



Seri Modul Penguatan Organisasi Masyarakat Sipil
Pada Sektor Infrastruktur

MODUL 1:

PENGARUSUTAMAAN GESI PADA SEKTOR INFRASTRUKTUR

Seri Modul
Penguatan Organisasi Masyarakat Sipil Pada Sektor Infrastruktur

MODUL 1: PENGARUSUTAMAAN GESI dalam SEKTOR INFRASTRUKTUR

Seri Modul

Penguatan Organisasi Masyarakat Sipil Pada Sektor Infrastruktur

PENGARUSUTAMAAN GESI PADA SEKTOR INFRASTRUKTUR

Tim Penyusun:

Tino Yosepyn

Sri Purwani

Nala Diradametha

Kontributor:

Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Nusa Tenggara Barat

Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Lombok Barat

Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia Provinsi Nusa Tenggara Barat

Himpunan Wanita Disabilitas Indonesia Provinsi NTB

Ilustrasi:

Agah Nugraha Muharam

Tata Letak:

Yayasan Penabulu

Agah Nugraha Muharam

Kerja Sama:

KIAT

Yayasan Penabulu

Didukung oleh:

Pemerintah Australia

KATA PENGANTAR PENYUSUN

Istilah “Infrastruktur untuk Semua” selama ini sering kita dengar gaungnya, banyak diucapkan sebagai simbol keberpihakan pada seluruh elemen masyarakat. Namun, apakah selama ini kita memahami mengapa muncul slogan tersebut? Kiranya 3 kata inilah yang menjadi kunci jawaban pertanyaan di atas, “Aksesibel, Aman dan Adil.” Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial (GESI) dalam sektor Infrastruktur selalu terkait dengan cara berpikir, cara pandang dan cara mengeksekusi sebuah kondisi baik terkait dengan kapasitas sumberdaya manusia, kondisi fasilitas infrastruktur dan kebijakan yang berpihak. Bisa dipastikan bahwa proses perencanaan pembangunan yang terkait dengan infrastruktur akan beririsan erat dengan bagaimana konsep berpikir para pengambil kebijakan dalam hal ini eksekutif dan legislatif terkait dengan cara pandang tentang “Kesetaraan Gender dan Inklusi. Apabila para pemangku kepentingan belum “clear” tentang pemahaman tentang GESI maka tentu akan berdampak dalam kebijakan tata kota, transportasi publik, gedung-gedung fasilitas umum, maupun fasilitas infrastruktur jalan.

Proses membangun kesadaran inilah yang dilakukan oleh empat Mitra KIAT di Provinsi NTB seperti Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) Provinsi NTB, FLLAJ Kabupaten Lombok Barat, Himpunan Wanita Penyandang Disabilitas Indonesia (HWDI) Provinsi NTB dan Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia (IWAPI) Provinsi NTB. Ke-empat organisasi ini dengan kapasitas dan jaringan masing-masing berupaya secara optimal untuk mewujudkan GESI dalam sektor infrastruktur di NTB melalui kegiatan yang berbentuk sosialisasi, pelatihan, dan advokasi.

Modul panduan GESI dalam Sektor Infrastruktur ini bertujuan untuk memberikan pemahaman secara komprehensif terkait dengan sebuah proses mempertajam cara berpikir, cara bertindak dan cara berpihak bagi kita yang akan memperjuangkan kesetaraan di bidang pembangunan khususnya pembangunan infrastruktur.

Akhir kata, semoga buku modul panduan ini memberikan inspirasi bagi kita maupun para pemangku kepentingan di sektor infrastruktur dan sumberdaya. Selamat membaca, merefleksikan kondisi pembangunan di sekitar kita dan memperjuangkan agar pembangunan lingkungan dan infrastruktur adil bagi kita semua, terutama penyandang disabilitas, perempuan, anak dan para lansia.

Terima kasih.

Jakarta, 12 Juni 2019

Tim Penyusun

DAFTAR SINGKATAN

CSO	: Civil Society Organization
CP – CSE	: Child Protection – Civil Society Engagement
CRPD	: Convention on the Rights of Persons with Disabilities
DFAT	: Department of Foreign Affairs and Trade
DPD	: Dewan Perwakilan Daerah
FLLAJ	: Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
GESI	: Gender Equality and Sosial Inclusion
HAM	: Hak Asasi Manusia
HWDI	: Himpunan Wanita Penyandang Disabilitas
Inpres	: Instruksi Presiden
IWAPI	: Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia
LSM	: Lembaga Swadaya Masyarakat
NGO	: Non Goverment Organization
NTB	: Nusa Tenggara Barat
OPD	: Organisasi Perangkat Daerah
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
PKK	: Pemberdayaan dan Kesejahteraan Keluarga
PPDI	: Paguyuban Penyandang Disabilitas Indonesia
PUG	: Pengarusutamaan Gender
PUPR	: Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
RPJMD	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah
SDGs	: Sustainable Develeopment Goals
SK	: Surat Keputusan
SMS	: Short Message Service
SOP	: Standar Operasional Prosedur
UU	: Undang-Undang

DAFTAR ISTILAH

CSO	: Civil Society Organization
CP – CSE	: Child Protection – Civil Society Engagement
HAM	: Hak Asasi Manusia
PUG	: Pengarusutamaan Gender
RPJMD	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah
SDGs	: Sustainable Develeopment Goals
SMS	: Short Message Service
SOP	: Standar Operasional Prosedur
UU	: Undang-Undang

DAFTAR ISI

Kata Yayasan Penabulu	i
Daftar Singkatan	ii
Daftar Istilah	iii
Daftar Isi	iv
Pendahuluan	vi
Bab I: Perspektif Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial	1
A Kesetaraan Gender	1
A.1 Mengenal Gender, Pengarusutamaan Gender dan Kesetaraan Gender	1
A.2 Regulasi tentang Kesetaraan Gender di Indonesia	4
B Ketidaksetaraan Gender	6
B.1 Bentuk-Bentuk Diskriminasi Gender yang Terjadi di Masyarakat	6
B.2 Implikasi Budaya Patriarki di Tingkat Masyarakat	6
B.3 Contoh Kasus Ketidaksetaraan Gender	7
C Inklusi Sosial	10
C.1 Mengapa Terjadi Eksklusi Sosial di Masyarakat	11
C.2 Definisi Inklusi Sosial	11
C.3 Regulasi Tentang Inklusi Sosial –Penyandang Disabilitas	13
C.4 Fenomena Keberadaan Inklusi Sosial –Penyandang Disabilitas di Masyarakat	13
C.5 Implikasi Intervensi UU No.8 Tahun 2016 Tentang Disabilitas di Masyarakat	15
C.6 Regulasi Tentang Perlindungan Anak	16
Bab II: GESI Pada Sektor Infrastruktur	19
A Definisi Pembangunan Infrastruktur dan Perspektif GESI dalam Infrastruktur	19
A.1 Definisi Pembangunan Infrastruktur	19
A.2 Perspektif GESI dalam Infrastruktur	20
A.3 Terminologi Infrastruktur dalam Konteks Ekonomi Terkait dengan <i>Social Overhead Capital</i>	20
A.4 Dasar Hukum Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial di Indonesia	21
A.5 Dasar Hukum Implementasi GESI dalam Infrastruktur di Indonesia	23
B Implementasi GESI Dalam Infrastruktur	25
B.1 Prinsip Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial dalam Infrastruktur	25
B.2 Rendahnya Implementasi Aspek GESI dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia	27
B.3 Praktik-Praktik Baik Pelibatan Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Pembangunan Infrastruktur	28
B.4 Belajar dari Pelibatan Organisasi Masyarakat Sipil dalam Implementasi GESI pada Sektor Infrastruktur di Wilayah Nusa Tenggara Barat	30
C Pola Kebutuhan Khusus Atas Sarana Transportasi	37
C.1 <i>Gender Tool Kit: Transportation</i>	37
C.2 Pola Kebutuhan Sarana Transportasi bagi Perempuan	38
C.3 Pola Kebutuhan Sarana Transportasi bagi Penyandang Disabilitas	39

D Pendekatan GESI Berbasis Masyarakat	42
D.1 Pelibatan Lintas Sektor dan Aktor Kunci Keberhasilan Implementasi GESI pada Sektor Infrastruktur	42
D.2 Indikator Implementasi Akses; Kesamaan Akses, Melalui Peluang yang Adil Antara Laki-Laki, Perempuan, dan Penyandang Disabilitas dalam Sektor Infrastruktur	43
D.3 Indikator Implementasi Partisipasi; Kesamaan Hak Perempuan, dan Penyandang Disabilitas dalam Pembangunan	44
D.4 Indikator Implementasi Kontrol; Fungsi Kontrol Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Sektor Infrastruktur	44
D.5 Indikator Implementasi Manfaat; Manfaat dari Pembangunan yang Responsif GESI Bagi Perempuan dan Penyandang Disabilitas	45
Bab III: Aplikasi Praktis GESI dalam Infrastruktur	47
A Advokasi GESI dalam Pembangunan Infrastruktur	47
A.1 Strategi Advokasi Sebagai Dasar PUG dalam Pembangunan	47
A.1.1 Pengertian Advokasi	47
A.1.2 Tujuan dan Bentuk Advokasi	48
A.1.3 Perencanaan Langkah-Langkah Awal Advokasi	49
A.1.4 Pemetaan Stakeholders Strategis	51
A.1.5 Pembagian Peran Antar Stakeholders dalam Pelaksanaan Advokasi	52
B Kampanye Media	53
B.1 Media Kampanye; Strategi Advokasi GESI dalam Infrastruktur	53
B.1.1 Pemilihan Bentuk Media	53
B.1.2 Pemetaan dan Pemilihan Prioritas Isu	53
C Sosialisasi Dan Pemberdayaan Masyarakat	55
C.1 Sosialisasi dan Tahap Penguatan Kapasitas Sebagai Bentuk Pemberdayaan Masyarakat dalam Sektor Infrastruktur	55
D Pembelajaran Implementasi GESI dalam Infrastruktur di Indonesia	56
D.1 Poin-Poin Pembelajaran Implementasi GESI dalam Infrastruktur di Indonesia	56

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur untuk semua, slogan ini menjadi salah satu pemicu percepatan pembangunan sektor infrastruktur di berbagai kota/kabupaten maupun propinsi di Indonesia. Saat ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Kemeterian PUPR) terus meningkatkan pembangunan infrastruktur yang mengadopsi pengarusutamaan gender (PUG). Infrastruktur yang dimaksud adalah infrastruktur yang dapat diakses dan memiliki fasilitas ramah bagi perempuan, anak-anak dan penyandang disabilitas. Namun, masih banyak tantangan dalam proses penyediaan fasilitas infrastruktur yang dapat diakses oleh semua orang karena kondisi lokasi pembangunan infrastruktur sangat beragam, terutama di wilayah perkotaan yang mempunyai tingkat kemacetan maupun pertumbuhan penduduk yang cukup cepat dan padat. Sehingga seringkali menghambat proses penataan ruang terbuka dan fasilitas layanan publik bagi pengguna jalan terutama penyandang disabilitas.

Infrastruktur jalan di berbagai kota/kabupaten dan propinsi secara regulasi harus dilengkapi dengan fasilitas penunjang yang mempermudah akses bagi semua pengguna jalan seperti pedestrian, ram, guiding block, pegangan pengaman, halte, kursi, lampu penerang maupun penyebarang jalan yang dilengkapi dengan rambu khusus. Namun, fasilitas yang mempermudah aksesibilitas tersebut memang masih sangat minim tersedia. Inilah yang menjadi tantangan utama pembangunan infrastruktur. Selain itu, tantangan lain adalah peluang yang sama bagi keterlibatan perempuan dan penyandang disabilitas dalam pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu diperlukan kerjasama lintas sektor maupun stakeholders strategis dari berbagai unsur (pemerintah daerah, NGO, Perguruan Tinggi dan sektor bisnis) untuk mewujudkan pemenuhan hal secara adil yang diimbangi dengan peningkatann kapasitas bagi pekerja perempuan di tingkat bawah, terampil maupun ahli agar mampu berkompetisi dalam proses pembangunan infrastruktur secara transparan dan kinerja baik dari sisi sumberdaya manusia maupun pertanggungjawaban hasil proyek.

Mengapa Modul Ini Diperlukan

Modul Pengarusutamaan GESI dalam Sektor Infrastruktur ini dirancang agak berbeda terutama dari sisi pendekatan, waktu dan metode dikarenakan agar lebih tepat dipahami dan diimplementasikan oleh para pengguna terutama institusi pemerintah, NGO, maupun stakeholders terkait yang bersentuhan langsung dengan sektor infrastruktur.

Secara umum modul bahan bacaan Implementasi GESI dalam Sektor Infrastruktur ini dimaksudkan untuk memberikan panduan kepada institusi pemerintah terutama Bappeda, Dinas Perhubungan, Pertamanan (Tata Kota), Organda maupun Forum pemerhati

infrastruktur seperti Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta stakeholders strategis di dalamnya: Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia (IWAPI), Himpunan Wanita Penyandang Disabilitas Indonesia (HWDI), Persatuan Penyandang Disabilitas Indonesia (PPDI) beserta Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) lain yang bergerak di isu perempuan, disabilitas dan anak. Secara khusus tujuan modul ini antara lain:

1. Mengenalkan pemahaman tentang Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial dalam sektor infrastruktur
2. Menyamakan pemahaman tentang hak perempuan dan penyandang disabilitas dalam sektor infrastruktur
3. Mengenalkan mekanisme keterlibatan perempuan dan penyandang disabilitas dalam proses dan tahapan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan proyek infrastruktur.
4. Mempertajam masing-masing peran dalam upaya pemenuhan hak perempuan dan penyandang disabilitas dalam aksesibilitas fasilitas infrastruktur jalan dan gedung-gedung pusat layanan publik

Siapa Pengguna Modul

Secara khusus modul yang memuat bahan bacaan ini dapat digunakan oleh 4 stakeholders kunci yakni institusi pemerintah daerah, LSM, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ), Perguruan Tinggi maupun dunia usaha dan dunia industri yang mempunyai komitmen untuk mewujudkan pemenuhan hak atas infrastruktur terutama bagi perempuan dan penyandang disabilitas.

Bahan bacaan ini dapat menjadi referensi atau bahan pembanding sesuai dengan kondisi masing-masing wilayah pengguna. Artinya materi yang sesuai dengan regulasi nasional bisa menjadi rujukan, namun metode maupun tahapan tidak harus direplikasi secara sama persis, tetapi disesuaikan dengan situasi kondisi berbagai daerah di Indonesia.

Bab I

PERSPEKTIF KESETARAAN GENDER dan INKLUSI SOSIAL (GESI)

A Kesetaraan Gender

A.1 Mengenal Gender, Pengarusutamaan Gender dan Kesetaraan Gender

Selama ini kita sering mendengar istilah Gender. Di tingkat masyarakat, gender sering diartikan dengan jenis kelamin perempuan. Pemahaman tersebut tidak sepenuhnya benar namun juga tidak sepenuhnya salah. Mengacu pada pendapat Mansour Faqih, **Gender** adalah suatu sifat yang melekat pada laki-laki maupun perempuan yang dikonstruksi secara sosial maupun kultural. Misalnya bahwa perempuan itu lemah lembut, cantik, emosional dan sebagainya. Sementara laki-laki dianggap kuat, rasional, jantan, perkasa dan tidak boleh menangis.¹

Sedangkan yang disebut dengan **Pengarusutamaan Gender** sesuai **Inpres No 9 Tahun 2000** adalah sebuah **upaya dalam rangka meningkatkan kedudukan, peran, dan kualitas perempuan, serta upaya mewujudkan kesetaraan dan keadilan gender dalam kehidupan berkeluarga, bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara**, sehingga **dipandang perlu melakukan strategi pengarusutamaan gender ke dalam seluruh proses pembangunan nasional**. Strategi tersebut dibangun untuk mengintegrasikan gender menjadi suatu dimensi integral dari perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan.

Contoh penerapan secara nyata Pengarusutamaan Gender (PUG) telah dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Republik Indonesia. Penerapan PUG tersebut dalam bentuk dukungan Kementerian PUPR mewujudkan Komitmen Presiden dalam *HE*

¹<https://tipsserbaserbi.blogspot.com/2016/10/pengertian-gender-kesetaraan-gender-dan-istilah-terkait.html>

FOR SHE GLOBAL CHAMPION PBB yang diinisiasi oleh UN Women pada tanggal 20 september 2014 dalam *World Economic Forum* yang mengangkat *Global Gender Gap Report* dimana Indonesia menempati urutan ke 97 dari 142 negara terkait dengan partisipasi perempuan dalam politik dan ekonomi. Kesenjangan tersebut menyandingkan partisipasi politik perempuan dengan kondisi ekonomi yang berkaitan kuat antara kesenjangan gender di sebuah negara dengan performa ekonomi negara tersebut.²

Maka berdasarkan komitmen tersebut Kementerian PUPR kemudian merealisasikan kebijakan dengan perspektif gender dan hak-hak perempuan melalui fokus program yang tampak dalam tabel di bawah ini.

FOKUS	DAMPAK	PROGRAM
Fokus 1: Peningkatan partisipasi perempuan dalam proses pengambilan keputusan	Meningkatkan partisipasi perempuan pengambil keputusan dengan representasi mencapai 30 %.	- Menyiapkan data terpilah SDM Kementerian PUPR (eselon, Pejabat dibalai satker, PPK). - Keterlibatan Gender dalam kegiatan PUPR sejak perencanaan hingga monitoring untuk kegiatan, PANSIMAS, SANIMAS, PISEW, KOTAKU
³ Fokus 2: Pengurangan angka kematian ibu.	Meningkatkan pelayanan kesehatan reproduksi, terutama ibu hamil.	- Penyediaan rumah layak Huni. - Penyediaan ruang Laktasi. - Penyediaan air bersih dan sanitasi yang terintegrasi dengan data Kesehatan. - Penyebarluasan pencegahan HIV AID'S sebagai pekerja konstruksi dengan dana APBN. - Peningkatan jalan lingkungan dan jembatan di perdesaan.
Fokus 3: Penghapusan kekerasan terhadap perempuan dan anak perempuan.	Peningkatan perlindungan kekerasan terhadap perempuan dan anak serta penguatan ekonomi mandiri.	- Trotoar yang dilengkapi dengan penerangan jalan. - Penyediaan rumah/fasilitas Umum hunian sementara dan tetap pada daerah paska bencana yang aman nyaman dan layak bagi perempuan dan anak. - Perencanaan pembangunan perumahan dan permukiman yang aman dan nyaman bagi tumbuh kembang anak dalam rangka mendukung Program Kota/kabupaten yang Ramah Anak.

TABEL 1. Strategi PUG
Kementerian PUPR

²<https://www.femina.co.id/trending-topic/presiden-joko-widodo-jadi-duta-heforshe-untuk-kesetaraan-gender>

Kesetaraan Gender adalah kesamaan kondisi bagi laki-laki dan perempuan untuk memperoleh kesempatan dan hak-haknya sebagai manusia agar mampu berperan dan berpartisipasi dalam kegiatan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan, dan kesamaan dalam menikmati hasil pembangunan. Kesetaraan Gender di Indonesia dapat kita lihat dalam beberapa penjelasan dan contoh di bawah ini:

- **Akses;** yang dimaksud akses adalah peluang atau kesempatan dalam memperoleh atau menggunakan sumber daya tertentu. Mempertimbangkan cara memperoleh akses yang adil dan setara antara perempuan dan laki-laki, anak perempuan dan laki-laki terhadap sumberdaya yang akan dibuat. Contoh: Pembangunan ruang terbuka hijau yang aman, inklusif dan mudah dicapai bagi semua: perempuan, anak-anak dan penyandang disabilitas, seperti pembangunan RPTRA di DKI, Pembangunan Trotoar di Kota Surabaya, Pembangunan Taman Inklusi untuk Anak Disabilitas di Kota Bandung.
- **Partisipasi;** aspek partisipasi merupakan keikutsertaan atau partisipasi seseorang atau kelompok dalam kegiatan dan atau dalam pengambilan keputusan. Dalam hal ini perempuan dan laki-laki. Kita bisa melihat contoh konkret: apakah tingkat partisipasi perempuan, laki-laki dan penyandang disabilitas di sekitar kita telah sama dalam pelibatan pembangunan infrastruktur (jalan kampung, area terbuka hijau/taman bermain, dll) mulai dari proses perencanaan hingga pengambilan keputusan sejak di tingkat keluarga, RT, RW, Kampung, Kelompok Adat, Kantor, dll.
- **Kontrol;** adalah penguasaan atau wewenang atau kekuatan untuk mengambil keputusan. Dalam hal ini apakah pemegang jabatan sebagai pengambil keputusan didominasi oleh gender tertentu atau tidak. Contoh: terkait dengan kewenangan pengambilan keputusan dalam pembangunan di tingkat kampung, apakah masih didominasi kaum laki-laki, atau sudah ada perempuan dan penyandang disabilitas yang mempunyai posisi menjadi pengambil keputusan yang berdampak pada semua orang.
- **Manfaat;** adalah kegunaan yang dapat dinikmati secara optimal. Keputusan yang diambil oleh institusi, kelompok tertentu atau posisi tertentu apakah memberikan manfaat yang adil dan setara bagi perempuan dan laki-laki dan penyandang disabilitas atau tidak. Contoh: Hasil keputusan pembangunan jalan kampung berdasarkan musyawarah kampung apakah bermanfaat bagi kaum laki-laki saja atau sudah mempermudah akses (aman dan nyaman) bagi perempuan dan juga bagi penyandang disabilitas.

Di Indonesia, proses pengarusutamaan dan kesetaraan gender bukan proses yang instan terutama hal tersebut bisa kita cermati dalam budaya dan kehidupan sosial masyarakat, khususnya di masyarakat adat dan wilayah-wilayah pedesaan dan pedalaman. Oleh karena itu, banyak bentuk diskriminasi dan juga stigma yang cukup menghambat perkembangan kesetaraan di tingkat masyarakat. Secara khusus hal tersebut akan dibahas dalam bagian A.2 di bawah ini.

A.2 Regulasi tentang Kesetaraan Gender di Indonesia

Dasar hukum yang memuat tentang kesetaraan gender di Indonesia termuat secara berjenjang atau secara hirarki sebagai berikut:



Oleh karena hirarki yang paling berhubungan dengan implementasi Peraturan Menteri (Permen) adalah Inpres No 9 Tahun 2000, juga secara langsung dan tegas Inpres ini menyebut tentang pelaksanaan PUG sampai ke tingkat daerah, maka Inpres No 9 Tahun 2000 inilah yang paling sering menjadi rujukan. Mengapa menjadi rujukan?

Hal ini disebabkan Instruksi Presiden No 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional, bertujuan untuk menurunkan kesenjangan antara perempuan dan laki-laki Indonesia dalam mengakses dan memperoleh manfaat pembangunan, serta meningkatkan partisipasi dalam dan penguasaan terhadap proses pembangunan.

Inpres ini kemudian memunculkan momentum bagi kemajuan perempuan dan peningkatan kesetaraan gender, yang belakangan ini diperluas hingga mencakup perencanaan dan penganggaran yang inklusif gender. Ada pergeseran norma dan nilai sosial-budaya untuk lebih melindungi hak-hak perempuan dan laki-laki seperti yang tercermin dalam beberapa undang-undang yang sudah direvisi.

Tantangan saat ini adalah, belum meratanya pemahaman tentang Pengarusutamaan Gender (PUG) dalam pembangunan terutama pembangunan yang masih didominasi oleh laki-laki seperti infrastruktur. Ketidaksetaraan tersebut muncul sejak dari proses perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi.



Guna mempercepat pelaksanaan Inpres No 9 Tahun 2000, pada tahun 2011 Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) Republik Indonesia mengeluarkan Permendagri No 6 Tahun 2011 mengenai Perubahan Permendagri No 15 Tahun 2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengarusutamaan Gender di Daerah. Proses percepatan PUG di berbagai sektor juga ditandai dengan dikeluarkannya Perpres No 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2015 – 2019 meliputi strategi di Kementerian/Lembaga untuk meningkatkan kesetaraan gender dan pengarusutamaan gender.

Regulasi ini segera ditindaklanjuti oleh beberapa kementerian diantaranya Kementerian PUPR sebagai salah satu kementerian yang berkorelasi erat dengan pembangunan infrastruktur, dengan mengeluarkan **Permen PUPR No 08/PRT/M/2018** tentang Perubahan atas Permen PUPR No 13.1/PRT/M/2015 tentang Renstra Kementerian PUPR tahun 2015 – 2019, yang menyatakan bahwa **“Pengarusutamaan Gender (PUG) telah menjadi komitmen dalam penyusunan anggaran berbasis gender, termasuk dalam rangka pemberdayaan dan partisipasi masyarakat.”**

Selain beberapa regulasi di atas, pelaksanaan kesetaraan gender dalam berbagai sektor di Indonesia juga merujuk pada poin ke 12 dan 17 SDGs tentang Kesetaraan Gender, HAM bagi perempuan dan anak gadis serta tujuan ke 5 SDGs yang mendorong Kesetaraan Gender dan Penguatan Peran Perempuan.

B KETIDAKSETARAAN GENDER

B.1 Bentuk – Bentuk Diskriminasi Gender yang Terjadi di Masyarakat

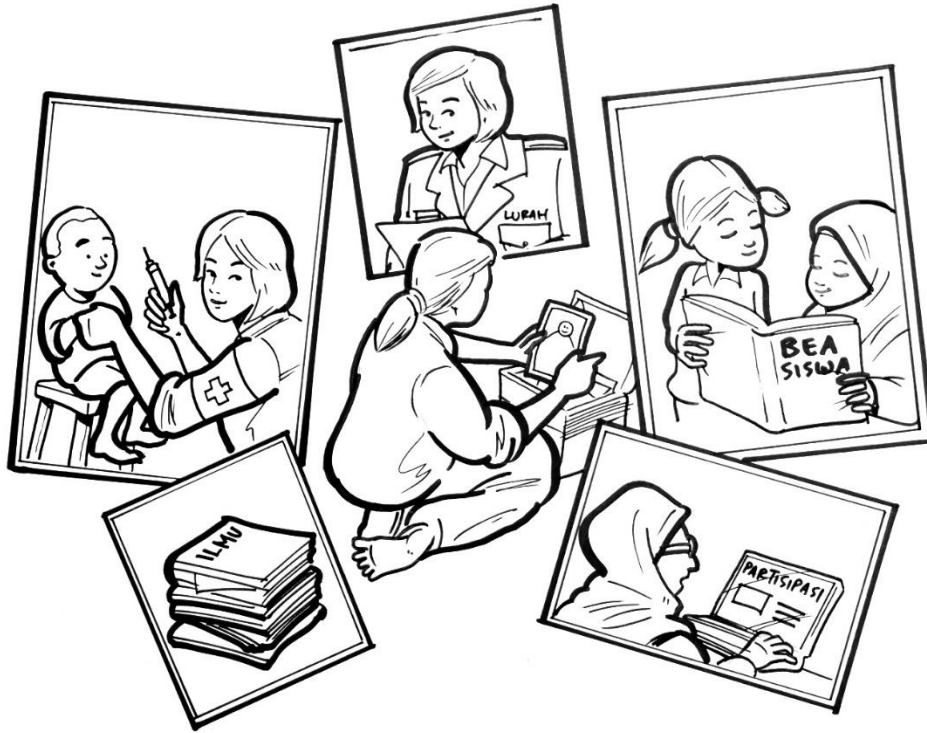
Dalam struktur masyarakat Indonesia yang masih kental dengan sistem patriarki, seringkali banyak terjadi perbedaan perlakuan terhadap laki-laki, perempuan, penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya dalam berbagai bentuk. Perbedaan perlakuan ini mengakibatkan kerugian bagi jenis gender tertentu/kelompok tertentu sehingga menimbulkan ketidakadilan gender. Ketidakadilan Gender yang sering terjadi antara lain:

- **Penomorduuan** (*Subordination*)
Gender tertentu dianggap lebih penting atau lebih utama dibandingkan dengan kelompok lainnya;
- **Peminggiran/Pemiskinan** (*Marginalization*)
Proses, sikap, perilaku masyarakat maupun kebijakan negara yang berakibat pada penyesian / pemiskinan bagi kelompok gender tertentu;
- **Pelabelan** (*Stereotype*)
Pelabelan yang bersifat negative secara umum terhadap jenis gender tertentu;
- **Beban Ganda** (*Multi Burden*)
Ketidakseimbangan peran dan tanggungjawab seseorang dari jenis gender tertentu dalam melakukan berbagai jenis kegiatan sehari-hari dalam waktu yang bersamaan;
- **Kekerasan** (*Violence*)
Serangan terhadap fisik, psikologis, maupun integritas seseorang dari jenis gender tertentu.

B.2 Implikasi Budaya Patriarki di Tingkat Masyarakat

Kondisi sosial masyarakat Indonesia yang dipengaruhi oleh kuatnya budaya patriarki, secara langsung berdampak pada sempitnya ruang gerak bagi kelompok perempuan di berbagai sektor. Hal tersebut dipertajam dengan pengaruh agama dan budaya yang membuat perempuan dinomorduakan/*sub-ordinasi*. Persoalan gender tidak hanya bergerak di isu dan persoalan perempuan, akan tetapi perempuan sering menjadi subjek ketidaksetaraan. Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa unsur yakni; regulasi yang belum berpihak, kondisi sosial-budaya dan faktor ekonomi di tingkat pemerintahan dan masyarakat.

Saat ini, masyarakat maupun pemerintah Indonesia sedang bergerak menuju perubahan cara berpikir, cara pandang dan cara berpihak terutama tentang terkait dengan posisi maupun peran perempuan di ranah publik.



Oleh karena itu, perubahan paradigma tentang pengarusutamaan gender di berbagai level kebijakan dan perencanaan pembangunan nasional ini menumbuhkan dampak positif di tingkat masyarakat baik secara sektoral maupun di tataran aktor. Berbagai bentuk keterbukaan akses terhadap perempuan mulai terlihat diberbagai sektor; mulai sektor pendidikan, kesehatan, pemerintahan, ketenagakerjaan, infrastruktur, jasa dan keuangan, pariwisata, pertanian, lingkungan hidup, kebencanaan, dll. Sedangkan di level aktor juga kita dapat melihat dampak perubahan para aktor penggerak di level desa, kota/kabupaten maupun nasional, dalam rupa bermunculannya aktor-aktor perempuan yang berkontribusi pada pembangunan yang berpihak.

B.3 Contoh Kasus Ketidaksetaraan Gender

Kasus ketidaksetaraan gender yang terjadi di berbagai wilayah di Indonesia masih sangat kental dan dekat dengan sistem budaya patriarki yang sampai sekarang masih sangat kuat tertanam di sebagian besar masyarakat. Contoh yang masih kita jumpai di masyarakat kesukuan (Jawa, Sunda, Batak, Sasak, Manggarai, Bali, Sumbawa, Bima, Dayak, Dani, Asmat, dll) memperlihatkan bahwa kedudukan seorang laki-laki dianggap lebih tinggi dibandingkan perempuan.

Beberapa kasus di Jawa yang tidak adil gender bisa kita jumpai seperti misalnya pandangan yang menyatakan bahwa perempuan tidak perlu mengenyam pendidikan setinggi laki-laki. Hal tersebut juga dapat kita cermati dengan adanya nilai yang berkembang di sebagian masyarakat

adat Jawa bahwa setinggi apapun pendidikan perempuan pada akhirnya tidak akan terlepas dari *Dapur, Kasur, Sumur*, alias bertugas melayani kebutuhan suami di sektor domestik. Nilai lain yang berkembang adalah adanya peribahasa Jawa yang mengatakan “*Wong wadon kuwi swarga nunut neraka katut*” (Perempuan itu neraka ikut, surga numpang pada suami). Hal inilah yang pada akhirnya melahirkan gerakan emansipasi perempuan yang digagas oleh Raden Ajeng Kartini.

Kasus lain yang bisa kita cermati dari kuatnya budaya patriarkinampak pula dalam lagu “Sabda Alam” gubahan almarhum Ismail Marzuki. Salah satu lirik dalam lagu tersebut mengatakan “*Ditakdirkan bahwa pria berkuasa, adapun wanita lemah, lembut manja.*” Hal tersebut berlanjut pada gerakan indoktrinasi di tingkat masyarakat bahwa yang berhak berkuasa adalah laki-laki terutama di ranah publik, yang pada akhirnya memunculkan gerakan *affirmative action* kuota 30% di berbagai macam posisi terutama di posisi legislatif.

Di wilayah NTB, contoh kasus ketidaksetaraan gender juga masih kental. Penduduk asli NTB terdiri dari tiga etnis utama yakni Sasak di Lombok, Samawa di Sumbawa dan Mbojo di Bima. Sistem sosial atau budaya dari ketiga kelompok mempengaruhi perspektif mereka tentang peran gender dalam konstruksi sistem sosial budaya di masyarakat. Hal ini bisa dilihat dari kasus perceraian di Lombok, dimana perempuan tidak biasa dan tidak bisa mengklaim haknya atas harta bersama. Yang terpenting bagi perempuan Sasak adalah mereka dapat mengajak anak-anaknya untuk tinggal bersama setelah terjadi perceraian. Selain itu ada budaya di sebagian wilayah terkait dengan “*awig-awig/aturan adat*” apabila perempuan pulang larut malam dengan laki-laki bisa terkena sanksi adat berupa dinikahkan, karena dianggap melanggar norma tentang kepatutan “jam malam” bagi perempuan.



Di wilayah NTB, khususnya Lombok, sampai saat ini beberapa kelompok masyarakat masih mengikuti kelas sosial. Adapun kelas sosial yang ada di Lombok pada awalnya berjumlah 4 kelas sosial di masyarakat yaitu: kelas sosial bangsawan (tinggi), kelas sosial perwangse, orang kebanyakan (menengah) dan kelas sosial jajar karang (rendah). Dalam perkembangannya karena pengaruh proses pendidikan, politik, sosial dan ekonomi masyarakat, ke-4 kelas sosial ini telah melebur 2 kelas saja yakni kelas bangsawan dan kelas kebanyakan.

Proses ini berbeda dengan budaya yang berkembang bagi perempuan di Sumbawa dan Bima. Hal ini dapat dilihat ketika mereka menikah, perempuan Sumbawa dan Bima sudah membuat mahar perkawinan (harta yang diperoleh dari suami menjadi milik perempuan) berupa rumah lengkap dengan isinya, sehingga ketika terjadi kasus perceraian maka yang meninggalkan rumah adalah laki-laki.



C INKLUSI SOSIAL

Di masyarakat kita mengenal kata **ekslusi** dan **inklusi**. Dua kata ini sering dikaitkan dengan kondisi sebuah masyarakat yang merujuk pada gap atau jarak yang cukup jauh, luas dan sulit disatukan. Jarak tersebut biasanya diakibatkan karena anggapan orang/sekelompok orang/lembaga yang menganggap mereka berbeda dengan yang lain. Perbedaan bisa dari sisi kekuasaan, kekayaan, kedudukan, kelas sosial, ras, pendidikan, dll. Hal inilah yang menghadirkan istilah kelompok eksklusif atau terpisah dan tidak menyatu. Sekilas kita akan memahami bagaimana proses tumbuhnya kelompok tersebut di masyarakat.

C.1 Mengapa Terjadi Eksklusi Sosial di Masyarakat

Eksklusi sosial merupakan gambaran mengenai kehidupan kelompok yang terisolasi atau terpinggirkan secara sosial, yaitu mereka yang hidupnya berada dalam kemiskinan, menganggur dan hidup dalam kekurangan karena tidak terpenuhinya hak-hak kewarganegaraan dan kehancuran ikatan sosial. Kondisi tersebut disebabkan oleh faktor keuangan yang tidak cukup, ketidakmampuan, berasal dari kelompok etnik yang berbeda yang tersingkir karena adanya prasangka dan stigmatisasi kebijakan dan struktur masyarakat yang lebih luas. Eksklusi sosial terjadi ketika ada kelompok mengalami perbedaan perlakuan, dimana setiap manusia berhak menerima perlindungan dan kesejahteraan.

Menurut Beall dan Piron (2005), eksklusi sosial merupakan proses peminggiran sosial terhadap beberapa kelompok yang didiskriminasikan atas dasar etnis, ras, agama, orientasi seksual, kasta, keturunan, gender, usia, kecacatan, HIV, migran atau berdasarkan lokasi di mana mereka tinggal. Mereka juga dirugikan karena lokasi tempat tinggal tidak tersentuh oleh kegiatan pembangunan. Eksklusi sosial adalah satu konsep yang digunakan dalam aktivitas pengembangan masyarakat dan studi sosial, karena berkaitan dengan perancangan sosial, analisis kebijakan sosial dan praktik pembangunan sosial di banyak negara maju. Konsep eksklusi sosial ini muncul di Copenhagen pada tahun 1995. Eksklusi sosial memperluas analisis kemiskinan dengan memberi tumpuan kepada analisis sebab dan dampak sosial.⁴ Oleh karena itulah kelompok yang bersifat eksklusif ini sangat penting untuk menjadi inklusi agar kembali menjadi terbuka untuk perbedaan dalam berbagai kondisi di masyarakat.

C.2 Definisi Inklusi Sosial

Secara umum pengertian inklusi digunakan sebagai sebuah pendekatan untuk membangun dan mengembangkan sebuah lingkungan yang semakin terbuka; mengajak masuk dan mengikutsertakan semua orang dengan berbagai perbedaan latar belakang, karakteristik, kemampuan, status, kondisi, etnik, budaya dan lainnya. Terbuka dalam konsep lingkungan inklusi, berarti semua orang yang tinggal, berada dan beraktivitas dalam lingkungan keluarga, sekolah ataupun masyarakat merasa aman dan nyaman mendapatkan hak dan melaksanakan kewajibannya. Jadi, lingkungan inklusi adalah lingkungan sosial masyarakat yang terbuka, ramah, meniadakan hambatan dan menyenangkan karena setiap warga masyarakat tanpa terkecuali saling menghargai dan merangkul setiap perbedaan, lepas dari berbagai kondisi dan latar belakang.⁵ **Inklusi sosial adalah proses untuk “menarik” orang-orang yang tereksklusi menjadi inklusi.**

⁴<http://www.sahabat-sosiologi.or.id/2017/11/pengertian-eksklusi-sosial.html>

⁵<https://daksablog.wordpress.com/2013/05/10/pengertian-inklusi>

Menurut **Bank Dunia**, **Inklusi Sosial** adalah proses memperbaiki kondisi-kondisi bagi individu-individu dan kelompok-kelompok agar dapat berpartisipasi dalam masyarakat dan proses memperbaiki kemampuan, kesempatan serta martabat mereka yang tersisihkan karena identitasnya untuk dapat berpartisipasi dalam masyarakat.

Selain itu, Inklusi Sosial juga merupakan proses memperbaiki kondisi – kondisi bagi individu – individu dan kelompok – kelompok agar dapat berpartisipasi dalam masyarakat dan proses memperbaiki kemampuan, kesempatan serta martabat mereka yang tersisihkan karena identitasnya untuk dapat berpartisipasi dalam masyarakat. *Asian Development Bank (ADB)* mendefinisikan inklusi sebagai upaya pada penghapusan halangan bagi kelompok-kelompok marjinal serta penguatan insentif untuk meningkatkan akses kesempatan-kesempatan berpartisipasi dalam proses pembangunan bagi individu-individu dan kelompok-kelompok yang beragam. Karenanya inklusi sosial lebih pada setiap anggota masyarakat dapat menikmati hak dan manfaat yang sama pada semua bidang, baik itu politik, ekonomi, maupun sosial.

Sedangkan pengertian inklusi sosial berdasarkan dokumen *The Department of Foreign Affairs and Trade (DFAT)* Pemerintah Australia mengacu pada Konvensi PBB tentang hak-hak orang dengan cacat (CRPD) tidak mendefinisikan cacat. Namun, CRPD menggambarkan orang cacat sebagai “*including those*” = Kecacatan – gangguan + hambatan, fisik dalam jangka panjang.



C.3 Regulasi tentang Inklusi Sosial – Penyandang Disabilitas

Regulasi tentang Penyandang disabilitas di Indonesia termuat dalam UU No 8 Tahun 2016. Dalam pasal (1) dijelaskan 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.”**

Apabila kita melihat kondisi penyandang disabilitas di Indonesia terdapat beberapa ragam keterbatasan yang menyebabkan seseorang masuk dalam kategori penyandang disabilitas. Beberapa keterbatasan yang menjadi ragam disabilitas berdasarkan UU No 8/2016 pasal (4) tentang Penyandang Disabilitas disebutkan bahwa Ragam Penyandang Disabilitas meliputi:

- Penyandang Disabilitas fisik;
- Penyandang Disabilitas intelektual;
- Penyandang Disabilitas mental; dan/atau
- Penyandang Disabilitas sensorik.

Ragam Penyandang Disabilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dialami secara tunggal, ganda, atau multi dalam jangka waktu lama yang ditetapkan oleh tenaga medis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

C.4 Fenomena Keberadaan Inklusi Sosial – Penyandang Disabilitas di Masyarakat

Kelompok penyandang disabilitas selama ini masih dipandang sebagai warga negara kelas dua. Keterbatasan fisik maupun mental seringkali dianggap menjadi penghalang terpenuhinya hak-hak mereka sebagai warga negara yang setara. Kondisi tersebut diperparah lagi dengan minimnya pelibatan penyandang disabilitas dalam proses pembangunan sebagaimana warga negara pada umumnya.

Dalam beberapa program pembangunan, pemerintah seringkali gagal menemukan kebutuhan riil para penyandang disabilitas. Kurangnya pemahaman para pengambil kebijakan serta menguatnya stigmatisasi terhadap kelompok penyandang disabilitas berdampak terhadap buruknya keberpihakan dan respon pemerintah serta masyarakat terhadap pemenuhan kebutuhan penyandang disabilitas.

Sementara pada saat yang sama stigma masyarakat terhadap penyandang disabilitas masih sangat beragam. Banyak labeling atas kondisi disabilitas ini seperti; karena kesalahan orang tua di masa lalu, dosa, kekurangan gizi, hingga pada label bahwa adanya anggota keluarga yang disabilitas adalah aib keluarga yang perlu ditutupi atau disembunyikan.

Kata Kunci tentang Penyandang Disabilitas:

1. *Keterbatasan fisik, intelektual, mental, atau sensorik*
2. *Diderita dalam jangka waktu lama*
3. *Menimbulkan hambatan atau kesulitan dalam berinteraksi secara penuh dan efektif dengan warga lainnya*

Kondisi ini diperparah pula dengan adanya stigma dan diskriminasi sistemik bagi penyandang disabilitas yang mempunyai berstatus ganda misalnya perempuan dengan status janda sekaligus penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil FGD dengan organisasi Himpunan Wanita Disabilitas Indonesia (HWDI) Provinsi NTB didapatkan pula pengalaman masih adanya *stereotype*/pelabelan bahwa penyandang disabilitas baik bagi perempuan maupun laki-laki seringkali mengalami penolakan dari keluarga pasangannya karena masih adanya ketakutan bahwa disabilitas tersebut akan menimpa keturunan mereka. Disabilitas masih sering disamakan dengan “penyakit” yang dengan serta merta bisa terjadi pada keturunannya.

Mencermati masih banyaknya anggapan/stigma/cap tentang status disabilitas yang tidak adil, maka sangat dibutuhkan intervensi kebijakan dari pemerintah dan keberpihakan masyarakat atas cara pandang terhadap penyandang disabilitas untuk meningkatkan martabat status sosial mereka. Hal inilah yang menjadi perjuangan panjang bagi pemenuhan hak para penyandang disabilitas di Indonesia.

Selain itu masih banyak terjadi interseksi atau irisan stigma maupun pelabelan terjadi di masyarakat terkait perbedaan suku, kondisi fisik, kondisi sosial ekonomi, pendidikan dan gender yang perlu mendapatkan intervensi secara langsung dari pemerintah maupun NGO yang memperjuangkan tumbuhnya masyarakat yang inklusi.

Sejalan dengan perkembangan pembangunan Indonesia, sebagian program pemerintah telah disesuaikan untuk pemenuhan hak penyandang disabilitas, namun program tersebut seringkali tidak diimbangi dengan pelibatan penyandang disabilitas dalam proses penggalan kebutuhan sehingga mengakibatkan putusnya ruang partisipasi kelompok penyandang disabilitas dan forum-forum penyandang disabilitas di berbagai level.

Lalu bagaimana cara kita untuk dapat mengenali apakah konsep inklusi telah benar-benar hadir di dalam kehidupan kita sehari-hari? Beberapa pertanyaan kunci berikut dapat kita gunakan untuk melihat sejauh mana tingkat atau kondisi peminggiran/marginalisasi yang ada di sekitar kita.

Ranah	Pertanyaan Kunci atas Kondisi Marginalisasi
Kebijakan Pemerintah	Apakah kebijakan pemerintah di sektor ekonomi, pendidikan, politik, kesehatan, fasilitas publik, dll, selama ini telah berpihak untuk semua lapisan masyarakat ?
Aturan/Harapan di Ranah publik	Apakah peraturan yang selama ini diterapkan di ranah publik (perusahaan, sekolah, transportasi, rumah sakit, gedung perkantoran, fasilitas publik, dll) berpihak pada semua kondisi masyarakat? Peraturan apa saja yang bisa menyebabkan marginalisasi terhadap kelompok tertentu ?
Masyarakat /Adat	Bagaimana cara pandang masyarakat selama ini terhadap mereka yang mempunyai keterbatasan / penyandang disabilitas ?
Individu-Individu	Secara pribadi apa yang kita pikirkan terhadap penyandang disabilitas sehingga seringkali tanpa sadar kita berkontribusi atas proses peminggiran terhadap mereka ?

TABEL 2. Pertanyaan Kunci atas kondisi peminggiran/marginalisasi

Sumber data: Pelatihan Kepemimpinan & Manajemen Organisasi KIIAT—University of Sydney

C.5 Implikasi Intervensi UU No 8 Tahun 2016 di Masyarakat

Keberadaan UU No 8 Tahun 2016 tentang Penyandang disabilitas pada akhirnya memberikan dampak pada keberpihakan pemerintah dan masyarakat secara signifikan bagi penyandang disabilitas. Dalam Ketentuan Umum UU No 8 Tahun 2016 dijelaskan bahwa, pemerintah memberikan kesamaan kesempatan/peluang dan/atau menyediakan akses kepada penyandang disabilitas untuk menyalurkan potensi dalam segala aspek penyelenggaraan negara dan masyarakat tanpa diskriminasi.

Oleh karena itu negara memberi perlindungan yakni upaya untuk melindungi, mengayomi dan memperkuat hak penyandang disabilitas, melalui pemenuhan kebutuhan dan pemberdayaan sebagai upaya untuk menguatkan keberadaan penyandang disabilitas dalam bentuk penumbuhan iklim dan pengembangan potensi sehingga mampu tumbuh dan berkembang menjadi individu atau kelompok penyandang disabilitas yang tangguh dan mandiri dengan memberikan aksesibilitas guna mewujudkan kesamaan dan kesempatan.

Sedangkan dari sisi masyarakat UU ini menjadi salah satu acuan bagi upaya pelibatan secara lebih aktif dan meminimalisir berbagai pelabelan bagi penyandang disabilitas di tingkat masyarakat. Selain itu UU ini juga meningkatkan penghargaan masyarakat atas potensi penyandang disabilitas melalui pelibatan dan upaya pemberdayaan secara komprehensif multi sektor dan multi aktor. Contoh pelibatan penyandang disabilitas multi sektor antara lain: pelibatan dan rekrutmen penyandang disabilitas untuk ASN maupun staf perusahaan negara maupun swasta, adanya perhatian khusus di bidang infrastruktur dan bidang olah raga, siswa penyandang disabilitas tidak harus bersekolah di SLB, namun bisa mengenyam bangku pendidikan umum, dll.

Sebagai bahan pembelajaran bagi kita, baik secara pribadi maupun organisasi. Tabel di bawah ini dapat dipergunakan untuk mengidentifikasi alasan-alasan suatu kelompok mengalami peminggiran. Kalimat pernyataan kunci yang dapat dipergunakan sebagai panduan pengisian tabel adalah; *"Menurut pengalaman Anda/kelompok/lembaga/perusahaan/institusi Anda, selama ini siapa saja yang masih terpinggirkan dan disebabkan oleh hal apa?"*⁶

Kelompok	Mengapa Mereka Terpinggirkan ?

TABEL 3. Alat Bantu Identifikasi Marginalisasi Kelompok

Sumber data: Pelatihan Kepemimpinan & Manajemen Organisasi KIAM—University of Sydney

C.6 Regulasi Tentang Perlindungan Anak

Regulasi tentang Perlindungan Anak (*Child Protection*) yang berlaku di Indonesia saat ini adalah UU No 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas UU Nomor 23 Tahun 2002. Dalam UU ini yang dimaksud anak adalah seseorang yang belum berusia 18 (delapan belas) tahun termasuk anak yang masih dalam kandungan. Selain itu juga dengan tegas dijelaskan tentang pelarangan mempekerjakan anak dibawah usia 18 tahun walaupun statusnya sudah menikah.

Undang-Undang ini memberikan penjelasan bahwa **“perlindungan anak adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi anak dan hak-haknya agar dapat hidup, tumbuh, berkembang, dan berpartisipasi secara optimal sesuai dengan harkat dan martabat kemanusiaan, serta mendapat perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi.”** Oleh karena itu pelibatan anak dalam ranah sosial, ekonomi, infrastruktur maupun pembangunan perlu berpedoman pada regulasi yang telah ditetapkan agar tidak mengganggu hak anak terutama dalam proses tumbuh kembang.

Salah satu dari 10 hak anak adalah pelibatan anak dalam pembangunan, namun hal ini sering disalahartikan dengan makna “melibatkan anak dalam proses pembangunan secara fisik”. Hal ini nampak pada masih dijumpainya tenaga kerja anak di lokasi-lokasi proyek pembangunan dengan beberapa alasan klasik; membantu orang tua; anak ingin bekerja dan mendapatkan penghasilan; kemauan anak sendiri dan tidak ada yang memaksa; menggantikan orang tua yang sedang sakit; harus menafkahi keluarga karena anak tersebut belum berusia 18 tahun tapi telah menikah; anak yatim piatu yang harus mencari nafkah; atau anak dibawa orang tua di lokasi proyek dan lain sebagainya. Apabila dilihat dari UU No 35/2014, kondisi tersebut jelas tidak tepat dan melanggar ketentuan yang melarang mempekerjakan anak di bawah usia 18 tahun.

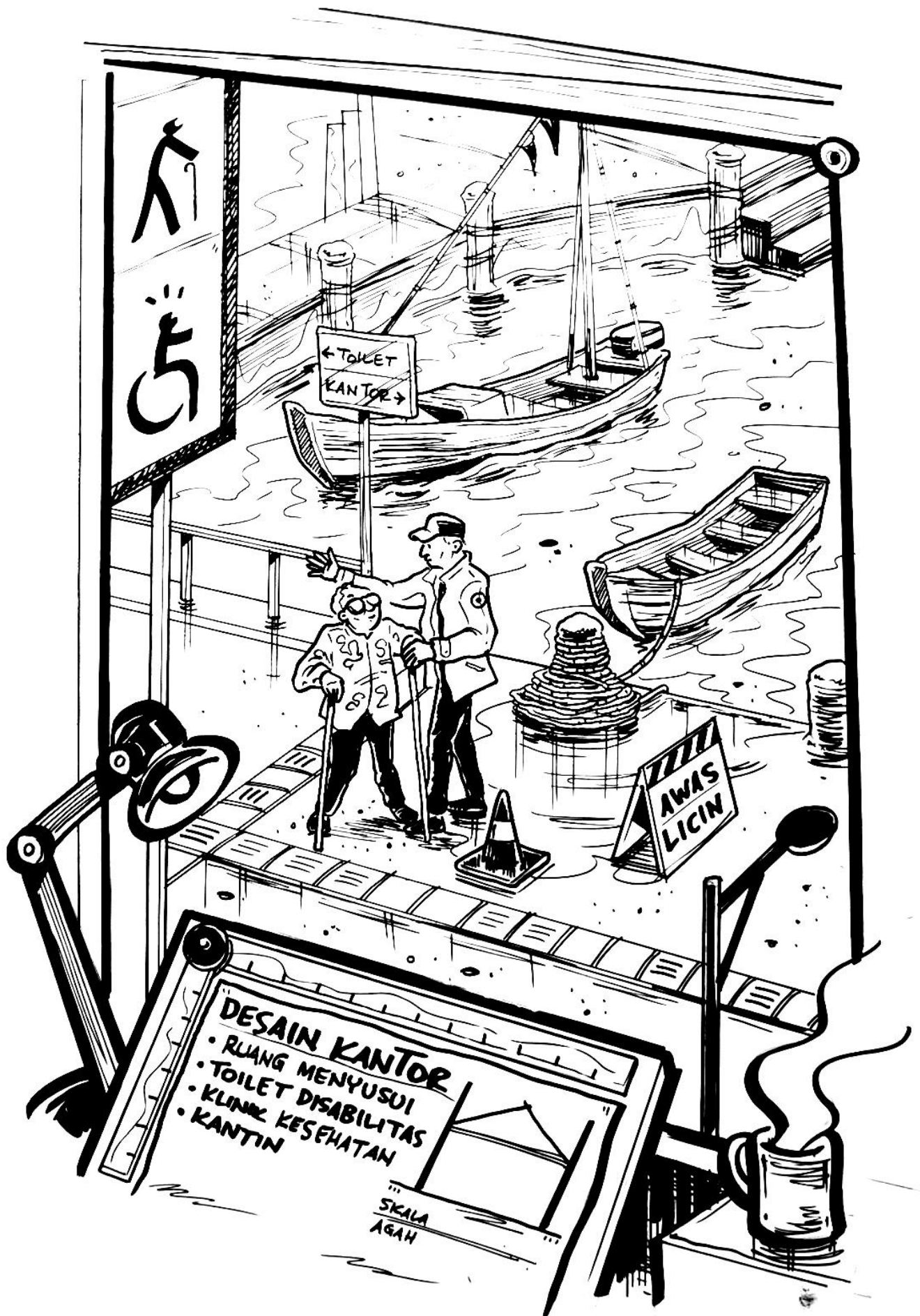


Lalu apa alasan mendasarlarangan mempekerjakan anak di bawah usia 18 tahun khususnya pada proyek infrastruktur? Alasan yang pertama adalah karena anak masih dalam fase tumbuh kembang. Beban fisik dan non fisik akan mempengaruhi tumbuh kembang anak termasuk soal kesehatan, pada saat yang sama terdapat beragam risiko seperti kecelakaan, kontaminasi zat-zat berbahaya seperti bahan kimia, debu, panas dan terik matahari misalnya.

Alasan kedua adalah lingkungan kerja yang tidak ramah anak. Beberapa tanda lingkungan yang tidak ramah anak seperti, banyaknya percakapan yang tidak selayaknya didengar oleh anak di bawah usia seperti; perintah yang keras oleh atasan terhadap pekerja; kata-kata umpatan; serta gurauan yang memiliki kecenderungan melecehkan salah satu jenis gender. Rekaman peristiwa di lingkungan kerja yang tidak ramah anak ini akan mempengaruhi pertumbuhan psikologis anak di kemudian hari.

Sebagai upaya untuk melindungi anak-anak, DFAT (*Department of Foreign Affairs and Trade*) Australia mempunyai prinsip-prinsip panduan kebijakan perlindungan anak sebagai berikut:

- Toleransi nol terhadap eksploitasi dan pelecehan anak
- Pengakuan akan kepentingant erbaik anak
- Berbagi tanggung jawab untuk perlindungan anak
- Pendekatan manajemen berisiko



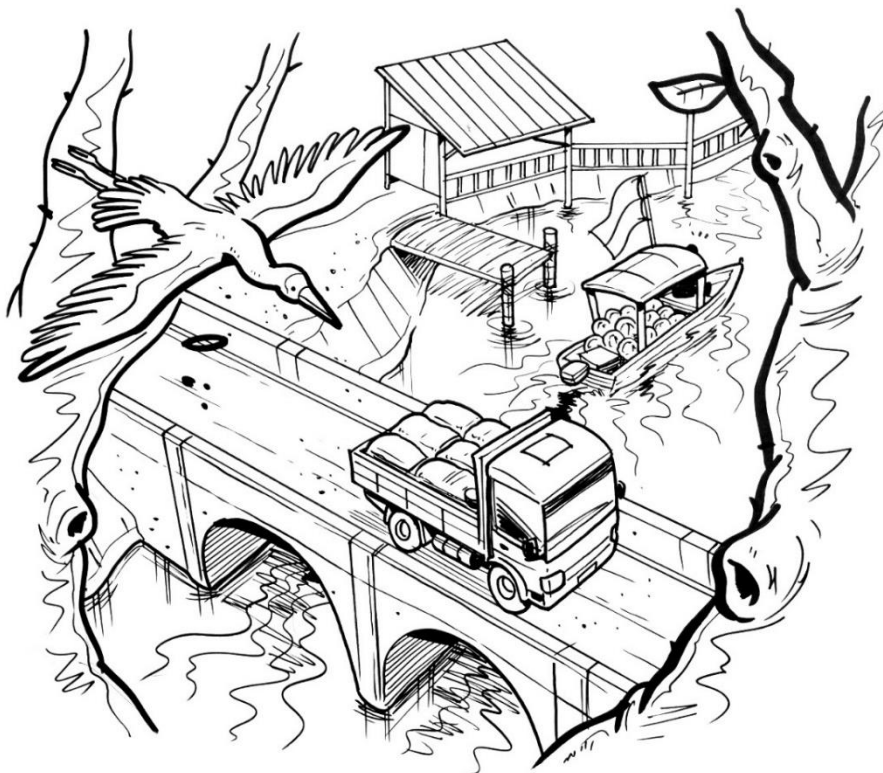
Bab II

GESI Pada Sektor Infrastruktur

A Definisi Pembangunan Infrastruktur dan Perspektif GESI dalam Infrastruktur

A.1 Definisi Pembangunan Infrastruktur

World Bank, mendefinisikan infrastruktur dalam konteks ekonomi sebagai sebuah terminologi yang memayungi banyak aktivitas terkait “*sosial overhead capital*”, yaitu modal social dalam bentuk fasilitas dan layanan yang dimiliki oleh pemerintah; yang menyediakan fungsi dasar yang dibutuhkan oleh masyarakat, seperti transportasi, pendidikan, kesehatan, komunikasi, dan berbagai layanan publik lainnya. Sedangkan **fokus pembangunan infrastruktur** di Indonesia adalah; **(1) Keterhubungan dan aksesibilitas antar pulau; (2) Perkembangan infrastruktur jalan; (3) Peningkatan kualitas pelayanan air dan sanitasi; (4) Mengurangi kepadatan wilayah perkotaan; (5) Mempelajari fenomena kekurangan energi.**



A.2 Perspektif GESI dalam Infrastruktur

Perspektif GESI merupakan perubahan paradigma dan kepekaan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Perspektif ini memberikan gambaran bahwa terdapat perbedaan penggunaan infrastruktur oleh laki-laki dan perempuan serta kelompok penyandang disabilitas. Perspektif ini mengidentifikasi kebutuhan yang berbeda-beda dari pengguna infrastruktur sehingga pembangunan infrastruktur dapat disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan yang berbeda tersebut. Dengan menggunakan perspektif GESI dalam perencanaan, pelaksanaan sampai dengan tahap monitoring dan evaluasi, diharapkan memiliki dampak pada kesejahteraan semua kelompok masyarakat tanpa kecuali. Perspektif GESI dalam infrastruktur ini menjadi strategi yang menjadi fokus KIAT karena di Indonesia tidak banyak teknisi pembangunan infrastruktur yang memahami pentingnya GESI dan pelibatan perempuan, anak serta penyandang disabilitas (marginal) dalam proyek pembangunan infrastruktur. GESI dianggap terlalu teoritis dan tidak aplikatif untuk diintegrasikan dalam proyek infrastruktur. Hal tersebut perlu dijelaskan oleh para praktisi GESI bahwa integrasi GESI dalam pembangunan infrastruktur sangat aplikatif dan nyata untuk pemenuhan kebutuhan perempuan maupun penyandang disabilitas.⁷

A.3 Terminologi Infrastruktur dalam Konteks Ekonomi Terkait dengan *Sosial Overhead Capital*

Pembangunan infrastruktur memegang peranan strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan infrastruktur yang baik maka akan mendorong pelaku-pelaku ekonomi beraktivitas lebih ekonomis, sehingga mampu menciptakan **long scale economic advantages** secara simultan. Secara ekonomi makro, ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi **marginal productivity of private capital**, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. Sehingga perannya sangat penting baik dalam proses produksi maupun dalam menunjang distribusi komoditi dan ekspor (Permana, 2009:1). Keterkaitan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari fungsi dari infrastruktur sebagai **enabler** kegiatan ekonomi. Infrastruktur mempunyai manfaat menggerakkan berbagai sektor perkenonomian karena dianggap sebagai **sosial overhead capital** (Hirschman dalam Yanuar dalam Permana, 2009:11).

Ketersediaan infrastruktur, seperti jalan, pelabuhan, bandara, sistem penyediaan tenaga listrik, irigasi, sistem penyediaan air bersih, sanitasi, dan sebagainya yang merupakan **sosial overhead capital**, memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan tingkat perkembangan wilayah, yang dicirikan

⁷<http://www.ksi-indonesia.org/in/news/detail/perspektif-gesi-dalam-r--d-untuk-kebijakan-publik-yang-inklusif>

oleh laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari kenyataan bahwa daerah yang mempunyai kelengkapan sistem infrastruktur yang lebih baik mempunyai tingkat laju pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula dibandingkan dengan daerah yang mempunyai kelengkapan infrastruktur yang terbatas. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa penyediaan infrastruktur merupakan faktor kunci dalam mendukung pembangunan nasional (Bappenas dalam Permana, 2009:12).⁸

Bank Dunia (1994) mendefinisikan infrastruktur publik dalam konteks ekonomi sebagai terminologi yang memayungi banyak aktivitas terkait pembangunan akan dapat dicapai apabila keempat aspek utama yakni lingkungan hidup atau ekologi, ekonomi, sosial, dan politik dapat dipadukan dalam proses perencanaan pembuatan kebijakan di suatu negara. Gagalnya sebuah pembangunan disebabkan oleh model pendekatan perencanaan yang bersifat *sinoptik*, yakni model perencanaan yang tidak melibatkan semua pihak yang berkepentingan maka keberhasilan suatu proyek pembangunan tidak akan menumbuhkan *sence of belonging* atau rasa memiliki.⁹

A.4 Dasar Hukum Kesenjangan Gender dan Inklusi Sosial di Indonesia

Kesenjangan Gender secara internasional dimuat dalam Tujuan Pembangunan Milenium (MDGs) yang menyebutkan bahwa 2 dari 8 MDGs adalah upaya mendorong Kesenjangan Gender, Pemberdayaan Perempuan dan Kesehatan Ibu. Karena proses mengusahakan terwujudnya kesetaraan belum bisa diselesaikan, maka tujuan dalam MDGs tersebut dilanjutkan melalui Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs). Dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs) 12 dari 17 SDGs secara eksplisit terkait dengan Kesenjangan Gender, serta HAM bagi perempuan dan anak gadis. **Tujuan ke-5TPB/SDGs Indonesia** adalah **Pencapaian Kesenjangan Gender dan Penguatan peran Perempuan** yang memberi dorongan untuk upaya terkait dengan;

1. Akhiri diskriminasi;
2. Hilangkan kekerasan;
3. Hilangkan perkawinan usia dini;
4. Hargai kerja domestik dengan gratis;
5. Kebijakan perlindungan sosial;
6. Kepemimpinan politik;
7. Akses universal bagi kesehatan;
8. Hak reproduksi;
9. Hal akan sumberdaya ekonomi;

⁸https://www.academia.edu/36645471/Kebijakan_Pembangunan_Infrastruktur_Dalam_Pengembangan_Wilayah_Kabupaten_Kudus.pdf

⁹<https://id.scribd.com/doc/277597726/Konsep-Polder>

10. Akses pada sumberdaya alam;
11. Pemberdayaan teknologi, komunikasi dan informasi;
12. Penerapan hukum.

Sedangkan **tujuan ke-11 TPB/SDGs** Indonesiakhhusus**Menuju Kota yang Inklusif, Aman, Tangguh dan Berkelanjutan** dengan mendorong upaya untuk mewujudkan;

1. Akses perumahan & infrastruktur dasar yang memadai, aman dan terjangkau; perbaikan daerah kumuh;
2. Sistem transportasi umum memadai, aman dan terjangkau;
3. Urbanisasi yang inklusif bagi semua, dengan perencanaan dan pengelolaan permukiman yang partisipatif dan terpadu;
4. Penguatan upaya perlindungan warisan budaya dan alam;
5. Pengurangan signifikan kerugian jiwa / ekonomi oleh bencana;
6. Perbaikan kualitas udara dan pengelolaan sampah;
7. Ruang terbuka hijau yang aman, inklusif dan mudah dicapai bagi semua: perempuan, anak-anak dan penyandang disabilitas;
8. Ketahanan kota dan permukiman terhadap bencana serta dampak perubahan iklim.

Selain tuntunan kesepakatan di tingkat global, Indonesia juga memiliki regulasi yang telah menjadi dasar rujukan pelaksanaan pengarusutamaan gender dan inklusi sosial di Indonesia yakni:

- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.
- Dijelaskan dalam UU ini bahwa hak asasi manusia yang merupakan dasar bahwa perempuan, laki-laki, anak-anak, orang tua, dan masyarakat marginal lainnya memiliki hak yang sama dalam pembangunan;
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas;
- UU Perlindungan Anak: UU No 35 Tahun 2014 Perubahan Atas UU Nomor 23 Tahun 2002
- Perpres No. 2 tahun 2015 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 – 2019. Meliputi strategi di kementerian / lembaga untuk meningkatkan Kesenjangan Gender dan Pengarusutamaan Gender.
- Inpres No.9 tahun 2000, tentang: Pengarusutamaan gender dalam pembangunan;
- Peraturan Gubernur NTB No.39 Tahun 2014 tentang Panduan Teknis Pengarusutamaan Gender Provinsi NTB.

TABEL 4. Regulasi PUG di Indonesia

Peraturan perundangan tersebut di atas menjadi sumber rujukan apabila pemerintah daerah, institusi swasta maupun kelompok masyarakat sipil akan melakukan kajian, evaluasi dan pengawasan terhadap implementasi pengarusutamaan gender dan inklusi sosial di berbagai sektor pembangunan.

A.5 Dasar Hukum Implementasi GESI dalam infrastruktur di Indonesia

Pengarusutamaan Gender (PUG) diartikan sebagai strategi yang dibangun untuk mengintegrasikan gender menjadi satu dimensi integral dari perencanaan, penyusunan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi atas kebijakan dan program pembangunan nasional yang memperhatikan kualitas hidup, pengalaman, aspirasi, kebutuhan dan permasalahan laki-laki dan perempuan (termasuk orang lanjut usia, anak-anak di bawah umur, orang-orang dengan kebiasaan berbeda/difable, serta orang-orang yang tidak mampu secara ekonomi), yang diperoleh dari indikator kesetaraan akses, kontrol, partisipasi dalam pembangunan dalam memperoleh manfaat hasil-hasil pembangunan. Dalam kaitan tersebut, maka diperlukan peningkatan efektivitas pelebagaan PUG ke dalam budaya internal organisasi, mewujudkan penyelenggaraan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang terintegrasi dengan aspek gender; serta mewujudkan Perencanaan dan Penganggaran Responsif Gender (PPRG) di seluruh unit organisasi

Pemerintah juga telah mengesahkan beberapa dasar hukum yang menjadi acuan implementasi GESI dalam infrastruktur. Acuan dasar ini telah digunakan diberbagai proyek pembangunan oleh kementerian maupun pemerintah daerah di Indonesia. Beberapa dasar hukum yang menjadi sumber kajian pembangunan infrastruktur di Indonesia saat ini antara lain:

1. Permen PU No 29/PRT/M/2006 tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung.
2. Permen PU No 30/PRT/M/2007 tentang Pedoman Pengembangan dan Pengelolaan Sistim Irigasi Partisipatif.
3. Permen PU No. 20/PRT/M/2010 tentang Pemanfaatan Bagian-bagian Jalan.
4. Permen PU No. 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.
5. Permen Pera No. 7 tahun 2013 tentang Hunian Berimbang
6. Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
7. Permen PU No 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
8. Permen PUPR No 21/PRT/M/2016 tentang Kemudahan/Bantuan Perolehan Rumah Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah.
9. Permen PUPR 26/PRT/M/2016 : Perubahan atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 21/PRT/M/2016 tentang Kemudahan/bantuan Perolehan Rumah Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah
10. Permen PUPR No.14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung.
11. Kepmen PUPR No 552/KPTS/M/2016 tentang Batasan Penghasilan Kelompok Sasaran KPR bersubsidi, batasan Harga Jual Rumah Sejahtera Tapak dan Satuan Rumah Sejahtera Susun, Serta Besaran Subsidi Bantuan Uang Muka Perumahan
12. SE Menteri PU No 07/SE/m/2011 tentang Ruang Khusus laktasi di lingkungan Kemen PU.
13. SE Menteri PU No 13/SE/M/2011 tentang Panduan PPRG di Kementerian PU

TABEL 5. Dasar Hukum
GESI dalam
Infrastruktur

14. SE Menteri PU No 13/2012 tentang Pencegahan HIV AIDS bagi Pekerja Konstruksi di Lingkungan PU
15. SE Dirjen Bina Marga No.7/SE/Db/2014 tentang Petunjuk Teknis Pengelolaan Lingkungan Hidup bidang Jalan.
16. SE Dirjen Cipta Karya No. 82 /SE/Dc/2016 tentang Pedoman Evaluasi Manfaat Infrastruktur permukiman Bidang Keciaptakarya
17. SE Dirjen SDA No 134/SE/Da/2017 tentang Petunjuk Teknis Program Percepatan Peningkatan Tata Guna Air Irigasi (P3TGAI) TA 2018
18. SE Dirjen Penyediaan Perumahan No 01/SE/Dr/2018 ttg Pelaksanaan Program padat Karya Tunai Dlm Penyelenggaraan Program dan Kegiatan Dit Jen Penyediaan Perumahan
19. Keputusan Dirjen BM No.22/T/BM/1999 tentang Pedoman Teknis Persyaratan Aksesibilitas Jalan Umum.
20. Lampiran Surat Direktur Bina Teknis Ditjen Bina Marga No. UM.01.11-BT/35, April 2015 Gambar Tipikal Penampang Jalan dan Bangunan Pelengkap Jalan yang berwawasan Lingkungan, Berkeselamatan dan Responsif Gender

Kondisi yang ingin dicapai melalui pengesahan peraturan yang menjadi dasar hukum pembangunan infrastruktur di atas terkait dengan antisipasi perbedaan bentuk kebutuhan antara laki-laki dan perempuan dalam infrastruktur yang harus diakomodasi dalam proyek. Beberapa kunci pemenuhan kebutuhan yang dimunculkan dalam peraturan-peraturan tersebut di atas terkait dengan;

- Bentuk kebutuhan infrastruktur khusus perempuan;
- Bentuk kebutuhan infrastruktur khusus disabilitas;
- Bentuk kebutuhan infrastruktur khusus anak.



Kondisi keamanan dan kenyamanan infrastruktur khususnya sarana jalan dan fasilitas pendukungnya bagi masyarakat khususnya penyandang disabilitas telah mempunyai acuan Standar Pedoman Teknis Aksesibilitas Jalan.

Berdasarkan Permen PUPR No 30 Tahun 2006 tentang aksesibilitas pada gedung bangunan dan lingkungan mewajibkan setiap orang atau badan termasuk instansi pemerintah memenuhi persyaratan teknis dan aksesibilitas dalam penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung dan lingkungan yang terdiri dari **8 fasilitas** antara lain; **(1) Jalur Pedestrian / Trotoar**, Lebar minimum adalah 120 cm, bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase dan benda-benda lain yang menghalangi. Perbedaan tinggi maksimal antara ruang pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 20 cm. Permukaan jalan stabil, tidak bergelombang kuat; **(2) Jalur Pemandu (*Guiding Blocks*)**, Berupa ubin dengan motif garis-garis untuk menunjukkan arah dan motif bulat untuk memberi peringatan adanya perubahan situasi di sekitarnya. Diletakkan di sepanjang pasaranan jaringan pejalan kaki, yaitu: 1) di depan jalur lalu lintas kendaraan, 2) pada pedestrian yang menghubungkan antara jalan dan bangunan, 3) pada pemandu arah pada fasilitas umum ke stasiun transportasi umum terdekat; **(3) Ram (*Ramp*)**, Ram (ramp) diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki entrance bangunan, dan pada titik-titik penyeberangan. Lebar minimum 95 cm dengan kemiringan 6 derajat (1:10). Jalur ram memiliki pegangan tangan dengan ketinggian 80 cm; **(4) Rambu Khusus**, Rambu penunjuk arah dan tujuan jalur pedestrian, baik berupa symbol, huruf braille maupun audio untuk tuna rungu; **(5) Tepi Pengaman**, Tepi pengaman penting bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra ke arah area yang berbahaya. Pengaman dibuat setinggi 10 cm dan lebar 15 cm sepanjang jalur pedestrian; **(6) Halte / Lokasi untuk Naik Turun Penumpang**, Halte sebaiknya dilengkapi dengan fasilitas ram, jalur pedestrian dan rambu penyandang disabilitas; **(7) Lampu Penerangan**, Lampu penerangan yang cukup berguna kondisi malam hari karena sebagai sarana penerangan ram / area landai dan visibilitas rambu-rambu lalu lintas; **(8) Kursi Istirahat**, Kursi tempat istirahat ini terutama membantu pengguna jalan bagi penyandang disabilitas.

Kedelapan standar aksesibilitas jalan tersebut di atas merupakan upaya untuk mewujudkan **4 asas** yang harus ada bagi **pejalan kaki** yakni; **(1) Kemudahan, (2) Kegunaan, (3) Keamanan, dan (4) Kemandirian.**

B.2 Rendahnya Implementasi Aspek GESI dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

Dalam pelaksanaan di lapangan perpektif GESI dalam infrastruktur masih perlu direfleksikan. Harapan dengan lahirnya Inpres No 9 Tahun 2000 tentang PUG ini, perempuan semakin dilibatkan dalam proyek pembangunan serta mendorong partisipasi perempuan sebagai pihak yang ikut terlibat dalam proses pembuatan keputusan terkait proyek infrastruktur tersebut. Perspektif GESI melibatkan semua kelompok, termasuk kelompok perempuan dan kelompok penyandang disabilitas dalam semua proses perencanaan, pelaksanaan, sampai dengan proses monitoring dan evaluasi proyek infrastruktur.

Selama ini proyek pembangunan infrastruktur kerap diasumsikan “netral gender” dalam pengertian bahwa hasil pembangunan infrastruktur pada akhirnya akan memberi manfaat untuk semua kelompok dengan sendirinya. Akan tetapi kenyataannya sering tidak seperti itu. Kelompok perempuan dan kelompok disabilitas masih termarginalkan dan belum dapat meningkatkan taraf hidup mereka dengan pembangunan infrastruktur tersebut. Contoh kasus peminggiran atau marginalisasi kelompok perempuan dan penyandang disabilitas dalam sektor infrastruktur (jalan khususnya) misalnya, pada saat pembangunan dan pemeliharaan jalan, perempuan dan penyandang disabilitas tidak dilibatkan, sehingga terjadi kesenjangan dalam hal partisipasi, akses, kontrol maupun manfaat. Contoh lainnya adalah adanya pelabelan bahwa perempuan dan penyandang disabilitas dianggap bukan termasuk pengguna jalan yang aktif, hal tersebut akan berdampak pada desain jalan yang tidak mengakomodir kebutuhan mereka, misalnya minimnya penerangan jalan, pedestrian yang tinggi dan tanpa *guiding block* ataupun ram, dll.

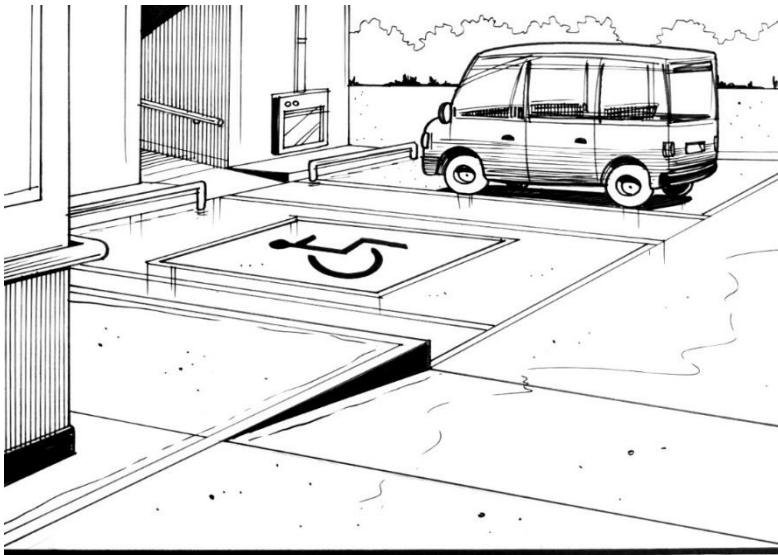
Perspektif GESI dapat memberikan gambaran bahwa terdapat perbedaan penggunaan infrastruktur oleh laki-laki dan perempuan serta kelompok penyandang disabilitas. Perspektif ini mengidentifikasi kebutuhan yang berbeda-beda dari pengguna infrastruktur sehingga pembangunan infrastruktur dapat disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan yang berbeda tersebut. Dengan menggunakan perspektif GESI dalam perencanaan, pelaksanaan sampai dengan tahap monitoring dan evaluasi, diharapkan memiliki dampak pada kesejahteraan semua kelompok masyarakat tanpa kecuali.

Namun, meski demikian latar belakang implementasi GESI dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia masih sangat rendah. Hal ini dipengaruhi beberapa kondisi seperti; (1) Rendahnya pemahaman dari para pemangku kepentingan pemerintah (Organisasi Perangkat Daerah/OPD maupun kontraktor) akan perbedaan kebutuhan bagi masyarakat dalam infrastruktur antara penyandang disabilitas, lansia dan perempuan hamil; (2) Belum adanya perencanaan pembangunan infrastruktur yang responsif GESI dengan mempertimbangkan pelibatan sejak dari proses perencanaan,

pelaksanaan pembangunan sampai pada evaluasi; (3) Belum adanya legitimasi /pengakuan secara sistematis dan terstruktur akan capaian kinerja pekerja perempuan di sektor infrastruktur, serta (4) Minimnya pembangunan infrastruktur khususnya jalan yang dilengkapi dengan standar aksesibilitas jalan terutama ke 8 fasilitas pejalan kaki (jalur pedestrian, jalur pemandu, ram, rambu khusus, tepi pengaman, halte, lampu penerang, kursi istirahat).

B.3 Praktik-Praktik Baik Pelibatan Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Pembangunan Infrastruktur

Meskipun secara umum implementasi GESI dalam infrastruktur masih rendah, namun beberapa praktik baik dalam pelibatan perempuan dan penyandang disabilitas dalam pembangunan juga telah terjadi di kementerian dan Pemerintah Daerah di Indonesia.



Praktik baik pertama ada di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Dalam melaksanakan tugasnya membangun infrastruktur Kementerian PUPR juga memperhatikan pengarusutamaan gender (PUG). Implementasi PUG dimulai tahun 1997 dengan pelibatan kaum perempuan dalam pembangunan infrastruktur pedesaan yang dikenal menjadi Program

Nasional Pemberdayaan Masyarakat (PNPM). Peran perempuan dalam program tersebut mulai dari perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pembangunan infrastruktur. Hal lainnya adalah dalam pembangunan gedung Kementerian PUPR, turut mengakomodir sarana dan prasarana bagi kebutuhan anak-anak, pria, perempuan, perempuan hamil, lansia, dan difabel. Seperti adanya ruang ASI, fasilitas penitipan anak, jalan, blok pemandu, tempat parkir untuk penyandang disabilitas.

Setahun setelah implementasi PUG dan mendirikan Tim PUG tahun 2008, Kementerian PUPR mulai menerima penghargaan Anugerah Parahita Ekapraya (APE) yakni penghargaan pemerintah yang diberikan pada Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah yang berhasil melaksanakan pembangunan Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak. Tingkat penghargaan tersebut yaitu tingkat Pratama pada tahun 2008, tingkat Madya pada tahun 2009-2010, tingkat Utama tahun 2011-2013, tingkat Mentor pada tahun 2014 - 2016.

Namun, meskipun menjadi kementerian yang berhasil mengimplementasikan PUG dalam pembangunan. Tantangan utama dalam pengarusutamaan gender di bidang PUPR adalah untuk mengeksplorasi isu kesenjangan gender. Dalam upaya menangani kesenjangan gender di bidang PUPR disadari akan lebih mudah jika pendekatan tersebut terkait dengan manfaat infrastruktur yang mempertimbangkan kebutuhan, kesulitan, dan masalah bagi laki-laki, perempuan, anak-anak, orang tua, dan kelompok rentan lainnya (masyarakat berpenghasilan rendah, masyarakat di daerah perbatasan, masyarakat nelayan, dan masyarakat daerah kumuh perkotaan).¹⁰

Contoh praktik lain dalam implementasi pelibatan perempuan dalam pembangunan dilakukan oleh beberapa Pemerintah Daerah lain tampak dalam tabel berikut.

1. Penataan Fasilitas Taman bagi penyandang disabilitas di Kota Surabaya:
Disediakan tempat parkir khusus bagi penyandang disabilitas, toilet, *ramp* pada akses masuk dan *guiding block*.
2. Taman Inklusi untuk anak penyandang disabilitas di Kota Bandung
3. Ruang publik untuk kegiatan penyandang disabilitas di Bali
4. Trotoar yang ramah penyandang disabilitas di wilayah Kota Surabaya, Bandung dan Yogyakarta
5. Ruang untuk Laktasi dan TPA di Kementerian PUPR
6. Fasilitas untuk penyandang disabilitas dan lansia di Kota Jambi (di Kantor Taspen, Kantor Pos dan ramp dan Railing Panti Jompo).
7. Bangunan Gedung untuk Asian Games 2018 :
Pada arena pertandingan disediakan akses untuk Penyandang Disabilitas berupa: a) *Ramp* yang landai
b) Area pada tribun disisi paling bawah c) Rambu Penanda d) Toilet
8. Wisma Atlet Kemayoran Jakarta :
Pada wisma Atlet Para Games di Kemayoran disediakan 1000 kamar khusus dengan fasilitas berupa: a) Kamar Mandi b) Pintu c) Lift Khusus

TABEL 6. Contoh Praktik Baik GESI dalam Infrastruktur

Selain itu, perencanaan pembangunan yang berperspektif GESI juga dilaksanakan dengan melalui tahap kegiatan yang terstruktur. Kegiatan ini merupakan salah satu bentuk implementasi praktis dari prinsip-prinsip GESI dalam pembangunan. Ilustrasi berikut menggambarkan tahapan kegiatan tersebut.



GAMBAR 2. Tahapan Perencanaan Pembangunan Berperspektif GESI

¹⁰<https://www.pu.go.id/berita/view/15063/kementerian-pupr-berbagi-pengalaman-pengarusutamaan-gender-dengan-anggota-colombo-plan>

Untuk memberikan penilaian apakah sebuah perencanaan pembangunan infrastruktur sudah berspektif GESI bisa kita cermati melalui pertanyaan-pertanyaan dalam tabel di bawah ini.

No	Pertanyaan untuk rancangan infrastruktur yang responsif gender
1.	Bagaimana fitur-fitur rancangan fisik dapat secara spesifik memberikan manfaat bagi pengguna perempuan versus pengguna laki-laki?
2.	Apa kesempatan penghidupan yang lebih baik bagi perempuan, dan bagaimana proyek dapat memaksimalkan manfaat sosial dan ekonomi dengan perbaikan konektivitas transportasi bagi perempuan?
3.	Apa ukuran-ukuran perencanaan, rancangan, implementasi, dan monitoring untuk memperbaiki kesetaraan gender dalam manajemen proyek, pekerjaan umum, dan keselamatan?
4.	Apa kesempatan untuk memastikan manfaat yang bisa diperoleh perempuan, seperti training kesadaran keselamatan di jalan raya, kesempatan pekerjaan dan pendapatan, jalan akses ke daerah rural?
5.	Apakah perempuan bekerja di sektor pekerjaan umum di wilayah proyek? Apakah ada kontrak yang menyatakan pelibatan pekerja perempuan dalam proyek dan standar kerja yang spesifik gender (seperti gaji yang sama dan upaya pencegahan diskriminasi gender)?
6.	Apakah indikator gender yang bisa digunakan pada kerangka rancangan proyek dan monitoring? Adakah perwakilan gender yang seimbang pada kelompok stakeholder dan badan pelaksana? Adakah kebutuhan training gender, kebijakan <i>mainstreaming</i> , dan <i>affirmative action</i> (mis. target rekrutmen)?
8.	Bagaimana dimensi gender bisa dimasukkan terkait mitigasi risiko, seperti kesadaran penyebaran HIV dan perdagangan orang?

TABEL 7. Pertanyaan Rancangan Infrastruktur yang Responsif GESI

Sumber: Gender tool kit: Transport- Maximising the benefits of improved mobility for all. Asian Development Bank. 2013

B.4 Belajar dari Pelibatan Organisasi Masyarakat Sipil dalam Implementasi GESI di Sektor Infrastruktur Wilayah Nusa Tenggara Barat

Provinsi Nusa Tenggara Barat, merupakan salah satu wilayah yang sedang melaksanakan pembangunan di berbagai bidang; ekonomi, sosial, budaya, pariwisata, bisnis dan tentu saja bidang infrastruktur untuk menuju pada proses “NTB Bangkit” terutama pasca gempa yang mengguncang wilayah ini. Proses pembangunan terutama di sektor infrastruktur membutuhkan kerjasama dengan banyak pihak baik dari pemerintah pusat, sektor swasta, LSM maupun lembaga donor internasional.

Salah satu program dari Australia yang terlibat dalam pembangunan sektor infrastruktur di NTB adalah Kemitraan Indonesia-Australia untuk Infrastruktur (KIAT). KIAT merupakan program yang dirancang untuk memajukan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan inklusif melalui akses yang lebih baik ke infrastruktur bagi semua. KIAT memberikan dukungan dalam bidang kebijakan dan reformasi peraturan, persiapan proyek, pembiayaan dan penyampaian hasil, untuk mendorong investasi yang lebih besar terhadap infrastruktur.

Awalnya fokus dukungan KIAT adalah sektor transportasi, air dan sanitasi, dengan program jangka panjang yang sudah berjalan. KIAT kemudian memperluas dukungannya ke sektor infrastruktur prioritas lainnya sesuai kesepakatan dengan Pemerintah Indonesia, termasuk mobilitas perkotaan, manajemen limbah padat, dan energi terbarukan. Fokus utama KIAT adalah mendukung penyampaian layanan infrastruktur yang lebih baik di daerah perkotaan dan peri-urban, termasuk konektivitas antara kantong-kantong pemukiman kota. Fokus khusus diberikan kepada seleksi usulan investasi dalam hal potensi kontribusinya pada tujuan kesetaraan gender dan inklusi sosial.

Untuk mewujudkan tujuan utama program besar ini, di Provinsi NTB KIAT kemudian bermitra dengan 4 organisasi yang merepresentasikan kolaborasi antara sektor pemerintah, bisnis, dan masyarakat sipil yakni; Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ) Provinsi NTB, Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan (FLLAJ) Kabupaten Lombok Barat, Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia (IWAPI) DPD NTB, dan Himpunan Wanita Disabilitas Indonesia (HWDI) DPD NTB.

Provinsi Nusa Tenggara Barat saat ini menjadi provinsi percontohan KIAT dalam mewujudkan infrastruktur untuk semua melalui Program *Gender Equality and Sosial Inclusion (GESI) for Infrastructure*. Program ini sebagai upaya pemenuhan kebutuhan infrastruktur yang berpihak pada GESI karena selama ini proyek infrastruktur seringkali berfokus pada isu-isu teknis dan mengabaikan dampak sosial dari pembangunan. Mereka seringkali beranggapan perempuan dan laki-laki secara otomatis mendapatkan keuntungan yang sama dari kegiatan infrastruktur, dan mengesampingkan bagaimana infrastruktur dapat diakses oleh penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya.

Sebagai upaya mewujudkan keberpihakan, KIAT bekerjasama dengan 4 Organisasi Masyarakat Sipil (*Civil Society Organization/CSO*) di wilayah NTB yang terdiri dari 1) Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) Provinsi NTB, 2) Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) Kabupaten Lombok Barat, 3) Himpunan Wanita Penyandang Disabilitas Indonesia (HWDI) Provinsi NTB dan 4) Ikatan Wanita Pengusaha Indonesia (IWAPI) Provinsi NTB. KIAT dan para mitranya bekerja secara maksimal atas investasi bidang infrastruktur agar lebih mempertimbangkan aspek yang lebih aman dan nyaman. Sebagai sebuah program yang bertujuan untuk peningkatan kapasitas mitra, maka KIAT GESI juga melibatkan 2 Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM), LSM Anisa sebagai lembaga pendamping keuangan mitra dan Yayasan Penabulu Jakarta sebagai lembaga pendampingan kapasitas mitra atas program.

Kerja-kerja mitra terbagi dalam 6 aspek yakni:

1. Advokasi GESI dalam Infrastruktur di tingkat pengambilan kebijakan
2. Sosialisasi dan Workshop tentang GESI dalam infrastruktur dengan sasaran: a) perempuan b) focal point c) penyandang disabilitas dan d) jaringan LSM Lokal
3. Pembuatan alat peraga / media kampanye tentang GESI bagi
4. Riset aksi
5. Penyusunan perencanaan strategis.

Tabel di bawah ini merupakan contoh hasil identifikasi kegiatan, capaian dan tahapan proses yang sudah dilakukan oleh 4 lembaga mitra KIAT di NTB dalam kerja GESI untuk Infrastruktur.

FLLAJ NTB		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
Penyusunan SOP dan Panduan Konsultasi Publik untuk: 1. Tahap Perencanaan yang responsive GESI 2. Tahap Implementasi yang responsive GESI 3. Pelormas yang Responsive GESI	1. SOP Konsultasi Publik Tahap Perencanaan 2. SOP Konsultasi Publik Tahap Implementasi Pembangunan Infrastruktur Jalan 3. SOP Sosialisasi Pelormas (Pelaporan Berbasis Masyarakat)	Pemahaman Format dan Struktur SOP yang sesuai dengan aturan pemerintah
Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas untuk Perempuan Pengendara untuk kelompok: 1. Majelis Taklim wilayah Lombok Barat 2. Bersama IWAPI di NTB 3. Ibu-Ibu PKK di Sumbawa 4. Ibu-Ibu Dharma Wanita di Sumbawa	Sejumlah 320 perempuan pengendara terlibat dalam kegiatan sosialisasi keselamatan lalu lintas bagi perempuan pengendara	Adanya kesadaran dan komitmen ibu-ibu peserta untuk tidak memberikan dan membelikan motor pada anak-anak mereka yang belum berusia 17 tahun Adanya kebutuhan pembentukan FLLAJ wilayah Sumbawa Perwakilan HWDI DPD NTB melakukan sosialisasi dan advokasi untuk pembentukan HWDI Kabupaten Sumbawa kepada Bupati Sumbawa
Kegiatan Riset Aksi Desain Pedestrian Ramah GESI	- Kegiatan Riset Aksi tentang desain pedestrian ramah GESI dilaksanakan di kawasan CBD Kota Mataram - Hasil desain dalam bentuk DED telah diserahkan ke OPD teknis terkait yakni Dinas PUPR Provinsi NTB karena terletak di ruas jalan provinsi	Riset aksi dengan tujuan menghasilkan DED yang ramah GESI membutuhkan lebih banyak kerjasama strategis antar mitra FLLAJ NTB
Workshop Perencanaan Strategis FLLAJ NTB	- Tertelaksananya kegiatan workshop penyusunan Perencanaan Strategis FLLAJ NTB tahun 2018 – 2023 - Terumuskannya Visi & Misi FLLAJ NTB - Tersusunnya Fokus dan Prioritas Program FLLAJ NTB Tahun 2018 – 2023	Kegiatan Perencanaan Strategis yang baru pertama kali dilaksanakan oleh FLLAJ NTB merupakan pengalaman baru bagi Forum dan menjadi langkah awal penyusunan kegiatan tahunan sesuai dengan visi-misi FLLAJ NTB dan Visi NTB Gemilang.

FLLAJ Lombok Barat		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
Pelatihan Peningkatan Kapasitas Pemahaman GESI bagi anggota FLLAJ Kabupaten Lombok Barat	Kegiatan pelatihan dilaksanakan 2 hari dan diikuti oleh 41 peserta yang merupakan anggota FLLAJ Kabupaten Lombok Barat dari berbagi unsur antara lain unsur pemerintah, tokoh agama, tokoh masyarakat, unsur akademisi, LSM, unsur media, Organisasi Perempuan maupun penyandang disabilitas	Menyamakan persepsi dan pemahaman tentang GESI bukan merupakan hal yang cepat dan mudah, karena faktor budaya lokal yang cukup kuat
Sosialisasi GESI bagi kelompok perempuan, penyandang disabilitas dan pemegang kebijakan pada pemerintah	- Dilaksanakan di 10 kecamatan - sasaran: PKK, Kelompok Disabilitas dan <i>Focal Point</i> di setiap dinas terkait (kasubag program dan sekretaris dinas)	Menyuarakan, mendorong dan mendukung pentingnya infrastruktur yang ramah GESI lebih efektif melalui proses berjenjang
Penyusunan SOP Sosialisasi yang responsive GESI	Tersusunnya SOP sosialisasi sebagai proses memastikan keterwakilan perempuan, penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya dalam kegiatan sosialisasi	upaya menjamin pelaksanaan keterwakilan GESI dalam sosialisasi membutuhkan sistem yang “memaksa” sebagai awal penajaman tujuan.
Penyusunan Dokumen Konsultasi Publik Pekerjaan Jalan Paket Swakelola	Tersusunnya SOP Konsultasi Publik pekerjaan jalan paket swakelola yang ramah GESI	Dokumen SOP menjadi alat belajar bagaimana mengukur tingkat partisipasi dan keterlibatan perempuan dan penyandang disabilitas ketika kegiatan konsultasi publik
Penyusunan Dokumen Konsultasi Publik Pekerjaan Jalan Paket Non Swakelola	Tersusunnya SOP Konsultasi Publik pekerjaan jalan paket non swakelola yang ramah GESI	Upaya Mempertajam SOP terkait dengan keterlibatan perempuan, penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya bagi perwakilan pemilik proyek (DPUTR) bekerjasama dengan FLLAJ dalam penyelenggaraan konsultasi publik menjadi langkah strategis FLLAJ Lombok Barat
Konsultasi publik	- Terlaksananya konsultasi publik di semua paket pekerjaan PRIM - Terlaksananya konsultasi publik penanganan utilitas di jalan - Pemindahan +/- tiang listrik dan telepon serta penanganan pohon	Adanya beberapa warga yang langsung menyumbangkan lahan yang dimiliki
Riset Aksi Pelibatan Penyandang Disabilitas dalam pembangunan infrastruktur	- Terselenggaranya riset aksi yang bertujuan untuk melihat potensi dan peluang penyandang disabilitas untuk terlibat secara langsung dalam pekerjaan jalan khususnya dalam pekerjaan pemeliharaan jalan - Teridentifikasinya data penyandang disabilitas di Lombok Barat yang berjumlah	Riset aksi tentang pendataan jumlah penyandang disabilitas yang mampu terlibat dalam pekerjaan pemeliharaan jalan ini menjadi langkah awal FLLAJ Lobar untuk mulai mengadvokasi focal point di OPD terkait untuk segera menindaklanjuti dalam bentuk rekrutmen tenaga kerja

FLLAJ Lombok Barat		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
	2.654 orang Dari jumlah 2.654 orang penyandang disabilitas teridentifikasi bahwa sejumlah 267 orang dianggap mampu melaksanakan dan dapat terlibat dalam paket pekerjaan khususnya pekerjaan pemeliharaan jalan	
Kampanye GESI melalui media cetak dan elektronik	- Pemasangan baliho kampanye GESI di 10 kecamatan di Kabupaten Lombok Barat - Pemasangan spanduk kampanye tentang GESI pada ruas-ruas jalan yang strategis di Lombok Barat - Pembuatan leaflet dan poster pada tempat yang menjadi pusat aktivitas warga - Penyebaran berita dan informasi tentang GESI melalui media online maupun website FLLAJ Lombok Barat	- Menyamakan persepsi pemilihan kalimat kampanye melalui media cetak, media online maupun alat peraga kampanye membutuhkan kalimat-kalimat yang “cermat dan cerdas” - Perlu kecermatan, ketekunan dan kerjasama tim untuk selalu melakukan update website secara sistemik dan cerdas

IWAPI NTB		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
Pelatihan Pengenalan Manager Pelaksanaan Jalan	24 orang (80%) dari 30 kontraktor perempuan bidang jalan memiliki pengetahuan dan keterampilan yang meningkat tentang manajemen pengelolaan proyek jalan dan jembatan	Ka.Bid Bina Marga DPU NTB mulai mengenal IWAPI dan mengapresiasi adanya anggota IWAPI bidang Jasa Konstruksi
Pelatihan Mandor Perempuan untuk Pemeliharaan Rutin Jalan	29 orang (97%) dari 30 mandor perempuan yang terlibat dalam pelatihan memiliki pengetahuan dan keterampilan yang meningkat tentang pemeliharaan rutin jalan yg responsive	Praktik lapangan “melakukan pemeliharaan rutin jalan”
Pembuatan Catatan Kebijakan (<i>Concept Note</i>) untuk mendorong kebijakan infrastruktur jasa konstruksi yang responsive GESI	Tersusunnya dokumen final catatan kebijakan (<i>Concept Note</i>) bagi Pemerintah Daerah Provinsi NTB	Adanya proses saling belajar dalam tahapan penyusunan <i>concept note</i> bagi pengurus IWAPI
Penyusunan Buku dan Media KIE tentang GESI dan <i>Child Protection</i>	Adanya 100 eksemplar buku panduan tentang GESI dan CSE	Kegiatan penyusunan redaksional buku dan media KIE yang dilakukan bersama dengan kontraktor perempuan juga menjadi media untuk sosialisasi GESI-CP
Pertemuan dan sosialisasi tentang GESI dan <i>Child Protection</i> bagi LM dan Organisasi Jasa Konstruksi	31 orang perwakilan dari Lembaga Masyarakat yang bergerak di isu perempuan, anak dan disabilitas dan Organisasi Jasa Konstruksi memahami GESI-CP dalam	- Ada peserta yang baru mengetahui tentang GESI dan CSE - Munculnya rekomendasi bersama organisasi yang bergerak di isu perempuan,

IWAPI NTB		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
	infrastruktur jalan - Adanya pemetaan tentang permasalahan kontraktor perempuan dan jalan yang tidak aksesibel bagi kelompok rentan - Adanya rekomendasi bidang jasa konstruksi dan infrastruktur jalan	anak dan disabilitas tentang aksesibilitas dan bidang jasa konstruksi di Provinsi NTB
Pembuatan data base kontraktor perempuan di NTB	Tersedianya data 30 orang kontraktor perempuan di NTB	Pengurus IWAPI selama ini melakukan pendataan tetapi khusus pendataan kontraktor perempuan baru dilaksanakan ketika bekerja bersama KIAM
Audiensi IWAPI dan mitra dengan Gubernur NTB	- Terselenggaranya audiensi untuk mendesakkan aksesibilitas infrastruktur yang ramah GESI di NTB - Terselenggaranya audiensi mendesakkan pelaksanaan proses sertifikasi bagi kontraktor perempuan anggota IWAPI	Ada pembagian peran antar organisasi mitra dalam proses audiensi dengan Gubernur NTB
Cetak media kampanye melalui spanduk, standing banner, berita di media lokal	11 buah spanduk tentang GESI 2 buah roll banner 3 kali penerbitan kegiatan IWAPI di Lombok Post. (Maret 2018, November 2018, April 2019)	- Pemilihan kata dan kalimat yang bersifat ajakan, sosialisasi maupun yang bersifat advokatif merupakan proses belajar yang tidak mudah dan tidak cepat - Jurnalis semakin mengenal kegiatan IWAPI yang berhubungan dengan advokasi GESI dalam Infrastruktur

HWDI NTB		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
Penyusunan Dokumen Policy Brief	Tersusunnya Policy Brief tentang potret pemenuhan hak aksesibilitas jalan di Kota Mataram	- Meningkatnya peran HWDI dalam proses advokasi infrastruktur jalan di Kota Mataram - Organisasi HWDI mulai diperhitungkan oleh Pemerintah Daerah Kota Mataram dan Pemerintah Daerah NTB
Riset Aksi: Uji Aksesibilitas Jalan di Kota Mataram	Dokumen Riset Aksi	- Organisasi HWDI mempunyai keberanian untuk ekspose hasil riset aksi - kapasitas anggota HWDI semakin meningkat karena mempunyai pengalaman melakukan kegiatan riset

HWDI NTB		
Kegiatan	Capaian	Poin Pembelajaran
		aksi
Terlibat dalam keanggotaan FLLAJ NTB	3 orang anggota HWDI terlibat aktif dalam keanggotaan FLLAJ	• Pengurus HWDI semakin dikenal dan mulai berjejaring dengan anggota FLLAJ NTB yang lain
Melakukan kegiatan advokasi Publik dengan tujuan agar organisasi HWDI semakin dikenal	Meningkatnya jumlah followers Adanya liputan media ttg HWDI	• Perlu secara intensif belajar tentang pengelolaan IT • Semakin memperkuat posisi tawar HWDI
Hearing ke DPR	Pelibatan HWDI dalam Uji Publik Raperda Pemenuhan dan Perlindungan Hak-hak Disabilitas	Akan disahkannya Perda Provinsi tentang Pemenuhan dan Perlindungan Hak-hak Disabilitas
Audiensi ke Gubernur	HWDI mulai dikenal oleh Gubernur	HWDI mendapatkan sekretariat baru
Audiensi ke Bappeda	Komitmen Bappeda untuk melibatkan HWDI dalam Musrenbang dan masuk dalam RPJMD	Organisasi menjadi stakeholders strategis bagi Pemerintah Daerah NTB

C Pola Kebutuhan Khusus Atas Sarana Transportasi

Sistem transportasi di Indonesia secara umum belum membedakan sarana dan fasilitas yang dikhususkan bagi perempuan dan penyandang disabilitas. Oleh karena itu pertanyaan di bawah ini bisa menjadi salah satu acuan apabila kita akan melakukan sebuah amatan, riset maupun perbaikan di bidang transportasi jalan.

C.1 *Gender Tool Kit: Transportation*

Secara sekilas pembangunan infrastruktur jalan seperti pembangunan jalan nasional dan jalan tol seperti tidak ada kaitan dengan persoalan gender, namun, bila di telisik lebih dalam lagi, pembangunan infrastruktur jalan memiliki dampak bagi keadilan gender. Oleh karena itu rancangan infrastruktur jalan baik itu jalan nasional, jalan provinsi dan jalan tol tetap memerlukan gender analisis. Pembangunan jalan harus mempertimbangkan tahap mitigasi terhadap risiko kerentanan perempuan dengan terbukanya akses jalan pada daerah-daerah pelosok.

Pembangunan infrastruktur jalan juga harus mempertimbangkan kesempatan kerja pada perempuan di sektor transportasi, memperbaiki lingkungan kerja yang lebih baik bagi perempuan, dan memperbaiki standar kerja yang ada. Sehingga walaupun tampaknya tidak memberi benefit langsung pada kaum perempuan, pembangunan jalan harus membuka peluang kesempatan pekerjaan yang lebih baik bagi perempuan serta mempertimbangkan kerentanan perempuan menjadi korban trafficking karena mudahnya akses ke daerah pelosok.

Untuk dapat membuat rancangan dan implementasi infrastruktur transportasi yang responsif gender serta inklusif memerlukan analisis gender dan dialog kebijakan gender. Analisis gender berguna untuk mengetahui kebutuhan spesifik perempuan dan laki-laki ketika menggunakan transportasi. Selain itu, analisis gender bisa mengidentifikasi hambatan-hambatan mobilitas dan akses perempuan dan laki-laki pada transportasi. Hal lain seperti persoalan transportasi yang terjangkau oleh masyarakat juga dapat diidentifikasi.

Tujuan analisis gender:

1. Mengidentifikasi isu-isu gender utama yang berkaitan dengan tujuan pembangunan infrastruktur transportasi;
2. Melakukan asesmen terdiferensiasi kebutuhan layanan transportasi bagi laki-laki dan perempuan, termasuk juga asesmen hambatan laki-laki dan perempuan ketika mereka hendak mengakses dan menggunakan layanan infrastruktur transportasi;
3. Menginformasikan desain proyek yang inklusif gender dengan mengidentifikasi kesempatan untuk memaksimalkan benefit gender dan dampak/risiko gender pada proyek tersebut;

4. Mengumpulkan baseline data agregat jenis kelamin untuk digunakan untuk memonitor *output*, *outcome*, *impact* pada implementasi proyek tersebut

Pertanyaan kunci dalam analisis gender infrastruktur transportasi:

1. Bagaimanakah perbedaan kebutuhan dan prioritas penggunaan transportasi antara laki-laki perempuan, penyandang disabilitas, dan anak?
2. Bagaimanakah perbedaan pola, tujuan, dan metode perjalanan antara laki-laki, perempuan, penyandang disabilitas, dan anak?
3. Apa jenis barang yang umumnya dibawa oleh laki-laki perempuan, penyandang disabilitas, dan anak?
4. Apakah hambatan-hambatan dalam mengakses infrastruktur yang dialami oleh kelompok pengguna tersebut?
5. Apakah seluruh kelompok pengguna transportasi infrastruktur terwakilkan/berpartisipasi dalam proses survey dan konsultasi rancangan pembangunan infrastruktur?
6. Bagaimanakah perbedaan biaya relative untuk perjalanan antara laki-laki, perempuan, penyandang disabilitas, dan anak? Dari segi waktu, biaya, upaya, serta kesempatan yang hilang
7. Bagaimanakah dampak sosial yang terjadi dari perbedaan-perbedaan tersebut?
8. Apakah terdapat data umum mengenai setiap kelompok pengguna transportasi, dan apakah data tersebut digunakan?

**TABEL 8. Pertanyaan
Kunci Analisis Gender
dalam Infrastruktur**

C.2 Pola Kebutuhan Sarana Transportasi Bagi Perempuan

Jika merencanakan layanan transportasi bagi masyarakat diasumsikan sama, maka anggapan tersebut keliru. Ada perbedaan cara laki-laki dan perempuan dalam menggunakan layanan transportasi. Di samping itu, terdapat perbedaan pada tujuan penggunaan layanan transportasi antara laki-laki dan perempuan.

Mengapa cara dan tujuan penggunaan transportasi oleh laki-laki dan perempuan berbeda? Hal itu disebabkan adanya perbedaan pada status sosial dan ekonomi laki-laki dan perempuan yang kemudian mempengaruhi pula pada kebutuhan transportasi dan cara penggunaannya. Perbedaan pola kebutuhan transportasi yang lain terkait dengan tujuan penggunaan sarana transportasi, misalnya: Perempuan cenderung menginginkan layanan transportasi yang bisa menjamin keamanan dirinya, layanan transportasi yang fleksibel, bersih serta nyaman. Layanan transportasi yang menjamin keamanan bagi perempuan termasuk keamanan dari gangguan-gangguan dan kondisi yang mengancam keselamatan perempuan diantaranya terlindungi dari kekerasan terhadap perempuan baik itu kekerasan seksual dan pelecehan seksual saat menggunakan transportasi. Sedangkan layanan transportasi yang fleksibel maksudnya perempuan dapat mengakses transportasi dengan mudah. Perempuan kerap menggunakan transportasi berulang kali dalam sehari serta untuk tujuan-tujuan jarak dekat. Selain itu, perempuan, laki-laki, penyandang disabilitas, lansia dan anak-anak mempunyai peran dan kebutuhan yang berbeda dalam menggunakan transportasi. Contoh yang lain adalah: perempuan menggunakan transportasi untuk mengantar anak,

ke pasar, ke rumah sakit/puskesmas, dll, Selain itu efektivitas dan manfaat pembangunan infrastruktur dan transportasi bagi penyandang disabilitas dan perempuan juga sangat terbatas.

Sedangkan untuk laki-laki, mereka cenderung membutuhkan layanan transportasi yang dapat diandalkan ketepatan jadwalnya. Hal ini penting karena dengan layanan transportasi yang on time berarti laki-laki dapat mencapai lokasi tempat kerja secara tepat waktu. Keselamatan saat berkendara di jalan raya juga menjadi perhatian laki-laki terkait layanan jasa transportasi yang menjadi preferensinya. Selain itu, layanan transportasi yang bisa cepat menghubungkannya dengan layanan-layanan publik lainnya juga menjadi bagian kebutuhan laki-laki. Jika layanan transportasi itu terhubung dengan fasilitas-fasilitas umum lainnya maka dapat mencapai berbagai sarana umum secara efektif dan efisien tanpa perlu mengganti transportasi.

C.3 Pola Kebutuhan Sarana Transportasi Bagi Penyandang Disabilitas

Bagi penyandang disabilitas, tidak adanya fasilitas yang memudahkan kursi roda untuk bisa naik dan turun sarana transportasi seperti angkutan umum kota, bis atau kereta api membuat mereka tidak dapat menggunakan transportasi tersebut jika tanpa bantuan petugas. Ditambah lagi jika penyandang disabilitas bisa menaiki angkutan umum tersebut, tempat untuk kursi roda di dalam bis atau kereta api belum tentu tersedia.

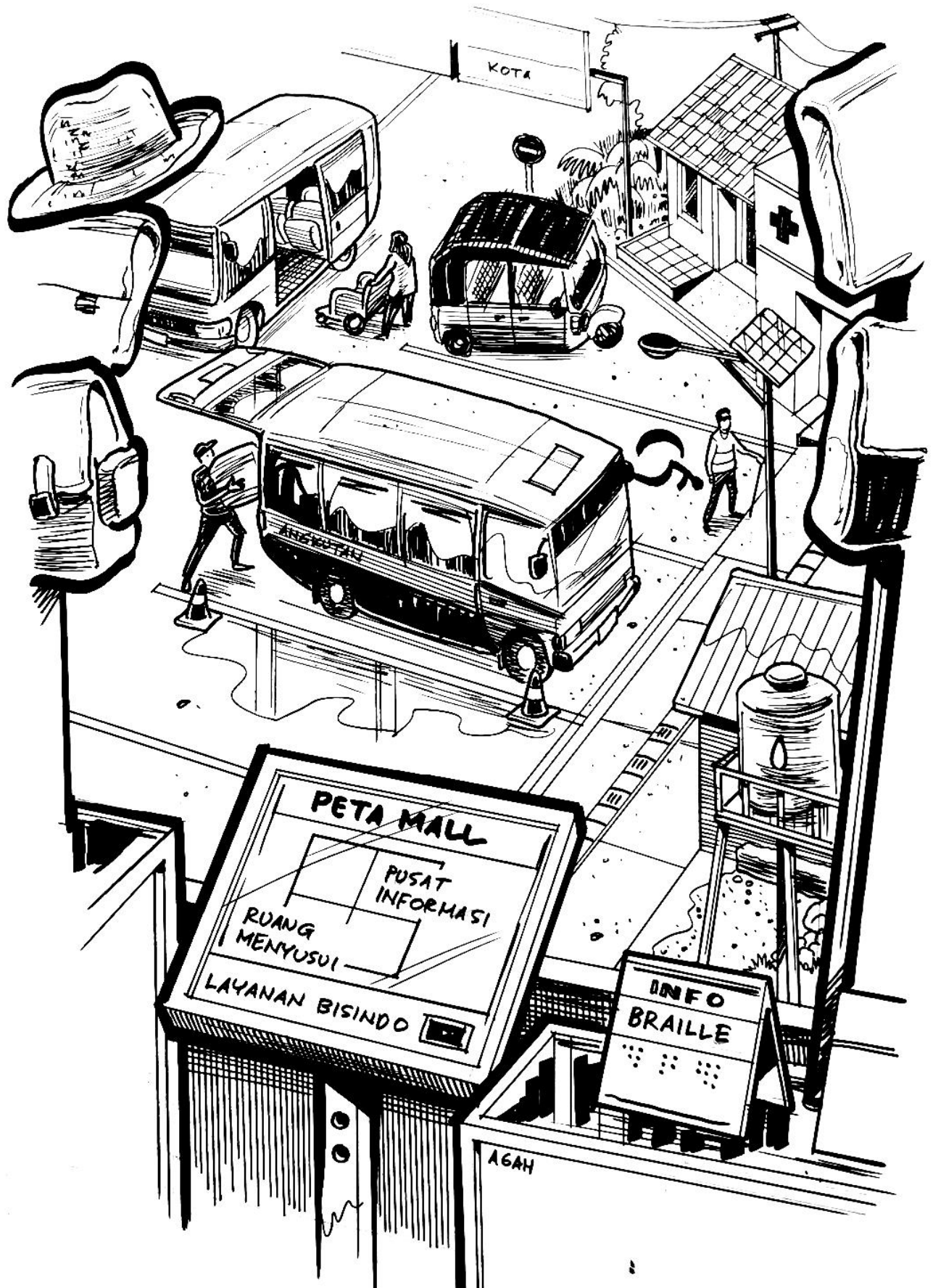
Kesulitan-kesulitan menggunakan transportasi yang dialami kelompok perempuan dan penyandang disabilitas tidak akan dirasakan oleh mereka yang tidak jeli melihat persoalan tersebut. Perancang infrastruktur transportasi yang tidak melibatkan partisipasi kelompok perempuan dan kelompok disabilitas untuk memberikan masukan pembangunan tidak akan bisa memahami kesulitan-kesulitan kelompok-kelompok ini dalam menggunakan transportasi

Perencanaan infrastruktur transportasi yang tidak memperhitungkan gender akan berimbas pada layanan infrastruktur transportasi yang tidak dapat dinikmati oleh semua kelompok-kelompok dalam masyarakat. Hal ini dapat mengakibatkan terhambatnya sebagian anggota masyarakat untuk dapat mencapai kehidupan yang lebih sejahtera. Ini berarti pembangunan infrastruktur yang dapat memberikan manfaat bagi semua warga tidak tercapai karena pembangunannya tidak berdasarkan kebutuhan-kebutuhan gender yang spesifik.

Tabel di bawah ini merupakan contoh *check list* pengintegrasian GESI dalam sektor infrastruktur.

Fasilitas	Kebutuhan yang Perlu diintegrasikan
Halte	Lampu penerangan. - Jalur untuk disabilitas. - Tinggi halte harus sama dengan pintu masuk bis (sejajar). - Ruang tunggu yang aman dan nyaman bagi lansia dan Disabilitas. - Ram Jalan. - <i>Railing</i>. - <i>Schedule</i> / Jadwal. - Papan informasi. - Marka berhenti dan rambu.
Gedung Perkantoran	Jalur khusus disabilitas - Ruang menyusui - <i>Play ground</i> / tempat penitipan anak - Toilet disabilitas - Rambu penunjuk untuk disabilitas - Klinik kesehatan - Alat pemadam kebakaran - Lift dan Railing bagi lansia dan disabilitas - Di toilet ada pegangan - Tempat sampah dan tissue di toilet - RAM bagi disabilitas - Pojok merokok - Tempat ibadah - Kantin
Terminal	Lampu penerangan - Rambu-rambu petunjuk yang mudah difahami oleh disabilitas dan lansia - Parkir khusus disabilitas - Ruang tunggu khusus lansia dan disabilitas - Ruang ASI - Ruang kesehatan/klinik - Toilet disabilitas - CCTV
Pelabuhan	Jalur khusus untuk disabilitas dan lansia - Petugas khusus yang membantu lansia dan disabilitas - Informasi bagi penumpang - Fasilitas jalan untuk disabilitas - Ruang menyusui - Alat pemadam kebakaran - Halte angkutan umum - Pelayanan ket untuk disabilitas diutamakan - Tempat ibadah - Safety
Mall/ Supermarket	Jalur khusus pengunjung disabilitas - Ruang menyusui - Toilet khusus disabilitas - Kursi roda untuk disabilitas - Pusat pelayanan informasi bagi disabilitas - Klinik kesehatan - Fasilitas Afill / pelican di area jalan/parkir mall - Trotoar untuk disabilitas
Puskesmas / Rumah Sakit	Fasilitas bagi pejalan disabilitas dan lansia - Toilet untuk disabilitas - Ruang informasi yang dilengkapi dengan Audio - Tongkat - Pojok ASI - Tempat ibadah - Ruang tunggu yang nyaman - Penerangan yang cukup -
Bandara	Trotoar kursi roda - Halte disabilitas - Ruang ASI - Toilet disabilitas - Escalator untuk disabilitas - Fasilitas parkir bagi disabilitas - RTH (Ruang Terbuka Hijau)
Tempat Ibadah	Tempat wudhu bagi lansia dan disabilitas - Ram dan pedestrian atau trotoar - Pojok ASI - Rambu - toilet disabilitas - tempat parkir disabilitas - guiding block dan penerangan yang cukup
Sekolah	Zoss - Area dan fasilitas antar jemput anak - Toilet berada bagian yang dekat dan dapat dilihat dari ruang sekolah - Penerangan yang cukup di dalam toilet - Fasilitas pejalan kaki - Kotak Pengaduan - CCTV
Taman	Toilet laki-perempuan (baik umum maupun disabilitas) terpisah (ukuran pintu toilet harus lebih lebar agar memudahkan kursi roda keluar dan masuk ke dalam toilet) - Penerangan - Ruang merokok, ram - guiding block - parkir khusus disabilitas
Angkutan Umum	Toilet - Ruang pemisah khusus untuk menyusui, disabilitas dan lansia
Trafic Light	Fasilitas untuk disabilitas berupa pelican (tuna netra) - Rambu penunjuk/perintah - Rambu peringatan
Pasar	Toilet untuk disabilitas juga bagi laki-laki dan perempuan terpisah - Halte angkutan umum yang mengakomodir kebutuhan disabilitas - Ruang informasi
Jalan	Trotoar ramah GESI - Jalur Sepeda - Penerangan yang cukup - Pedestrasian - Rambu dan Marka Jalan - Kursi Tunggu/Kursi israhat - Halter amah GESI - Rest Area - Zoss - Traffic - Petugas Kepolisian peduli GESI

TABEL 9. Chek List Integrasi GESI dalam Infrastruktur



D Pendekatan GESI Berbasis Masyarakat

D.1 Pelibatan Lintas Sektor dan Aktor Kunci Keberhasilan Implementasi GESI pada Sektor Infrastruktur

Implementasi GESI dalam sektor infrastruktur bukan merupakan hal yang mudah, membutuhkan pendekatan lintas sektor dan aktor dalam pelaksanaannya. Oleh karena itu Kementerian PUPR telah membentuk sebuah forum yang disebut Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) sebagai wadah kerja bersama di sektor infrastruktur (jalan, transportasi, bangunan fasilitas publik, dll). Forum ini bertugas untuk mengakomodir berbagai keluhan masyarakat, mendiskusikan dengan para pihak yang berwenang dan kemudian membantu mencari solusi bahkan juga mengeksekusi permasalahan terkait dengan infrastruktur, transportasi dan sarana publik lainnya. Wadah ini terdiri dari beberapa OPD, perguruan tinggi, CSO dan NGO serta sektor bisnis sehingga mempercepat proses perbaikan.

Meskipun demikian, tanggapan atas permasalahan itu selalu dilakukan melalui beberapa tahapan. Tahapan yang sebaiknya dilakukan dalam pola pendekatan dan internalisasi proses pembangunan responsif GESI yang bersifat terpadu melalui berbagai kegiatan tersebut hendaknya seperti tersebut dalam tabel ini:

Karakter pembangunan GESI berbasis masyarakat:

1. Melakukan assessment kebutuhan gender dalam proyek pembangunan infrastruktur
2. Mengidentifikasi manfaat-manfaat yang diterima kelompok perempuan, disabilitas, dan anak dalam infrastruktur
3. Mengidentifikasi hambatan hambatan dalam infrastruktur, khusus kelompok perempuan, disabilitas, dan anak
4. Mengidentifikasi partisipasi khusus dari kelompok perempuan, disabilitas, dan anak
5. Pelatihan terkait infrastruktur yang dibangun
6. Advokasi implementasi GESI dalam infrastruktur

TABEL 10. Karakter Pembangunan GESI Berbasis Masyarakat

Apabila tahapan tersebut sudah dilakukan maka akan dengan lebih mudah diperoleh kepastian siapa menanggapi permasalahan yang mana dan masih perlu bekerjasama dengan siapa untuk waktu berapa lama. Pembangunan GESI berbasis masyarakat ini akan mempermudah dan mempercepat akselerasi perspektif GESI di berbagai OPD dan kelompok-kelompok masyarakat.

D.2 Indikator Implementasi Akses: Kesamaan Akses, melalui Peluang yang Adil antara Laki-laki, Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Sektor Infrastruktur

Apa yang menjadi indikator kesamaan akses antara perempuan, laki-laki dan penyandang disabilitas dalam mendapatkan peluang/kesempatan yang adil dan setara untuk memperoleh informasi dan menyampaikan aspirasi dalam proses pembangunan infrastruktur? Bagaimana kelompok-kelompok ini mendapatkan informasi dalam setiap kegiatan pembangunan infrastruktur yang akan dilaksanakan?

Informasi tersebut akan diperoleh apabila terdapat pola dukungan lintas sektor dan aktor strategis (OPD terkait dengan infrastruktur misal: PUPR, Dishub, Organda, NGO, CSO, praktisi perguruan tinggi, bisnis, penyandang disabilitas, kelompok perempuan, dll) dengan mekanisme yang adil, seperti contoh yang dilakukan di FLLAJ Provinsi NTB di bawah ini:

- Perempuan, laki-laki dan penyandang disabilitas mendapatkan akses informasi yang sama berkaitan dengan kegiatan FLLAJ, misalnya mengenai penggunaan sistem pengaduan lewat *Website*, *Whatsapp*, *SMS Center*, *Facebook*, dll.
- Dalam konsultasi publik kontraktor harus memberinformasi tentang lowongan kerja dalam pengerjaan jalan untuk perempuan dan laki-laki termasuk penyandang disabilitas sesuai dengan kapasitas dan jenis difabelnya, upah yang sama untuk pekerja laki-laki, perempuan dan penyandang disabilitas pada item dan volume pekerjaan yang sama serta fasilitas seperti toilet portable, dll.
- Kontraktor juga menyebarkan informasi tersebut di atas misalnya dalam bentuk leaflet atau pamlet, dan disebarkan supaya seluruh anggota masyarakat mengetahui. Informasi tertulis terkait dengan lowongan pekerjaan memuat dengan jelas: Posisi lowongan yang tersedia, Kualifikasi /ketrampilan yang diminta, Bagaimana melamar, Besar upah/ gaji, Lowongan terbuka bagi perempuan dan laki-laki, Perempuan dan laki-laki akan mendapatkan upah yang sama untuk pekerjaan yang sama;
- Kontraktor mendorong perempuan untuk melamar posisi engineer, konsultan, supervisi
- Kontraktor menyimpan bukti iklan lowongan tersebut, mencatat dan membuat laporan jumlah perempuan dan laki-laki yang terlibat dalam pekerjaan.

D.3 Indikator Implementasi Partisipasi: Kesamaan Hak Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Pembangunan

Perempuan dan laki-laki termasuk penyandang disabilitas memperoleh kesempatan/peluang secara adil dan setara dalam menghadiri dan berperan pada setiap tahap pelaksanaan pembangunan. Bagaimana dilibatkan dalam proses perencanaan, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi untuk menyuarakan masukan tentang masalah dan kebutuhan mereka? Beberapa contoh keterlibatan perempuan dan penyandang disabilitas dalam pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh FLLAJ NTB dan FLLAJ Lombok Barat antara lain:

- Perempuan, laki-laki dan penyandang disabilitas dilibatkan menjadi anggota dalam Forum FLLAJ yang mewakili instansi pemerintah, organisasi masyarakat/LSM.
- Perempuan, laki-laki dan penyandang disabilitas diundang serta terlibat secara setara dalam pertemuan dengan FLLAJ di lapangan
- FLLAJ akan meminta masukan dari individu maupun organisasi perempuan dan kelompok berkebutuhan khusus (seperti penyandang disabilitas) mengenai kebutuhan mereka.

D.4 Indikator Implementasi Kontrol: Fungsi Kontrol Perempuan dan Penyandang Disabilitas dalam Sektor Infrastruktur

Perempuan dan laki-laki termasuk penyandang disabilitas mempunyai ruang sebagai fungsi kontrol / pengambil keputusan dan atau pengawasan terhadap setiap tahap pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Hal tersebut dilakukan melalui forum-forum yang fokus yang terbuka bagi perbaikan sarana infrastruktur di berbagai daerah, seperti halnya di FLLAJ. Namun, bagaimana posisi sebagai pengambil keputusan/kontrol serta memberikan pengawasan terhadap pelaksanaan dan hasil pembangunan infrastruktur? Sebagai contoh kegiatan yang dilakukan para mitra di FLLAJ NTB, FLLAJ Lombok Barat dan juga HWDI NTB dalam mengimplemetasikan fungsi kontrol dilakukan melalui kegiatan:

- Perempuan dilibatkan sebagai anggota team verifikasi aksesibilitas jalan
- Perempuan dan penyandang disabilitas dilibatkan dalam konsultasi publik dan pertemuandengan FLLAJ di lapangan secara setara
- HWDI melakukan audit aksesibilitas 12 ruas jalan di Kota Mataram dan selanjutnya menindaklanjuti dalam bentuk policy brief dan audiensi dengan pengambil kebijakan di tingkat Pemerintah Daerah Provinsi NTB dan Kota Mataram.
- FLLAJ Lombok Barat melakukan sosialisasi bagi para pengambil kebijakan sektor infrastruktur di Kabupaten Lombok Barat terkait dengan kondisi infrastruktur jalan yang belum aksesibel bagi penyandang disabilitas
- IWAPI NTB membuat buku panduan bagi para kontraktor perempuan terkait dengan pentingnya GESI dalam infrastruktur

D.5 Indikator Implementasi Manfaat: Manfaat dari Pembangunan yang Responsif GESI bagi Perempuan dan Penyandang Disabilitas

Manfaat pembangunan infrastruktur bagi semua itu tidak memihak dan adil bagi laki-laki dan perempuan termasuk penyandang disabilitas dalam memanfaatkan hasil-hasil pembangunan infrastruktur baik fisik dan non fisik. Kelompok penyandang disabilitas dan kelompok rentan saat ini mulai mendapatkan perhatian khususnya agar tidak mengalami kesulitan, nyaman dan aman dalam menggunakan fasilitas umum. Beberapa kegiatan telah menghasilkan manfaat sudah banyak disampaikan di bagian praktik-praktik baik pelaksanaan GESI dalam infrastruktur di Indonesia. Namun demikian, belum semua terbangun dengan baik dan masih ada yang perlu diperjuangkan.

Beberapa kegiatan yang telah dirasakan manfaatnya bagi perempuan dan penyandang disabilitas atas kerja bersama FLLAJ NTB dan IWAPI NTB antara lain:

- FLLAJ NTB memastikan bahwa kebutuhan khusus perempuan dan penyandang disabilitas diakomodir seperti akses yang mudah ke pasar.
- Sosialisasi keselamatan berlalu lintas di sekolah-sekolah. Kegiatan ini dilakukan supaya anak-anak memahami dan mematuhi peraturan-peraturan, rambu-rambu, dan hal yang berkaitan dengan keselamatan dalam berkendara;
- Sosialisasi keselamatan berlalu lintas bagi perempuan pengendara dan penyandang disabilitas
- Perlu ditingkatkan ketersediaan rambu-rambu di zona sekolah untuk memberi perlindungan anak dari terjadinya kecelakaan;
- Sosialisasi tentang hak-hak anak melalui Konsultasi Publik.
- Saat ini gedung-gedung pemerintahan dan fasilitas publik sudah menyediakan ruang laktasi bagi ibu-ibu menyusui
- IWAPI NTB telah memiliki data para mandor perempuan dan kontraktor perempuan yang siap bersaing secara profesional



Bab III

Aplikasi Praktis GESI Dalam Infrastruktur

A Advokasi GESI dalam Pembangunan Infrastruktur

A.1 Strategi Advokasi Sebagai Dasar PUG dalam Pembangunan

Pengarusutamaan GESI dalam Infrastruktur adalah seluruh Kebijakan / Program / Kegiatan bidang Infrastruktur yang memperhatikan perbedaan kebutuhan, hambatan/kesulitan, aspirasi bagi kelompok laki-laki, perempuan, lansia, penyandang disabilitas, anak-anak dan kelompok rentan lainnya. Melihat hal tersebut di atas, maka perlu dilakukan advokasi kepada para pihak pengambil keputusan kebijakan agar kebijakan pembangunan infrastruktur semakin berpihak. Tetapi, apa sebenarnya yang dimaksud dengan advokasi dan poin apa yang perlu di advokasi serta kepada siapa advokasi tersebut dilakukan? Karena setiap advokasi mempunyai pola dan tujuan yang berbeda sehingga sebaiknya melalui tahapan proses yang sistemik dan terukur, dengan harapan hasilnya menjadi optimal dan manfaatnya jelas menguntungkan masyarakat.

A.1.1 Pengertian Advokasi

Kita sering mendengar pernyataan seperti: *“Kita harus meng-advokasi pemerintah supaya bisa mengubah kebijakannya”*; atau *“kondisi infrastruktur yang tidak ramah terhadap perempuan dan penyandang disabilitas tersebut perlu diadvokasi”* dalam aktivitas sosial yang ditujukan untuk melakukan perubahan.

Lalu apa sebenarnya makna advokasi itu sendiri? Advokasi mengandung makna sebagai upaya perubahan, sebagai usaha untuk memperbaiki keadaan, dengan berbagai cara, terutama menggunakan komunikasi. Ada penyampai pesan (yang menginginkan perubahan), pesan itu sendiri (apa

perubahan yang diinginkan), dan penerima pesan (mereka yang diminta untuk melakukan perubahan).

Menurut CARE International, advokasi didefinisikan sebagai - "*Advocacy is the deliberate process of influencing those who make decisions about developing, changing and implementing policies.*" - Advokasi adalah proses sengaja untuk mempengaruhi mereka yang membuat keputusan tentang pengembangan, perubahan, dan pelaksanaan kebijakan.

Definisi di atas menganggap proses komunikasi dalam advokasi sebagai upaya mempengaruhi secara terencana dan terarah. Artinya, proses itu tidak dilakukan sembarangan dan hanya mengikuti dorongan semangat semata, tetapi harus disertai dengan perencanaan dan pelaksanaan yang tepat. Dengan kata lain, advokasi diadakan untuk berhasil, dan tidak sekadar untung-untungan belaka.

Advokasi adalah **usaha sengaja**, ada niat dan kehendak di situ. Sebagai upaya sengaja, maka **kejelasan** tentang **strategi** dan **target** advokasi menjadi **penting**. Disinilah perbedaan advokasidengan penyampaian aspirasi atau sekadar penyebaran informasi atau kampanye untuk perubahan sosial. Advokasi meminta adanya langkah-langkah yang jelas dan terukur disertai dengan indikator-indikator pencapaian yang jelas. Selain itu, kata kunci dalam advokasi adalah kebijakan. **Advokasi berusaha mengubah kebijakan**. Advokasi bukan sekadar untuk merubah perilaku atau keadaan, tetapi terutama untuk merubah kebijakan. Diharapkan dengan perubahan kebijakan, maka perilaku dan keadaan akan berubah. Tentu saja fokus pada kebijakan ini didasarkan pada pandangan bahwa kebijakan negara (baik di tingkat pusat, maupun daerah) berpengaruh kuat terhadap kondisi kehidupan dan bahwa banyak persoalan tidak bisa dilepaskan dari adanya kebijakan yang bermasalah, kurang tepat, atau kurang sempurna.

A.1.2 Tujuan dan Bentuk Advokasi

Seperti sudah disampaikan di atas, advokasi sesuai definisinya adalah untuk mempengaruhi kebijakan. Kebijakan menjadi fokus dalam berbagai kegiatan advokasi mengingat dampak dari kebijakan yang dipercaya bersifat luas terhadap kehidupan masyarakat.

Apa yang dimaksud dengan “mempengaruhi” kebijakan yang dilakukan dalam advokasi? Mempengaruhi maksudnya menjadikan advokasi sesuai dengan tujuan mereka yang melakukan advokasi. Secara umum advokasi memiliki tiga tujuan yakni; **(1) Mengubah yang ada; (2) Mengadakan yang belum ada; (3) Memastikan pelaksanaan kebijakan yang sudah ada**. Lebih jauh, tujuan itu ditujukan pula pada elemen-elemen dari kebijakan yang terdiri dari atas; (1) regulasi (*termasuk penganggaran/budgeting*), (2) institusi (*termasuk sumber daya manusia*), dan (3) implementasi kebijakan.

Ilustrasi di bawah ini akan menggambarkan bagaimana keterkaitan tujuan advokasi beserta dengan elemen-elemen kebijakan yang akan dipengaruhi. Perubahan kebijakan tidak terbatas pada regulasi, tetapi juga institusi dan bagaimana regulasi tersebut diimplementasikan oleh institusi yang ditugaskan.



Dari tujuan tersebut di atas maka bisa ditentukan bentuk-bentuk advokasi yang akan dilakukan secara bersama. Advokasi untuk mendesakkan infrastuktur yang mempunyai perspektif GESI akan memberi peluang kita bekerjasama dengan multisektor yang mempunyai kepedulian yang sama, terutama kelompok-kelompok yang akan terimbas secara langsung apabila advokasi kita akan berdampak pada perubahan kebijakan perbaikan di sektor infrastruktur.

A.1.3 Perencanaan Langkah-Langkah Awal Advokasi

Dari tujuan dan pilihan bentuk advokasi yang sudah disepakati, maka persiapan yang segera dilakukan adalah perencanaan langkah-langkah awal untuk kegiatan advokasi. Berikut tahap-tahap kegiatan yang perlu dipersiapkan untuk melakukan advokasi.

1. Membentuk Lingkaran Inti

Langkah pertama dari proses advokasi adalah membentuk lingkaran inti, yaitu kumpulan orang atau organisasi yang menjadi penggagas serta pengendali utama seluruh kegiatan advokasi. Sedemikian pentingnya posisi lingkaran inti ini, sehingga orang atau organisasi yang berada di dalamnya haruslah memiliki kesamaan visi dan analisis (bahkan ideologi) yang jelas terhadap issue yang diadvokasi.

2. Memilih Isu Strategis

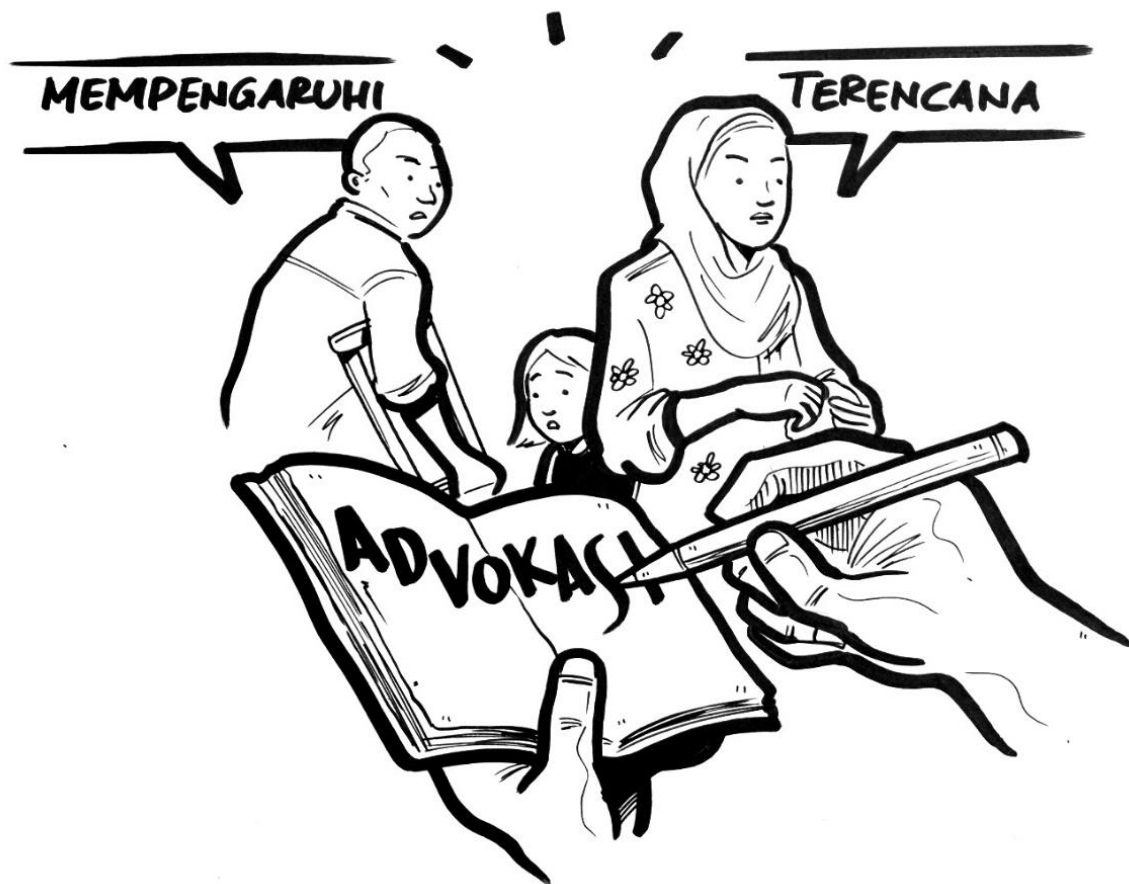
Tugas pertama dan lingkaran inti adalah merumuskan issue tertentu yang diadvokasi. Isu yang dirumuskan tersebut dapat dikatakan menjadi suatu isu strategis. Jika: Aktual, Penting dan Mendesak, sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat, berdampak positif pada perubahan sosial yang lebih baik, sesuai dengan visi dan agenda perubahan sosial yang lebih besar.

3. Merancang Sasaran dan Strategi

Dalam merancang sasaran dan strategi dapat digunakan metode SMART, yaitu: Spesifik, dalam arti rumusan sasaran memang spesifik, konkret dan jelas. Measurable: dalam arti hasilnya punya indikator yang jelas sehingga dapat dipantau dan diketahui. Realistik: dalam arti apakah sasaran mungkin dapat dicapai. Time Bound: dalam arti punya batas waktu yang jelas.

4. Mengolah Data dan Mengemas Informasi

Salah satu cara yang dikenal dalam mengolah data dalam proses advokasi adalah dengan melakukan riset advokasi. Riset advokasi sebenarnya lebih merupakan riset terapan, terutama dalam bentuk kajian kebijakan dengan tujuan mengumpulkan sebanyak mungkin data dan mengolahnya sebagai informasi yang diperlukan untuk mendukung semua kegiatan lain dalam proses advokasi, dalam rangka memilih dan merumuskan issue strategis, sebagai bahan proses legislasi, untuk keperluan lobby dan kampanye, dsb.



A.1.4 Pemetaan Stakeholders Strategis

Dalam proses advokasi diperlukan pemetaan stakeholders menjadi salah satu instrumen penting yang harus dilakukan. Beberapa stakeholders yang perlu dipetakan terkait dengan; **a) jaringan, b) konstituen** dan **c) koalisi**. Sebagai contoh apabila kita akan melakukan pemetaan stakeholders terkait dengan sektor infrastruktur sebaiknya pemetaan kelompok juga berbasis organisasi yang bekerja di sektor infrastruktur dan pengguna infrastruktur serta para pihak lain yang terlibat dalam pembangunan infrastruktur.

1. Peta Konstituen

Pertanyaan kunci untuk menentukan peta Konstituen antara lain:

- Siapa yang kita rekrut sebagai pendukung untuk mencapai tujuan kita?
- Siapa yang berada di pihak kita? Siapa pendukung yang sudah ada? Bangun kembali hubungan dengan mereka sebelum menambah teman baru. Pastikan mereka tahu bahwa kita menghargai mereka dan dukungan mereka
- Apakah ada mitra logis lainnya untuk kita dalam isu ini?
- Apakah ada kelompok atau individu lainnya yang dapat memberikan dukungan pada isu ini meskipun mereka tidak mendukung kita dalam isu yang lain?

2. Penguatan Jaringan

Membuat daftar untuk memperkuat jaringan:

- Kelompok lokal dan atau nasional yang bergerak di isu yang sejenis
- Individu yang bekerja atau menjadi relawan untuk kelompok-kelompok ini
- Organisasi yang bergerak di isu yang berbeda, tetapi punya komitmen terhadap isu kita
- Membuat daftar kelompok atau individu lainnya yang ingin kita minta dukungannya, seperti:
- Pembuat kebijakan dan legislator
- Pekerja sosial, medis, dan pendidik
- Selebritis dan figur publik yang dapat menambah kredibilitas
- Pemimpin masyarakat dan relawan

3. Membangun Koalisi

Sedangkan bagian ketiga yang perlu dipetakan adalah Membangun Koalisi atau kelompok penggerak yang mempunyai arah dan tujuan yang sama. Karena manfaat potensial membangun jaringan antara lain:

- Menciptakan basis dukungan yang berkelanjutan
- Meningkatkan pengaruh upaya kampanye kita
- Menciptakan pemimpin baru untuk kampanye kita
- Memperluas cakupan kampanye kita
- Meningkatkan sumberdaya keuangan dan program

A.1.5 Pembagian Peran Antar Stakeholders dalam Pelaksanaan Advokasi

Dalam proses advokasi yang akan ditujukan untuk mencapai sebuah perubahan kebijakan sesuai hasil analisis yang telah dilakukan di berbagai sektor (baik infrastruktur, kesehatan, pendidikan, pengelolaan pemerintahan, dll), tentu tidak semua *stakeholders* yang terlibat mempunyai peran yang sama. Ada pembagian peran agar apa yang akan disampaikan menjadi lebih tepat, sehingga perlu disepakati secara bersama siapa yang akan menjadi wakil untuk menyampaikan berbagai temuan di lapangan kepada pengambil kebijakan. Maka menentukan pembicara sangat penting bagi capaian hasil advokasi, sehingga pembicara sebaiknya mereka yang; **(1) Lugas dan disukai secara kepribadiannya; (2) Memahami issue secara mendalam dan poin-poin penting didalamnya; (3) Dapat mengkomunikasikan pesan kita secara padat dan jelas**

Ketiga kemampuan personal bagi seorang juru bicara tersebut di atas merupakan upaya agar apa yang sudah kita persiapkan cukup lama tidak bias di tengah jalan. Pembicara yang tepat akan membuahkan penerimaan yang baik sehingga diharapkan advokasi akan menghasilkan perubahan yang berpihak pada pemenuhan kebutuhan masyarakat.



B Kampanye Media

B.1 Media Kampanye : Strategi Advokasi GESI dalam Infrastruktur

Mengapa penyampaian pesan-pesan yang berbentuk advokasi perlu disampaikan melalui media? Hal tersebut dikarenakan; (1) Membantu mengubah sikap masyarakat dalam bersikap/memilih; (2) Mempengaruhi kebijakan pemerintah dan legislasi; (3) Mencari dana untuk tujuan kita; (4) Merekrut anggota atau pendukung untuk tujuan kita.

B.1.1 Pemilihan Bentuk Media

Kegiatan advokasi melalui media untuk lebih memperjelas perspektif GESI dalam infrastruktur memerlukan ketepatan bentuk maupun penempatan. Hal tersebut agar media yang akan dipasang tidak mengalami in-efisiensi atau malah tidak mempunyai daya tarik karena salah posisi dan salah pemilihan bentuk. Karena media ini akan ditempatkan di lokasi yang ramai, fasilitas publik, dan ramai baik orang maupun kendaraan, maka perlu pemilihan bentuk, warna, penempatan dan juga kalimat yang tepat.

Proses advokasi selain dilakukan melalui audiensi, riset aksi, lobi, dll, juga bisa dilakukan dengan menggunakan media dengan aneka bentuk, diantaranya: baliho, spanduk/banner, leaflet, brosur, pamflet, buku saku, dll yang dapat disampaikan secara fisik maupun melalui media sosial (instagram, facebook, twitter, koran online, dll). Jika advokasi yang dilakukan mempunyai arah perubahan yang sangat mendesak bisa juga menggunakan siaran dan konferensi pers, mengisi berita di televisi, artikel di surat kabar, editorial, dll.

B.1.2 Pemetaan dan Pemilihan Prioritas Isu

Diperlukan kecermatan untuk menentukan pemilihan prioritas issue yang akan diangkat dalam proses advokasi sektor infrastruktur. Namun secara garis besar proses pemetaan dan pemilihan prioritas issue tersebut dapat dilakukan melalui perumusan isu dan pesan sebagai berikut:

- Memikirkan siapa kelompok sasaran dan merumuskan pesan dan bahasa kepada kelompok konstituen itu secara tepat (*bahkan jika perlu menggunakan bahasa lokal dan tokoh lokal*)
- Menggunakan cerita pribadi jika bisa. Orang lebih mengingat cerita ketimbang fakta (*misal terkait dengan keselamatan di jalan, kebiasaan berkendara yang salah, dll*)
- Mengumpulkan fakta dan informasi tambahan untuk memperkuat pesan kita (*misal: berkendara dengan kecepatan tinggi meskipun sudah ada rambu-rambu penyeberangan jalan di zona sekolah, dll*)

- Mengumpulkan kutipan dan pernyataan individu yang terkenal dan ahli dalam isu/ kampanye kita dan meminta izin untuk menggunakannya secara publik(*gunakan tokoh lokal yang berpengaruh*)
- Menggunakan nilai-nilai yang diterima secara kultural oleh kelompok sasaran. Cek dengan wakil kelompok apakah pesan memang tepat (*pilih pesan yang paling mudah diingat*)
- Mengembangkan pesan yang jelas dan sederhana namun posisi penempatan tepat dan strategis

Beberapa hal tersebut diatas akan membantu pemilihan prioritas issue semakin tepat dan menghasilkan perbaikan infrastruktur yang berpihak pada perempuan dan penyandang disabilitas maupun kelompok rentan lainnya.

(beberapa bentuk media akan dibuat ilustrasi/foto oleh layoter misal leaflet, koran, konfreensi pers dan audiensi).

C Sosialisasi dan Pemberdayaan Masyarakat

C.1 Sosialisasi Dan Tahap Penguatan Kapasitas Sebagai Bentuk Pemberdayaan Masyarakat Dalam Sektor Infrastruktur

Proses sosialisasi penting dilakukan untuk lebih meningkatkan pengetahuan, pemahaman dan kesadaran masyarakat dalam sektor pembangunan infrastruktur. Provinsi NTB sebagai pilot project kegiatan GESI dalam infrastruktur telah mempunyai banyak contoh bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh para mitra. Kegiatan sosialisasi tersebut menasar pada 4 elemen penting di tingkat masyarakat yakni; 1) pengguna infrastruktur jalan 2) pengambil keputusan dalam pembangunan infrastruktur jalan, 3) pelaksana pembangunan infrastruktur jalan, dan 4) pengelola infrastruktur jalan.

Tabel berikut menjelaskan contoh-contoh kegiatan yang dilakukan oleh CSO mitra KIAT di NTB dalam proses sosialisasi, penguatan kapasitas dan pemberdayaan masyarakat dalam sektor infrastruktur.

Nama Mitra / CSO	Jenis Kegiatan
FLLAJ Provinsi NTB	Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas untuk Perempuan Pengendara untuk kelompok: • Majelis Taklim wilayah Lombok Barat bekerjasama dengan IWAPI NTB • Ibu-Ibu PKK di Sumbawa • Ibu-Ibu Dharma Wanita di Sumbawa
FLLAJ Kabupaten Lombok Barat	• Sosialisasi Keberadaan FLLAJ Lombok Barat di 10 Kecamatan dan 10 desa di Lombok Barat • 3x Pelatihan dan sosialisasi GESI dengan sasaran: PKK, kelompok penyandang disabilitas dan focal point (pengambil keputusan) di OPD yang terkait dengan perencanaan pembangunan daerah • Konsultasi Publik terkait dengan utilitas di jalan dan perencanaan pembangunan jalan
IWAPI NTB	• Pelatihan pengenalan manager pelaksanaan jalan bagi 24 kontraktor perempuan dari 8 kota/kabupaten di NTB • Pelatihan mandor perempuan untuk pemeliharaan rutin jalan • Pelatihan dan sosialisasi tentang GESI dan <i>Child Protection</i> bagi LSM dan Organisasi Jasa Konstruksi

TABEL 10. Contoh Kegiatan Peningkatan Kapasitas Masyarakat

Sedangkan untuk kegiatan yang dilaksanakan oleh HWDI sebagian besar kegiatan termasuk kegiatan yang bertujuan untuk advokasi kebijakan pemerintah atas proses pembangunan infrastruktur dan sarana infrastruktur yang termasuk jalan Kota Mataram ataupun jalan provinsi NTB.

D Pembelajaran Implementasi GESI pada Sektor Infrastruktur

D.1 Poin-Poin Pembelajaran Implementasi GESI dalam Infrastruktur di Indonesia

Modul ini merupakan tulisan yang bertujuan untuk memperkuat pelaksanaan GESI dalam sektor infrastruktur, tujuannya adalah menjadi bahan pegangan dan panduan yang bisa menjadi referensi apabila akan mengintegrasikan program GESI di sektor infrastruktur di berbagai wilayah di Indonesia. Proses implementasi GESI dalam bidang infrastruktur di Indonesia saat ini sudah banyak dilakukan di berbagai daerah, namun poin-poin pembelajaran yang akan kami sajikan adalah contoh poin pembelajaran implementasi GESI-CSE dalam infrastruktur yang telah dilakukan oleh 4 CSO mitra KIAT di wilayah provinsi NTB. Berikut beberapa petikan pembelajaran yang didapatkan dalam implementasi program GESI-CSE dalam sektor infrastruktur di NTB tersebut;

- Perlu adanya pemahaman yang sama terkait dengan tujuan dilaksanakannya GESI dalam sektor infrastruktur dari berbagai OPD yang bekerja disektor infrastruktur
- FLLAJ di menjadi salah satu forum penting yang mengintegrasikan keluhan masyarakat pengguna jalan sehingga segera mendapatkan solusi perbaikan dalam waktu yang singkat
- FLLAJ juga menjadi forum yang dinamis yang menghasilkan ide-ide dan gagasan menarik bagi perbaikan sektor infrastruktur di kabupaten/kota/provinsi
- Kekuatan jaringan di masing-masing CSO dalam FLLAJ menjadi salah satu sarana untuk mendesakkan issue perencanaan pembangunan yang responsif GESI secara cepat di masing-masing OPD sektor infrastruktur
- Pelibatan para kontraktor perempuan, mandor perempuan dan pengusaha jasa konstruksi perempuan melalui uji profesionalitas akan menjadi salah satu monumen bergeraknya pengarusutamaan gender dalam sektor pembangunan infratsruktur.
- Organisasi Penyandang Disabilitas seperti HWDI perlu diperkuat untuk menjadi mitra strategis Pemerintah Daerah NTB dalam pengembangan provinsi NTB yang ramah GESI.

A. Kesimpulan mengenai GESI dalam Infrastruktur

Tak ada proses yang sempurna, kegiatan pengarusutamaan gender di Indonesia masih terus bergerak menuju pada pemenuhan hak. Oleh karena itu, tahapan pelaksanaan GESI dalam sektor infrastruktur saat ini merupakan sebuah embrio perubahan di tengah kuatnya budaya patriarki yang masih menggurita di Indonesia. Implementasi perspektif GESI dalam infrastruktur merupakan ujung tombak dimulainya kesetaraan antara masyarakat pengguna jalan laki-laki, perempuan dan penyandang disabilitas.

Oleh karena itu, kegiatan penguatan perspektif GESI dalam sektor infrastruktur yang telah dilakukan oleh mitra KIAT di wilayah provinsi NTB ini menjadi salah satu momentum yang perlu ditindaklanjuti secara simultan oleh berbagai OPD dan pihak-pihak pengambil keputusan di sektor infrastruktur dengan didukung oleh para CSO, NGO maupun masyarakat dengan kesadaran dan *sense of belonging* atas fasilitas dan *utilitas* sarana infrastruktur di setiap daerah.

Akhir kata, proses pembangunan infrastruktur yang mengedepankan hak perempuan dan penyandang disabilitas akan selalu mempunyai tantangan, tantangan ini berasal dari banyak pihak sektor: estetika, sosial, keamanan, kebijakan, penganggaran serta pengawasan yang berpihak dan berkelanjutan. Oleh karena itu, disiplin, kerja keras dan kesamaan persepsi tentang keadilan gender sangat diperlukan diberbagai sektor, faktor dan aktor pengambil kebijakan pembangunan di berbagai level.

B. Saran

Modul tentang GESI dalam infrastruktur ini merupakan modul pertama dengan tujuan sebagai modul pegangan dan referensi yang bisa digunakan untuk memperkuat pengarusutamaan gender dan inklusi sosial dalam pembangunan infrastruktur. Buku ini merupakan buku pembelajaran atas proses pelaksanaan GESI dalam infrastruktur di provinsi NTB. Oleh karena itu beberapa saran yang bisa penulis sampaikan terkait dengan modul ini antara lain:

- Modul ini terbuka untuk penyesuaian sesuai dengan kondisi di masing-masing wilayah dan daerah terutama dalam bentuk-bentuk kegiatan masing-masing CSO
- Masing-masing CSO, NGO, perguruan tinggi maupun OPD sebaiknya berperan aktif untuk mendukung keberadaan FLLAJ di masing-masing daerah / kabupaten / kota / provinsi sehingga FLLAJ menjadi forum yang sungguh berperan dalam perbaikan sektor infrastruktur di berbagai daerah
- Pemerintah daerah sebaiknya mengakomodir kelompok-kelompok penyandang disabilitas di tingkat daerah (HWDI, PPI, Pertuni, dll) untuk menjadi kontributor dan mitra strategis dalam pembangunan sektor infrastruktur

- Pemerintah daerah dan OPD terkait infrastruktur semakin meningkatkan pemahaman tentang perspektif GESI bagi para kontraktor dan pengusaha jasa yang ada di wilayahnya.
- FLLAJ dan OPD semakin meningkatkan partisipasi kelompok mandor, kontraktor dan pengusaha jasa konstruksi perempuan dalam proses pembangunan daerah melalui mekanisme yang profesional, produktif dan terbuka bagi semua

DAFTAR PUSTAKA

- Buku Kerja Pelatihan Kepemimpinan dan Manajemen Organisasi KIAM – University of Sydney, Australia, 2018. Mataram.
- FLLAJ NTB, 2018, Materi Sosialisasi GESI dalam Infrastruktur bagi keselamatan pengendara perempuan di NTB, Mataram.
- FLLAJ, IWAPI, et al, Provinsi NTB, 2018, Media Kampanye Perspektif GESI dalam Infrastruktur, Mataram.
- He for She Global Champion PBB, dalam Paparan Kementerian PUPR, 2018, Jakarta
- HWDI Provinsi NTB, 2018, Riset Aksi Pemenuhan Hak Aksesibilitas Jalan di Kota Mataram, Mataram.
- IWAPI Provinsi NTB, 2019, Draft Buku Saku *Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial, Perlindungan Anak atau Gender Equality and Sosial Inclusion – Child Protection (GESI – CP)*. Mataram.
- Kementerian PUPR, 2018, Paparan Pelaksanaan Gender Infrastruktur, Jakarta.
- Kemitraan Indonesia Australia untuk Infrastruktur, 2018, *Rencana Aksi Kesetaraan Gender dan Inklusi Sosial dan Pelibatan Masyarakat Sipil*, Jakarta.
- Kemitraan Indonesia Australia untuk Infrastruktur, 2018, *Kompilasi Kebijakan terkait dengan Gender, Disabilitas, Perlindungan Anak dan Partisipasi Masyarakat*, Jakarta.
- Komnas Perempuan, 2018, Ruang Publik Ramah HAM Perempuan: Infrastruktur untuk Semua, Jakarta.
- Laporan Yayasan Penabulu, 2018, Koordinasi 4 mitra KIAM ke-1, Mataram
- Pattiro, 2018, *Draft Modul GESI-CSE Sector Infrastruktur Transportasi yang Responsif GESI*, Malang
- Pattiro, Draft Modul 3 Advokasi, 2018, Malang

SUMBER LAIN:

Undang-Undang Republik Indonesia No. 35 Tahun 2014, tentang Perlindungan Anak.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 2016, tentang Penyandang Disabilitas.

Instruksi Presiden No . 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional

Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 67 Tahun 2011 tentang Pedoman Umum Pengarusutamaan Gender di Daerah

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 08 Tahun 2018 tentang Renstra Kementerian PUPR Tahun 2015 – 2019.

Tips serba-serbi, 2016, Pengertian Gender, Kesetaraan dan Istilah Terkait.

<https://tipsserbaserbi.blogspot.com/2016/10/pengertian-gender-kesetaraan-gender-dan-istilah-terkait.html>. Diunduh tanggal 25 Januari 2019.

Kementerian PPN/Bappenas – Knowledge Sector Initiative, 2016.

<http://www.ksi-indonesia.org/in/news/detail/perspektif-gesi-dalam-r--d-untuk-kebijakan-publik-yang-inklusif>. Diunduh tanggal 20 Februari 2019.

Pelibatan Perempuan dalam Pembangunan Sektor Infrastruktur Pedesaan,

2017. <https://www.pu.go.id/berita/view/15063/kementerian-pupr-berbagi-pengalaman-pengarusutamaan-gender-dengan-anggota-colombo-plan>, Diunduh tanggal 21 Maret 2019.

Eksklusi Sosial dan Analisis kemiskinan memberi tumpuan kepada analisis sebab dan dampak sosial. <http://www.sahabat-sosiologi.or.id/2017/11/pengertian-eksklusi-sosial.html>, diunduh tanggal 21 Maret 2019.

Pengertian Inklusi sebagai Pendekatan Pembangunan, Daksa Foundation blog, 2013. <https://daksablog.wordpress.com/2013/05/10/pengertian-inklusi>. Diunduh Tanggal 21 Maret 2019.

Penyediaan infrastruktur faktor kunci dalam mendukung pembangunan nasional (Bappenas dalam Permana, 2009:12).

[https://www.academia.edu/36645471/Kebijakan Pembangunan Infras-truktur Dalam Pengembangan Wilayah Kabupaten Kudus.pdf](https://www.academia.edu/36645471/Kebijakan_Pembangunan_Infras-truktur_Dalam_Pengembangan_Wilayah_Kabupaten_Kudus.pdf),
diunduh tanggal 21 Maret 2019.

Pendekatan perencanaan yang bersifat *sinoptik*, tidak akan menumbuhkan
sense of belonging / rasa memiliki,
<https://id.scribd.com/doc/277597726/Konsep-Polder>,
diunduh tanggal 21 Maret 2019.

Tahapan dalam Advokasi dan Contoh-contoh Kasus, 2016.
<http://republicia.blogspot.com/2016/06/tahapan-dalam-advokasi-dan-contoh-kasus.html>. diunduh tanggal 22 Maret 2019.

