id/41924/1/Buku_Ajar_Penelitian_Kualitatif_Agus_Ria_Kumara.pdf hlm 3.

- c. Pejabat Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Cilacap
- d. Pengguna Trotoar yang merupakan penyandang disabilitas fisik

Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur, yang memungkinkan peneliti untuk menyesuaikan arah pertanyaan berdasarkan dinamika respons informan sambil tetap fokus pada pokok bahasan.⁶⁰

2. Observasi

Metode ini digunakan ketika penelitian berfokus pada perilaku manusia, proses kerja, dan fenomena alam, serta ketika jumlah responden yang diamati relatif kecil.⁶¹ Penelitian ini menggunakan observasi non-partisipatif, dalam observasi non-partisipatif, peneliti hanya berperan sebagai pengamat tanpa terlibat dalam kegiatan yang diamati. Peneliti mengamati dari jarak tertentu dan tidak terlibat dalam interaksi atau aktivitas subjek.⁶² Peneliti melakukan pengamatan terhadap trotoar, *guiding block*, *ramp*, marka jalan, dan aksesibilitas umum di Jalan Kalimantan. Observasi dilakukan untuk menilai keterpaduan fasilitas dengan amanat Perda No. 6 Tahun 2018 serta mencatat perilaku masyarakat dalam menggunakan fasilitas publik tersebut.

3. Dokumentasi

Teknik dokumentasi dilakukan untuk memperoleh data tertulis atau visual sebagai pelengkap terhadap data wawancara dan observasi.

⁶⁰ Agus Sunaryo et al., *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syariah IAIN Purwokerto* (Purwokerto: Iain Purwokerto, 2019) Hlm 13.

⁶¹ Agus Sunaryo et al., *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syariah IAIN Purwokerto*, Hlm 13.

⁶² Siti Romdona, Silvia Senja Junista, and Ahmad Gunawan, "Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara Dan Kuisisioner," *JISOSEPOL: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Dan Politik* 3, no. 1 (2025): 39–47, <https://doi.org/https://doi.org/10.61787/taceee75> Hlm 43.

Dokumentasi yang digunakan antara lain:

- a. Salinan Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No. 6 Tahun 2018
- b. Foto kondisi trotoar dan perlengkapan jalan
- c. Catatan hasil wawancara

Dokumentasi ini berfungsi sebagai verifikasi data empiris serta penguat argumen dalam pembahasan.

F. Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis data kualitatif dengan pendekatan deduktif. Analisis kualitatif dilakukan terhadap data hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi yang diperoleh dari lapangan, dengan tujuan untuk memahami fenomena secara mendalam sesuai dengan konteks hukum dan sosial yang terjadi. Menurut Sirajuddin Saleh mengemukakan bahwa analisis data kualitatif merupakan proses mencari data dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari baik melalui hasil wawancara, catatan lapangan, maupun dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data.⁶³

Dalam penelitian ini, pendekatan deduktif digunakan untuk menurunkan prinsip-prinsip umum dalam peraturan perundang-undangan dan teori keadilan sosial ke dalam analisis terhadap fenomena khusus di lapangan, yaitu implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap. Seperti dijelaskan oleh

⁶³ Sirajuddin Saleh, *Analisis Data Kualitatif, Pustaka Ramadhan* (Bandung, 2017), <https://core.ac.uk/download/pdf/228075212.pdf> Hlm 70.

Sirajuddin Saleh deduksi merupakan penarikan kesimpulan dari premis umum ke kasus khusus yang konkret.⁶⁴

Lebih lanjut, proses analisis data mengikuti model dari Miles dan Huberman dikutip dalam buku Analisis Data Kualitatif karya Sirajuddin Saleh⁶⁵ yang meliputi tiga tahap utama:

1. Reduksi Data, yaitu proses pemilihan, pemusatan perhatian, penyederhanaan, dan transformasi data mentah dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi agar menjadi data bermakna.
2. Penyajian Data, berupa pengorganisasian data dalam bentuk narasi tematik yang memudahkan peneliti dalam melihat hubungan antara konsep dan fenomena di lapangan.
3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi, yaitu proses interpretasi terhadap pola-pola yang muncul dari data dan mengaitkannya dengan teori kebijakan publik dan hukum administrasi negara.

Dengan menggunakan pendekatan ini, analisis dilakukan secara komprehensif untuk mengidentifikasi kesenjangan antara norma hukum yang tertuang dalam Perda dengan implementasinya di lapangan. Hasil analisis ini diharapkan mampu menjelaskan secara ilmiah mengapa penyediaan fasilitas jalan bagi penyandang disabilitas masih belum optimal.

⁶⁴ Sirajuddin Saleh, *Analisis Data Kualitatif, Pustaka Ramadhan* Hlm 23.

⁶⁵ Sirajuddin Saleh, *Analisis Data Kualitatif, Pustaka Ramadhan* Hlm 92.

BAB IV

ANALISIS KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS FISIK DI KABUPATEN CILACAP DALAM PERSPEKTIF MAŞLAHAH

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Kalimantan, yang secara administratif berada di wilayah Kecamatan Cilacap Tengah, Kabupaten Cilacap, Provinsi Jawa Tengah. Jalan Kalimantan merupakan salah satu ruas jalan strategis yang berada di kawasan pusat kota, dengan fungsi utama sebagai penghubung antar-kawasan perkantoran, permukiman, pusat perdagangan, serta area pendidikan dan pelayanan masyarakat. Jalan Kalimantan merupakan salah satu koridor utama di pusat kota yang memiliki fungsi vital dalam mendukung mobilitas masyarakat, baik dalam skala lokal maupun regional. Ruas jalan ini menjadi jalur strategis yang menghubungkan berbagai fasilitas penting seperti pusat pemerintahan, area perdagangan, kawasan pendidikan, serta sarana pelayanan kesehatan.

Jalan Kalimantan merupakan salah satu jalan utama di pusat Kota Cilacap yang secara teknis diklasifikasikan sebagai jalan kolektor primer kelas empat (JKP-4)⁶⁶ berdasarkan sistem jaringan jalan nasional. Klasifikasi ini menunjukkan bahwa Jalan Kalimantan berfungsi sebagai penghubung

⁶⁶ DPUPR Kabupaten Cilacap, "Data Jalan Sesuai SK No 620/346/17/Tahun 2023" diakses pada 2/6/2025.

antara pusat kegiatan lokal dan kawasan sekitarnya dengan volume lalu lintas yang relatif tinggi, serta memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi kegiatan ekonomi di wilayah Kecamatan Cilacap Tengah.

Ruas Jalan Kalimantan di Kabupaten Cilacap memiliki panjang 1640 meter,⁶⁷ dalam ruas tersebut terdapat 3 objek kegiatan masyarakat diantaranya Terminal Bus Cilacap, Kantor Disdukcapil Kabupaten Cilacap hingga Pasar Tanjungsari Cilacap Tengah. Ruas jalan tersebut bertitik awal di Jalan Gatot Subroto (Terminal Kabupaten Cilacap) hingga Pantai Tegal Kamulyan Cilacap. Volume kendaraan di ruas jalan Kalimantan terbilang cukup ramai, dikutip dari jurnal tercatat sebesar 336 smp/jam (satuan mobil penumpang)⁶⁸.

2. Hasil Observasi Lapangan

Observasi dilakukan secara langsung oleh peneliti pada tanggal 15 Desember 2024 di sepanjang Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap, sebagai lokasi strategis yang tercakup dalam wilayah implementasi Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Observasi bertujuan untuk mengidentifikasi ketersediaan alat perlengkapan jalan yang ramah bagi penyandang disabilitas, sebagaimana diatur dalam Pasal 11 ayat (1) huruf g Perda tersebut.

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa fasilitas aksesibilitas bagi

⁶⁷ DPUPR Kabupaten Cilacap, "Data Jalan Sesuai SK No 620/346/17/Tahun 2023" diakses pada 2/6/2025

⁶⁸ Ahmad Basuki,dkk "Pengaruh Warna Ruang Henti Kendaraan Terhadap Persepsi Dan Perilaku Pengendara Kendaraan Di Cilacap," *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia* 8, no. 4 (2023): 2850–59, <https://doi.org/https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v8i4.11727>.

penyanggah disabilitas tidak tersedia sama sekali di sepanjang ruas jalan tersebut. Berdasarkan temuan di lokasi tidak ditemukan adanya *guiding block* (ubin pemandu), *ramp* (jalur landai) di tepi trotoar, rambu penyebrang jalan, *zebra cross* yang ramah disabilitas, maupun lampu lalu lintas dengan penyesuaian aksesibilitas. Bahkan, beberapa bagian trotoar dalam kondisi terputus dan tidak dapat diakses oleh pengguna kursi roda, serta sebagian besar trotoar berubah fungsi menjadi lahan parkir kendaraan bermotor atau terhalang tiang/pohon. Permasalahan tersebut sangat bertolak belakang dengan aturan dalam Pedoman Teknis Kementerian PUPR Nomor 07/P/BM/2023 tentang Fasilitas Pejalan Kaki, dijelaskan bahwa fasilitas jalan wajib dilengkapi dengan ramp berkemiringan maksimal 8 derajat, *guiding block* dengan kontras warna dan tekstur, serta area transisi yang aman bagi pengguna kursi roda dan tuna netra.⁶⁹

Dokumentasi hasil observasi dapat dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 3 Trotoar Kosong Tanpa Guiding Block (Lokasi Depan Kantor Dukcapil Cilacap Jalan

⁶⁹ Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.

Kalimantan– Tanggal: 9 Juni 2025 Sumber: Dokumentasi pribadi peneliti)

Pada gambar terlihat trotoar di kawasan pelayanan publik tidak dilengkapi dengan *guiding block*. Hal ini menunjukkan tidak adanya upaya penyediaan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik. Ketiadaan *guiding block* merupakan indikator nyata bahwa substansi perda belum diterjemahkan ke dalam program teknis dan anggaran daerah, serta tidak adanya pengawasan terhadap pelaksanaan standar aksesibilitas jalan.



Gambar 4 Desain Trotoar Tida Landai (Lokasi Sebelah Selatan Pasar Tanjungsari Jalan Kalimantan – Tanggal: 9 Juni 2025 Sumber: Dokumentasi pribadi peneliti)

Pada gambar tersebut menunjukkan bahwa desain trotoar tidak memiliki kelandaian, melainkan cukup tinggi sehingga menyulitkan pengguna kursi roda untuk melewatinya. Akibatnya, mereka terpaksa menggunakan badan jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor untuk melintas. Hal ini tidak hanya membahayakan keselamatan pengguna kursi roda, tetapi juga mencerminkan kurangnya perhatian terhadap aksesibilitas fasilitas publik,

serta belum maksimalnya implementasi kebijakan penyediaan perlengkapan jalan yang ramah disabilitas.



Gambar 5 Ujung Trotoar Tidak Ramah Disabilitas (Lokasi Depan Kantor Dinas Pendidikan Kec. Cilacap Tengah Jalan Kalimantan Tanggal: 9 Juni 2025 Sumber: Dokumentasi pribadi peneliti)

Gambar ini memperlihatkan kondisi ujung trotoar di depan Kantor Dinas Pendidikan Kecamatan Cilacap Tengah yang tidak dilengkapi jalur landai (ramp) dan memiliki ketinggian vertikal langsung ke badan jalan. Ketiadaan jalur transisi ini membuat trotoar tidak dapat diakses oleh pengguna kursi roda atau individu dengan keterbatasan mobilitas, serta berpotensi menimbulkan risiko cedera bagi kelompok disabilitas maupun lansia. Berdasarkan Pedoman No. 07/P/BM/2023 tentang Penyelenggaraan Fasilitas Pejalan Kaki, disebutkan secara tegas bahwa trotoar harus menyediakan kemiringan maksimal 8 derajat untuk aksesibilitas pengguna kursi roda. Kondisi tersebut mengindikasikan masih lemahnya pengawasan dan kurangnya kesadaran akan pentingnya inklusi sosial dalam penyediaan

sarana dan prasarana. Jika kondisi ini dibiarkan, maka pemerintah daerah dapat dianggap lalai dalam memenuhi hak-hak dasar penyandang disabilitas



Gambar 6 Trotoar Digunakan Untuk Aktivitas Berdagang (Lokasi Depan Disdukcapil Jalan Kalimantan– Tanggal: 9 Juni 2025 Sumber: Dokumentasi pribadi peneliti)

Gambar ini menunjukkan kondisi trotoar yang berada tepat di depan Kantor Disdukcapil Kabupaten Cilacap yang digunakan sebagai lapak berdagang oleh pedagang kaki lima. Area yang seharusnya berfungsi sebagai jalur aman bagi pejalan kaki, termasuk penyandang disabilitas, telah beralih fungsi menjadi ruang berdagang tidak resmi, sehingga menghilangkan aksesibilitas dasar pada fasilitas publik tersebut. Kondisi ini tidak hanya mencerminkan kurangnya penegakan regulasi terhadap pemanfaatan ruang publik, tetapi juga menunjukkan lemahnya kesadaran akan pentingnya fungsi trotoar sebagai infrastruktur pendukung mobilitas yang inklusif dan aman. Keberadaan pedagang kaki lima yang menempati trotoar secara permanen atau semi permanen menghambat hak pengguna

jalan, terutama penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak, yang membutuhkan ruang bebas hambatan untuk berjalan dengan aman.



Gambar 7 Kondisi Trotoar Rusak (Lokasi beberapa titik di Jalan Kalimantan– Tanggal: 9 Juni 2025 Sumber: Dokumentasi pribadi peneliti)

Gambar ini memperlihatkan kondisi trotoar di beberapa titik sepanjang Jalan Kalimantan yang mengalami kerusakan fisik cukup parah, seperti permukaan yang pecah, tidak rata serta ditumbuhi pohon yang mengakibatkan kerusakan di permukaan trotoar. Kerusakan tersebut menyebabkan trotoar menjadi tidak aman digunakan, baik oleh pejalan kaki secara umum, maupun oleh kelompok disabilitas yang memiliki keterbatasan fisik.

Untuk memperkuat temuan lapangan, peneliti melakukan wawancara dengan beberapa pihak yang berkaitan langsung dengan kondisi Jalan Kalimantan, khususnya mereka yang termasuk dalam kelompok pengguna jalan dengan kebutuhan aksesibilitas khusus. Salah satu narasumber adalah Bapak Sapto, seorang warga penyandang disabilitas fisik, dan kerap

beraktivitas di kawasan Jalan Kalimantan. Dalam wawancara, ia menyampaikan:

“Saya pernah mau lewat trotoar di jalan ini waktu mau ke terminal beli makan di warung terminal itu mas, tapi jalan sempit saya jadinya turun ke aspal dulu, itu bahaya mas bagi saya. Saya terus minta bantuan orang lewat untuk bantu dorong kursi roda saya, karena kalau sendiri saya kesusahan.”⁷⁰

Lebih lanjut narasumber lain yang bernama Ibu Humaisaroh, menyampaikan,

“Saya pas belanja ke pasar, lewat trotoar tapi jalannya sempit dan tidak rata, banyak yang lubang terus banyak motor sama mobil parkir di trotoar. Saya pakai kursi roda, akhirnya terpaksa turun ke lewat pinggir jalan raya. Saya takut mas, tapi kalau gak seperti itu saya tidak bisa lewat. Jujur ya mas, saya merasa kepengen untuk di kasih akses yang gampang rasanya seperti tidak dianggap ada sebagai warga gara-gara saya ada kekurangan”⁷¹

Pernyataan ini menunjukkan bahwa tidak tersedianya *ramp* atau akses jalur landai secara langsung menimbulkan risiko bahaya keselamatan bagi penyandang disabilitas. Ketidakhadiran fasilitas dasar seperti ini bukan sekadar hambatan teknis, melainkan juga bentuk pengabaian terhadap hak akses kelompok disabilitas.

Keterbatasan tersebut tidak hanya menciptakan hambatan fisik, tetapi juga mengarah pada pengabaian sosial, di mana kelompok disabilitas menjadi terpinggirkan dalam aktivitas sosial maupun ekonomi karena tidak memiliki akses setara terhadap fasilitas umum.

⁷⁰ Hasil Wawancara Kepada Bapak Sapto pengguna trotoar penyandang disabilitas, dilakukan pada tanggal 8 Juli 2025.

⁷¹ Hasil Wawancara Kepada Ibu Humaisaroh pengguna trotoar penyandang disabilitas, dilakukan pada tanggal 8 Juli 2025.

Untuk memperkuat temuan observasi, penulis membandingkan kondisi lapangan dengan standar teknis nasional yang tertuang dalam Pedoman No. 07/P/BM/2023. Hasil perbandingan tersebut disajikan dalam tabel berikut:

No.	Komponen Fasilitas	Standar Teknis (Pedoman 07/P/BM/2023)	Temuan di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap
1	Lebar Jalur Pejalan Kaki	Minimal 185 cm agar dua kursi roda dapat berpapasan	Jalur sempit, rata-rata tidak mencapai lebar minimal; beberapa titik bahkan hanya cukup untuk satu orang
2	Kelandaian Trotoar / <i>Ramp</i>	Maksimal 8 derajat	<i>Ramp</i> terlalu curam dan sebagian besar trotoar memiliki ujung curam tanpa akses landai
3	<i>Guiding Block</i> (Jalur Pemandu)	Wajib disediakan di jalur utama, dan fasilitas umum	Tidak tersedia <i>guiding block</i> di seluruh ruas jalan
4	<i>Dot Tactile Aluminium</i>	Wajib di titik temu jalan, persimpangan, dan lain sebagainya	Tidak ditemukan di seluruh ruas jalan
5	<i>Drop Zone</i> / Lapak Tunggu	Tempat berhenti aman dan nyaman bagi penyandang disabilitas fisik	Tidak tersedia zona khusus lapak tunggu
6	Portal S / Pembatas Akses Motor	Wajib untuk mencegah kendaraan memasuki jalur pejalan kaki	Tidak tersedia sehingga sepeda motor sering menggunakan jalur trotoar bahkan menjadi tempat parkir kendaraan
7	Papan Informasi	Informasi posisi, arah, dan peringatan harus tersedia di titik strategis	Tidak tersedia papan informasi atau rambu untuk disabilitas fisik
8	Penerangan Jalan	Pencahayaan yang cukup untuk kenyamanan dan keamanan pejalan kaki	Beberapa titik gelap atau kurang pencahayaan
9	Permukaan Trotoar	Permukaan harus rata, tidak licin, tidak rusak, bebas halangan atau penggunaan yang tidak semestinya	Banyak trotoar rusak, berlubang, digunakan untuk berdagang dan parkir kendaraan roda dua atau lebih

Tabel tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar komponen fasilitas pejalan kaki di Jalan Kalimantan tidak memenuhi standar teknis. Hal ini

memperkuat temuan bahwa pelaksanaan kebijakan daerah, khususnya terkait aksesibilitas jalan, belum memenuhi ketentuan normatif maupun teknis.

3. Hasil Wawancara

Untuk memperoleh data primer yang relevan dalam mengkaji implementasi Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018, penulis melakukan wawancara dengan tiga pihak kunci, yaitu: Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Cilacap, dan perwakilan dari komunitas penyandang disabilitas fisik.

a. Wawancara dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap

Wawancara dilakukan pada tanggal 25 Mei 2025 dengan pejabat penelaah teknis kebijakan Dishub Kabupaten Cilacap. Dari hasil wawancara, diperoleh informasi sebagai berikut:

“Memang benar Dishub adalah pelaksananya mas, tapi faktor fasilitas belum tersedia di lokasi tersebut karena terkendala anggaran. Selama ini Dishub bertindak setelah ada aduan dari masyarakat saja”

(Wawancara Ibu Yulianggi Trisya Pramesti dengan Pejabat penelaah teknis kebijakan Dishub Kabupaten Cilacap, 25 Mei 2025)

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa meskipun secara normatif kewenangan sudah jelas, implementasi perda masih bersifat pasif, serta belum didukung oleh penganggaran yang terencana secara khusus untuk penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas.

b. Wawancara dengan Bagian Hukum Setda Cilacap

Wawancara dilakukan pada tanggal 27 Mei 2025 dengan salah satu pejabat fungsional pada bagian hukum. Narasumber menyampaikan:

“Kami di bagian hukum Setda hanya pada batas mengatur dari sisi regulasi. Untuk hal teknis dan lain sebagainya, silahkan tanyakan sepenuhnya pada yang punya kewenangan yaitu Dishub.”
(Wawancara dengan Bapak Yan Hardian Syah Pejabat Bagian Hukum Setda Cilacap Bidang Bantuan Hukum, 27 Mei 2025)

Pernyataan ini mengindikasikan adanya pembagian peran yang cenderung tidak saling terhubung, tanpa mekanisme koordinasi yang tegas dalam pelaksanaan teknis perda di lapangan.

c. Wawancara dengan Komunitas Penyandang Disabilitas Fisik.

Wawancara dilakukan dengan Ketua PPDI Kabupaten Cilacap.

Berikut kutipan hasil wawancaranya:

“Kami sebagai penyandang disabilitas sangat membutuhkan trotoar ramah disabilitas itu. Bisa dilihat sendiri hampir semua jalan di Cilacap tidak ada trotoar yang dukung ke kita, ini jelas sulit banget buat kita mas”
(Wawancara dengan Ibu Sri Wahyuningsih Yulianti Ketua PPDI Kabupaten Cilacap, 9 Januari 2025)

Temuan ini memperkuat kesenjangan antara substansi regulasi dengan kondisi nyata, di mana masyarakat disabilitas belum menikmati hak akses yang seharusnya dijamin pemerintah daerah.

Untuk memperjelas substansi wawancara yang dilakukan, berikut disajikan tabel yang merangkum hasil tanggapan dari masing-masing narasumber:

No	Narasumber	Instansi/Jabatan	Isi Wawancara	Makna
1.	Ibu Yulianggi Trisya	Dinas Perhubungan /	“Memang benar Dishub adalah	Pelaksanaan perda bersifat

	Pramesti	Penelaah Teknis Kebijakan	pelaksananya mas, tapi faktor fasilitas belum tersedia di lokasi tersebut karena terkendala anggaran. Selama ini Dishub bertindak setelah ada aduan dari masyarakat saja.”	pasif, tergantung aduan; menunjukkan lemahnya perencanaan dan inisiatif awal.
2.	Bapak Yan Hardian Syah	Bagian Hukum Setda / Pejabat Bagian Hukum Setda Bidang Bantuan Hukum	“Kami di bagian hukum Setda hanya pada batas mengatur dari sisi regulasi. Untuk hal teknis dan lain sebagainya, silahkan tanyakan sepenuhnya pada yang punya kewenangan yaitu Dishub”	Koordinasi antar OPD minim, pelaksanaan teknis tidak dikawal secara struktural.
3.	Ibu Sri Wahyuningsih Yulianti	Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia / Ketua Umum Cabang Kabupaten Cilacap	“Kami sebagai penyandang disabilitas sangat membutuhkan trotoar ramah disabilitas itu. Bisa dilihat sendiri hampir semua jalan di Cilacap tidak ada trotoar yang dukung ke kita, ini jelas sulit banget buat kita mas”	Bukti bahwa perda tidak berdampak langsung terhadap kelompok sasaran; hak akses belum terpenuhi.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa meskipun secara normatif perda telah mengatur kewajiban penyediaan perlengkapan jalan yang inklusif, namun dalam pelaksanaannya masih ditemukan sejumlah kendala yang bersifat struktural maupun teknis.

B. Pembahasan

1. Kebijakan penyediaan perlengkapan jalan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.

Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan merupakan bentuk pengaturan daerah yang berfungsi sebagai landasan hukum pelaksanaan urusan wajib pelayanan dasar, salah satunya dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi.

Pada Pasal 11 ayat 1 Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap No 6 tahun 2018 menyebutkan setiap Jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu lalu lintas;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pengatur lalu lintas;
- d. Alat penerangan Jalan;
- e. Alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan;
- f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan
- h. Fasilitas yang mendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan baik di dalam maupun di luar jalan.

Ketentuan dalam pasal ini menegaskan bahwa penyediaan perlengkapan jalan merupakan tanggung jawab pemerintah daerah sebagai bentuk pelayanan publik. Hasil observasi di lapangan menunjukkan bahwa

rambu lalu lintas, marka jalan, alat pengatur lalu lintas dan alat penerangan jalan sudah terealisasi namun pada poin g yang menyangkut penyediaan fasilitas jalan bagi penyandang disabilitas fisik tidak tersedia.

Dalam Pasal 11 ayat 1 huruf g yang menyebutkan bahwa:⁷²

“Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa: ... (g) fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.”

Kewajiban tersebut menunjukkan komitmen normatif Pemerintah Daerah dalam mewujudkan aksesibilitas infrastruktur jalan yang inklusif bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas. Norma ini juga sejalan dengan Pasal 28H ayat 2 UUD 1945, yang menegaskan bahwa:⁷³

“Setiap orang berhak memperoleh kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan”

Lebih lanjut, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas secara eksplisit mengatur tanggung jawab pemerintah daerah dalam menyediakan aksesibilitas pada fasilitas publik.⁷⁴

Namun, berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan melalui observasi dan wawancara, ketentuan normatif tersebut belum diimplementasikan secara nyata di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap. Hasil observasi menunjukkan bahwa trotoar di ruas tersebut tidak dilengkapi dengan *guiding block*, jalur landai (*ramp*), *zebra cross* yang ramah disabilitas, maupun rambu atau petunjuk arah yang dapat membantu

⁷² Pasal 11 ayat 1 huruf g Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Di Kabupaten Cilacap.

⁷³ Pasal 28 H ayat 2 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

⁷⁴ Pasal 18-20 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.

mobilitas penyandang disabilitas. Bahkan sebagian besar trotoar digunakan sebagai lahan parkir, atau terhalang tiang dan pohon, yang justru menimbulkan risiko keselamatan bagi pejalan kaki dan kelompok rentan.

Hal ini dikuatkan oleh hasil wawancara dengan pejabat Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap, Yulianggi Trisya Pramesti menyatakan bahwa hingga saat ini, belum terdapat aturan teknis yang secara khusus diarahkan pada pembangunan perlengkapan jalan ramah disabilitas, sehingga menimbulkan persoalan keterlambatan pelaksanaan perda. Sebagaimana telah disampaikan oleh Ibu Yulianggi Trisya Pramesti bahwa:

“Secara aturan memang sudah tertuang dalam perda, tapi untuk pelaksanaannya kami belum punya program yang spesifik. Jadi belum ada pembahasan alokasi anggaran dan juga belum ada teknis pelaksanaannya.”⁷⁵

Bagian Hukum Setda Cilacap juga menyampaikan bahwa tugas mereka terbatas pada perumusan regulasi dan tidak turut dalam pengawasan implementasi teknis. Seperti disampaikan oleh Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Cilacap, yang menyampaikan bahwa pihaknya hanya berwenang dalam penyusunan regulasi, bukan pelaksana teknis. Berikut pernyataannya:

“Kami menyusun naskah peraturan sesuai dengan kebutuhan daerah dan masukan dari OPD Kabupaten Cilacap. Untuk pelaksanaan, itu sepenuhnya wewenang dinas terkait. Sampai saat ini, belum ada laporan atau tindak lanjut teknis dari perda itu terkait fasilitas disabilitas.”⁷⁶

Bila dianalisis lebih lanjut, kondisi ini mencerminkan adanya

⁷⁵ Hasil Wawancara Kepada Ibu Yulianggi T P selaku Pejabat Dishub Kabupaten Cilacap Jabatan Penelaah Teknis Kebijakan, dilakukan pada tanggal 25 Mei 2025.

⁷⁶ Hasil Wawancara Kepada Bapak Yan Hardian Syah selaku Ketua Tim Kerja Bantuan Hukum pada Bagian Hukum Setda Cilacap, dilakukan pada tanggal 27 Mei 2025..

kesenjangan antara *das sollen* (apa yang seharusnya terjadi berdasarkan norma) dan *das sein* (apa yang terjadi di lapangan). Menurut seorang ahli sosiologi hukum bernama Soerjono Soekanto, efektivitas suatu peraturan hukum sangat ditentukan oleh faktor-faktor seperti hukum itu sendiri, penegak hukum, sarana dan fasilitas, masyarakat, serta budaya kesadaran hukum masyarakat.⁷⁷ Ketidaksiapan birokrasi dan minimnya penganggaran menjadi penyebab utama macetnya pelaksanaan perda.

Secara administratif, perda ini dapat diklasifikasikan sebagai bentuk *regeling*, yakni peraturan umum yang mengikat secara luas. Namun, karena tidak diikuti oleh tindakan konkret seperti penyusunan SOP, surat keputusan, atau realisasi anggaran yang mana termasuk dalam kategori *beschikking*. Ketetapan atau keputusan pemerintahan yang memiliki istilah *beschikking* merupakan instrumen penting yang digunakan oleh pemerintah dalam mewujudkan suatu tindakan atau perbuatan hukum pemerintahan,⁷⁸ Dengan demikian, Perda Kabupaten Cilacap No. 6 Tahun 2018 mengalami penurunan efektivitas, khususnya pada Pasal 11 ayat (1) huruf g. Dalam perspektif Hukum Administrasi Negara, ketiadaan implementasi atas fasilitas disabilitas fisik menunjukkan bahwa norma tersebut belum mampu menimbulkan kepatuhan administratif dan ketiadaan peraturan pelaksana seperti Peraturan Bupati juga memperkuat kesan bahwa perda ini belum mampu dioperasionalkan secara substantif untuk menjawab kebutuhan

⁷⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, 16th ed. (Depok: Rajawali Pers, 2016) Hlm 10.

⁷⁸ Galang Asmara, Retno Mawarini, and Elita Rahma, *Hukum Administrasi Negara* Hlm 150.

aksesibilitas terhadap kelompok penyandang disabilitas fisik.

Untuk mengukur efektivitas implementasi kebijakan daerah, penelitian ini menggunakan model implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George C. Edward III. Model ini menjelaskan bahwa keberhasilan pelaksanaan kebijakan publik dipengaruhi oleh empat variabel utama, yaitu: komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi.⁷⁹

Dalam konteks implementasi Pasal 11 ayat (1) huruf g Perda No. 6 Tahun 2018 di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap, keempat variabel ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Komunikasi

Komunikasi yang dimaksud dalam konteks implementasi kebijakan adalah keterpahaman, kejelasan, serta konsistensi informasi yang disampaikan dari pembuat kebijakan kepada pelaksana. Dalam penelitian ini, ditemukan bahwa tidak ada sosialisasi khusus atau pembinaan teknis terhadap implementasi pasal terkait perlengkapan jalan untuk penyandang disabilitas. Bahkan, wawancara dengan Dinas Perhubungan menyebutkan bahwa perda baru ditindaklanjuti jika ada aduan dari masyarakat, bukan melalui rencana strategis yang dirancang sejak awal.

Kondisi ini mengindikasikan bahwa komunikasi antara perancang kebijakan yakni Bagian Hukum dan pelaksana teknis yaitu Dishub masih lemah. Padahal, menurut Edward III, kegagalan dalam menyampaikan

⁷⁹ Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik" Hlm

maksud kebijakan akan berdampak langsung pada rendahnya tingkat pelaksanaan⁸⁰

b. Sumber Daya

Sumber daya mencakup staff, informasi, wewenang, dan fasilitas yang dibutuhkan pelaksana untuk menjalankan kebijakan. Dinas Perhubungan secara eksplisit menyatakan bahwa mereka belum memiliki alokasi anggaran khusus untuk penyediaan alat perlengkapan jalan yang ramah disabilitas. Selain itu, tidak ditemukan dokumen teknis atau SOP yang menjadi acuan pelaksanaan.

Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun norma hukum telah tersedia, tanpa dukungan sumber daya yang memadai, implementasi tidak dapat dijalankan secara optimal.⁸¹

c. Disposisi Pelaksana

Disposisi merujuk pada komitmen, kemauan, dan tanggung jawab pelaksana dalam mewujudkan kebijakan. Dari hasil wawancara, diketahui bahwa pelaksana bersikap pasif, serta belum menunjukkan keberpihakan yang kuat terhadap kelompok disabilitas sebagai penerima manfaat. Pernyataan dari Dishub yang menyatakan bahwa bertindak jika terdapat aduan menunjukkan bahwa disposisi pelaksana cenderung menunggu, bukan merancang secara aktif sebagai pemenuhan hak kelompok disabilitas.

32. ⁸⁰ Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik" Hlm

32. ⁸¹ Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik" Hlm

Padahal menurut Edward III, pelaksana yang tidak memahami nilai-nilai dalam kebijakan akan cenderung menjalankannya setengah hati atau bahkan mengabaikannya.⁸²

d. Struktur Birokrasi

Struktur organisasi dan prosedur yang jelas menjadi syarat pelaksanaan kebijakan yang efektif. Namun, penelitian ini menemukan bahwa tidak terdapat mekanisme pelaporan, penugasan formal, maupun koordinasi antarlembaga dalam pelaksanaan perda, khususnya terkait penyediaan perlengkapan jalan. Bagian Hukum hanya menyusun normanya, sedangkan Dishub mengeksekusi tanpa pengawasan yang jelas.

Minimnya struktur pendukung ini memperkuat kegagalan implementasi, sebagaimana disebutkan Edward III, bahwa kebijakan tidak akan berjalan tanpa sistem birokrasi yang menunjang secara teknis dan administratif.⁸³

Berdasarkan analisis terhadap empat variabel implementasi kebijakan menurut George C. Edward III, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Perda No. 6 Tahun 2018, khususnya Pasal 11 ayat (1) huruf g, belum berjalan secara optimal. Hambatan utama terletak pada lemahnya komunikasi antarinstansi, keterbatasan sumber daya, rendahnya disposisi pelaksana, serta tidak adanya struktur birokrasi pendukung yang jelas.

33. ⁸² Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik" Hlm

33. ⁸³ Yosep Gede Sutmasa, "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik" Hlm

Dalam perspektif Hukum Administrasi Negara (HAN), keberadaan Peraturan Daerah No. 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap merupakan bentuk dari tindakan hukum publik dalam kategori *regeling*, yaitu produk hukum yang bersifat umum, abstrak, dan berlaku ke depan untuk masyarakat luas. Sebagaimana dijelaskan oleh Philipus M. Hadjon, tindakan administrasi negara dibedakan ke dalam dua bentuk pokok: *regeling* dan *beschikking*, di mana *regeling* merupakan ketentuan normatif yang berlaku umum, dan *beschikking* adalah keputusan konkret yang bersifat individual dan kasuistis.⁸⁴

Dalam hal ini, Perda No. 6 Tahun 2018, khususnya pasal 11 ayat (1) huruf g, telah menetapkan secara normatif bahwa setiap jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan termasuk fasilitas bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. Ketentuan ini adalah contoh dari *regeling*, yang seharusnya kemudian ditindaklanjuti oleh peraturan pelaksana dan tindakan administratif berbentuk *beschikking*, seperti halnya surat keputusan teknis pengadaan fasilitas aksesibilitas oleh Dishub, penetapan lokasi pembangunan melalui SK dinas terkait serta dokumen perencanaan kegiatan atau anggaran (DPA).

Namun, berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat Peraturan Bupati sebagai peraturan pelaksana dan keputusan pejabat tata negara (*beschikking*) dalam bentuk konkret dari Perda tersebut. Tidak ada keputusan administratif, program

⁸⁴ Galang Asmara, Retno Mawarini, and Elita Rahma, *Hukum Administrasi Negara* Hlm

kerja, atau implementasi teknis dari isi normatif perda yang dapat memastikan fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas benar-benar diwujudkan di lapangan, khususnya di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap.

Kondisi ini mencerminkan bahwa fungsi administratif pemerintah daerah belum berjalan, sehingga keberadaan perda sebagai *regeling* bersifat kosong secara administratif. Ini bertentangan dengan prinsip dalam Hukum Administrasi Negara bahwa suatu norma hukum akan berjalan apabila dilaksanakan melalui tindakan nyata oleh bagian negara.⁸⁵

Dari segi tanggung jawab administratif, Dishub dan UPTD Penerangan Jalan Umum dan Perlengkapan Jalan Kelas A yang disebut dalam Perbup Cilacap No. 46 Tahun 2023, seharusnya menjadi subjek administratif yang melaksanakan norma Perda tersebut. Kegagalan dalam menindaklanjuti perda menunjukkan terputusnya mata rantai administratif antara perumusan kebijakan dan pelaksanaan teknis, yang pada akhirnya berdampak pada pembiaran pelanggaran hak aksesibilitas.

Dalam konteks hierarki peraturan perundang-undangan di Indonesia sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, Peraturan Daerah menempati posisi di bawah Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah. Oleh karena itu, Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan

⁸⁵ Galang Asmara, Retno Mawarini, and Elita Rahma *Hukum Administrasi Negara* Hlm

harus selaras dan tidak boleh bertentangan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Adapun Peraturan Bupati Kabupaten Cilacap Nomor 46 Tahun 2023 tidak secara khusus mengatur implementasi teknis dari Perda No. 6 Tahun 2018, melainkan hanya menetapkan struktur kelembagaan, kedudukan, dan fungsi unit pelaksana teknis daerah (UPTD), termasuk UPTD Penerangan Jalan Umum dan Perlengkapan Jalan Kelas A yang berada di bawah Dinas Perhubungan. Dengan demikian, substansi Perbup tersebut hanya bersifat administratif organisasi, bukan substantif normatif.

Ketiadaan pengaturan teknis dalam Perbup tersebut terkait penyediaan fasilitas aksesibilitas menyebabkan implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 menjadi kurang efektif. Hal ini diperparah dengan tidak adanya ketentuan operasional yang rinci di dalam Perda itu sendiri, padahal Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 telah menekankan perlunya upaya sistematis untuk menjamin aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Oleh karena itu, dibutuhkan regulasi pelaksana tambahan, baik dalam bentuk Perbup sebagai peraturan pelaksana maupun petunjuk operasional dari OPD terkait, agar koordinasi antar unit dapat berjalan optimal dan prinsip keselarasan antarlevel regulasi dapat terjaga.

Dalam kerangka hukum administrasi negara, suatu negara tidak hanya berkewajiban mengeluarkan *regeling* atau aturan, tetapi juga

menjamin pelaksanaan peraturan melalui *beschikking*. Ketiadaan fasilitas bagi disabilitas di Jalan Kalimantan adalah pelanggaran hukum secara pasif, yakni kelalaian negara dalam menjalankan kewajiban administratifnya untuk mewujudkan pelayanan publik yang adil dan merata.

2. Tinjauan *Maṣlahah* mengenai kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik pada Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018

Konsep *Maṣlahah* dalam hukum Islam merupakan salah satu fondasi penting dalam penetapan dan implementasi kebijakan publik yang berpihak pada kemanusiaan. *Maṣlahah* secara etimologis berarti segala sesuatu yang mendatangkan manfaat dan mencegah kemudharatan. Secara istilah, Imam Al-Ghazali menjelaskan bahwa *Maṣlahah* adalah segala sesuatu yang dapat menjaga lima tujuan pokok syariat, yaitu perlindungan terhadap agama, perlindungan jiwa, menjaga akal, perlindungan keturunan, dan menjaga harta.⁸⁶

Dalam konteks implementasi Pasal 11 ayat (1) huruf g Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018, yang mengatur kewajiban penyediaan perlengkapan jalan termasuk untuk penyandang disabilitas, temuan penelitian menunjukkan bahwa fasilitas tersebut tidak tersedia di Jalan Kalimantan. Tidak adanya *guiding block*, *ramp*, atau

⁸⁶ Ahmad Jalili, "Teori Maqashid Al-Syariah" Hlm 79.

zebra cross yang ramah disabilitas menunjukkan bahwa hak mobilitas dan keselamatan bagi penyandang disabilitas belum dijamin secara nyata.

Berdasarkan klasifikasi yang disampaikan oleh Al-Syatibi, kondisi ini dapat dikategorikan sebagai *Maslahah* dalam tingkatan *hājiyyah*, yaitu sesuatu yang mendatangkan kelapangan dan menghilangkan kesempitan yang biasanya membawa kepada kesukaran dan kesusahpayahan.⁸⁷ Penyediaan fasilitas jalan yang aman, setara, dan mudah diakses bukan hanya persoalan teknis, tetapi termasuk dalam kewajiban syariat untuk mencegah kesempitan dan memberikan kemudahan hidup bagi kelompok rentan secara adil dan bermartabat.

Hal ini juga ditegaskan dalam Al-Qur'an QS. Al-Ma'idah ayat 32.⁸⁸

مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَىٰ بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَن قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي
الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا وَلَقَدْ
جَاءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُمْ بَعَدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ

“Oleh karena itu, Kami menetapkan (suatu hukum) bagi Bani Israil bahwa siapa yang membunuh seseorang bukan karena (orang yang dibunuh itu) telah membunuh orang lain atau karena telah berbuat kerusakan di bumi, maka seakan-akan dia telah membunuh semua manusia. Sebaliknya, siapa yang memelihara kehidupan seorang manusia, dia seakan-akan telah memelihara kehidupan semua manusia. Sungguh, rasul-rasul Kami benar-benar telah datang kepada mereka dengan (membawa) keterangan-keterangan yang jelas. Kemudian, sesungguhnya banyak di antara mereka setelah itu melampaui batas di bumi.”

⁸⁷ Devid Frastiawan Amir Sup, “Konsep Dasar Masalahah Di Dalam Islam: Dari Hifz Al-Din Hingga Hifz Al-Mal” Hlm 56.

⁸⁸ Kementerian Agama, *Al-Qur'an Dan Terjemahannya Edisi Penyempurnaan 2019* Qs. AL-Maidah Ayat 32.

Ayat tersebut memberikan dasar bahwa upaya penyelamatan jiwa, termasuk melalui fasilitas publik yang aman dan layak, merupakan bagian dari misi kemanusiaan Islam yang luhur.

Lebih lanjut, Rasulullah SAW bersabda:⁸⁹

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

“Tidak boleh melakukan sesuatu yang membahayakan diri sendiri dan orang lain. (HR. Ibn Majah)”

Hadis ini mengandung prinsip dasar bahwa segala bentuk kemudharatan harus dicegah. Maka, jika penyandang disabilitas dibiarkan berada dalam situasi yang membahayakan jiwa akibat ketiadaan fasilitas jalan, maka itu bertentangan langsung dengan prinsip hukum Islam.

Jika ditinjau dari klasifikasi *Maṣlahah* berdasarkan status hukum *syar’i*, maka penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik termasuk juga dalam kategori *Maṣlahah mu’tabarah*, meskipun tidak disebutkan secara eksplisit dalam nash, prinsip penyelamatan dan pemberdayaan penyandang disabilitas sesuai dengan nilai-nilai dasar syariat Islam sebagaimana terdapat dalam *maqāsid al-syarī’ah*.

Di sisi lain, dalam kerangka hukum Islam, relevansi masalah juga dapat dipertegas melalui penerapan berbagai kaidah fikih yang memiliki kesatuan prinsip dalam mewujudkan kemaslahatan dan mencegah kemudharatan. Beberapa kaidah yang relevan antara lain:

الضَّرْرُ يُزَالُ

⁸⁹ Al Manhajj, “Qawa’id Fikihiyah : Kaidah Ke 15 - Tidak Boleh Melakukan Sesuatu Yang Membahayakan,” Al Manhajj, 2015 Diakses pada 20/6/2025.

"Segala bentuk bahaya harus dihilangkan."⁹⁰

Kenyataan kondisi lapangan menunjukkan bahwa kondisi fasilitas perlengkapan jalan di Jalan Kalimantan Cilacap belum sepenuhnya memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik. Hal ini tentu menimbulkan risiko keselamatan dan menghambat mobilitas mereka. Oleh karena itu, sesuai dengan kaidah ini, pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk menghilangkan segala bentuk potensi bahaya tersebut melalui perbaikan dan penyediaan perlengkapan jalan yang ramah disabilitas.

Selain kewajiban untuk menghilangkan bahaya sebagaimana tercermin dalam kaidah tersebut, Islam juga menekankan pentingnya memberikan kemudahan bagi kelompok masyarakat yang mengalami kesulitan tertentu. Prinsip ini sejalan dengan kaidah berikutnya yaitu:

الْمَشَقَّةُ تَجْلِبُ التَّيْسِيرَ

“Kesulitan mendatangkan kemudahan”⁹¹

Kaidah ini menegaskan bahwa kelompok masyarakat yang mengalami kesulitan khusus, seperti penyandang disabilitas fisik, berhak memperoleh kemudahan dalam akses fasilitas publik. Dalam hal ini, pemerintah dituntut untuk memberikan kemudahan melalui pengadaan fasilitas seperti *guiding block*, jalur landai atau *ramp*, dan marka jalan khusus disabilitas.

⁹⁰ Duski Ibrahim, *Al-Qawa`Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)* Hlm 78.

⁹¹ Duski Ibrahim, *Al-Qawa`Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)* Hlm 68.

Melalui penerapan kaidah-kaidah fikih tersebut, semakin jelas bahwa kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik merupakan bagian dari tanggung jawab negara dalam rangka mewujudkan kemaslahatan umum. Kaidah fikih dan *maṣlahah* memiliki hubungan yang erat dan saling melengkapi, Dengan kata lain, kaidah fikih menjadi media penting dalam mewujudkan *Maṣlahah* dalam bentuk kebijakan, khususnya dalam pelayanan publik yang inklusif dan berkeadilan.

Selain itu, dalam kerangka *siyāsah syar'iyah*, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk mewujudkan kemaslahatan publik melalui tindakan nyata. Oleh karena itu, ketidakhadiran perlengkapan jalan yang ramah disabilitas merupakan bentuk kelalaian dalam menjalankan kewajiban negara, dan secara *syar'i* termasuk dalam kategori pengabaian terhadap kemaslahatan umum.

Dengan demikian, kebijakan yang tidak dijalankan secara substantif dan hanya berhenti pada level normatif belum mencerminkan pemenuhan terhadap prinsip *Maṣlahah* dalam Islam. Pemerintah daerah berkewajiban menjamin aksesibilitas yang adil dan aman bagi seluruh warganya, khususnya kelompok rentan, sebagai bagian dari implementasi nilai-nilai *Maqāṣid al-syarī'ah* dalam kehidupan bernegara.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan beberapa poin berikut:

1. Kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik di Jalan Kalimantan Kabupaten Cilacap, sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018, belum terlaksana secara efektif. Hasil observasi menunjukkan masih terdapat keterbatasan fasilitas aksesibilitas yang sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas, seperti belum tersedianya *guiding block*, *ramp*, dan masih banyak kerusakan trotoar yang menghambat aksesibilitas penyandang disabilitas fisik. Secara hukum administrasi, Perda No. 6 Tahun 2018 Pasal 11 ayat 1 poin (g) merupakan bentuk *regeling* yang belum diikuti oleh peraturan pelaksana berupa Peraturan Bupati sehingga terjadi kekosongan keputusan administratif. Hal ini menyebabkan Perda hanya bersifat mengatur tanpa dilaksanakan sehingga pemenuhan hak penyandang disabilitas belum terpenuhi.
2. Berdasarkan perspektif *Maṣlahah*, kebijakan penyediaan perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik di Kabupaten Cilacap termasuk dalam kategori *Maṣlahah mu'tabarah*, karena secara substansi selaras dengan prinsip-prinsip utama *maqāṣid syarī'ah*. Kebijakan tersebut mendukung perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), serta mengakomodasi hak-hak dasar kaum

disabilitas untuk memperoleh keamanan dan kenyamanan dalam mobilitas di ruang publik. Berdasarkan tingkatan kepentingannya, penyediaan fasilitas aksesibilitas ini tergolong dalam *Maṣlahah ḥājiyyah*, karena penyediaan fasilitas jalan yang aman, setara, dan mudah diakses bukan hanya persoalan teknis, tetapi termasuk dalam kewajiban syariat untuk mencegah kesempitan dan memberikan kemudahan hidup bagi kelompok rentan secara adil dan bermartabat.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah Kabupaten Cilacap, khususnya Dinas Perhubungan dan Unit Pelaksana Teknis terkait, disarankan untuk segera melakukan langkah-langkah strategis dalam meningkatkan implementasi Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018. Langkah tersebut dapat dimulai dengan penyusunan peraturan pelaksana teknis yang lebih rinci, seperti Peraturan Bupati atau petunjuk teknis operasional (SOP) terkait penyediaan fasilitas perlengkapan jalan bagi penyandang disabilitas fisik. Proses sosialisasi kebijakan juga perlu diperluas, agar pelaksana teknis di lapangan memahami sepenuhnya tanggung jawab dan standar pelayanan minimal terkait aksesibilitas.
2. Bagi Peneliti Selanjutnya, disarankan untuk melakukan penelitian dengan ruang lingkup yang lebih luas, baik dalam aspek lokasi penelitian maupun pendekatan teori yang digunakan. Penelitian dapat diperluas ke wilayah lain di Kabupaten Cilacap atau kabupaten/kota lain untuk melihat perbandingan

implementasi kebijakan serupa. Selain itu, peneliti berikutnya juga dapat mengkaji lebih dalam aspek hukum Islam secara spesifik, misalnya dengan meneliti jenis-jenis masalah secara lebih komprehensif.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Agus Ria Kumara. *Metodologi Penelitian Kualitatif. Metodologi Penelitian Kualitatif*, 2018. https://eprints.uad.ac.id/41924/1/Buku_Ajar_Penelitian_Kualitatif_Agus_Ria_Kumara.pdf.
- Agus Sunaryo, Hasanudin, M. Fuad Zein, and Muchimmah. *Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syariah IAIN Purwokerto*, (Purwokerto: Iain Purwokerto, 2019).
- Ahmad Warson Munawwir. *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia Terlengkap*. Surabaya: Pustaka Progresif, 1997.
- Dunn, William. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi Kedu. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2003.
- Duski Ibrahim. *Al-Qawa'Id Al-Fikihiyah (Kaidah-Kaidah Fiqih)*. Palembang: CV. Amanah, 2019.
- Galang Asmara, Retno Mawarini, and Elita Rahma. *Hukum Administrasi Negara*. Depok: Rajawali Pers, 2025.
- Imron Rosyadi, and Muhammad Muinudinillah Basri. *Usul Fikih Hukum Ekonomi Syariah*. Surakarta: MUP, 2020.
- Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. *Pedoman Bidang Lingkungan Dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023.
- Kismartini, and Irfan Murtadho Yusuf. *Buku Ajar Pengantar Metode Penelitian. Tangsel: FSH UIN Jakarta*. Yogyakarta: Deepublish, 2023.
- Kementerian Agama. *Al-Qur'an Dan Terjemahannya Edisi Penyempurnaan 2019. Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an*. Jakarta, 2019.
- Manan, Bagir. *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*. Yogyakarta: FH UII, 2001.
- Sobirin Malian. *Kebijakan Publik Dalam Negara Hukum*. Yogyakarta: Kreasi Total Media, 2021.
- Soerjono Soekanto. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. 16th ed. Depok: Rajawali Pers, 2016.
- Salampeppy, Maryam, Didik Suhariyanto, Romi Mesra, Ul Qadri, Abdurohim, Ade Putra Ode Amane, Amtai Alaslan, et al. *Kebijakan Publik*. Edited by Ukas. Cetakan I. Padang: CV.Gita Lentera, 2023.
- Sirajuddin Saleh. *Analisis Data Kualitatif. Pustaka Ramadhan*. Bandung, 2017. <https://core.ac.uk/download/pdf/228075212.pdf>.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif Dan Konstruktif)*. Bandung: Alfabeta, 2022.
- Zainudin Ali. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2009. https://books.google.co.id/books?id=y_QrEAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=id#v=onepage&q&f=false.

JURNAL

- Ahmad Basuki, Suprpto Hadi, Siti Shofiah, Farhan Afif Zuhrianto, Brasie Pradana Sela, Bunga Riska Ayu. "Pengaruh Warna Ruang Henti Kendaraan Terhadap Persepsi Dan Perilaku Pengendara Kendaraan Di Cilacap." *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia* 8, no. 4 (2023): 2850–59. <https://doi.org/https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v8i4.11727>.
- Ahmad Jalili. "Teori Maqashid Al-Syariah." *Teraju: Jurnal Syariah Dan Hukum* 3, no. 2 (2021): 61–112. <https://doi.org/DOI:https://doi.org/1035961/teraju.v3i02.294>.
- Devid Frastiawan Amir Sup. "Konsep Dasar Masalah Di Dalam Islam: Dari Hifz Al-Din Hingga Hifz Al-Mal." *SYARIAH: E-Proceeding of Islamic Law* 2, no. 2 (2024): 47–58. <https://ejournal.unida.gontor.ac.id/index.php/SYARIAH/article/view/11880>.
- Irwansyah, Irwansyah, and Riant Nugroho. "Kondisi Ruang Siber Selama Pandemi Covid-19 Dan Upaya Mengembangkan Kebijakan Publik Di Indonesia." *Jurnal Analis Kebijakan* 5, no. 1 (2021): 27–49. <https://doi.org/10.37145/jak.v5i1.477>.
- Muadi, Sholih, Ismail MH, and Ahmad Sofwani. "Konsep Dan Kajian Teori Perumusan Kebijakan Publik." *JRP (Jurnal Review Politik)* 6, no. 2 (2016): 195–224. <https://doi.org/10.15642/jrp.2016.6.2.195-224>.
- Muksana Pasaribu. "Maslahat Dan Perkembangannya Sebagai Dasar Penetapan Hukum Islam." *Jurnal Justitia* 1, no. 4 (2014): 350–60.
- Marlina, Rika. "Pembagian Kekuasaan Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Di Indonesia." *Jurnal Daulat Hukum* 1, no. 1 (2018): 171–78. <https://doi.org/10.30659/jdh.v1i1.2631>.
- Nurmansyah, Hilmy Azy. "Penggunaan Trotoar Bagi Penyandang Disabilitas Ditinjau Dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Jurist-Diction* 2, no. 6 (2019): 2157. <https://doi.org/10.20473/jd.v2i6.15947>.
- Pramashela, Firda Silvia, and Hadiyanto Abdul Rachim. "Aksesibilitas Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Indonesia." *Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial* 4, no. 2 (2022): 225. <https://doi.org/10.24198/focus.v4i2.33529>.
- Riyanti, Chika, and Nurliana Cipta Apsari. "Gambaran Aktualisasi Diri Penyandang Disabilitas Fisik Yang Bekerja." *Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial* 3, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.24198/focus.v3i1.28483>.
- Sholeh, Akhmad. "Islam Dan Penyandang Disabilitas: Telaah Hak Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Pendidikan." *Jurnal An Nûr* 6, no. 2 (2015): 253–80. <https://jurnalannur.ac.id/index.php/An-Nur/article/view/49>.
- Siti Romdona, Silvia Senja Junista, and Ahmad Gunawan. "Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara Dan Kuisisioner." *JISOSEPOL: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Dan Politik* 3, no. 1 (2025): 39–47. <https://doi.org/https://doi.org/10.61787/taceee75>.
- Wahyudani, Zulham. "Keabsahan Nikah Siri Dalam Perspektif Masalah." *Jurisprudensi: Jurnal Ilmu Syariah, Perundang-Undangan, Dan Ekonomi Islam* 12, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.32505/jurisprudensi.v12i1.1508>.
- Yosep Gede Sutmasa. "Memastikan Efektivitas Implementasi Kebijakan Publik."

SKRIPSI

- Abdurrohman, Muhammad. “Aksesibilitas Dan Pelayanan Bagi Penyandang Disabilitas Fisik Pada Transportasi Publik (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Stasiun Yogyakarta DAOP VI Kota Yogyakarta),” 2020.
- Cita Pramudita Nabila Syifa. “Analisis Internalisasi Norma Uncrpd (United Nations Convention On The Right Of Person With Disabilities) Terhadap Pemenuhan Akses Pendidikan Bagi Penyandang Disabilitas Di Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2012-2023.” Universitas Islam Indonesia, 2024.

WEBSITE

- cilacapkab.go.id. “Jumlah Penduduk Disabilitas Kabupaten Cilacap Tahun 2024 (Semester 1).” *opendata Kabupaten Cilacap*, 2024.
<https://data.cilacapkab.go.id/dataset/8678bd15-c9b0-430c-82ff-923246e91ae6/resource/ffa27253-49bc-4305-b9b0-9bfa878dcd5f/download/jumlah-penduduk-disabilitas-kabupaten-cilacap-tahun-2024-semester-1.xlsx>.
- DPUPR Kabupaten Cilacap. “Data Jalan Sesuai SK No 620/346/17/Tahun 2023.” SIMBAJA : Sistem Informasi Manajemen Database Jalan dan Jembatan DPUPR Kabupaten Cilacap. Accessed March 24, 2025.
<https://simbaja.cilacapkab.go.id/jalan2024/337>.
- Futago Karya. “4 Fasilitas Penyandang Disabilitas Di Trotoar.” *futagotrotoar.co.id*, 2020. <https://futagotrotoar.co.id/artikel/fasilitas-penyandang-disabilitas-di-trotoar/>.
- Ilham Fikriansyah. “Disabilitas Adalah: Ketahui Jenis Dan Perbedaannya Dengan Difabel.” *DetikJabar*, 2022. <https://www.detik.com/jabar/jabar-gaskeun/d-6202145/disabilitas-adalah-ketahui-jenis-dan-perbedaannya-dengan-difabel>.
- Manhajj, Al. “Qawa’id Fikihiyah : Kaidah Ke 15 - Tidak Boleh Melakukan Sesuatu Yang Membahayakan.” Al Manhajj, 2015.
- Radio Rodja. “Hadits Arbain 32 – Tidak Boleh Ada Bahaya Dan Membahayakan.” *Radio Rodja 756 AM*, 2021. <https://www.radiorodja.com/50263-hadits-arbain-32-tidak-boleh-ada-bahaya-dan-membahayakan/>.
- Radio Rodja “Hadits Arbain Ke 36 – Hadits Tentang Tolong Menolong.” *Radio Rodja 756 AM*, 2021. <https://www.radiorodja.com/50957-hadits-arbain-ke-36-hadits-tentang-tolong-menolong/>.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Indonesia, Presiden Republik. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (2011).
- Peraturan Bupati Cilacap Nomor 46 Tahun 2023 Tentang Pembentukan Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Unit Teknis Pelaksana Daerah Pada Dinas Dan Badan Daerah, Pub. L. No. 46 (2023).

Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 1 Tahun 2020 tentang Perlindungan Penyandang Disabilitas, Pub. L. No. 1 (2020).

Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Di Kabupaten Cilacap, Pub. L. No. 6 (2018).

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (1945).

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan (2009).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas, Pub. L. No. 8 (2016).

Undang Undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, Pub. L. No. 23 (2014).





LAMPIRAN-LAMPIRAN

PROF. KH. SAIFUDDIN ZUHRI

Lampiran 1 : Dokumentasi Hasil Observasi dan Wawancara



gambar 8 Wawancara Ibu Yuliangi Trisya Pramesti dengan Pejabat penelaah teknis kebijakan Dishub Kabupaten Cilacap, 25 Mei 2025



gambar 9 Wawancara dengan Bapak Yan Hardian Syah Pejabat Bagian Hukum Setda Cilacap Bidang Bantuan Hukum, 27 Mei 2025



gambar 10 Wawancara dengan Ibu Sri Wahyuningsih Yulianti Ketua PPDI Kabupaten Cilacap, 9 Januari 2025



gambar 11 Wawancara dengan Bapak Sapto penyandang disabilitas fisik, 8 Juli 2025



gambar 12 Wawancara dengan Ibu Humaisaroh Penyandang disabilitas fisik, 8 Juli 2025



gambar 13 Trotoar di pintu masuk Pantai Tegal Kamulyan Jalan Kalimantan



gambar 14 Trotoar beralih fungsi menjadi tempat parkir kendaraan



Lampiran 2 : Dokumen Observasi

Lampiran Pertanyaan Wawancara Penelitian Skripsi

Judul Penelitian:

"KEBIJAKAN PENYEDIAAN PERLENGKAPAN JALAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS FISIK PADA JALAN KALIMANTAN KABUPATEN CILACAP PERSPEKTIF *MĀSLĀHĀH* (Studi Terhadap Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap)

Narasumber: Pejabat atau Staf Pelaksana di Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap

Kategori Pertanyaan:

A. Implementasi Kebijakan Teknis

1. Bagaimana implementasi Perda No. 6 Tahun 2018 dalam penyediaan perlengkapan jalan yang inklusif di Jalan Kalimantan?
2. Apa saja bentuk fasilitas jalan yang disediakan khusus bagi penyandang disabilitas fisik?
3. Apakah kebijakan ini mengacu pada standar tertentu seperti SNI atau pedoman internasional?
4. Bagaimana proses perencanaan, penganggaran, dan pelaksanaan kebijakan tersebut dilakukan?
5. Adakah kerja sama lintas instansi dalam pelaksanaannya?

B. Evaluasi dan Monitoring

6. Apakah ada mekanisme evaluasi keberfungsian fasilitas tersebut?
7. Apa saja hambatan yang ditemukan selama pelaksanaan kebijakan tersebut?

C. Perspektif Masalah

8. Apakah kebijakan ini mencerminkan prinsip kemaslahatan umum (masalah 'ammah)?
9. Bagaimana kebijakan ini berkontribusi pada kesejahteraan penyandang disabilitas dari aspek sosial dan mobilitas?
10. Apakah dinas mempertimbangkan aspek keberlanjutan dan kebermanfaatannya jangka panjang dari fasilitas tersebut?

D. Partisipasi Publik dan Tanggapan Masyarakat

11. Apakah komunitas penyandang disabilitas dilibatkan dalam proses perumusan kebijakan?
12. Bagaimana respons masyarakat terhadap fasilitas yang telah disediakan?
13. Apakah terdapat saluran aduan atau evaluasi partisipatif dari pengguna fasilitas?

Lampiran 3 : Perda Kabupaten Cilacap No 6 Tahun 2018



BUPATI CILACAP
PROVINSI JAWA TENGAH
PERATURAN DAERAH KABUPATEN CILACAP
NOMOR 6 TAHUN 2018

TENTANG

PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN DI KABUPATEN CILACAP

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI CILACAP,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka pelaksanaan kewenangan di bidang perhubungan yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan dalam rangka mendukung perkembangan pembangunan dan pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Cilacap diperlukan sistem perhubungan yang terpadu, handal, selamat, lancar, tertib, nyaman, berdayaguna dan berhasil guna;
- b. bahwa penyelenggaraan perhubungan di Kabupaten Cilacap telah diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 3 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kabupaten Cilacap dan dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana dimaksud pada huruf a, maka Peraturan Daerah Kabupaten Cilacap Nomor 3 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kabupaten Cilacap sudah tidak sesuai lagi dengan dinamika peraturan perundang-undangan sehingga perlu ditinjau kembali dan disesuaikan;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan pada huruf a dan huruf b perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kabupaten Cilacap;
- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten Dalam Lingkungan Provinsi Djawa Tengah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 1950 Nomor 42);

- (5) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) dapat ditetapkan lebih rendah.
- (6) Perubahan batas kecepatan untuk jalan kabupaten dan jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan lebih lanjut dengan Peraturan Bupati.

Paragraf 3
Perlengkapan Jalan

Pasal 11

- (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:
 - a. Rambu Lalu Lintas;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. Alat penerangan Jalan;
 - e. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
 - f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
 - g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
 - h. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.
- (2) Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, usulan penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan harus sesuai dengan peruntukan.
- (3) Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- (4) Penentuan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, perbaikan, usulan penghapusan, dan pengawasan perlengkapan jalan untuk jalan kabupaten dan jalan desa dilakukan oleh Dinas;
- (5) Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan Jalan.

Pasal 12

Ketentuan lebih lanjut mengenai Perlengkapan Jalan diatur dengan Peraturan Bupati.

Bagian Keempat
Terminal Penumpang
Paragraf 1
Fungsi dan Tipe Terminal
Pasal 13

- (1) Untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan terminal penumpang
- (2) Terminal penumpang merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang serta perpindahan moda angkutan.
- (3) Setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.
- (4) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. lokasi;
 - b. teknis; dan
 - c. pelayanan.

Lampiran 4 : Daftar Riwayat Hidup

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Fabilla Prihastomo
2. NIM : 214110303076
3. Tempat/Tgl. Lahir : Cilacap, 20 Agustus 2002
4. Alamat Rumah : Desa Kawunganten RT 1/ RW 3
5. Nama Ayah : Sardjono
6. Nama Ibu : Rochyatun

B. Riwayat Pendidikan

1. Pendidikan Formal
 - a. TK : TK 'Aisyiyah Bustanul Athfal Kawunganten
 - b. SD/MI : SD Islam Darul Qurro Kawunganten
 - c. SMP/MTS : SMP Negeri 1 Kawunganten
 - d. SMA/MA : SMA Sains Wahid Hasyim Yogyakarta
2. Pendidikan Non Formal

C. Pengalaman Organisasi

1. Kader Himpunan Mahasiswa Islam Cabang Purwokerto
2. Departemen Advokom Himpunan Mahasiswa Program Studi (HMPS) HTN
2022/2023

