



Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

v2.0

December 3rd, 2021

International Day of Disabled Persons

Diterbitkan oleh:

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

Kontak:

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager

fani.rachmita@itdp.org

Deliani Siregar - Urban Planning, Gender and Social Inclusion Associate

deliani.siregar@itdp.org

David Tjahjana - GAUN

dave_chyn@yahoo.com

Disusun oleh:

Faela Sufa, Deliani Siregar, Carlos Nemesis, Fani Rachmita, Annisa Dyah Lazuardini

Diterbitkan pada:

Desember 2021

4 **Pendahuluan**

8 **FGD: Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas**

13 **Evaluasi Satu Tahun Pencanangan Konsensus:
Inclusive Walking Tour 2021**

Berbagai regulasi dan kebijakan dirilis pemerintah untuk mengakomodir kebutuhan mobilitas kelompok disabilitas. Namun, hingga saat ini, pemenuhan hak kelompok disabilitas untuk merdeka bermobilitas mandiri masih jauh panggang dari api. Para pemangku kebijakan berasumsi, kebutuhan kelompok disabilitas dalam bermobilitas sama dengan kebutuhan kelompok lain sehingga keterlibatannya sering diabaikan dalam perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi. Hasilnya, layanan dan infrastruktur mobilitas yang tidak inklusif, mencelakakan disabilitas dan mubazir keberadaannya.

ITDP bersama Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional (GAUN), gerakan kampanye aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan lansia mencoba untuk kembali mengingatkan sekaligus mendorong pemerintah provinsi DKI Jakarta dan para operator transportasi publik mengenai pemenuhan hak-hak disabilitas dalam bermobilitas.

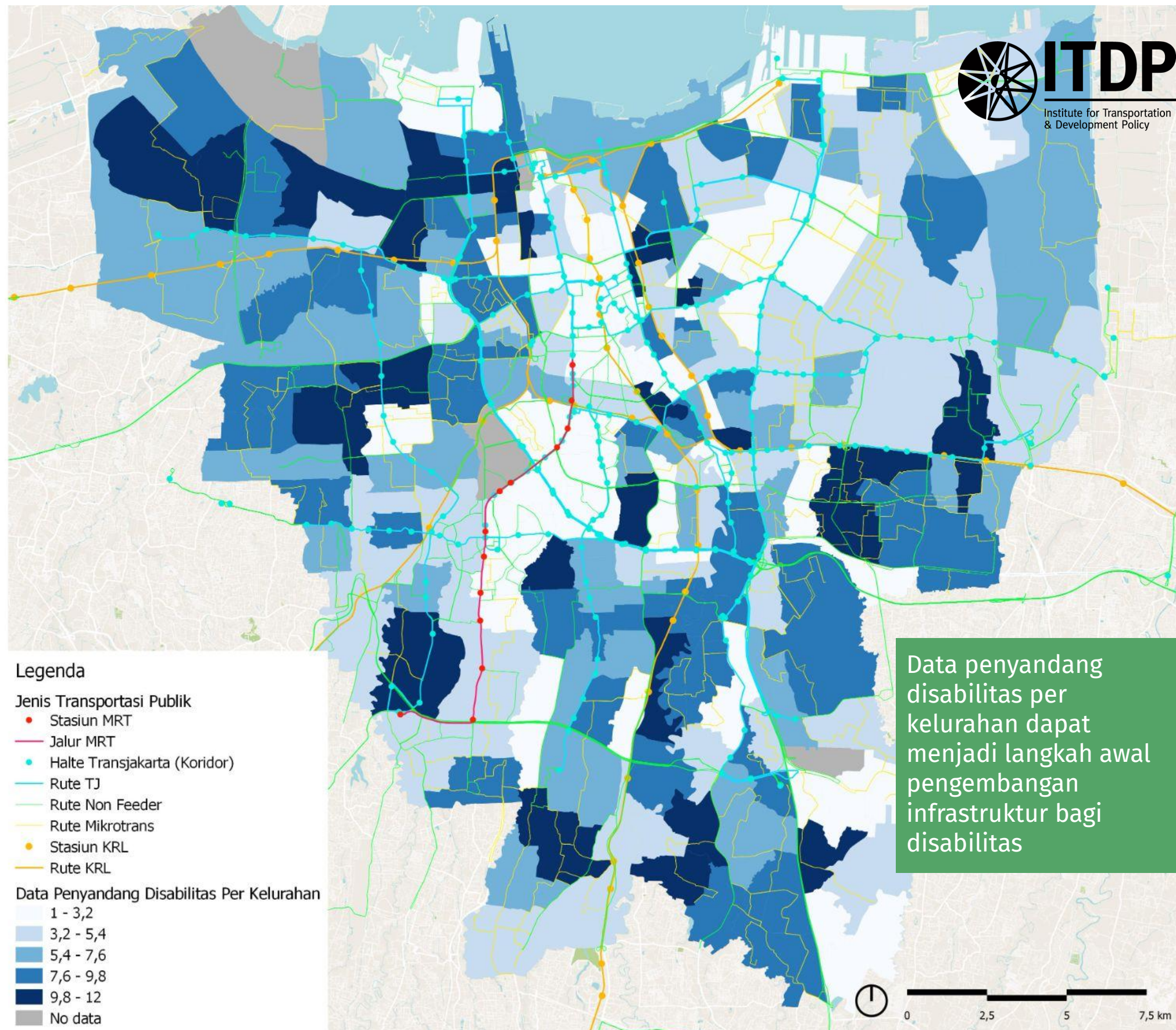
“Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib menyediakan Pelayanan Publik - termasuk jasa transportasi publik - yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas”

- UU No 8 Tahun 2016

“Pada tahun 2030, menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama dengan memperluas jangkauan transportasi umum, dengan memberi perhatian khusus pada kebutuhan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas dan orang tua”

- Sustainable Development Goals Target 11.2

Persebaran Penyandang Disabilitas per Kelurahan di DKI Jakarta



ITDP Indonesia melakukan perencanaan partisipatif pada 37 lokasi RW berkarakteristik kampung-kota yang tersebar di seluruh wilayah Jakarta.

Isu utama yang dihadapi oleh penyandang disabilitas adalah minimnya infrastruktur pejalan kaki yang dapat menjamin keamanan menuju titik transportasi umum.

Minimnya infrastruktur aksesibilitas dan ketersediaan transportasi umum yang dekat membuat penyandang disabilitas terpaksa bergantung kepada moda transportasi online yang menuntut lebih banyak biaya, sehingga pengembangan infrastruktur pejalan kaki untuk disabilitas bisa menjadi prioritas bagi Dinas Bina Marga.

Sumber: pengolahan data dari data.jakarta.go.id, 2018

Jenis disabilitas bukan hanya yang terlihat saja, tetapi ada juga jenis disabilitas yang tidak terlihat, seperti misalnya disabilitas Tuli dan mental. Ragam kebutuhan ini memiliki implikasi terhadap perencanaan transportasi publik dan fasilitas pejalan kaki.



Disabilitas Fisik

(Pengguna kursi roda, pengguna tongkat/kruk, dwarfism, cerebral palsy, penyintas stroke, dsb.)

Disabilitas Sensorik

(Netra, Tuli, Wicara)

Disabilitas Mental & Intelektual

(Autisme, Panic disorder, Bipolar, dsb.)

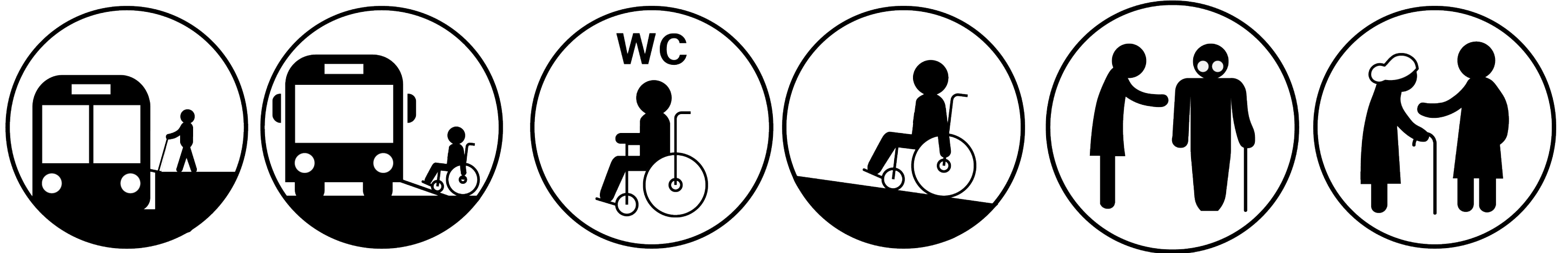
Implikasi terhadap Perencanaan Transportasi Publik

Infrastruktur yang aksesibel

Sistem Informasi Audio & Visual yang aksesibel

Petugas yang terlatih

TUJUAN



**Pemenuhan hak Disabilitas untuk
bermobilitas mandiri di kota**

FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Upaya sejak 2018



23 November 2018

ITDP Indonesia menyelenggarakan kegiatan “Women & The City” untuk mendorong fasilitas pejalan kaki ramah perempuan dan disabilitas. Dalam kegiatan ini, para peserta mengaudit trotoar Sudirman.

Laporan kegiatan ini dapat diunduh di:
bit.ly/kotauntuksemua

3 Desember 2018

ITDP Indonesia menyelenggarakan eksperimen sosial “City for All” dimana warga Jakarta diajak untuk berempati dengan tantangan-tantangan yang dialami teman-teman disabilitas ketika bermobilitas. Para peserta diberikan kursi roda, headphone noise block dan kacamata gelap, kemudian diminta untuk bermobilitas menggunakan fasilitas pejalan kaki dan transportasi umum

Laporan kegiatan ini dapat diunduh di: bit.ly/kotauntuksemua

2018 - 2019

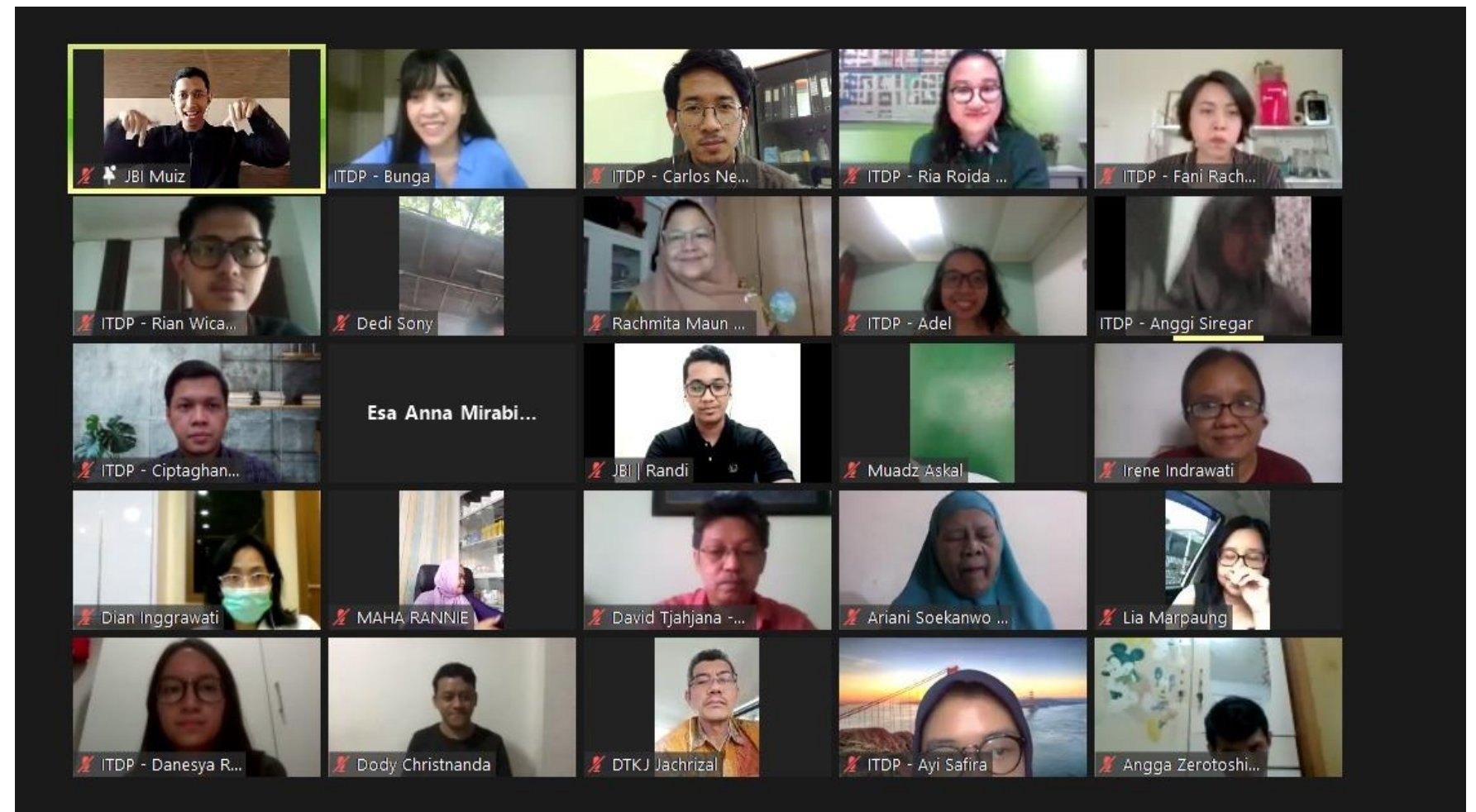
ITDP Indonesia melalui program Kampung Kota Bersama berusaha untuk meningkatkan aksesibilitas warga kampung kota menuju transportasi umum dengan metode partisipatif kolaboratif termasuk pelibatan kelompok rentan; disabilitas, lansia dan anak-anak.

Laporan kegiatan ini dapat diunduh di:
bit.ly/kampungkotabersama

Pengumpulan data Konsensus “Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas” diambil pada saat FGD Jakarta Ramah Disabilitas pada hari Rabu, 18 November 2020

Kegiatan FGD ini dihadiri oleh **53 peserta** dari berbagai kategori penyandang disabilitas, komunitas, dan *caretaker*.

Selama keberlangsungan FGD, proses komunikasi juga didampingi oleh JBI (Juru Bahasa Isyarat) untuk memastikan penyampaian pesan dilakukan dengan baik.



Kegiatan FGD dibuka oleh Ibu Ariani Soekanwo, Ketua GAUN dan Faela Sufa, *South East Asia Director* ITDP. Dalam sesi pembukaan ini, ditegaskan mengenai tujuan FGD:

1. Terjadinya diskusi antara peserta FGD terpilih mengenai isu dan permasalahan aksesibilitas yang dihadapi ketika menggunakan transportasi umum
2. Terjaringnya aspirasi mengenai isu aksesibilitas dalam menggunakan transportasi umum dari kelompok-kelompok disabilitas yang beragam
3. Tercapainya konsensus mengenai “Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas” dengan proses partisipatif dengan kelompok disabilitas dan kolaboratif dengan GAUN (Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional)

KONSENSUS

MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS

- Kami percaya kota Jakarta dapat menjadi kota inklusif berkelanjutan yang menyokong kemerdekaan setiap warganya untuk bermobilitas mandiri
- Berbagai regulasi dan kebijakan dirilis untuk mengakomodir kebutuhan mobilitas kelompok disabilitas. Namun hingga saat ini, pemenuhan hak tersebut masih jauh panggang dari api.
- Pelibatan kelompok disabilitas dalam perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi layanan dan infrastruktur yang membentuk sistem transportasi berkelanjutan adalah prioritas utama, ketika kota ingin mengakomodir hak disabilitas dalam bermobilitas mandiri.
- Ketika terjadi pemugaran/perbaikan/penambahan layanan dan infrastruktur bagi kelompok disabilitas dalam sistem transportasi berkelanjutan, merupakan hasil perencanaan yang tidak komprehensif karena tidak adanya pelibatan kelompok disabilitas
- Juga akibat tidak adanya pelibatan kelompok disabilitas sedari awal, banyak infrastruktur yang dimaksudkan untuk membantu disabilitas justru mencelakakan kelompok disabilitas dan menjadi mubazir karena tidak sesuai dengan kebutuhan.
- Bahwasanya, terdapat beragam kelompok disabilitas yang juga mempunyai hak untuk merdeka bermobilitas di kota
- Dibutuhkan juga dukungan penuh dari masyarakat untuk mendorong pemenuhan hak kelompok disabilitas agar merdeka bermobilitas di kota dengan penyediaan fasilitas dan infrastruktur yang ramah disabilitas..

- Oleh karena itu, disusunlah konsensus untuk meneguhkan upaya perwujudan "Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas".

-  1 Kepastian akses yang ramah disabilitas di seluruh tahapan perjalanan menggunakan transportasi umum. Mulai dari keberadaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, armada angkutan pengumpan dan transportasi massal yang menjangkau kawasan permukiman dengan desain inklusif, dan akses integrasi antar moda dengan fasilitas penghubung (infrastruktur dan sistem penunjuk arah) yang aksesibel
-  2 Keamanan dalam menyeberang dengan penyeberangan sebidang, yang lebih efisien waktu dan tenaga, dari dan menuju transportasi massal, meliputi: tombol lampu penyeberangan yang dapat diakses pengguna kursi roda, waktu penyeberangan lebih panjang, serta fitur lampu dan suara bagi disabilitas netra dan tuli
-  3 Penyediaan sistem informasi berbasis audio dan visual pada seluruh tahapan perjalanan bagi ragam penyandang disabilitas dengan penempatan yang aksesibel
-  4 Peningkatan layanan kartu disabilitas, meliputi: kemudahan mendapatkan informasi terkait kartu disabilitas, kemudahan proses administrasi, peningkatan penggunaan kartu disabilitas yang mencakup semua operator transportasi massal yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta

-  5 Desain infrastruktur dan layanan inklusif di stasiun transportasi massal, meliputi: akses ke loket tiket, gerbang tiket selebar manuver kursi roda yang dilengkapi dengan flap style untuk menghapus hambatan fisik, gerbang tiket dilengkapi dengan suara untuk membantu akses disabilitas netra, akses menuju peron dilengkapi ramp dan/atau lift, serta celah peron (celah antara armada dan peron) dengan jarak vertikal dan horizontal yang meniadakan hambatan fisik
-  6 Ketersediaan ubin pemandu yang memenuhi kebutuhan orientasi, kenyamanan, dan keselamatan di trotoar dan stasiun transportasi umum
-  7 Ketersediaan fasilitas publik dengan desain inklusif di dalam area transportasi massal, meliputi: toilet yang aksesibel untuk ragam disabilitas, fasilitas pengisi daya kursi roda listrik, dan vparkir prioritas untuk disabilitas dan pendamping disabilitas (jika disediakan parkir oleh operator transportasi umum)
-  8 Keberadaan petugas terlatih yang dapat berkomunikasi dengan ragam kelompok disabilitas (meliputi kemampuan berbahasa isyarat dasar) dan mengerti tata cara pendampingan kelompok disabilitas dalam bermobilitas mandiri
-  9 Kepastian ketersediaan ruang dan kursi prioritas di dalam transportasi publik bagi penumpang disabilitas
-  10 Sosialisasi terus-menerus tentang hak disabilitas dalam bermobilitas dengan transportasi umum sebagai bagian dari peningkatan kesadaran tentang pemenuhan hak bermobilitas mandiri

10 Poin Konsensus dapat diakses di: bit.ly/konsensustjrd

Totem Konsensus “Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas”



KONSENSUS MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS

Kami percaya kota Jakarta dapat menjadi kota inklusif berkelanjutan yang menyokong kemudahan setiap warganya untuk bermobilitas mandiri.

Berbagai regulasi dan kebijakan dirilis untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas kelompok disabilitas. Namun hingga saat ini, pemenuhan hak tersebut masih jauh penginggal dari kenyataan.

Pelibatan kelompok disabilitas dalam perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi layanan dan infrastruktur yang membentuk sistem transportasi berkelanjutan adalah prioritas utama, ketika kota ingin mengakomodir hak disabilitas dalam bermobilitas mandiri.

Ketika terjadi pemugaran/pebaikan/penambahan layanan dan infrastruktur bagi kelompok disabilitas dalam sistem transportasi berkelanjutan, merupakan hasil perencanaan yang tidak komprehensif karena tidak adanya pelibatan kelompok disabilitas.

Juga akibat tidak adanya pelibatan kelompok disabilitas, banyak infrastruktur yang dimaksudkan untuk membantu disabilitas malahan memperlakukan kelompok disabilitas dan menjadi masalah karena tidak sesuai dengan kebutuhan.

Bukannya, terdapat beragam kelompok disabilitas yang juga mempunyai hak untuk merdeka bermobilitas di kota.

Dibutuhkan juga dukungan penuh dari masyarakat untuk mendorong pemenuhan hak kelompok disabilitas agar merdeka bermobilitas di kota.

Oleh karena itu, disusunlah konsensus untuk membangun upaya pemyataan “Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas”.



“ Fasilitas akses seharusnya sudah memenuhi kebutuhan teman-teman disabilitas dari fase perencanaan ”

1. Kesiapan akses yang ramah disabilitas di semua tahapan perjalanan menggunakan transportasi umum. Mulai dari ketersediaan layanan parkir bagi dan pemenuhan, umrah, agunan, layanan dan transportasi massal yang terjangkau kawasan pemukiman dengan desain inklusif dan akses integral antar moda dengan fasilitas penjangkangan, lift/rampe, dan sistem penunjuk arah yang akuisibel.
2. Keamanan dalam menyeberang dengan penyeberangan sebidang, yang lebih efisien waktu dan tenaga, dari dan menuju transportasi massal, dengan tambahan lampu penyeberangan yang dapat dilacak pengiraan kursi roda, yaitu penyeberangan yang lebar, serta fitur lampu dan suara bagi disabilitas netra dan tuli.
3. Penyediaan sistem informasi berbasis audio dan visual pada seluruh tahapan perjalanan bagi ragam penyandang disabilitas dengan pemenuhan yang akuisibel.
4. Peningkatan layanan kartu disabilitas, meliputi: kemudahan mendapatkan informasi terkait kartu disabilitas, kemudahan proses administrasi, peningkatan pengayanan kartu disabilitas yang memfokuskan semua operator transportasi massal yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta.



“ Fasilitas yang inklusif harus menyeluruh, end to end termasuk first dan last mile dan juga transfer antar moda ”

5. Desain infrastruktur dan layanan inklusif di stasiun transportasi massal, meliputi: akses ke dalam, gedung, lift, eskalator, kursi roda yang dilengkapi dengan lip-up untuk menghindari hambatan fisik, dengan lip-up dipasang dengan suara untuk membantu akses disabilitas netra, akses menuju peron dengan ramp, carter, lift, serta oleh peron (lewat antara armada dan peron) dengan jarak vertikal dan horizontal yang memudahkan hambatan fisik.
6. Ketersediaan info pemandu yang memenuhi kebutuhan orienasi, kenyamanan, dan keamanan di trotoar dan stasiun transportasi umum.
7. Ketersediaan fasilitas publik dengan desain inklusif di dalam area transportasi massal, meliputi: toilet yang akuisibel untuk orang disabilitas, fasilitas pengisi daya kursi roda listrik, dan parkir prioritas untuk disabilitas diri pendamping disabilitas (jika disediakan parkir oleh operator transportasi umum).



“ Fasilitas masih belum menyeluruh dan inkonsisten sehingga menyulitkan teman-teman disabilitas ”

8. Keberadaan petugas terlatih yang dapat berkomunikasi dengan ragam kelompok disabilitas meliputi: kemampuan berbahasa isyarat dasar dan mengerti tata cara pendampingan kelompok disabilitas dalam bermobilitas mandiri.
9. Kesiapan ketersediaan ruang dan kursi prioritas di dalam transportasi publik bagi penyandang disabilitas.
10. Sosialisasi terus menerus tentang hak disabilitas dalam bermobilitas dengan transportasi umum sebagai bagian dari peningkatan kesadaran tentang pemenuhan hak bermobilitas mandiri.

Konsensus ini akan terus diperbaharui sesuai dengan perkembangan pemenuhan hak-hak mobilitas mandiri bagi disabilitas. Untuk membaca laporan lebih lanjut dan menyampaikan aspirasi Anda, silakan mengakses:

bit.ly/konsensusjakartarahamadisabilitas atau memindai kode QR berikut:



Monumen ini merupakan kolaborasi dari




KONSENSUS MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS

KONSENSUS MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS

KONSENSUS MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS

KONSENSUS MENUJU TRANSPORTASI JAKARTA RAMAH DISABILITAS



Pencanangan totem ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang hak-hak disabilitas dalam bermobilitas dan mengingatkan pemerintah kota kewajiban pemenuhan hak-hak tersebut.

Evaluasi satu tahun
pencanangan konsensus:
Inclusive Walking Tour 2021

Dalam rangka memperingati International Day of People with Disability (IDPWD) 2021, rangkaian kegiatan akan kembali diselenggarakan untuk kembali menegaskan “Konsensus Menuju Jakarta Ramah Disabilitas” dan juga progress yang telah dikerjakan selepas konsensus dibuat. Di mana sepanjang tahun 2021, ITDP Indonesia bersama Kementerian PUPR, GAUN dan UN Women mengkaji ulang 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki (inklusif). Rangkaian kegiatan ini dirangkum dalam acara bertajuk “Inclusive Walking Tour IDPWD 2021”.

“Inclusive Walking Tour IDPWD 2021”, mengajak warga Jakarta disabilitas dan non-disabilitas untuk menyusuri rute jalan kaki dan transportasi publik. Selain mengukur aksesibilitas dan melihat perkembangan infrastruktur di rute yang dilalui, acara ini juga menjadi wadah untuk berdiskusi dan bercerita mengenai bagaimana warga disabilitas bermobilitas di kota.

Kegiatan “Inclusive Walking Tour IDPWD 2021” dibuka untuk umum dan diselenggarakan mulai tanggal 7-28 November 2021, di setiap hari Minggu. Diakhiri dengan acara puncak “Konferensi Pers Komitmen Kebijakan Inklusif di Indonesia”, pada tanggal 3 Desember 2021.



Kegiatan ini sangat membuka mata, karena belum pernah mencoba bagaimana berjalan keliling Jakarta bersama teman-teman disabilitas. Ternyata memang **terbukti belum inklusif. Ini bisa jadi introspeksi bagi para pemangku kebijakan untuk meningkatkan aksesibilitas** lebih baik lagi.

- Tika, Non-Disabilitas

Pembangunannya kenapa selalu berfokus di Sudirman-Thamrin? **Penyandang disabilitas tidak hanya bermobilitas di Sudirman-Thamrin.**

- Anonim, Non-Disabilitas

Sekali lagi, sebetulnya **kami sebagai disabilitas itu selalu menginginkan mandiri. Mandiri itu artinya akses di semua tempat, jadi kita benar-benar bisa sendiri. Karena tidak selalu ada orang atau petugas di tempat itu.**

- Sofia, Pengguna Kursi Roda

Sangat *impressed*, karena acara seperti ini berpotensi besar meningkatkan *awareness* ke orang-orang yang sebelumnya mungkin punya pandangan lain tentang infrastruktur Jakarta. **Kegiatan ini memberikan *first-hand experience* tentang inklusivitas dan aksesibilitas**

- Tasyarin, Non-Disabilitas

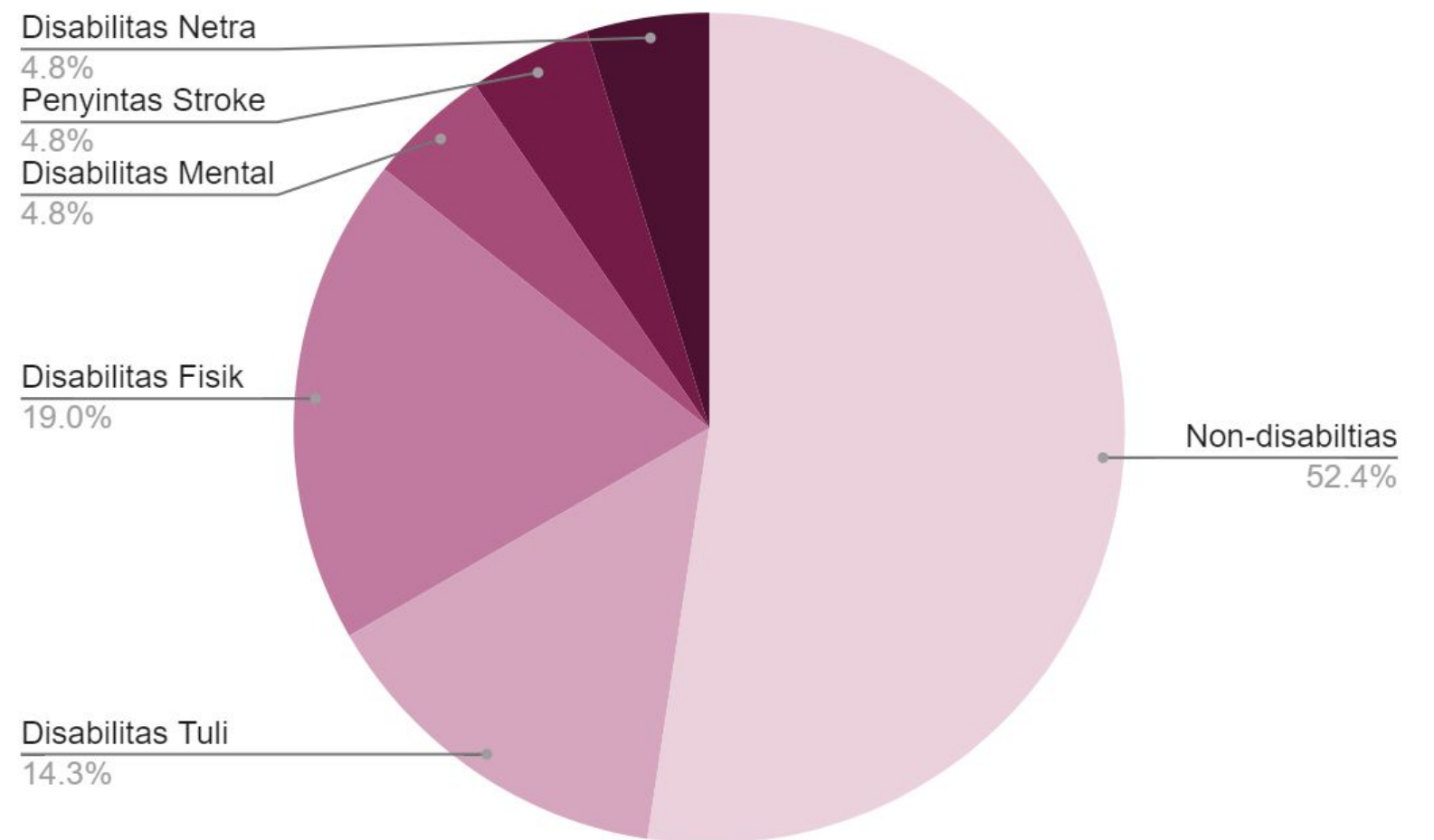
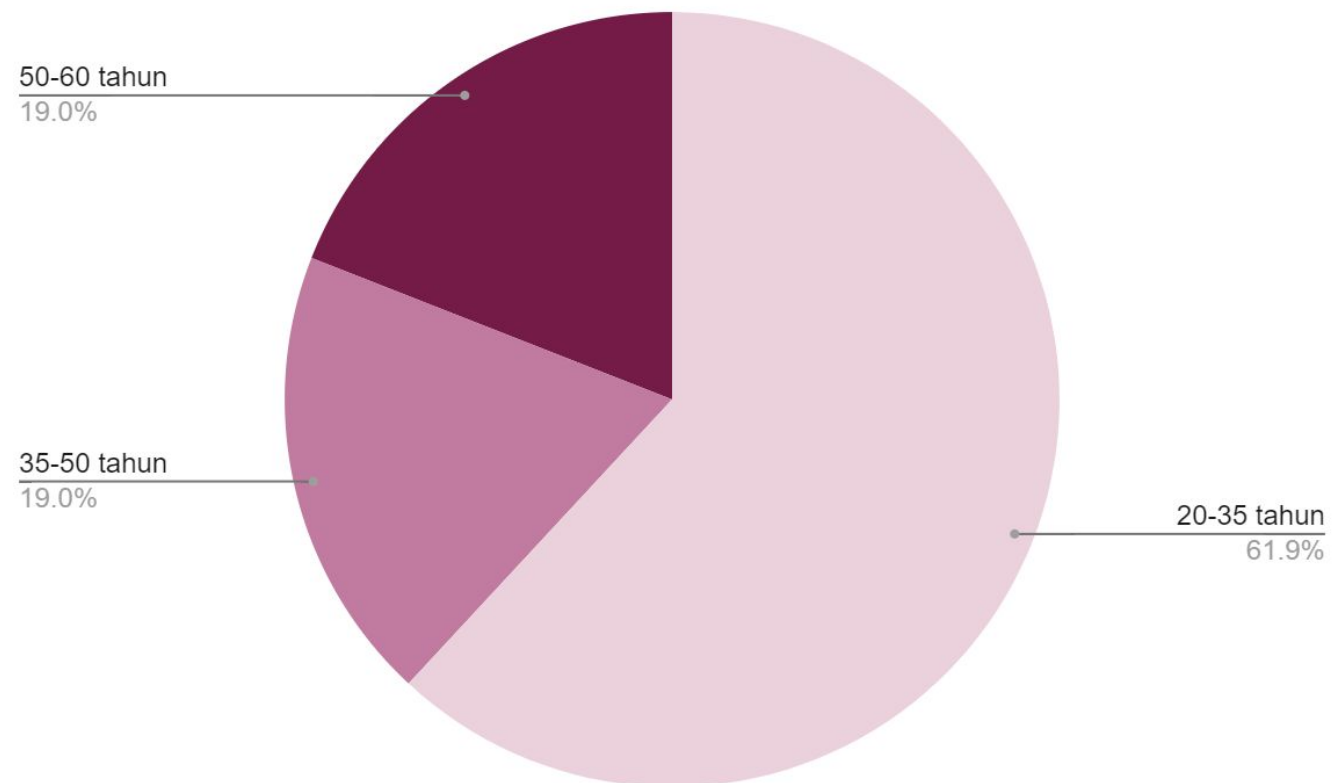
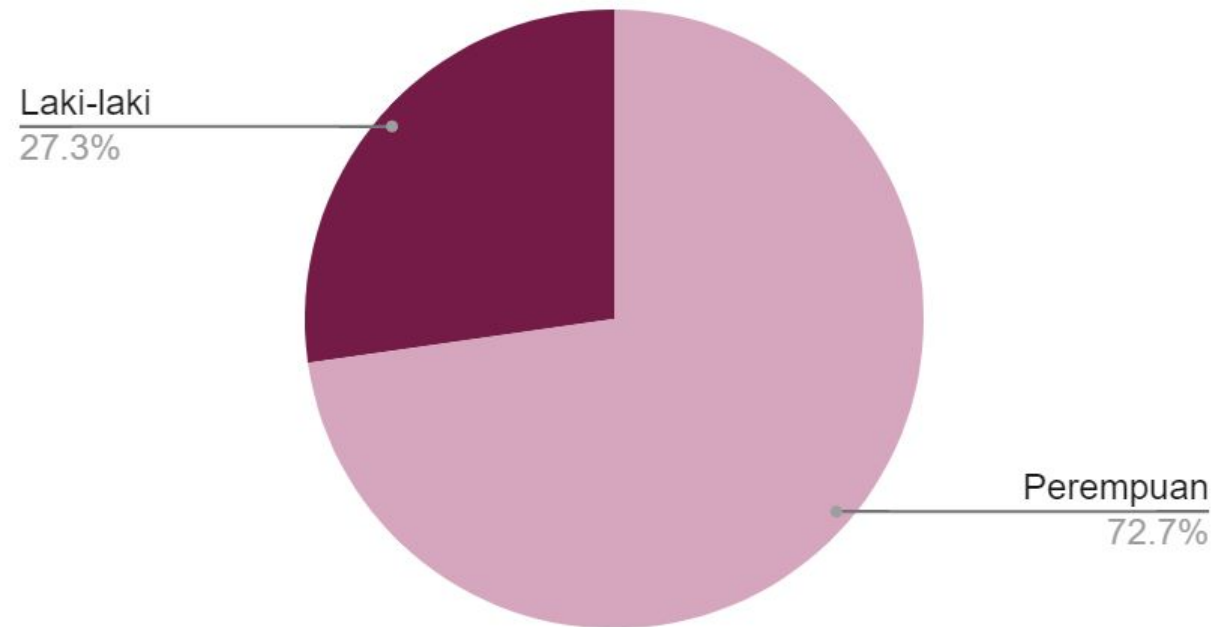
Untuk jalanan di Sudirman, di Bundaran HI, menurut saya sudah baik. Tetapi penunjuk arah dan informasi visual masih belum memadai, terutama di trotoar

- Nia, Disabilitas Tuli

Integrasi itu sebenarnya kan fisiknya diintegrasikan, bukan orangnya. Jadi kan seharusnya moda transportasinya yang didekatkan, disabilitasnya tinggal naik-turun saja, atau setidaknya jaraknya dekat. Kalau lebih dari 500 meter itu namanya bukan integrasi. Semoga ke depannya integrasi semakin baik.

- Bagus, Disabilitas Netra

Profil Responden Survei

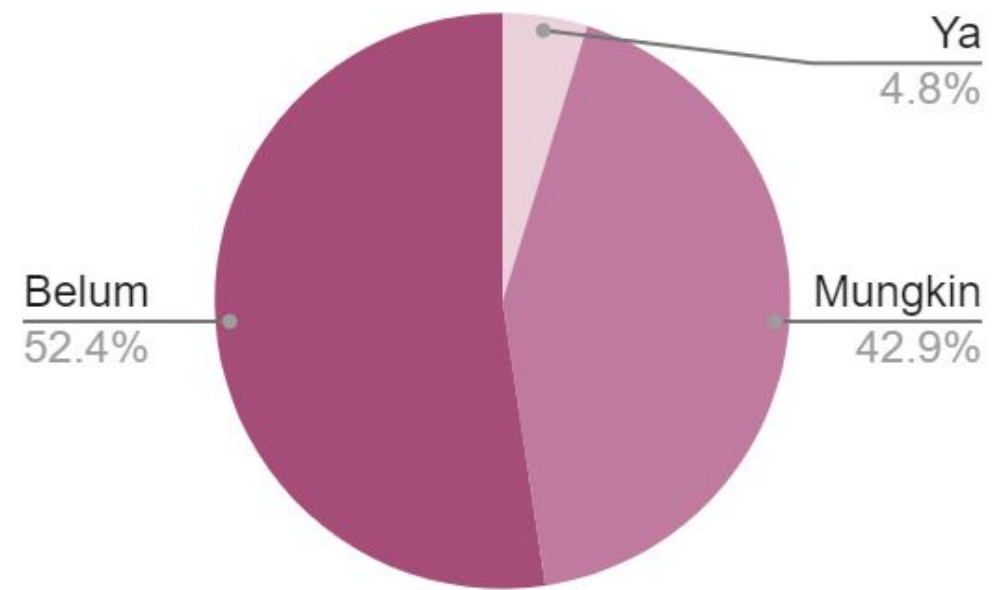


Berikut adalah nilai* rata-rata dari peserta baik disabilitas dan non-disabilitas dalam mengakses:

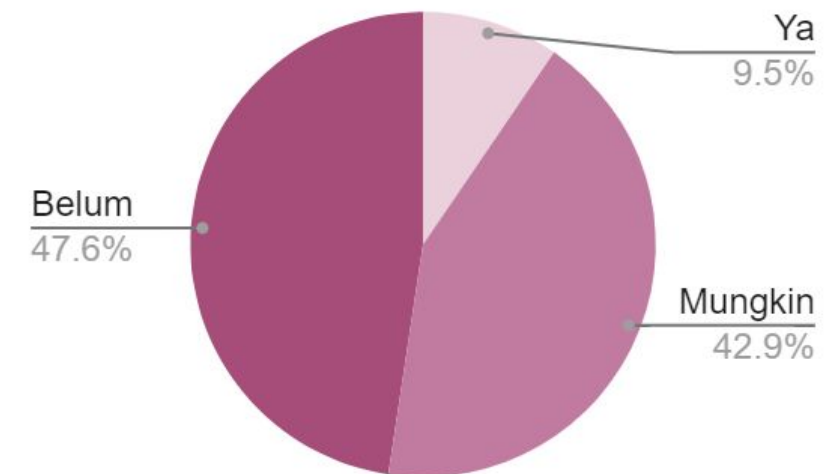
Trotoar dan penyeberangan: 3.3/5
 Transjakarta: 3.19/5
 MRTJ: 3.90/5
 KRL: 2.95/5

*1=sangat sulit dan 5=sangat mudah

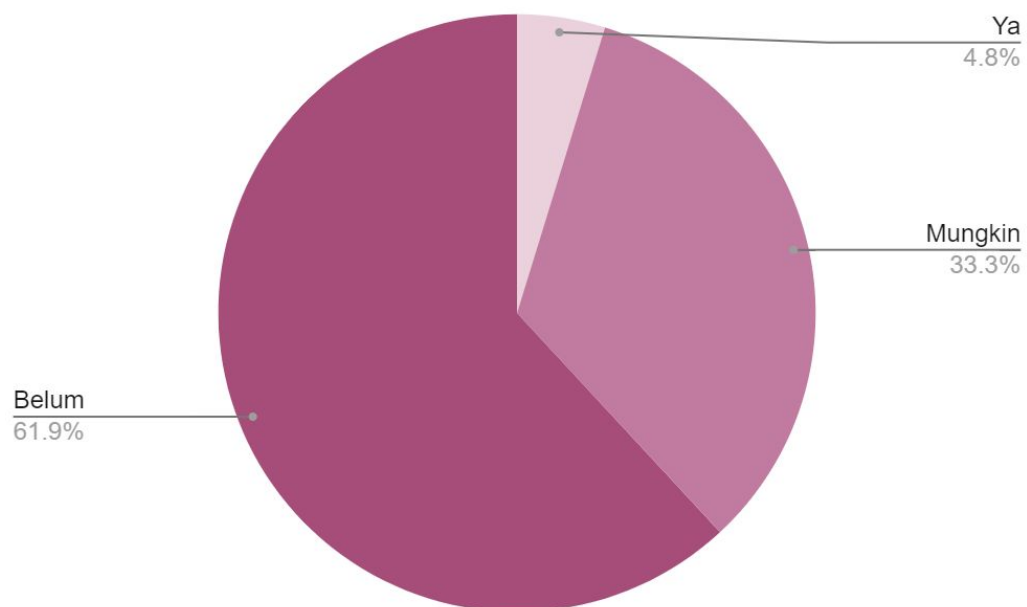
Apakah Transjakarta sudah inklusif?



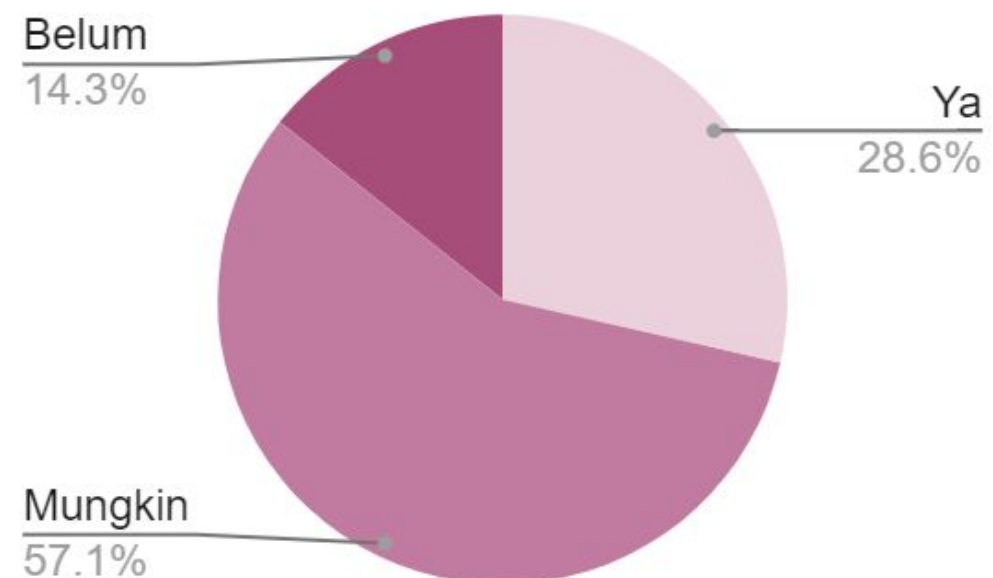
Apakah KRL sudah inklusif?



Apakah trotoar dan penyeberangan sudah inklusif?



Apakah MRT Jakarta sudah inklusif?



01. Isu: Kepastian Akses Menuju Transportasi Publik



Akses sementara saat ada pembangunan infrastruktur harus dipastikan tetap aksesibel



Ram trotoar yang masih curam untuk dilalui pengguna kursi roda secara mandiri

“Masih ada **celah antara jalan dan trotoar sehingga ban depan kursi roda bisa terselip. Peletakan bolar juga masih sempit**, cukup menyulitkan pengguna kursi roda untuk melewatinya.”

- Ibu Sofia dan Pak Danu, Pengguna Kursi Roda

“Terkadang ada **beberapa trotoar yang tidak memperhatikan elevasi**, sementara hal tersebut dibutuhkan bagi penyandang disabilitas tertentu.”

- Retno, Non-disabilitas

Fasilitas yang perlu ditambahkan di trotoar menurut survei:

- Ram
- Peneduh
- Bangku

Pada FGD tahun 2020, para narasumber menyampaikan **pentingnya ketersediaan layanan yang menjangkau kawasan perumahan**, fasilitas berjalan kaki, dan bersepeda yang baik untuk mendukung akses menuju ke layanan transportasi publik. Selain itu, **integrasi antar layanan angkutan umum** juga menjadi kunci kepastian akses pada ragam transportasi publik.

Jarak antar bolar, celah serta kemiringan trotoar masih dianggap menyulitkan pengguna kursi roda. Belum lagi adanya halangan pada trotoar yang digunakan untuk ruang parkir sepeda motor.

Mispersepsi tentang fungsi bolar yang masih terbatas untuk menghalau sepeda bermotor di trotoar, menyebabkan jarak antar bolar kurang dari 92 cm.

01. Rekomendasi: Kepastian Akses Menuju Transportasi Publik



- Pembangunan fasilitas disabilitas bisa dimulai dari kelurahan dengan penduduk disabilitas dan kelompok rentan lainnya, dari asal dan tujuan perjalanan, sehingga tidak hanya pada radius tertentu.
- Infrastruktur pejalan kaki harus dipastikan memiliki **dimensi yang cukup (minimal 1,8 meter)**, serta **dilengkapi dengan komponen akses universal seperti ram pada perbedaan elevasi dan ubin pemandu** di sepanjang trotoar. Trotoar juga harus terhubung dengan akses transportasi publik dengan penyeberangan sebidang yang selamat dan aman.
- Jika sedang ada pembangunan/konstruksi infrastruktur, perlu ada ruang yang dialokasikan untuk pejalan kaki dengan mempertimbangkan dimensi lebar ruang efektif menyesuaikan kebutuhan berpapasan kursi roda atau tidak kurang dari 1,00 m dan diberikan pembatas dari kendaraan bermotor.

02. Isu: Keamanan & Kemudahan Menyeberang Jalan



Meskipun sudah ada ramp, JPO tetap tidak inklusif untuk penyandang disabilitas bermobilitas secara mandiri



Lift hanya tersedia di waktu-waktu terbatas, sementara ada disabilitas yang membutuhkan di luar jam operasional

“Sebagai penyintas stroke saya jalannya lambat, **butuh waktu menaiki JPO maupun penyeberangan sebidang, dan pelican crossings masih terlalu cepat waktunya**, saya tidak berani menyeberang sendiri.”

- Ledrik, Penyintas Stroke

“Beberapa penyeberangan **belum dilengkapi lampu atau penanda visual** yang memadai.”

- Bilkish, Disabilitas Tuli

“Bagi saya sendiri yang masih muda dan non-disabilitas, area atau **tempat penyeberangan pejalan kaki agak jauh dengan halte** atau stasiun.”

- Anonim, Non-disabilitas

Dari hasil survei kepada peserta, 3 masalah teratas yang disebutkan oleh peserta tentang penyeberangan adalah:

1. **Minimnya ketersediaan penyeberangan sebidang;**
2. **Tombol penyeberangan yang sulit diakses;** dan
3. **Waktu menyeberang sangat pendek.**

Adapun masalah dari JPO yang tersedia adalah:

1. **Ram JPO masih curam;**
2. **Lift yang tidak beroperasi;** dan
3. **Ram JPO memiliki lebar tidak memadai saat berpapasan dengan pengguna lain.**

Peserta FGD tahun 2020, menyepakati bahwa **penyeberangan sebidang adalah jenis penyeberangan terbaik** dan mengharuskan adanya **fasilitas lift pada fasilitas penyeberangan tidak sebidang.**

02. Rekomendasi: Penyeberangan Sebidang yang Aman



JPO memperpanjang jarak berjalan kaki hingga 89% dibandingkan penyeberangan sebidang. Perlu disediakan **alternatif penyeberangan sebidang yang inklusif** pada setiap akses stasiun transportasi publik:

- Dilengkapi **tombol penyeberangan** yang memiliki tinggi yang dapat diakses oleh pengguna kursi roda dan orang yang bertubuh pendek
- **Durasi menyeberang yang memadai**
- **Ram tersedia** dan dilengkapi dengan jalur pemandu yang 'tertangkap' di sisi lainnya

Sekalipun menggunakan ram, JPO atau penyeberangan tidak sebidang bisa dibilang **tidak inklusif** karena **penyandang disabilitas tidak bisa secara mandiri mengakses penyeberangan** tersebut.

03. Isu: Penyediaan Sistem Informasi

Tidak hanya harus tersedia dalam bentuk audio dan visual, sistem informasi juga didorong untuk tersedia dalam bentuk taktil dan harus diletakkan pada tempat yang tepat dan dapat terbaca dengan mudah.

Pada layanan halte dan stasiun Transjakarta, MRT Jakarta dan KRL terdapat 3 catatan sistem informasi yang perlu diperhatikan, yakni:

1. Informasi rute dan antrean;
2. Informasi aduan; dan
3. Informasi kedatangan bus atau kereta.

Sementara catatan perbaikan yang perlu diperhatikan di dalam armada:

1. Informasi visual di dalam armada yang masih kurang atau tidak terbaca sampai bagian belakang;
2. Bentuk informasi yang diberikan; dan

3. Informasi saat keadaan darurat saat berada di armada belum jelas.

“Saya merasa mulai ada *progress* mengenai informasi visual dan menurut saya sudah cukup baik. Tetapi ternyata masih ada informasi yang masih kurang. Contohnya seperti **informasi yang mendadak atau informasi pengumuman penting yang berupa suara tetapi visual tidak ada**. Jadi juru bahasa tadi menginfokan bahwa ternyata ada informasi berupa suara tapi visual tidak ada, artinya mungkin butuh live caption gitu ya, seperti informasi-informasi yang mendadak.”

- Nia, Disabilitas Tuli



03. Rekomendasi: Informasi Audio Visual



Informasi dalam bentuk audio dan visual harus **dipastikan ketersediaan dan akurasi**, untuk memastikan penyandang disabilitas netra dan Tuli mendapatkan informasi. **Termasuk informasi yang bersifat darurat dan khusus, yang belum tercantum dalam papan informasi** maupun rekaman audio yang sudah ada.

Petugas harus dibekali **kemampuan berbahasa isyarat dasar** untuk memastikan penyandang disabilitas Tuli dapat mengakses informasi yang selama ini hanya disampaikan melalui media audio.

04. Isu: Layanan Kartu Disabilitas

Dari hasil diskusi pada tahun 2020, penyandang disabilitas masih kesulitan untuk mengakses kartu khusus disabilitas (misal terkait proses dan administrasi) dan informasi yang terkait dengan hal tersebut.

Tendensi penyampaian informasi oleh penyedia layanan melalui kanal sosial media, dirasa juga tidak dapat diakses oleh penyandang disabilitas. Selain kartu khusus disabilitas yang informasinya didapatkan dari Transjakarta, penyandang disabilitas mempertanyakan penggunaannya di jenis transportasi umum lainnya, seperti MRT Jakarta, KRL dan LRT.

Kepastian tarif serta cara pengisian ulang menjadi perhatian lainnya dalam hal peningkatan kapasitas layanan kartu disabilitas.

“Masih ada PR yang perlu diselesaikan, seperti **kesulitan membeli atau mengisi ulang kartu, tinggi gate tap-in dan tap-out tidak terjangkau, dan mesin pembaca kartu tap-in dan tap-out lama.**”

- Bilkish, Disabilitas Tuli

“Ibu saya lansia **kebingungan** di mana harus membeli kartu atau bagaimana mengurus kartu khusus lansia saat akan menaiki mikrotrans dan kesulitan saat akan menggunakan kartu tersebut saat akan menggunakan KRL. Apakah ada pilihan lain selain kartu seharga 30 ribu dengan isi saldo 10 ribu?”

- Anonim, Non-disabilitas

04. Rekomendasi: Akses Informasi Kartu Disabilitas

Informasi layanan dan kartu khusus disabilitas perlu dipastikan dapat diakses oleh penyandang disabilitas itu sendiri, termasuk kemudahan dalam proses administrasinya.

Sosialisasi yang tepat sasaran perlu terus menerus dilakukan, bukan hanya terkait keberadaan kartu disabilitas, tapi juga cara penggunaan dan cakupan layanannya.



05. Isu Aksesibilitas Stasiun Transjakarta

Tiga catatan utama yang didapatkan dari seluruh peserta *Inclusive Walking Tour 2021* terkait tentang isu utama desain universal adalah:

1. Celah antara dermaga dengan pintu bus;
2. Lebar gate yang tidak memadai untuk pengguna kursi roda atau gate yang terhalang oleh benda lain; dan
3. Ruang tunggu serta antre yang tidak mencukupi untuk manuver kursi roda atau tidak adanya bangku dan/atau tempat bersandar.

Beberapa catatan lain yang juga dilontarkan adalah terkait dengan kesulitan *tap-in* dan *tap-out* secara mandiri sehingga diperlukan bantuan petugas termasuk saat ada keperluan untuk mengisi ulang kartu yang loket atau mesin yang tidak tersedia, belum akses.

“Sempitnya ruang tunggu dan akses masuk halte sangat tidak diinginkan, menyebabkan pengguna kursi roda akan sangat sulit menggunakannya. Gap antara halte dan bus terlalu jauh sehingga sangat berbahaya bagi penyandang disabilitas.”

- Tasyarin, Non-disabilitas

“Saat saya membantu mengangkat pengguna kursi roda dengan 3 orang lainnya, saya hampir terjatuh karena celah antara halte dan bus lebar.”

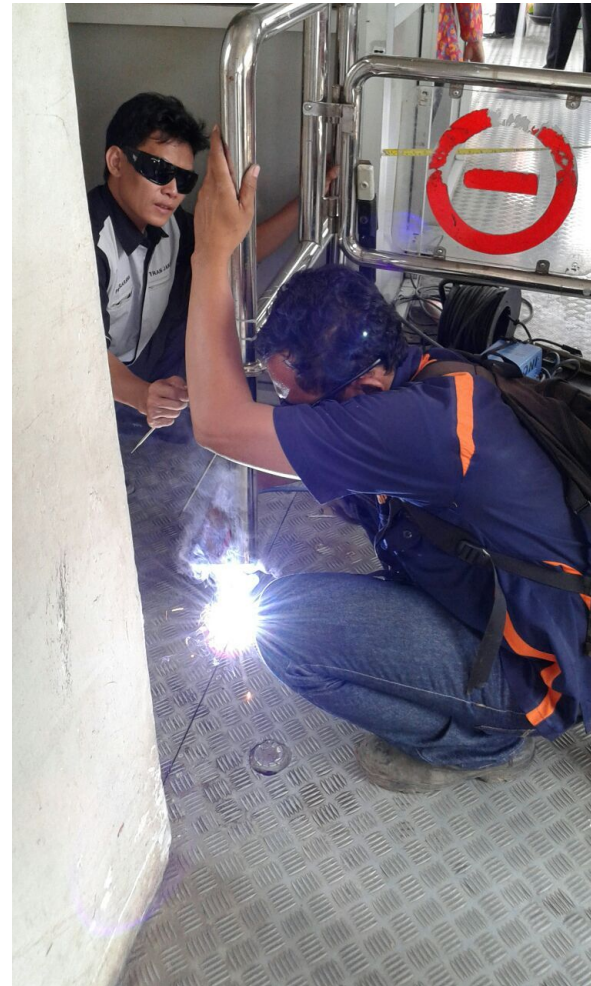
- Dels, Non-disabilitas

“Melihat yang pakai kursi roda kesulitan dan minim petunjuk untuk lokasi kursi roda.”

- Lala, Non-disabilitas



05. Rekomendasi Aksesibilitas Stasiun Transjakarta



Setiap stasiun Transjakarta harus memiliki **gate aksesibel dengan lebar yang memadai untuk pengguna kursi roda, yakni tidak kurang dari 92 cm.** Memperhatikan lebar minimum kursi roda.

Jika ada renovasi halte, perlu dipastikan pemasangan kembali gate diuji coba dengan kursi roda agar dipastikan tidak menyempit.

Perlu ada **penyediaan portable ramp dan petugas** yang bisa membantu proses naik-turun penumpang dengan disabilitas.

05. Isu Aksesibilitas Stasiun MRT Jakarta

Berdasarkan penilaian peserta *Inclusive Walking Tour 2021*, MRT Jakarta memiliki nilai paling tinggi dibandingkan dengan penyedia layanan transportasi publik lainnya. Meski demikian, catatan akses integrasi dengan angkutan lain seperti Transjakarta dan KRL menjadi catatan paling banyak yang dilontarkan oleh peserta.

Secara garis besar catatan terkait dengan desain pada stasiun MRT Jakarta berdasarkan pengalaman para peserta adalah sebagai berikut:

1. Integrasi;
2. Celah antara peron dan kereta masih berbahaya serta cepat tertutupnya pintu; dan
3. Ketinggian tangga yang curam bagi lansia.

“Tadi kita di MRT tadi cukup bagus. Cuma integrasi ya, **belum integrasi yang sebenarnya.**”

- Pak Bagus, Disabilitas Netra

“Saya sempat **tertinggal kereta saat mengantre naik** setelah suami saya yang juga pengguna kursi roda. **Pintu sangat cepat tertutup dan celah masih ada.** Tapi setelah menunggu kereta selanjutnya, ada petugas yang datang dengan membantu membawa *ramp* manual.”

- Ibu Sofia, Pengguna Kursi Roda



05. Rekomendasi Aksesibilitas Stasiun MRT Jakarta



Foto: levelboarding.org.uk

Ram portabel seharusnya diletakkan di dekat gerbong 3 agar tidak terlalu jauh untuk diambil dan pasang saat ada pengguna kursi roda.

Alternatif yang lebih baik adalah ram hidrolik (otomatis) dari peron atau kereta, untuk memastikan pengguna kursi roda dapat melintasi celah peron dengan cepat dan tidak harus menunggu bantuan petugas.

05. Isu Aksesibilitas Stasiun KRL

Catatan terbanyak dari peserta selama IWT 2021 adalah terkait celah antara peron dan kereta yang sangat berbahaya bagi penyandang disabilitas. Pengguna kursi roda dan disabilitas netra adalah yang paling kesulitan saat mengakses kereta dari peron. Cepatnya pintu tertutup juga menjadi catatan para peserta termasuk dengan absennya sistem informasi audio pertanda pintu akan ditutup bagi disabilitas netra.

Meskipun manuver kursi roda tercukupi di dalam stasiun, catatan desain yang perlu diperhatikan adalah:

1. Celah antara peron dan kereta;
2. Waktu buka-tutup pintu kereta;
3. Lebar gate tidak memadai; dan
4. Akses menuju peron dan termasuk penyeberangan antar peron.

“Saat petugas hendak membantu mengangkat saya, **satu orang yang naik ke dalam kereta terlebih dahulu justru terjepit pintu yang tiba-tiba tertutup. Saya justru tertinggal kereta** bersama dua orang petugas lain yang akan mengangkat saya. **Seharusnya bila tidak ada perbedaan ketinggian, saya bisa mengakses secara mandiri** dan seharusnya bisa koordinasi dengan masinis sebelum menutup pintu saat proses menaik turunkan penumpang berkebutuhan khusus.”

- Ibu Sofia, Pengguna Kursi Roda



05. Rekomendasi Aksesibilitas Stasiun KRL



Perlu ada **ram portabel yang siap digunakan** dan **penambahan waktu terbukanya pintu gerbong kereta** untuk memastikan penyandang disabilitas tidak terjepit ataupun tertinggal kereta

06. Isu: Pemasangan Ubin Pemandu

Pemasangan jalur ubin pemandu juga masih dikritisi oleh sejumlah peserta. Pemasangan ubin yang tidak menerus, tidak tertangkap pada penyeberangan, atau terlalu menikung (lebih dari 14 derajat) dan tidak siku, masih menyisakan kesulitan bagi para disabilitas netra.

Beberapa fasilitas halte dan stasiun juga absen dari ubin pemandu. Beberapa di antaranya sudah rusak atau warnanya tidak kontras sehingga menyulitkan bagi *low vision*. Pemasangan ubin pemandu yang terlalu berimpit dengan dinding (kurang dari 60 cm) atau terlalu jauh dari kereta atau bus, juga masih menjadi catatan tahun ini.

“Misalnya ubin pemandunya pemasangannya masih belum pas, yang seharusnya tidak perlu belok, dia dibelokkan. Yang kedua, terus pemasangan ubin peringatannya itu juga masih satu lapis saja, harusnya bisa dua lapis atau lebih banyak biar teman-teman netra tidak bingung, untuk merasakan apakah ini ubin peringatan atau ubin arah. Saya begitu lepas dari ubin peringatan langsung jalan, lah ini bahayanya keselamatan dari pengguna jalan kaki tersebut atau teman-teman netra tersebut, karena kurangnya itu tadi peringatan, itu bahayanya nanti kalau jalannya ramai kan bahayanya bisa kecelakaan.”

- Pak Bagus, Disabilitas Netra



06. Rekomendasi: Pelibatan Disabilitas Sejak Awal



Foto: GAUN



Foto: GAUN

Pelibatan penyandang disabilitas seharusnya dilakukan mulai dari tahap perencanaan, bukan ketika infrastruktur telah terbangun. Pengguna ubin pemandu adalah disabilitas netra, jangan sampai pemasangan ubin pemandu justru membahayakan. Perlu diketahui bahwa jalur pemandu harus tegak lurus, dan ubin yang berbelok hanya maksimal di angka 14 derajat. Dipasang pada tujuan, dan mengambil rute langsung (tercepat).

07. Isu: Fasilitas Pendukung di Area Transportasi Publik

Pada tahun 2020, beberapa masukan yang diberikan oleh disabilitas berdasarkan hasil FGD adalah:

1. Toilet disabilitas;
2. Fasilitas pengisi daya kursi roda listrik;
3. Parkir disabilitas; dan
4. Media untuk asistensi disabilitas saat menggunakan fasilitas transportasi publik.

“Misalnya, seperti **parkir khusus disabilitas, itu kalau sudah di aspal, lambang kursi rodanya sudah hilang.** Sudah tidak ada lagi.”

- Ibu Sofia, Pengguna Kursi Roda

“Fasilitas **parkir disabilitas di penyedia layanan transportasi umum sangat penting** karena kebutuhan terhadap fasilitas tersebut memang ada.”

- Pak Danu, Pengguna Kursi Roda

“Saya mau kritik soal toilet disabilitas di stasiun MRT HI. **Saya mau ke toilet, itu pintunya terkunci. Ternyata ada orang di dalam** dan yang paling ngecewain banget, non-disabilitasnya itu adalah **petugas MRT.**”

- Ibu Sofia, Pengguna Kursi Roda



07. Rekomendasi: Edukasi Petugas



Penyediaan fasilitas pendukung disabilitas pada layanan transportasi umum perlu dilengkapi dengan edukasi petugas lapangan, untuk memastikan tidak ada penyalahgunaan fasilitas yang justru dilakukan oleh petugas. Selain itu, kepastian ruang dan jenis fasilitas mengikuti aturan teknis dari Kementerian PUPR.

08. Isu: Keberadaan Petugas Terlatih

Karena masih adanya hambatan dalam akses fisik dan informasi dalam penyediaan layanan transportasi publik, baik disabilitas dan non-disabilitas, masih mengandalkan kecakapan petugas untuk membantu.

Meskipun perbaikan fasilitas secara fisik perlu diutamakan sehingga memudahkan kemandirian bagi penyandang disabilitas, kehadiran petugas pelayanan yang terlatih dianggap dapat mengisi celah dari masa kini sampai nanti kondisi ideal tercapai.

Beberapa pelatihan yang diperlukan adalah:

1. Etika dalam membantu disabilitas;
2. Bahasa isyarat dasar; dan
3. Penanganan kondisi darurat pada kondisi rentan.

“Sewaktu saya di Stasiun MRT, saya tidak bisa keluar karena bermasalah dengan kartu, lalu **ada petugas datang kepada saya dan berbicara kepada saya, saya berisyarat bahwa saya Tuli, tapi petugas tetap berbicara dan saya tidak paham.**”

- Rieka, Disabilitas Tuli

“Pelatihan kepada petugas untuk **etika dan komunikasi dasar dengan penyandang disabilitas sangat diperlukan.**”

- Ibu Sofia, Pengguna Kursi Roda



08. Rekomendasi: Mengutamakan Infrastruktur Aksesibel

Membebaskan inklusivitas dan aksesibilitas layanan ke petugas bukan merupakan solusi yang berkelanjutan, mengingat keterbatasan jumlah petugas lapangan.

Berdasarkan pengalaman walking tour, untuk mengangkat 2 kursi roda naik/turun armada, ada 6 petugas yang diturunkan untuk membantu. Seandainya lebih banyak warga disabilitas yang bermobilitas mandiri, jumlah petugas tidak akan mungkin mengakomodasi kebutuhan seluruh penumpang disabilitas pada satu waktu.



09. Isu: Kepastian Ruang Kursi Roda & Prioritas di Armada

Pada armada transportasi publik yang saat ini tersedia, keberadaan ruang untuk pengguna kursi roda masih terhitung terbatas. Penempatan ruang dan fasilitas yang mengikuti, misal *backrest*, atau mitigasi saat kondisi kendaraan penuh masih menjadi catatan yang perlu diperbaiki oleh operator layanan.

Beberapa catatan terkait dengan ruang kursi roda dan prioritas adalah sebagai berikut:

1. Di dalam armada (baik bus dan kereta), ruang manuver bagi kursi roda dari pintu masih terbatas dan sulit;
2. Ruang kursi roda masih kurang; dan
3. Fasilitas ruang kursi roda juga belum memadai di dalam armada.

“Pengguna kursi roda itu banyak, tapi tidak semua keluar di hari yang sama saja. Seharusnya di angkutan umum, disediakan minimal dua ruang kursi roda sehingga suami istri pengguna kursi roda bisa pergi bersama-sama dengan angkutan umum.”

- Anonim, Pengguna Kursi Roda

“Ruang kursi roda terletak di ruang khusus wanita, sementara saya dan pendamping saya adalah laki-laki. Saat mau berpindah, jarak antar kursi tidak muat untuk dilewati kursi roda saya.”

- Catur, Pengguna Kursi Roda



09. Rekomendasi: Desain Armada yang Inklusif

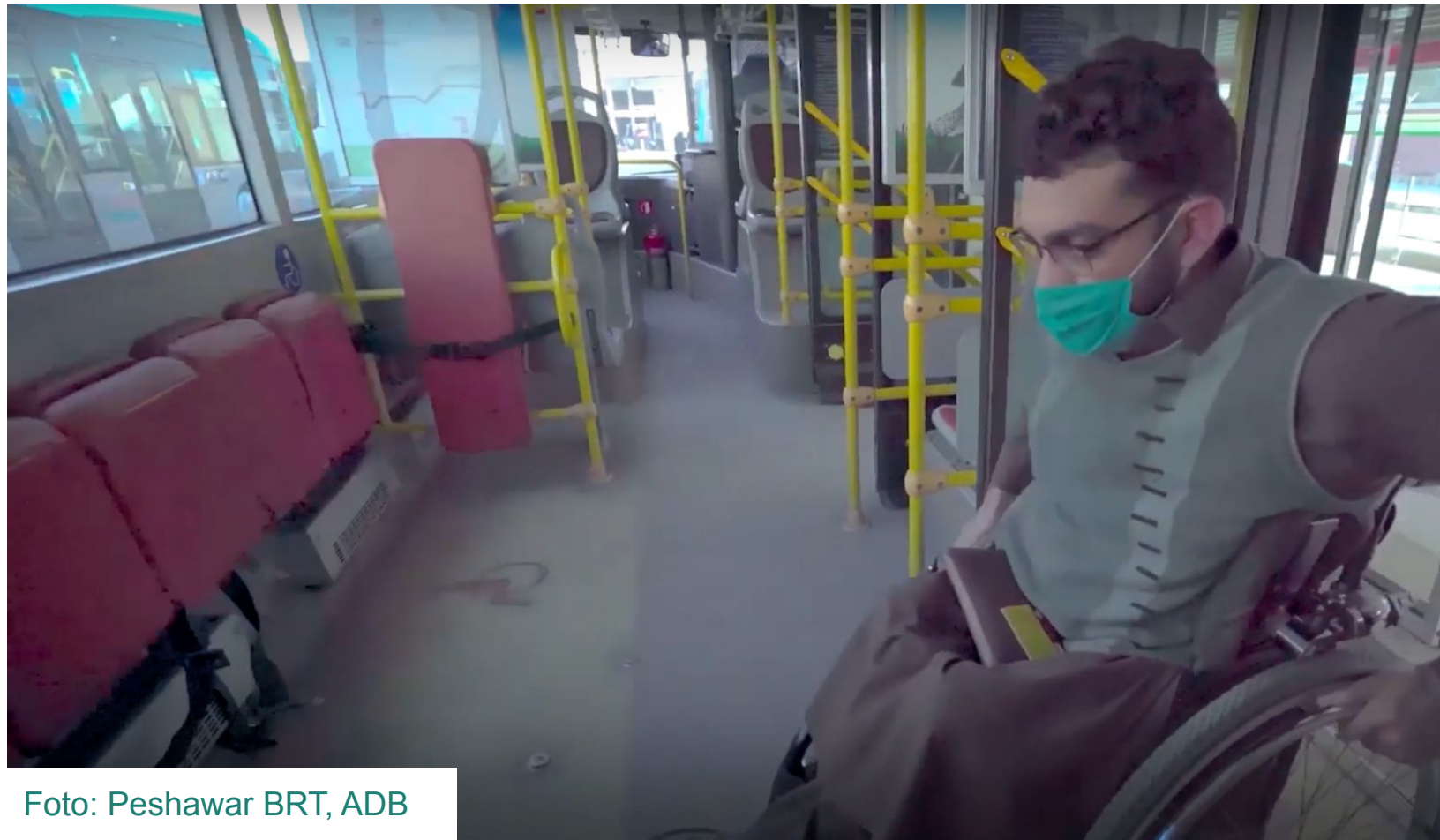


Foto: Peshawar BRT, ADB



Foto: Peshawar BRT, ADB

Desain armada sepatutnya bisa mengakomodasi perjalanan penyandang disabilitas secara mandiri, dengan **memastikan keberadaan ruang dan tempat duduk prioritas dengan dimensi yang cukup**, dilengkapi **petunjuk arah yang jelas dari peron menuju pintu aksesibel**.

10. Catatan: Perlunya Sosialisasi yang Menerus

Dalam rangka mendorong percepatan sekaligus sebagai pengingat ragam upaya perwujudan mobilitas inklusif di perkotaan, kami bermaksud mengajak lebih banyak orang untuk terus mengamati perubahan yang terjadi. Perbaikan, inovasi dan sosialisasi dari, untuk dan oleh penyelenggara layanan transportasi publik dan fasilitas pendukungnya juga harus tetap dikawal tidak hanya oleh satu dua lembaga dan individu.

Komitmen pemerintah yang didukung oleh lembaga dan organisasi serta dikawal oleh para ahli dan publik, akan menghasilkan perubahan kota menuju kota yang inklusif.

“Mungkin banyak lembaga lagi yang benar-benar berjuang, karena kalau berjuang hanya kita sendiri dengan disabilitas atau dengan beberapa LSM, mungkin itu suka berat. Jadi **kita berharap semakin banyak teman-teman kita dan lain-lainnya untuk perjuangkan**, dan tidak akan pernah putus, saya berharap ada berkelanjutan.”

- Pak Danu, Pengguna Kursi Roda



Sebagai salah satu upaya memastikan komitmen pemerintah untuk membangun kota yang lebih inklusif, khususnya bagi warga dengan disabilitas, ITDP Indonesia bersama Kementerian PUPR, GAUN dan UN Women mengkaji ulang 02/SE/M/2018 tentang Pedoman Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki (inklusif). **Sebagian isu yang menjadi evaluasi dari rangkaian kegiatan Inclusive Walking Tour 2021 akan didorong perbaikannya melalui revisi kebijakan** yang direkomendasikan tim kajian, terangkum dalam tabel berikut:



No	Isu	Rekomendasi
1	Bolar	<p>Materi revisi SE 02 tahun 2018:</p> <ul style="list-style-type: none">- Definisi bolar : tonggak yang menarik pandangan pengemudi kendaraan, proteksi tambahan untuk mencegah kendaraan menabrak pejalan kaki dan dapat mengurangi risiko kecelakaan kendaraan di infrastruktur pejalan kaki.- Peletakan bolar: Pemasangan bolar ditempatkan pada titik rawan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, misal pada akses jalan masuk, ram penyeberangan sehingga dimaksudkan agar meminimalisir risiko yang diterima oleh pejalan kaki pada ruang konflik antara kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Pemasangan bolar memperhatikan kemudahan pejalan kaki, termasuk pengguna kursi roda, untuk dapat melaluinya.- Ketentuan teknis: Bolar ditempatkan sekitar 30 cm dari kereb dan antar bolar berjarak tidak kurang dari 90 cm. Dimensi bolar adalah diameter 30 cm dengan ketinggian 0,60-1,20 meter. Jarak penempatan disesuaikan dengan kebutuhan, namun tidak lebih dari 1,4 meter.



No	Isu	Rekomendasi
2	Penyeberangan	<p>Materi revisi SE 02 tahun 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jarak antar penyeberangan: Penyeberangan pejalan kaki terletak pada persimpangan dan/atau ruas jalan di antara simpang yang disesuaikan dengan guna lahan di sisi jalan dan aktivitas pejalan kaki. Jarak antar penyeberangan adalah kurang dari 200 meter dan sekurang-kurangnya adalah 100 meter. - Penerangan pada penyeberangan: Penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi dengan penerangan yang cukup sehingga memudahkan pejalan kaki untuk mengamati situasi sekitar. Selain itu, memudahkan bagi pengguna jalan lainnya untuk mengidentifikasi pejalan kaki yang hendak menyeberang jalan. Penerangan yang baik pada penyeberangan tidak sebidang akan membantu meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki. - Penyeberangan tidak sebidang dipasang bila: <ul style="list-style-type: none"> a. pada ruas jalan dengan kecepatan rencana 70 km/jam; b. fasilitas penyeberangan sebidang tidak dapat diselenggarakan diakibatkan kondisi jalan dan volume kendaraan yang melalui membahayakan pejalan kaki; dan c. pada kawasan strategis, tetapi tidak memungkinkan para penyeberang jalan untuk menyeberang jalan selain pada penyeberangan tidak sebidang. - Penyeberangan tidak sebidang harus dapat diakses dengan mudah oleh penyandang disabilitas, misal dengan penambahan ram atau dengan elevator.



No	Isu	Rekomendasi
3	Lebar minimum trotoar	<p>Materi revisi SE 02 tahun 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebar efektif jalur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang pengguna kursi roda adalah 92 cm, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pengguna kursi roda berpapasan atau dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan sekurang-kurangnya adalah 184 cm. - Nilai N pada perhitungan lebar minimum diusulkan menjadi 0,92 (menyesuaikan permen bangunan dan gedung) untuk memudahkan akses bagi pengguna kursi roda. 1,50 untuk bangkitan sedang memperhatikan kebutuhan ruang 1 pengguna kursi roda berpapasan minimum dengan 1 orang dewasa (0,9+0,6). 1,84 untuk pejalan kaki tinggi dengan mengakomodir kebutuhan 2 pengguna kursi roda berpapasan. <p>Selain dari permen PU tentang gedung dan bangunan, dari panduan accessible sidewalks and street crossings oleh US Department of Transportation menyampaikan ruang efektif pejalan kaki di angka 1,80-3,0 meter dan tidak boleh kurang dari 1,2 meter mengingat kebutuhan minimum orang dengan anjing pemandu, pengguna tongkat dan alat bantu jalan. 1,5 meter mempertimbangkan putar balik pengguna kursi roda dan 1,8 meter untuk berpapasan.</p>



No	Isu	Rekomendasi
4	Fasilitas pendukung dan fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus pada trotoar dan penyeberangan	Tempat duduk, peneduh, papan petunjuk, ram dan beberapa elemen penting lainnya dibahas dalam materi revisi SE 02 tahun 2018 yang saat ini masih didiskusikan terkait dengan penempatan, dan teknis desain yang inklusif.
5	Pelayanan Transjakarta dan Halte	<p>Proses revisi SPM Transjakarta bersama dengan Dinas Perhubungan. Adapun beberapa catatan yang sedang proses dilakukan adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Memastikan nilai toleransi untuk celah horizontal dan vertikal - Memastikan lebar dan jumlah <i>gate</i> untuk disabilitas tidak kurang dari 92 cm - Memastikan keberadaan ubin pemandu dan pemasangan yang tepat dan tidak terhalang - Memastikan sistem informasi tersedia dan mengarahkan dengan baik dalam bentuk audio dan visual - Penyediaan fasilitas pendukung pada beberapa halte seperti toilet, tempat duduk, ruang prioritas - Memastikan mekanisme <i>top-up</i> yang mudah diakses (misal pembayaran tunai) - Memastikan petugas dapat membantu dan berkomunikasi dengan baik kepada kelompok prioritas dengan memastikan target persentase tahunan petugas terlatih



No	Isu	Rekomendasi
6	Desain Bus Transjakarta	<p>Dalam asistensi desain bus baru, beberapa catatan yang disampaikan oleh ITDP adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penyediaan ram masuk armada yang dapat diakses oleh kursi roda - Sistem <i>hydraulic</i> tersedia untuk bisa menyesuaikan ketinggian halte - Lebar pintu minimal 1,0 meter - Kursi prioritas dan ruang kursi roda, tidak terbatas pada ruang khusus wanita (bila ada) - Di dalam 1 armada, terdapat minimal 2 ruang kursi roda, dengan kursi lipat yang dapat digunakan oleh penumpang lain - Ruang manuver kursi roda dari pintu ke ruang khusus memperhatikan kebutuhan ruang 1,20-1,52 meter - Penyediaan informasi audio dan visual yang tersebar merata di dalam armada - Tersedianya tombol berhenti bus atau tombol berhenti khusus disabilitas di dalam bus
7	Desain dan Layanan KRL	Audiensi dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia