

Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

December 3rd, 2020
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

I Made Vikannanda - Transport Associate

made.vikannanda@itdp.org

David Tjahjana - GAUN

dave_chyn@yahoo.com

Disusun oleh:

Faela Sufa, I Made Vikannanda, Carlos Nemesis, Fani Rachmita

Diterbitkan pada:

Desember 2020

4 **Pendahuluan**

7 **Latar Belakang**

9 **Tujuan**

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

23 **International Day of People with Disability (IDPWD) 2020**

PENDAHULUAN

Kota yang memberi prioritas pembangunan berdasarkan pergerakan mobil pribadi (*car-centric*) biasanya ditandai dengan menurunnya kualitas fasilitas untuk pejalan kaki dan sepeda. Jalan-jalan dan infrastruktur dibangun untuk menyediakan ruang jalan yang lebih banyak untuk mobil. Lahan-lahan kosong banyak beralih fungsi menjadi lahan parkir mobil dan tidak banyak tersisa ruang bagi warganya untuk berinteraksi. Tentunya juga, hal ini akan berpengaruh pada menurunnya kualitas hidup sebagai hasil dari polusi udara dan polusi suara dari kemacetan.

Mendorong Jakarta dengan konsep **“City for People”** berdampak pada terciptanya kota yang mempunyai lingkungan yang lebih aman, dapat meningkatkan kualitas hidup semua orang, dan memberikan kebahagiaan bagi warganya. Selain itu, dapat juga mendorong terjadinya implementasi desain universal dan inklusif yang mengakomodir kebutuhan kelompok rentan. Desain universal dan inklusif bertujuan untuk memudahkan pergerakan setiap orang yang berada di dalam kota dalam mengakses layanan kota. Setiap orang dapat diartikan baik itu yang merupakan pejalan kaki, pengguna kursi roda, pesepeda maupun pengguna transportasi publik memiliki derajat yang sama dan sepatutnya menjadi prioritas dibandingkan dengan mobil.

Indikator pembangunan kota yang inklusif, kota yang dapat diakses semua orang dengan berbagai usia dan gender serta tingkat kemampuan fisik berbeda, adalah terpenuhinya kebutuhan kelompok rentan (anak-anak, lansia, disabilitas dan perempuan dengan anak) dalam mengakses kota.

Kelompok rentan seringkali tidak dilibatkan dalam perencanaan pembangunan kota, terbukti dengan tidak disediakannya fasilitas yang dapat menunjang mobilitas mereka. Padahal, hak-hak keterlibatan dan penyediaan kebutuhan mereka tercantum dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia.

Pada tahun 2018, ITDP Indonesia melalui acara *“Women and the City”* serta *“Kota untuk Semua”* mengundang perempuan warga kota dan teman-teman disabilitas menyelenggarakan audit trotoar serta transportasi publik dan eksperimen sosial serta dialog kolaboratif. Kemudian pada tahun 2019 hingga awal tahun 2020, lewat Kampung Kota Bersama, ITDP Indonesia mencoba memastikan kembali keterlibatan kelompok rentan termasuk teman-teman disabilitas dalam perencanaan pembangunan akses dari dan menuju transportasi publik.

Dan menjelang akhir tahun 2020, ITDP Indonesia berkolaborasi dengan GAUN, menyelenggarakan **FGD: Menuju Transportasi Ramah Disabilitas** serta kegiatan Pameran **“Jejak Mobilitas Disabilitas di Kota”** sekaligus pencaanangan **“Monumen Konsensus Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas”**.

Rangkaian kegiatan ini merupakan pengingat sekaligus mendorong Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta operator transportasi publik untuk melibatkan kelompok disabilitas dalam perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi layanan dan infrastruktur yang membentuk sistem transportasi berkelanjutan.



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



3 Desember 2018 - Event “Kota Untuk Semua”

Teman disabilitas dibantu tim ITDP menyeberang jalan dari trotoar beda level



23 November 2018 - Event “Women & The City”

Menyeberang jalan bersama para peserta audit fasilitas pejalan kaki termasuk teman-teman disabilitas



2019 - Kampung Kota Bersama

Relawan Kampung mengidentifikasi isu mobilitas kelompok rentan di kampung kota



23 November 2018 - Event “Women & The City”

Ubin pemandu yang terputus dan beda level ketinggian di trotoar mencelakakan teman-teman disabilitas



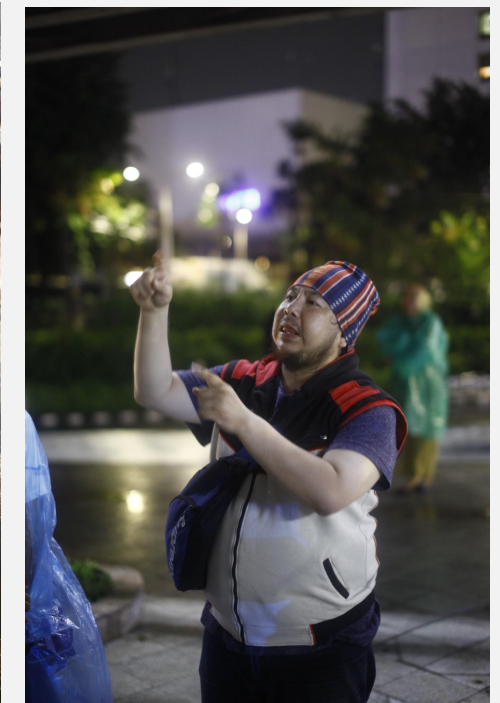
2019 - Identifikasi isu kelompok rentan

Relawan Kampung mengunjungi rumah-rumah warga untuk mengajak berdiskusi dan mendengarkan keluhan warga terkait mobilitas



3 Desember 2018 - Event “Kota Untuk Semua”

Teman-teman disabilitas turut serta memandu warga yang mengikuti eksperimen sosial untuk meningkatkan rasa empati non-disabilitas terhadap kesulitan teman-teman disabilitas untuk bermobilitas di kota



LATAR BELAKANG

“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

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.

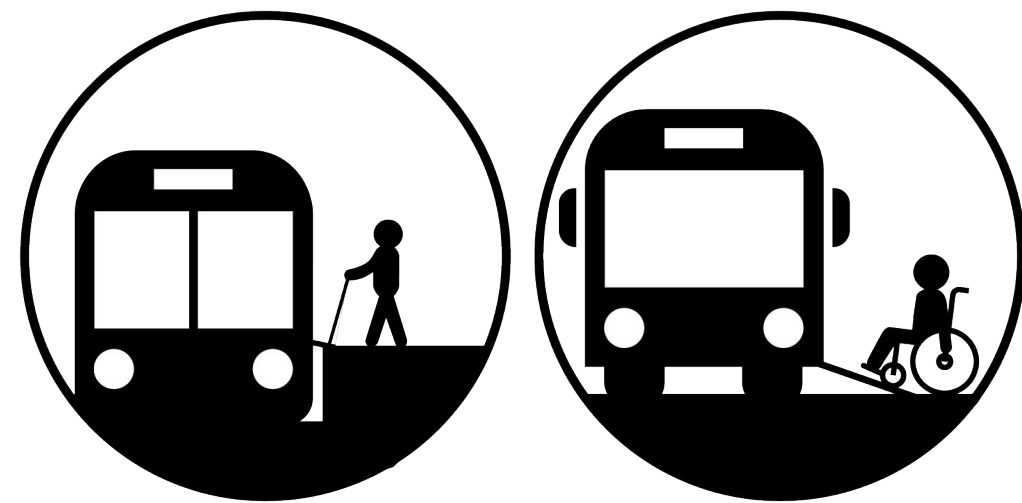
ITDP bersama Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional (GAUN), gerakan kampanye aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan lansia mencoba untuk kembali mengingatkan sekaligus mendorong pemerintah provinsi DKI Jakarta dan para operator transportasi publik mengenai pemenuhan hak-hak disabilitas dalam bermobilitas.

Diawali dengan *Forum Group Discussion* (FGD) bersama teman-teman disabilitas yang fokus berdiskusi dan berembuk tentang isu pelayanan serta infrastruktur mobilitas di transportasi publik. Yang kemudian, FGD ini menghasilkan konsensus “Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas” yang akan disematkan di monumen yang akan dicanangkan di salah satu hub-station tersibuk di Jakarta, Terowongan Kendal. Dibarengi dengan instalasi pameran mengenai gerakan GAUN selama 20 tahun mengadvokasi hak-hak disabilitas bermobilitas.

Semoga kegiatan ini dapat menjadi pendorong terjadi perubahan signifikan terkait layanan dan infrastruktur transportasi di Jakarta serta meningkatkan kesadaran dan perhatian masyarakat luas tentang hak-hak disabilitas untuk merdeka bermobilitas di kota.

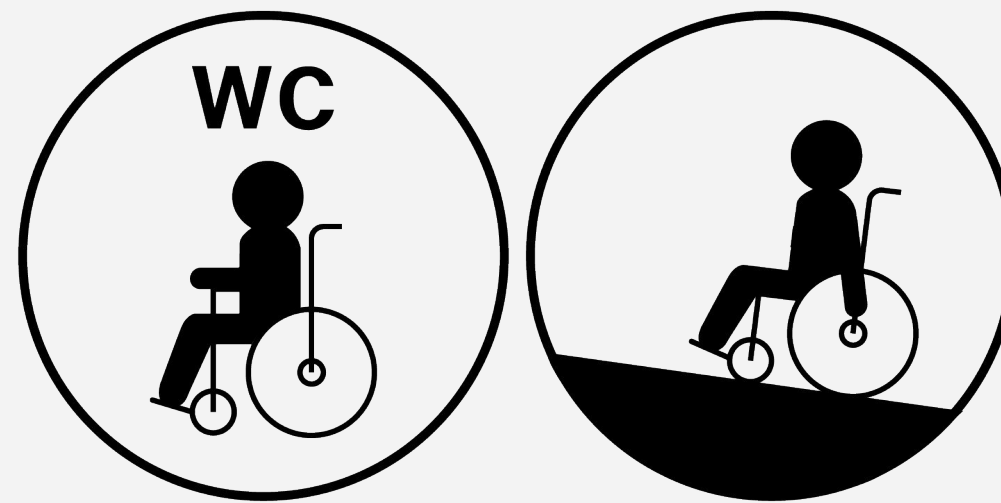
TUJUAN

1



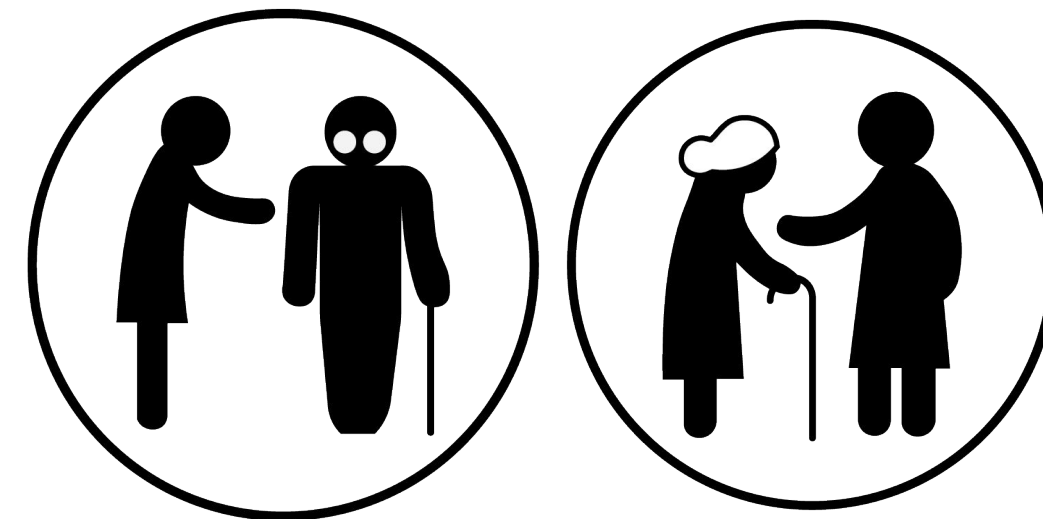
Meningkatkan kepedulian publik terhadap hak-hak penyandang disabilitas untuk bermobilitas mandiri di kota

2



Mengingatkan kewajiban pemerintah kota dalam pemenuhan fasilitas bagi penyandang disabilitas dalam bermobilitas

3



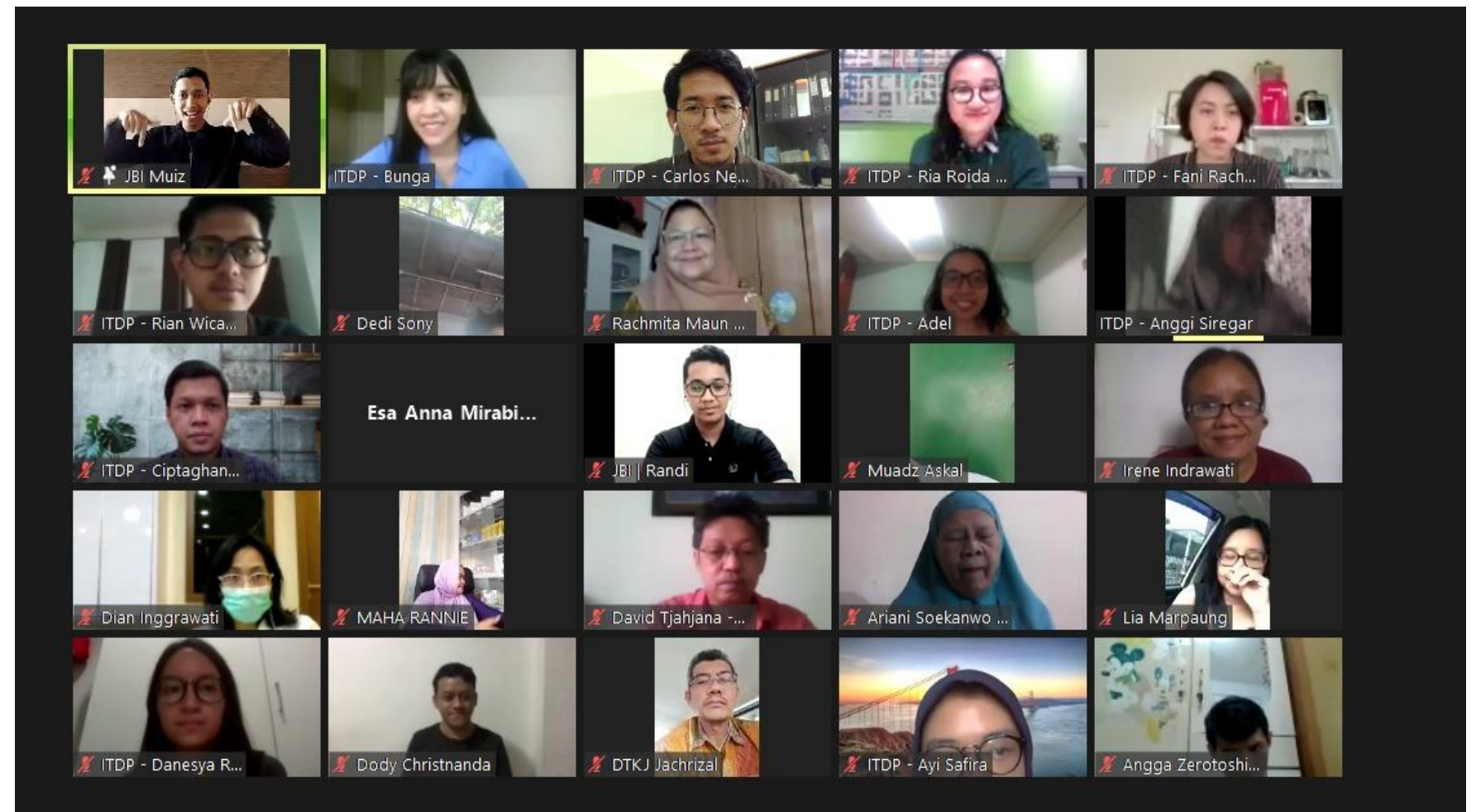
Apresiasi terhadap gerakan penyandang disabilitas dalam pemenuhan hak untuk bermobilitas mandiri di kota

FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

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)



- 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.

1. Sesi Penjelasan tentang Tahapan Penggunaan Transportasi Umum

a. Kesepakatan Internasional Dalam Penyediaan Akses Transportasi Inklusif

FGD dimulai dengan penjelasan mengenai pentingnya inklusivitas dalam pengembangan layanan transportasi umum yang sudah menjadi kesepakatan internasional yang termaktub di dalam SDGS **point 11.2:**

“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**”



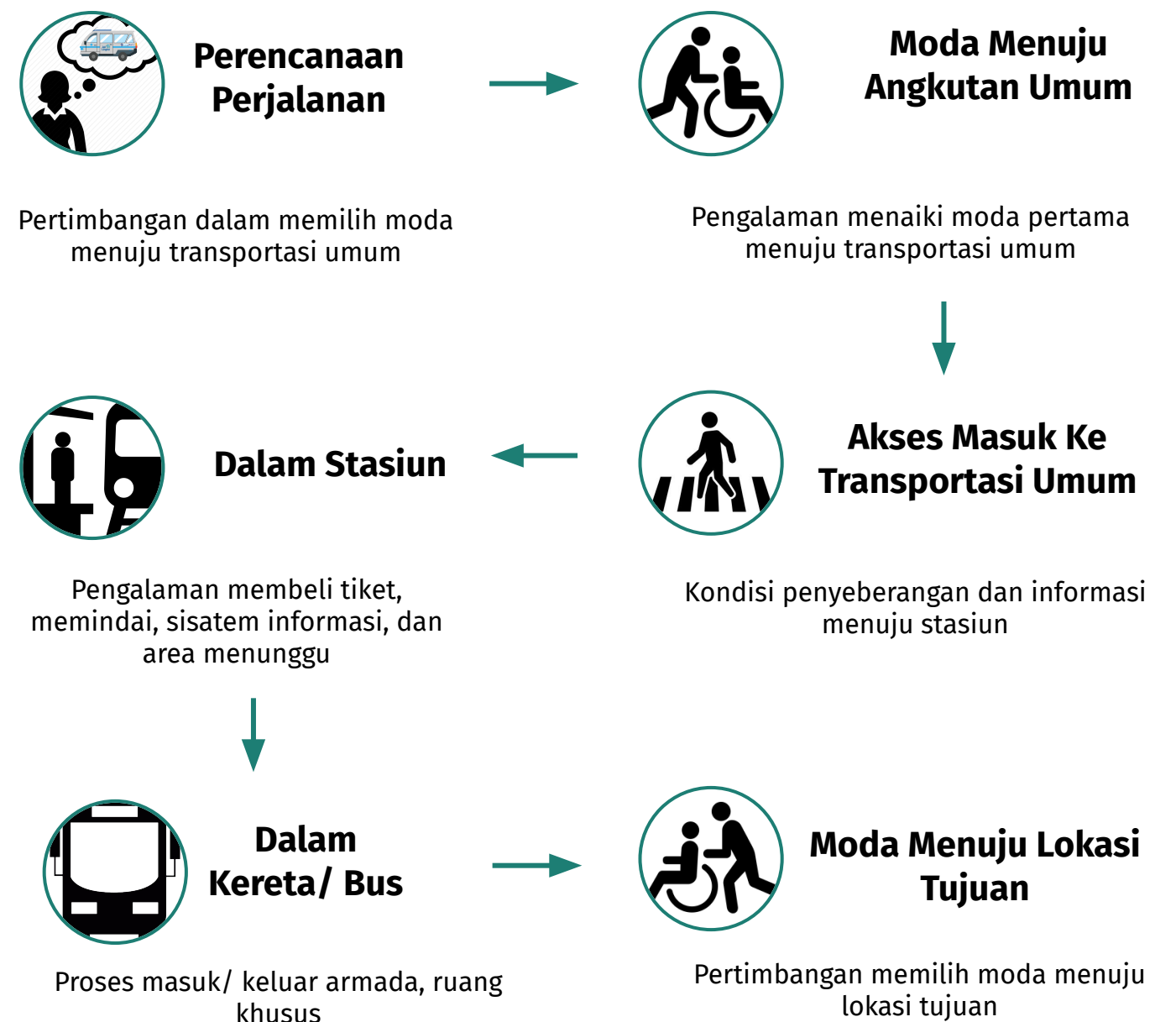
b. Temuan Awal Isu Aksesibilitas Transportasi

Sebelum FGD dilaksanakan, kami juga mengambil data pendahuluan mengenai isu aksesibilitas bagi kelompok disabilitas untuk memantik keberjalanan diskusi, dari 14 responden kami mendapatkan temuan bahwa:

- **Ojek online** menjadi pilihan utama untuk menuju transportasi umum karena faktor kecepatan dan kemudahannya. Disusul dengan **berjalan kaki** dengan alasan kedekatan jarak dan kesehatan.
- Jenis transportasi umum yang paling sering digunakan adalah **Transjakarta kemudian KRL**. Terdapat beberapa **isu aksesibilitas** diantaranya: infrastruktur belum ramah disabilitas, permasalahan sistem informasi, ketersediaan ruang prioritas, dan pelayanan staf yang masih belum baik.

c. 6 Tahapan Penggunaan Transportasi Umum

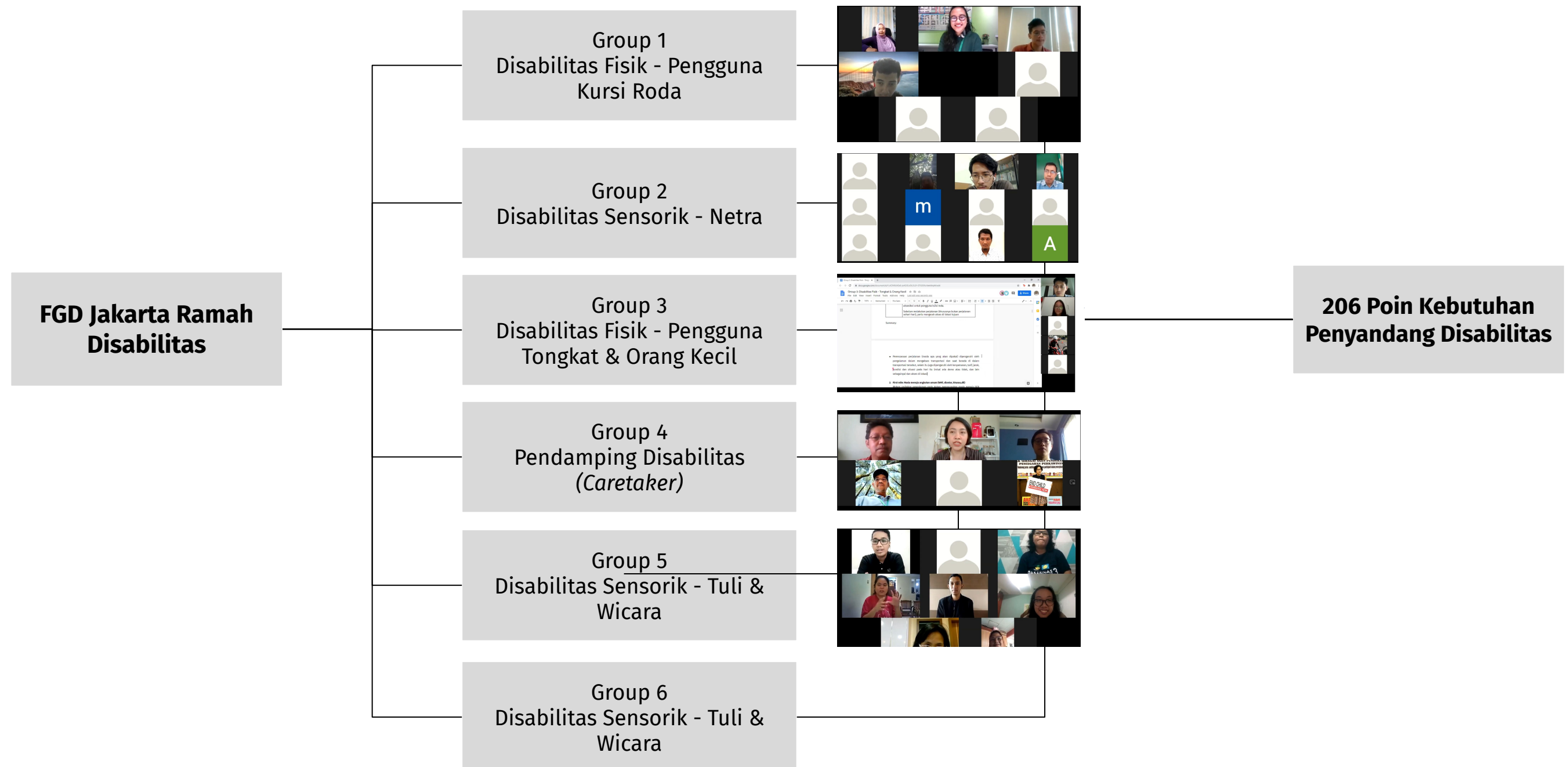
Proses diskusi FGD distrukturkan ke dalam enam tahapan penggunaan transportasi umum. Tahapan ini berguna untuk menceritakan pengalaman pengguna transportasi umum dari titik awal keberangkatan hingga lokasi tujuan. Sehingga bisa didapatkan pemahaman isu yang menyeluruh.



2. Sesi Diskusi Kelompok

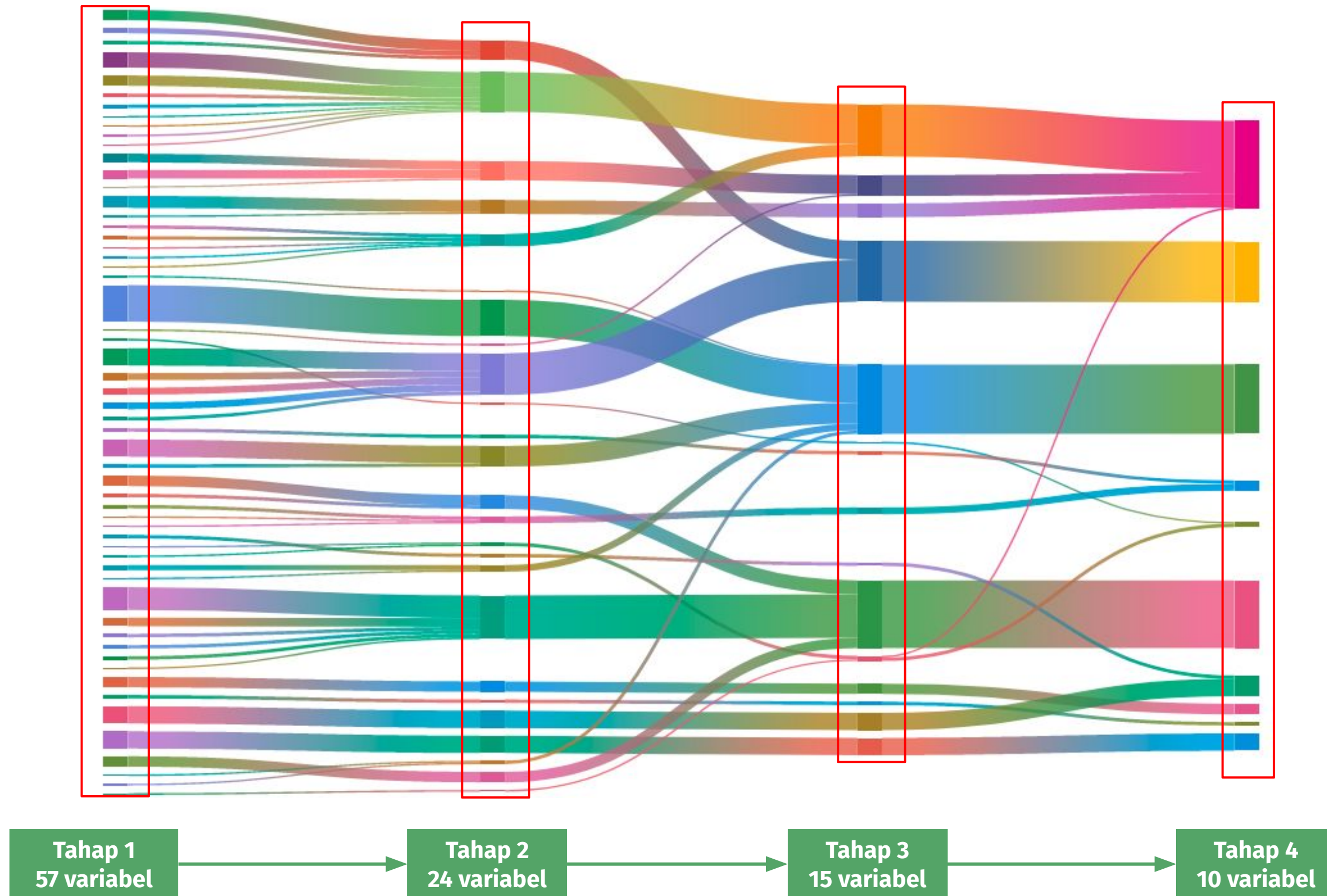
Pembagian diskusi kelompok dibagi berdasarkan ragam kelompok disabilitas, dengan jumlah kelompok diskusi grup sebanyak 6 kelompok. Selama proses diskusi grup, setiap kelompok didampingi oleh moderator yang akan membawa diskusi ke dalam enam tahapan penggunaan transportasi umum dan telah mencatat setiap aspirasi dari peserta.

Didapatkan **206 poin** kebutuhan penyandang disabilitas dalam bermobilisasi mandiri yang nantinya akan diolah menjadi poin konsensus.



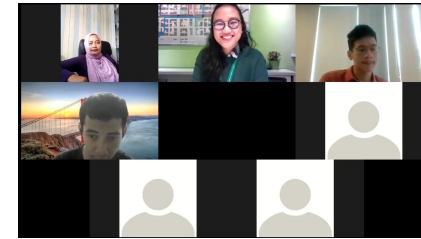
Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Hasil penjaringan isu dari berbagai kelompok disabilitas kemudian akan diolah lebih lanjut untuk mendapatkan kesimpulan dari data yang beragam. Seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, 206 input data yang terjaring dari FGD akan dikelompokkan lagi hingga 57 variabel pada tahap pertama, 24 variabel pada tahap kedua, 15 variabel pada tahap ketiga, dan 10 variabel pada tahap terakhir.



Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 1 Disabilitas Fisik - Pengguna Kursi Roda



Perencanaan Perjalanan

- Fasilitas belum memadai, harus keluar bersama pendamping
- Akses ke transportasi publik masih buruk, sehingga diantar dengan kendaraan pribadi
- Bepergian dengan transportasi online, karena sulit mendapatkan transcare
- Rute MRT tidak sesuai dengan rute perjalanan
- Waktu menunggu transjakarta lama, lebih memilih kendaraan pribadi



Moda Menuju Angkutan Umum

- Sulit mendapatkan transcare
- Infrastruktur tidak aman, lebih memilih kendaraan pribadi
- Trotoar sulit diakses, membutuhkan pendamping
- Guiding block pada trotoar memiliki material yang licin
- Sulit mendapatkan transcare
- Transcare tidak aksesibel karena penumpang harus tetap di bopong
- Microtrans sulit dinaiki



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Ramp/inrit masih curam dan licin
- Ramp masih sebatas estetika
- Lebar dan tinggi tangga jembatan belum aksesibel
- Lift jembatan tidak berfungsi
- Jembatan menyulitkan karena terlalu tinggi
- Kemampuan petugas dalam berkomunikasi
- Lift hanya beroperasi sampai jam 9 malam
- Penyeberangan sebidang sudah baik
- Pemahaman petugas kapan harus membantu disabilitas (usahakan tetap mencoba mandiri dahulu)



Dalam Stasiun

- Penyediaan fasilitas charging kursi roda elektrik
- Kemampuan petugas dalam menghandle disabilitas
- Dimensi toilet umum tidak aksesibel
- Transit antar halte jauh dan menyulitkan

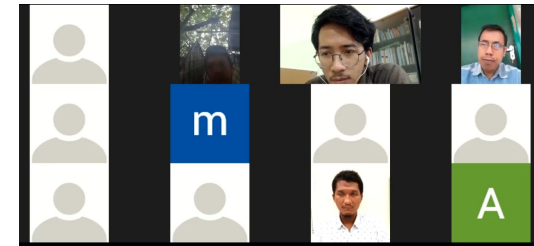


Dalam Kereta/ Bus

- Sulit keluar masuk gerbong MRT (tidak ada bidang miring)
- Celah peron/platform sulit diakses

Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 2 Disabilitas Sensorik - Netra



Perencanaan Perjalanan

- Penentuan moda berdasarkan faktor pengetahuan orientasi dan kenyamanan menuju transportasi umum
- Anggota keluarga lebih diandalkan karena mengetahui kebutuhan orientasi
- Faktor jarak yang jauh dan kecepatan sehingga lebih memilih diantar keluarga
- Jarak yang dekat menuju transportasi umum bisa dilalui dengan berjalan kaki (hafal) namun kondisi infrastruktur yang buruk jadi penghambat
- Ojek online/pangkalan dipilih sebagai moda yang menghantar secara langsung
- Jarak yang dekat menuju stop jaklingko bisa dengan berjalan kaki
- Faktor keamanan, keselamatan, dan ketepatan waktu menjadi dasar pertimbangan



Moda Menuju Angkutan Umum

- Ojek konvensional menjadi moda utama karena kenal dengan pengemudi, dan tahu kebutuhannya terbatas
- Ojek online responsif untuk dipesan kapan saja. Namun tidak mengetahui kebutuhan disabilitas
- Angkot jaklingko peka dalam menurunkan penumpang disabilitas, namun kuantitasnya sedikit
- Pengemudi angkot jaklingko tidak ramah disabilitas
- Angkot jaklingko tidak memiliki sistem informasi mengenai titik stop
- Titik stop jaklingko masih saling berjauhan



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Kebingungan menentukan akses masuk JPO
- Kondisi anak tangga JPO masih buruk
- Penyebrangan menggunakan JPO terlalu jauh
- Tidak ada petugas yang membantu saat naik JPO
- Halte terlalu luas, sulit mengorientasikan diri
- MRT memiliki sistem penghantaran kelompok disabilitas yang baik dari penjemputan, pemindaian tiket, penempatan di gerbong, dan penjemputan di stasiun akhir
- Penyebrangan zebra cross masih berbahaya, permukaan jalan tidak rata
- Kesulitan menyeberang lampu merah karena tidak ada informasi suara
- Perbaiki stasiun mempersulit akses



Dalam Stasiun

- Perlunya ketersediaan informasi audio
- Kesadaran penumpang memberi bangku masih kurang
- Tidak ada prioritas dalam mengantri tiket
- Proses pembelian dan pengembalian tiket rumit
- Petugas kurang ramah disabilitas
- Petugas tidak menghampiri disabilitas saat kondisi ramai



Dalam Kereta/ Bus

- Celah peron masih berbahaya (LRT/TJ)
- Penumpang disabilitas tidak ditempatkan di dekat pintu keluar bus
- Inisiatif petugas untuk membantu masih kurang
- Jarang mendapat bangku prioritas di dalam bus
- Informasi audio di bus jarang aktif
- Petugas harus bisa memberikan instruksi yang lebih jelas

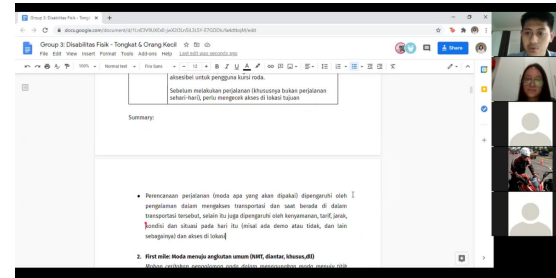


Moda Menuju Lokasi Tujuan

- Petugas bisa mengantarkan penyandang disabilitas beralih moda

Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 3 Disabilitas Fisik - Pengguna Tongkat & Orang Kecil



Perencanaan Perjalanan

- Jenis kegiatan menentukan jenis moda, bekerja biasa menggunakan transportasi umum
- Faktor eksternal (demo, kemacetan) untuk memilih moda
- Tingkat akses menuju titik transportasi umum
- Jarak kedekatan dengan Stasiun KRL



Moda Menuju Angkutan Umum

- Harga yang murah untuk naik mikrolet/ mikrotrans
- Waktu menunggu angkot tidak pasti
- Mikrotrans yang tidak terlalu ramai
- Jarak jauh dan praktis menggunakan ojek online, namun driver tidak ramah



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Akses naik dan turun halte sulit diakses
- Jembatan menuju transjakarta tidak aksesibel (licin dan tidak ada lift)
- JPO terlalu curam untuk diakses mandiri, butuh bantuan petugas
- Petugas transjakarta responsif membantu di pintu masuk
- Petugas KRL jarang membantu di pintu masuk



Dalam Stasiun

- Petugas membantu proses tapping tiket
- Lebih memilih menunggu lebih lama untuk kereta yang tidak ramai
- Sistem penyambutan petugas KRL dari stasiun awal - stasiun akhir sudah baik
- Perbaikan stasiun menyulitkan akses
- Penggunaan tiket mandiri lebih mudah dibandingkan tiket single trip
- Sistem informasi tidak ramah disabilitas



Dalam Kereta/ Bus

- Kondisi terlalu ramai sehingga tidak dapat tempat
- Penumpang KRL kurang kesadaran utk bertukar posisi
- Celah platform Transjakarta terlalu lebar
- Permukaan platform licin
- Petugas transjakarta responsif membantu mencarikan tempat duduk
- Sistem informasi di dalam bus tidak berfungsi
- Tempat prioritas sering ditempati, diarahkan ke area wanita

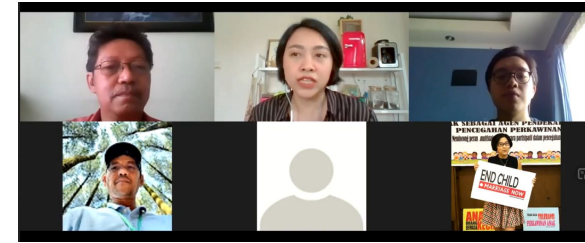


Moda Menuju Lokasi Tujuan

- Naik ojek online, karena nyaman
- Naik mikrotrans, jika jarak jauh dan murah
- Efisiensi waktu, menggunakan ojek online
- Mikrotrans sulit diakses, karena harus duduk di bangku depan

Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 4 Pendamping Disabilitas (Caretaker)



Perencanaan Perjalanan

- Lebih memilih stasiun MRT yang tidak ramai walau harus lebih jauh
- Faktor aksesibilitas transportasi umum dan last mile
- Pertimbangan waktu dalam menentukan jenis moda
- Halte tidak menjangkau kawasan permukiman



Moda Menuju Angkutan Umum

- Faktor keamanan parkir mobil di stasiun MRT
- Faktor aksesibilitas dari tempat parkir ke stasiun MRT
- Layanan feeder bus masih harus berebut
- Petugas masih belum peka untuk membantu
- Kurangnya penerangan
- Pertimbangan tujuan akhir
- Aksesibilitas perlu diperhatikan



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Petugas tidak memahami kebutuhan disabilitas
- Sistem informasi sulit untuk dipahami
- Lift ditempatkan di lokasi yang jauh
- JPO menyulitkan penyandang disabilitas
- Hanya sebagian fasilitas yang memenuhi syarat
- Pelican crossing sangat membantu disabilitas



Dalam Stasiun

- Desain fasilitas harus inklusif untuk semua kelompok rentan
- Informasi tentang toilet
- Tapping tidak audible
- Tapping gate MRT tidak ramah disabilitas netra/low vision karena tidak ada perbedaan ketinggian titik tapping
- Tidak adanya informasi rute yang jelas
- Sistem informasi sulit dilihat untuk pengguna kursi roda
- Perlu ada public campaign agar masyarakat lebih peduli dengan penyandang disabilitas



Dalam Kereta/ Bus

- Celah peron membahayakan teman teman disabilitas
- Perlunya petugas untuk memastikan penggunaan kursi prioritas
- SOP di dalam armada perlu lebih ditegakkan

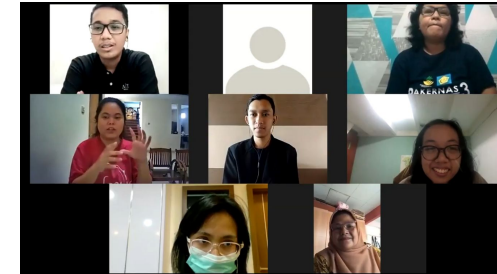


Moda Menuju Lokasi Tujuan

- Perlunya perbaikan fasilitas transfer antarmoda

Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 5 Disabilitas Sensorik - Tuli & Wicara



Perencanaan Perjalanan

- Sulit untuk menggunakan kendaraan pribadi karena lalu lintas padat
- Lebih nyaman dirumah karena tidak adanya fasilitas yang mudah diakses
- Mempertimbangkan tingkat kesulitan pada saat menentukan moda
- Kesulitan dalam komunikasi ketika menggunakan transportasi online
- Menentukan moda berdasarkan jarak perjalanan



Moda Menuju Angkutan Umum

- Kesulitan dalam menggunakan sepeda



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Sulit untuk menyebrang karena tidak ada tombol penyeberangan
- Tidak adanya petunjuk arah
- Tidak bisa dengar imbauan berbasis suara
- Tidak ada lampu penyeberangan
- Lalu lintas sangat padat



Dalam Stasiun

- Tidak adanya informasi visual atau getaran (informasi visual tidak jelas)
- Tidak adanya sistem informasi kedatangan kereta
- Informasi rute yang tidak jelas
- Angkutan umum tidak tepat waktu (proses transit terlalu lama)
- Tidak ada sistem informasi yang terintegrasi dengan aplikasi mobile phone
- Tidak adanya petugas yang bisa bahasa isyarat
- Petugas tidak percaya bahwa saya tuli
- Petugas tidak mengajari cara untuk menggunakan mesin tiket
- Kesulitan dalam membeli tiket
- Tidak ada loket khusus disabilitas
- Takut bertanya karena orang lain tidak mengerti bahasa isyarat



Dalam Kereta/ Bus

- Tidak ada informasi berbasis getaran
- Tidak ada informasi tentang lokasi transit
- Sering terlewat stasiun tujuan
- Berdesak-desakan
- Tidak ada yang mengerti bahasa isyarat

Hasil Pengolahan FGD Menuju Transportasi Jakarta Ramah Disabilitas

Group 6 Disabilitas Sensorik - Tuli & Wicara



Perencanaan Perjalanan

- Aksesibilitas yang baik menjadi faktor penentuan moda yang dipilih, biasanya berjalan kaki agar bisa berolahraga
- Transportasi publik yang penuh dan banyak antrian menjadi alasan untuk menggunakan ojek online terutama di masa pandemi



Moda Menuju Angkutan Umum

- Sulit untuk berkomunikasi dengan supir angkot



Akses Masuk Ke Transportasi Umum

- Aksesibilitas stasiun dan halte masih kurang baik
- Belum adanya jalur khusus disabilitas
- JPO tidak nyaman bagi disabilitas



Dalam Stasiun

- Sistem informasi dengan penyampaian audio dan running text perlu yang belum baik
- Tidak ada pemberitahuan tentang jadwal keberangkatan
- Informasi mengenai lokasi toilet yang kurang jelas
- Tidak ada petugas yang paham bahasa isyarat
- Waktu tunggu di stasiun yang lama
- Kesulitan ketika saat berada dalam antrian



Dalam Kereta/ Bus

- Seringkali informasi kepada penumpang diberikan dalam bentuk audio saja
- Kesulitan mendapat tempat duduk karena penuh
- Papan informasi yang sulit untuk dilihat dan penempatannya kurang tepat
- Sulit untuk memahami isyarat yang diberikan oleh penumpang lain
- Tidak ada tempat duduk khusus untuk teman tuli

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 antarmoda 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

International Day of People with Disability (IDPWD) 2020

Pameran “Jejak Mobilitas Disabilitas di Kota”



Pameran “**Jejak Mobilitas Disabilitas di Kota**” ini merupakan bagian dari perayaan *International Day of Disabled Persons 2020*, sekaligus bentuk apresiasi pergerakan GAUN dan teman-teman disabilitas yang tidak mengenal lelah dalam mengadvokasi, mengedukasi dan mendorong masyarakat, pemerintah kota serta operator transportasi publik untuk dapat mengakomodasi kebutuhan bermobilitas disabilitas.

Monumen “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 jadi pengingat dari apa.

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/pemambahan 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 mengaitkan upaya pelayanan “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 kesiapan lahan, perencanaan, pelaksanaan dan transportasi massal yang terjangkau kawasan permukiman dengan desain inklusif dan akses integral antar moda dengan fasilitas penyangga (lift/escalator, dan sistem parkir) 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 dilengkapi lampu lalu lintas dan suara bagi disabilitas netra dan tuli.
3. Penyediaan sistem informasi berbasis audio dan visual pada seluruh tahapan perjalanan bagi upaya penyediaan disabilitas dengan pemenuhan yang akuisibel.
4. Peningkatan layanan kartu disabilitas, meliputi: kemudahan mendapatkan informasi terkait kartu disabilitas, kemudahan proses administrai, peningkatan pengayanan kartu disabilitas yang melibatkan 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 bus, gangang lift, eskalator, kursi roda yang dilengkapi dengan lip style untuk menghindari hambatan bak, gangang lift dilengkapi dengan suara untuk membantu akses disabilitas netra, akses menuju peron dilengkapi ramp darurat, lift, serta toilet yang ramah antara armada dan peron dengan jarak vertikal dan horizontal yang memudahkan hambatan bak.
6. Ketersediaan info pemandu yang memenuhi kebutuhan orienasi, kenyamanan, dan keamanatan 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 dan 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/konsensusjakartaramahdisabilitas

atau meminda kode QR berikut:



Monumen ini merupakan kolaborasi dari






Pencanangan monumen konsensus ini bersifat **permanen**, bertujuan untuk meningkatkan kesadaran publik tentang hak-hak disabilitas dalam bermobilitas dan mengingatkan pemerintah kota kewajiban pemenuhan hak-hak tersebut.