

Menuju Aksesibilitas dan Transportasi Publik yang Inklusif

7 Desember 2018

Women & the City

23 November 2018



Melalui “Women & the City”, ITDP Indonesia mengundang perempuan warga kota untuk mengenal lebih dekat ruang publik, dengan berjalan kaki bersama para perencana kota di sepanjang Jalan Sudirman-Thamrin.



“Women & the City” juga dilengkapi dengan sesi dialog antara peserta dan narasumber, serta pendamping dari Dinas Bina Marga DKI dan Transjakarta.



Kota Untuk Semua



3 Desember 2018

Bertepatan dengan Hari Disabilitas Internasional, ITDP Indonesia mengajak warga Jakarta merasakan langsung perjuangan warga Jakarta penyandang disabilitas ketika bermobilitas di kota.



Dalam “Kota Untuk Semua”, warga diminta mengikuti eksperimen sosial dan menuliskan pengalaman dan hambatan ketika mengakses fasilitas publik sebagai penyandang disabilitas.



Isu Utama Aksesibilitas dan Transportasi Publik



1

Kemudahan Akses Masuk
Bus Transjakarta

Ketersediaan Penerangan
di Bus Stop dan Trotoar

2

3

Ketersediaan Informasi di
Halte, Bus Stop, dan
sekitarnya

4

Akses Penyeberangan
Menuju Halte Transjakarta

Fasilitas Penunjang di Halte
Transjakarta

5

**berdasarkan rekapitulasi form peserta walking audit Women & the City*

Mewujudkan Transportasi Publik yang Inklusif



Beberapa golongan pelanggan yang perlu menjadi perhatian khusus Transjakarta:

- Pengguna kursi roda
- Perempuan
- Anak-anak
- Manula
- Tunarungu
- Tunanetra

Hal-hal yang dapat menjadi ranah peningkatan layanan Transjakarta:

- Kondisi halte/bus stop
 - Penambahan signage
 - Pencahayaan yang baik
- Aksesibilitas menuju/dari bus
 - Akses penyeberangan
 - Ramp halte
- Konfigurasi bus
 - Seating layout untuk kursi roda
 - Ramp di bus
- Fasilitas penunjang
- Operasional (misal: rute khusus)



1

Kemudahan Akses Masuk Bus

- Dalam hal kemudahan akses masuk bus Transjakarta, **jarak antara bus dengan trotoar/platform halte** masih menjadi perhatian utama. Selain itu, kondisi trotoar yang kurang memadai di tempat pemberhentian menyulitkan pelanggan yang sudah menggunakan layanan Transjakarta.
- Memastikan adanya **informasi seating layout yang jelas dan SOP keluar-masuk bus** agar sirkulasi di dalam bus lancar bagi pengguna kursi roda, baik yang sudah menjadi pelanggan Transjakarta maupun yang belum.
- Belum adanya desain **ramp JPO menuju halte BRT** yang dapat memudahkan pengguna kursi roda maupun kaum rentan lainnya, sehingga layanan BRT yang menjadi andalan Transjakarta belum dapat dinikmati oleh semua kalangan.

Kemiringan ramp bus yang memadai untuk dilewati kursi roda hanya dapat dihasilkan jika tinggi lantai bus sama dengan tinggi trotoar



ITDP
Institute for Transportation
& Development Policy



Ramp yang tersedia di bus low-entry sangat membantu pengguna kursi roda untuk keluar-masuk bus dari dan menuju trotoar.

Namun di beberapa lokasi pemberhentian di mana terdapat perbedaan ketinggian yang signifikan antara trotoar dan bus, ramp yang pendek ini membuat sudut kemiringan menjadi lebih tajam sehingga menyulitkan pengguna kursi roda.



Perbedaan ketinggian yang signifikan antara trotoar dan bus di Dukuh Atas menyulitkan pengguna kursi roda

Desain ramp di jembatan halte BRT masih belum memadai untuk digunakan pengguna kursi roda tanpa bantuan. Hal ini juga berlaku untuk pelanggan rentan seperti wanita hamil, lansia, dan anak-anak.



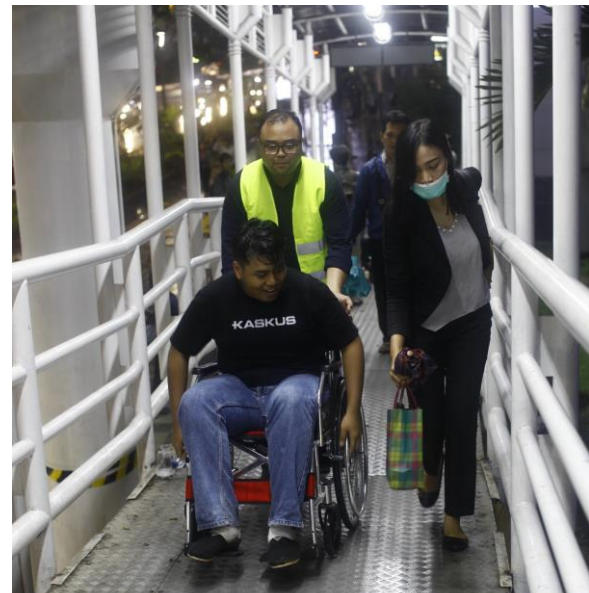
Ramp curam dan licin saat hujan di Halte Dukuh Atas 1



Lebar gate yang sempit untuk dilewati kursi roda



Akses tangga yang tinggi dan lift yang mati di Halte Tosari



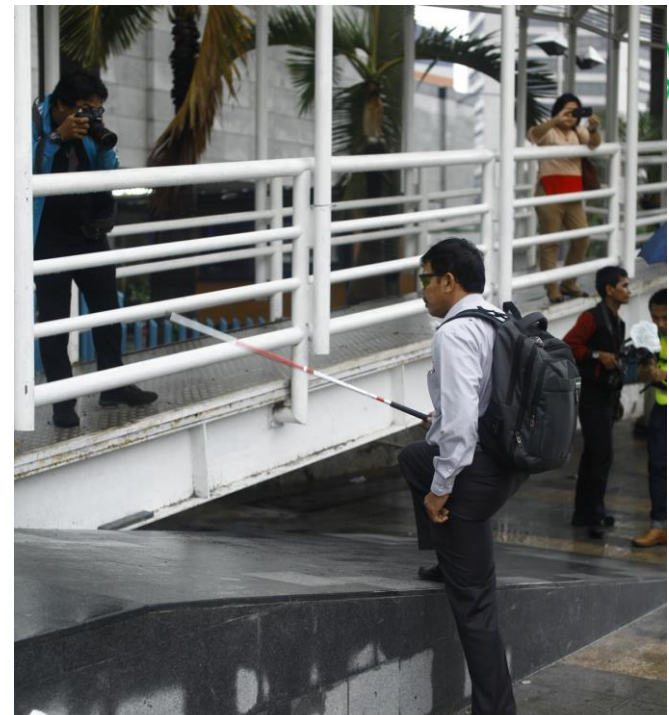
Derajat kemiringan ramp tidak memungkinkan tanpa bantuan

Guiding block yang tersedia saat ini untuk membantu warga tunanetra masih belum memadai sepenuhnya. *Guiding block* terputus ketika melewati inrit masuk gedung dan trotoar dengan beda ketinggian.

Selain itu, belum tersedia *guiding block* yang mengarahkan pelanggan ke halte BRT Transjakarta. *Guiding block* yang tersedia di bus stop pun tidak ada pengarah ke masuk pintu bus.



Guiding block terputus saat trotoar beda ketinggian



Tidak ada *guiding block* yang mengarahkan ke halte Transjakarta

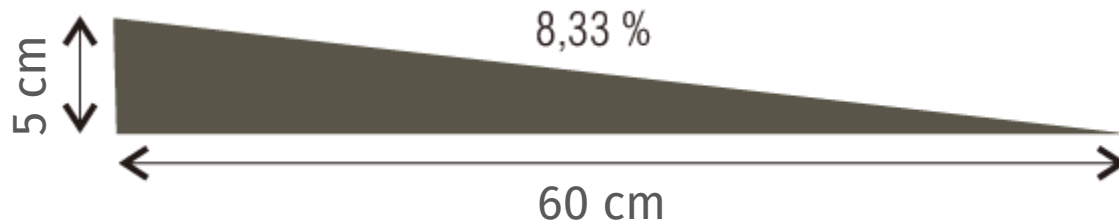


Guiding block terputus dari bus stop ke trotoar



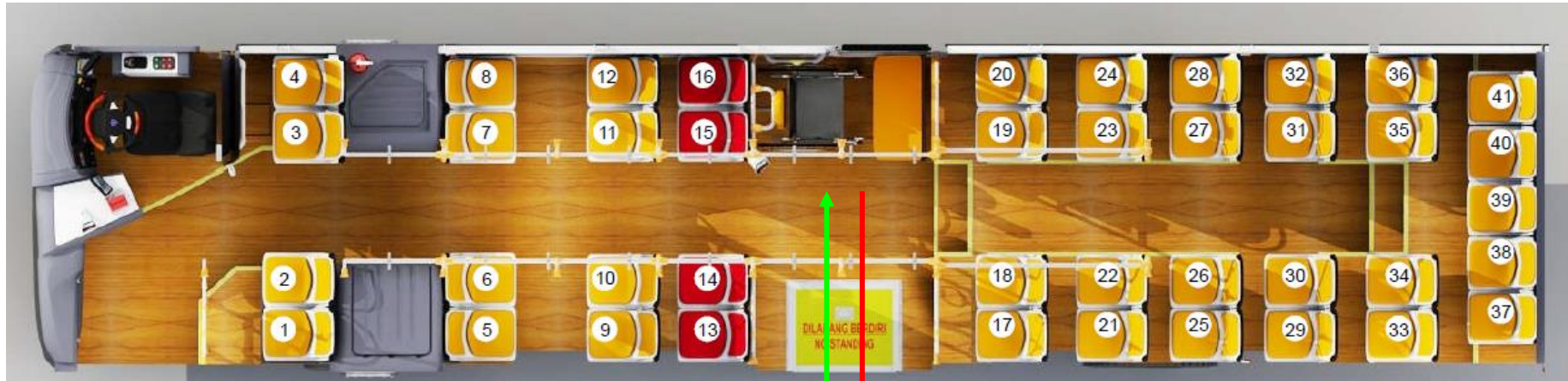
Kemiringan Ramp JPO

- Pemilihan material ramp harus anti slip.
- Dengan rasio kelandaian 1:12 (atau 8,33%), maka selisih lantai bus dengan trotoar diupayakan maksimal hanya 5 cm.
- Lebar ramp setidaknya sama dengan lebar minimal ruang bebas berjalan, yakni 1,5-1,8 meter.





Konfigurasi Tempat Duduk di dalam Bus



- Seating layout untuk kursi roda di bus low-entry saat ini mengharuskan pengguna untuk bermanuver ke samping setelah memasuki bus.
- Pengguna kursi roda merasa lebih mudah jika seating layout dapat menghadap ke pintu, sehingga masuk bus dengan posisi mundur dan keluar dengan posisi maju.



Ketersediaan Penerangan di Bus Stop dan Trotoar



Penerangan yang buruk di trotoar sekitar GBK

- Contoh kasus: masih minimnya penerangan di trotoar sekitar Gelora Bung Karno, yang juga menjadi lokasi bus stop/pemberhentian bus low-entry Transjakarta.
- Keadaan ini diperparah dengan kurangnya penerangan sementara selama konstruksi revitalisasi trotoar dan MRT berlangsung, sehingga membahayakan pejalan kaki yang melintas.
- Di beberapa lokasi bus stop, lampu tidak berfungsi dengan baik sehingga mengganggu ketika antrian panjang.

Perlunya Pencahayaan yang Memadai di Trotoar



Pentingnya fasilitas penerangan di ruang publik, demi menjaga keamanan ketika berjalan kaki dan menunggu kedatangan bus di malam hari, terutama bagi wanita dan kaum rentan lainnya.



Trotoar lebar, inklusif, dan pencahayaan yang baik

Ketersediaan Informasi di Halte, Bus Stop, dan sekitarnya



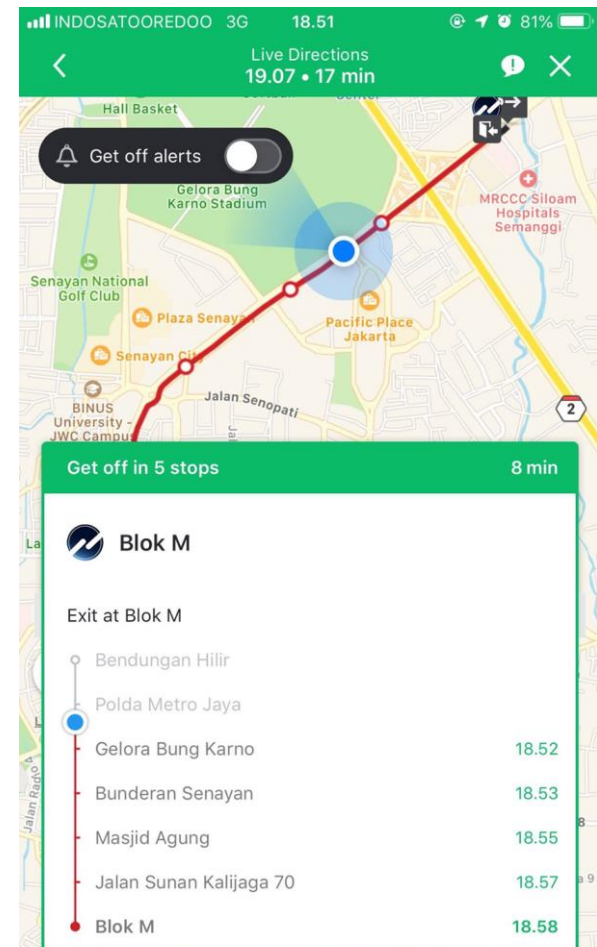
- Masih minimnya **signage di bus stop** ditambah dengan tidak adanya petugas seperti di halte BRT, sehingga pelanggan kesulitan mendapatkan informasi penting seperti jadwal kedatangan bus, rute yang lewat di bus stop tersebut, jam operasional, dan lain sebagainya.
- Kurangnya **papan penunjuk arah dan peta situasi di area JPO maupun bus stop**, sehingga pelanggan yang baru saja turun terutama ketika menggunakan rute baru menjadi kebingungan saat hendak melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir.
- **Kesulitan pelanggan tunarungu untuk berkomunikasi dengan petugas** Transjakarta dan kurangnya informasi dalam bentuk teks untuk bersiap turun di halte tujuan. Tidak ada pula penanda bagi pelanggan tunarungu sehingga petugas tidak ada perhatian khusus.
- Adanya **penanda posisi perjalanan bus** di dalam bus akan sangat membantu pelanggan tunarungu maupun pelanggan yang bukan frequent user agar tidak terlewat dari halte tujuan.
- LED bus agar diletakkan di titik-titik yang terlihat lebih jelas.
- Mempromosikan aplikasi yang dapat memberitahu pelanggan ketika sudah dekat dengan halte tujuan, atau menyediakan alatnya di dalam bus.



Kurangnya signage di halte, bus stop, dan dalam bus menyulitkan pelanggan tunarungu dan non frequent user



LED di dalam bus 4A TU Gas - Grogol yang sedang mengarah ke Grogol sepanjang jalan menunjukkan "Next Stop >> Layur"



Fitur live directions dan riders alert di aplikasi Moovit

MOOVIT
now

Arriving soon

You are 2 stop(s) away (in 1,0 km)

MOOVIT
now

Get ready

The next stop is your destination (in 250 m)

MOOVIT
now

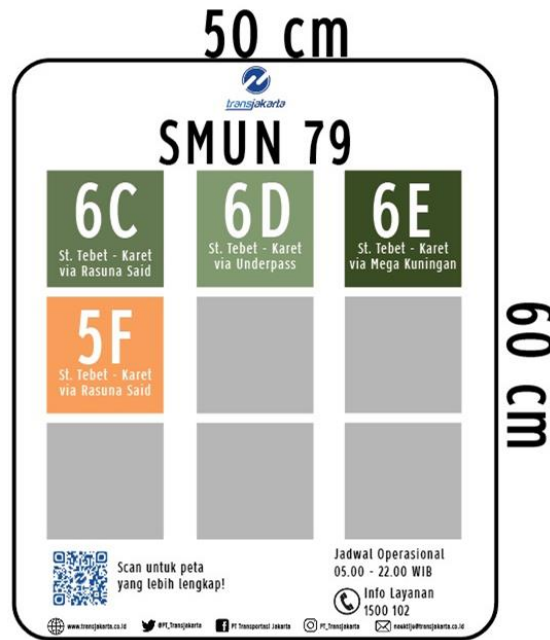
You've arrived!

Time to get off



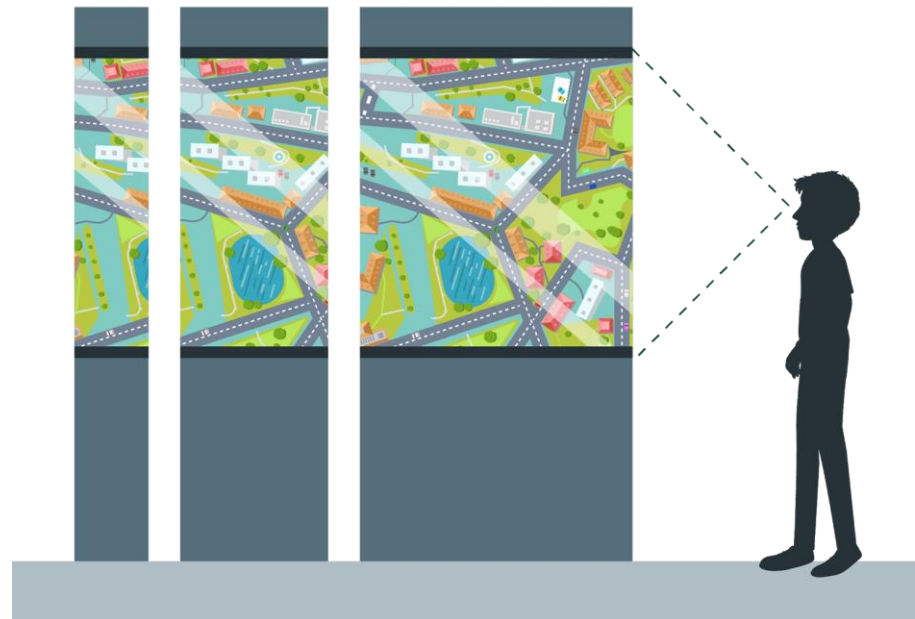


Bus stop Transjakarta



Petunjuk informasi di bus stop:

- Rute yang lewat
- Jam operasional
- Posisi peletakan informasi





Papan Penunjuk Arah di Halte Bank Indonesia

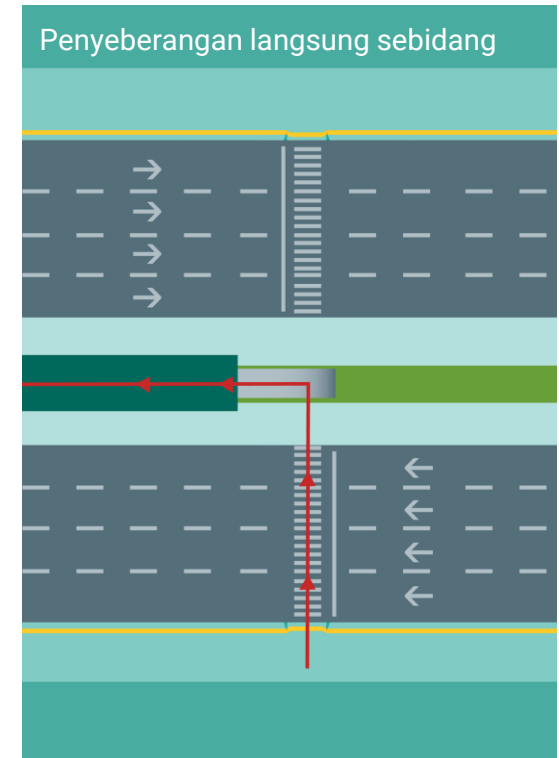
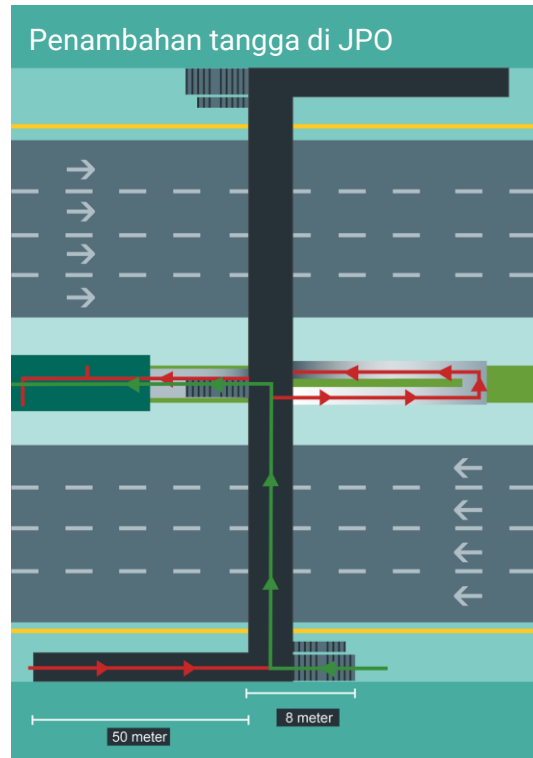
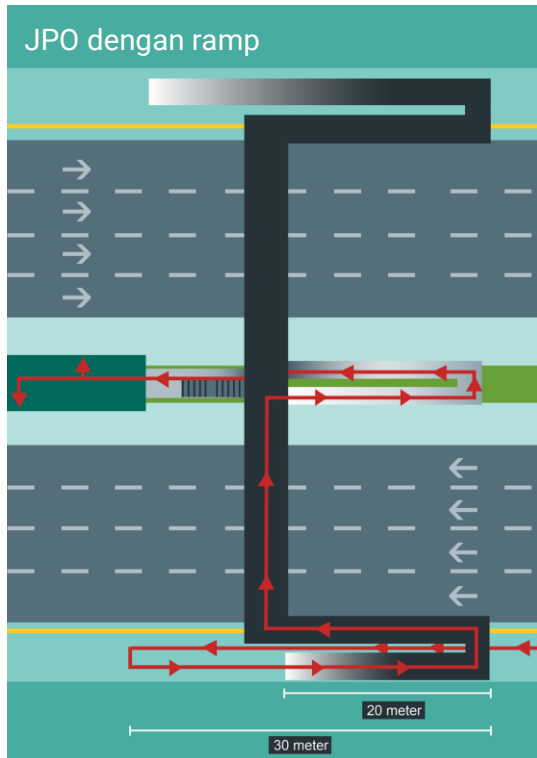
Wayfindings



Bus Stop dengan Informasi Route di Santiago



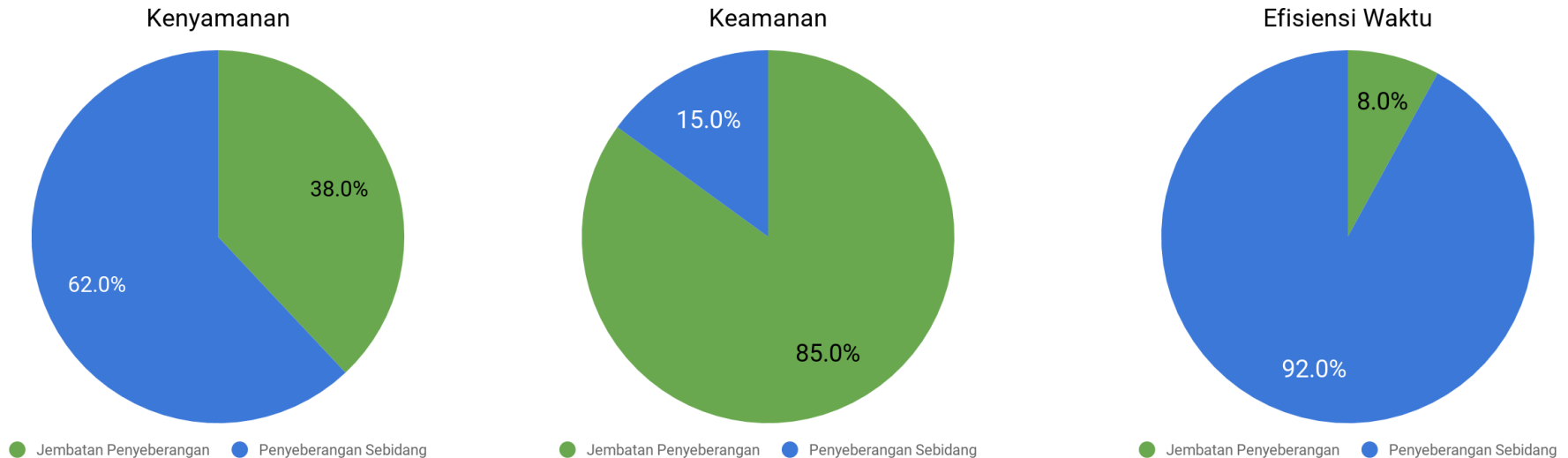
Wayfinding di Trotoar Frankfurt



- Akses penyeberangan langsung sebidang masih dirasa belum aman terutama oleh pengguna kursi roda dan kaum rentan lainnya.
- Perlu adanya SOP petugas patroli atau halte untuk membantu pengguna kursi roda dan kaum rentan lainnya saat menyeberang.
- Kemudahan akses dari JPO halte ke trotoar juga perlu diperhatikan.



Lebih Pilih Mana? JPO atau Zebra Cross?



**berdasarkan rekapitulasi form peserta walking audit Women & the City*

- Dengan segala kemudahan dan kenyamanan yang ditawarkan oleh akses penyeberangan sebidang, dari segi keamanan jembatan penyeberangan masih menjadi pilihan mayoritas responden untuk mengakses halte Transjakarta.
- Hal ini dipicu oleh perilaku pengendara bermotor, kurangnya waktu yang disediakan untuk menyeberang, dan tidak ada rambu khusus menyeberang.



Permasalahan Kemiringan Ramp di 3 JPO di Jalan Sudirman

Lokasi JPO	Akses Sisi Barat	Akses Ramp Tengah	Akses Sisi Timur
Dukuh Atas	8.9% - 15.6%	42%	10.5% - 12%
Karet	Tangga	10.8% - 11.9%	Tangga
Bendungan Hilir	11.2% - 19%	10.3% - 22.3%	8.2% - 10.5%

Catatan: Kemiringan maksimum sesuai Permen PU No. 3/PRT/M/2014 adalah 8%

- Dari 3 akses JPO di Sudirman, tidak ada yang memiliki kemiringan standar 8%. Semua melebihi batas atas standar, bahkan hingga mencapai tingkat kemiringan 42%.
- Pengguna eksperimen sosial yang mencoba menggunakan kursi roda, tidak ada satupun yang berhasil naik hingga ke atas JPO setinggi 5 meter tanpa bantuan orang lain.



Pergerakan kursi roda terhalang oleh kanstin



Kemiringan zebra cross membuat pengguna kursi roda kesulitan untuk bergerak lurus. Tinggi kanstin sebesar 5 cm turut menghambat pergerakan pengguna kursi roda.



Di samping itu, kendaraan yang lewat sulit untuk mengalah pada pengguna kursi roda maupun penyeberang jalan lainnya.

Pergerakan terhalang oleh kanstin trotoar



Zebra cross yang miring di Dukuh Atas





5

Fasilitas Penunjang di Halte

Keperluan fasilitas penunjang di halte BRT dan bus stop diantaranya:

- CCTV
- Bangku di ruang tunggu
- Perlunya metoda agar pengguna tuna rungu dapat diidentifikasi dan berkomunikasi dengan petugas Transjakarta



Pendekatan Partisipatif dalam Perencanaan untuk memastikan Inklusivitas



- Pentingnya partisipasi publik dalam perencanaan agar pelayanan yang diberikan sesuai dengan kebutuhan publik dan inklusif, dan hasil dari pengembangan layanan dapat dirasakan oleh semua kalangan secara merata.
- Selain sebagai sarana penarikan aspirasi, pendekatan ini dapat membuat publik selalu terinformasikan mengenai perkembangan terbaru dari Transjakarta.
- Pendekatan partisipatif dapat dilakukan melalui pengumpulan data dan dialog dengan grup-grup dari kelompok rentan.
- Beberapa aspek pelayanan Transjakarta yang dapat menggunakan pendekatan partisipatif dalam perencanaannya:
 - Pembukaan rute baru
 - Operasional bus dan penyusunan SOP untuk membantu pengguna disabilitas
 - Pembangunan infrastruktur dan perbaikan fasilitas



Prioritas keterlibatan kelompok rentan secara langsung dalam perencanaan kota (perempuan, anak, lansia, penyandang disabilitas)