

AT2030

Studi Kasus: Laporan
Lengkap

Desain Inklusif dan Aksesibilitas Lingkungan Binaan di Solo, Indonesia

Disusun oleh
GDI Hub

Klaster 4
Kapasitas & Partisipasi
Infrastruktur Inklusif

Negara
Indonesia

Tanggal
Mei 2022

Didanai oleh



Dipimpin oleh



Bekerja sama dengan





Daftar Isi

Kata Pengantar	1
Daftar Istilah	2
Akronim dan Singkatan	3
AT2030 dan Latar Belakang Program Infrastruktur Inklusif	4
Tentang AT2030	4
Tentang Infrastruktur Inklusif	4
Mengapa “infrastruktur inklusif” penting?	6
Mengapa fokus pada kota-kota dengan sumber daya rendah?	9
Dapatkah memenuhi tujuan global?	10
Mengapa desain inklusif?	11
Apa yang ingin kita cari tahu?	13
Pengantar Studi Kasus di Indonesia	15
Latar Belakang dan Faktor-faktor Kontekstual	17
Disabilitas dan Aksesibilitas di Indonesia	18
Budaya, Warisan, dan Pembangunan di Solo	26
Pembangunan Perkotaan, Infrastruktur dan Kondisi Kehidupan	27
Kesehatan, Lingkungan dan Iklim	29
Jalan menuju Inklusi	32
Ringkasan Kegiatan	34
Siapa yang memiliki kepentingan dalam desain inklusif dan lingkungan binaan yang aksesibel di Solo, Indonesia?	37
Wawasan	39
Kehidupan sehari-hari penyandang disabilitas di Solo	39
Solo, kota yang inklusif	41
Lingkungan sosial, stigma, dan pemberdayaan	44
Proses inklusi dan partisipasi	45
Komunitas Inklusif dan Solusi yang dipimpin Komunitas	47
Lingkungan yang mendukung diperlukan untuk akses ke pendidikan dan peluang	49
Akses ke layanan publik	51
Kesehatan, Sanitasi, dan Infrastruktur	52



Inklusi dan kesejahteraan	54
Bencana, perubahan iklim dan pandemi	57
Keamanan	58
Apa yang diketahui orang tentang inklusi dan desain inklusif?	59
"Pengetahuan, pemahaman, dan pelaksanaan" Hambatan untuk implementasi	62
Peran kerangka kerja kebijakan	65
Implementasi desain inklusif dan kepatuhan terhadap kebijakan	66
Desain inklusif: dari pintu ke pintu	69
Keberlanjutan dan inklusif?	70
Kerja sama, kolaborasi, dan negosiasi	71
Tanggung jawab	73
Kepemimpinan dan juara inklusi	76
Inovasi dan praktik terbaik	78
Pendekatan lokal	79
Peran sektor swasta	81
Pemeliharaan, penggunaan dan perbaikan	83
Kebutuhan akan data dan bukti	85
Inklusi dan pendidikan	86
Transportasi dan mobilitas	87
Alat bantu dan lingkungan binaan	90
Peran teknologi dan inovasi	92
Inklusi, keberagaman dan interseksionalitas	94
Seperti apakah infrastruktur inklusif itu?	96
Apa yang berhasil sejauh ini?	99
Pembelajaran yang dapat dipetik	103
Keterbatasan dan bidang-bidang untuk dieksplorasi lebih lanjut	105
Kesimpulan: Aksi-aksi menuju inklusi	108
Menciptakan lingkungan yang mendukung	113
Bagaimana langkah selanjutnya?	114
Referensi	116



Kata Pengantar

Kami mengapresiasi program AT2030 yang dikoordinasikan oleh Global Disability Innovation Hub (GDI Hub), sebagai inisiatif yang berfokus pada ide “Teknologi Bantu untuk Semua” dengan mengembangkan pendekatan baru yang mementingkan ‘akses’ untuk mengubah kualitas kehidupan dengan teknologi bantu (*assistive technology* atau AT), membangun kolaborasi untuk mengubah dan membentuk pasar, meningkatkan kualitas infrastruktur publik, serta mendorong partisipasi masyarakat.

Yayasan Kota Kita bekerjasama dengan inisiatif ini telah melaksanakan program AT2030 di Kota Surakarta sejak tahun 2021 yaitu dengan kajian riset terkait inklusivitas lingkungan terbangun dan mendalami pengalaman penyandang disabilitas ketika menggunakan ruang-ruang di kota inisiatif atau “*Inclusive Infrastructure Study*”.

Laporan Kajian Program AT2030 ini dapat dimanfaatkan oleh masyarakat luas dan khususnya dapat bermanfaat bagi kelompok marjinal seperti penyandang disabilitas. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan kekuatan kepada kita sekalian untuk bersama-sama melakukan yang terbaik bagi Kota Surakarta guna “**mewujudkan Surakarta sebagai kota budaya yang modern, tangguh, gesit, kreatif, dan sejahtera**”.

Surakarta, Juni 2022

WALIKOTA SURAKARTA

GIBRAN RAKABUMING RAKA



Daftar Istilah

Desain Inklusif - dapat membantu semua manusia menikmati dunia di sekitar mereka dengan adil dan setara dengan menciptakan lingkungan yang aman dan dapat diakses oleh semua masyarakat. Desain inklusif adalah suatu pola pikir, sebuah metodologi yang merangkul keragaman untuk menciptakan dunia yang lebih intuitif, elegan, dan dapat digunakan untuk kita semua.

Infrastruktur - adalah struktur, layanan, dan fasilitas fisik dan institusional yang menunjang masyarakat. Infrastruktur yang baik seyogyanya berkontribusi pada kemakmuran inklusif, termasuk kesehatan dan kesejahteraan. Istilah ini sering mengacu pada; sistem transportasi, sistem air bersih dan pengelolaan air limbah, industri energi dan telekomunikasi, dan struktur kesejahteraan sosial seperti kesehatan, pendidikan, dan sistem dukungan sosial¹. Untuk tujuan laporan ini, semua struktur (baik fisik, institusional, atau digital) yang berkontribusi pada partisipasi penyandang disabilitas dalam kehidupan sehari-hari dan bermasyarakat termasuk dalam lingkup infrastruktur.

Infrastruktur dan Lingkungan yang Inklusif dan Aksesibel - mendorong akses, peluang, partisipasi, dan kesetaraan dalam masyarakat. Infrastruktur dan lingkungan yang inklusif dan mudah diakses mempertimbangkan prinsip-prinsip desain inklusif, merangkul keragaman, dan mengakui bahwa perancangan infrastruktur dan lingkungan yang turut mempertimbangkan mereka yang biasanya tidak diperhitungkan dalam lingkungan yang dibangun punya potensi untuk menguntungkan kita semua.

Penyandang Disabilitas - laporan ini menggunakan istilah “penyandang disabilitas” karena umum digunakan secara internasional termasuk dalam UNCRPD. Namun demikian, kami mengakui bahwa di beberapa negara, termasuk di Inggris, istilah “difabel” lebih disukai. Di GDI Hub, kami lebih suka menggunakan “difabel”.

¹ Anjlee Agarwal dan Andre Steele, ‘Disability Considerations for Infrastructure Programmes’ (Evidence on Demand, 8 Maret 2016), https://doi.org/10.12774/eod_hd.march2016.agarwaletal.



Akronim dan Singkatan

ADB	: Asian Development Bank
AT	: Assistive Technology, Alat Bantu/Teknologi Bantu
AT2030	: Program yang didanai UK Aid, “Menguji coba apa yang berhasil untuk memungkinkan akses ke teknologi bantu yang mengubah hidup untuk semua”
OPD	: Organisasi Penyandang Disabilitas
FCDO	: UK Government’s Foreign, Commonwealth and Development Office, Kantor Luar Negeri, Persemakmuran, dan Pembangunan Pemerintah Inggris (<i>menggabungkan yang sebelumnya secara formal dikenal sebagai DFID</i>)
GDI Hub	: Global Disability Innovation Hub, Pusat Inovasi Disabilitas Global
ILC	: Independent Living Centre, Pusat Kehidupan Mandiri
LMICs	: Negara Berpenghasilan Rendah dan Menengah
NUA	: Agenda Baru Perkotaan
PwD	: Penyandang Disabilitas
SDGs	: Tujuan Pembangunan Berkelanjutan PBB
WASH	: Air, Sanitasi dan Kebersihan
WHO	: Organisasi Kesehatan Dunia
PBB	: Perserikatan Bangsa-Bangsa
UNCRPD	: Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hak-Hak Penyandang Disabilitas



AT2030 dan Latar Belakang Program Infrastruktur Inklusif

Tentang AT2030

Studi kasus ini merupakan bagian dari “AT2030: Teknologi Bantu yang mengubah hidup untuk semua”, sebuah program yang didanai FCDO UK Aid. Program AT2030 bertujuan mengeksplorasi “apa yang berhasil” untuk meningkatkan akses ke teknologi bantu (AT) yang mengubah hidup untuk semua orang. Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan bahwa saat ini ada 1 miliar orang di seluruh dunia yang membutuhkan teknologi bantu, tetapi 90% dari mereka tidak memiliki akses, dan angka ini diproyeksikan akan meningkat menjadi 2 miliar pada tahun 2050. Sejauh ini, program ini telah menjangkau 21 juta orang melalui berbagai aktivitas yang melintasi domain data dan bukti, inovasi, implementasi di tingkat negara, serta kapasitas dan partisipasi. Program ini saat ini beroperasi di lebih dari 35 negara dan bekerja sama dengan lebih dari 70 mitra pelaksana².

Tentang Infrastruktur Inklusif

Sub-program Infrastruktur Inklusif AT2030 merespons gagasan bahwa keberhasilan dalam menjangkau orang-orang yang membutuhkan teknologi bantu juga bergantung pada dukungan lingkungan dan infrastruktur yang dapat diakses dan inklusif.

GDI Hub percaya bahwa “Desain Inklusif” memiliki peran penting dalam memfasilitasi lingkungan yang memungkinkan bagi penyandang disabilitas³. Penelitian tentang kondisi aksesibilitas saat ini di berbagai kota di seluruh dunia dan kapasitas serta keinginan untuk menerapkan desain inklusif dalam kebijakan dan industri di tempat-tempat tersebut diperlukan untuk memungkinkan akses yang lebih baik ke teknologi bantu dan berkontribusi pada inklusi dan partisipasi para pengguna teknologi bantuan di masyarakat.

² Untuk informasi lebih lanjut tentang program AT2030, silakan kunjungi <http://www.at2030.org>

³ Untuk informasi lebih lanjut tentang pendekatan GDI Hub terhadap desain inklusif, silakan kunjungi: <http://www.disabilityinnovation.com/inclusive-design>



Pengetahuan seputar inklusi disabilitas dan desain inklusif saat ini cenderung terbatas pada negara-negara dengan tingkat pendapatan tinggi⁴. Penelitian ini bertujuan mengatasi hal tersebut dengan membangun pengetahuan lokal dan spesifik tentang apa saja yang termasuk sebagai lingkungan inklusif di berbagai negara berpendapatan rendah dan menengah (LMICs) dengan secara langsung melibatkan masyarakat, industri, dan pembuat kebijakan. Hal ini akan membangun pengetahuan dan menghasilkan aksi-aksi yang berhubungan dengan desain inklusif yang adaptif pada konteks yang beragam seperti di atas. Penelitian akan dilakukan di tiga bidang utama:

1. **Masyarakat** - pengalaman komunitas disabilitas dan lingkungan yang dibangun;
2. **Praktik** - penelitian yang berfokus pada industri tentang kesadaran dan penerapan desain inklusif dalam praktik; dan
3. **Kebijakan** - penelitian terfokus pada tata kelola, pedoman dan protokol aksesibilitas, dan desain inklusif di tingkat pemerintahan lokal, regional, dan nasional.

Melalui penelitian kualitatif dan partisipatif, program ini akan melibatkan berbagai pihak yang memiliki kepentingan dan pengaruh terhadap lingkungan yang dibangun, seperti: pengambil keputusan, perencana kota, arsitek, dan penyandang disabilitas. Riset ini diharapkan dapat menghasilkan wawasan baru tentang tantangan dan peluang untuk lingkungan yang inklusif dan membangun gambaran tentang seperti apa desain inklusif yang baik dalam pengaturan dan budaya yang berbeda.

Ringkasan Infrastruktur Inklusif:

- Program penelitian tiga tahun
- 5 kota di 5 negara yang berbeda, di kawasan atau negara berpendapatan rendah dan menengah
- Melibatkan mitra lokal dan beragam pemangku kepentingan

⁴ Infrastructure and Cities for Economic Development (ICED), 'Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries', Inception Report: Summary, 2019, <http://icedfacility.org/resource/delivering-disability-inclusive-infrastructure-low-income-countries/>.



- Melakukan penelitian dan pelibatan di seluruh domain kebijakan, praktik, dan masyarakat

Mengapa “infrastruktur inklusif” penting?

“Akses”, dalam berbagai bentuknya, merupakan faktor utama dalam hubungan antara disabilitas dan kemiskinan. Di mana terdapat kekurangan akses, seperti akses ke pekerjaan, akses ke infrastruktur penting seperti air atau listrik, atau akses ke ruang aman bagi perempuan, di sana pula ketidaksetaraan dan pengucilan sosial akan meningkat. Hal ini dapat menjadi penyebab atau efek dari disabilitas atau kemiskinan dan digambarkan sebagai “lingkaran setan”⁵, memperkuat hubungan antara disabilitas dan kemiskinan⁶. Misalnya, di Mongolia, (tempat kami melakukan studi kasus pertama kami) rumah tangga yang memiliki setidaknya satu penyandang disabilitas memiliki tingkat kemiskinan dua kali lipat lebih tinggi daripada rumah tangga lainnya⁷. Penelitian tentang berbagai dimensi kemiskinan juga menunjukkan kasus kemiskinan yang lebih tinggi pada rumah tangga beranggotakan penyandang disabilitas di lingkungan berpenghasilan menengah dibandingkan dengan lingkungan berpenghasilan rendah, yang menunjukkan adanya “kesenjangan pembangunan disabilitas”⁸ dan memperjelas pentingnya program pembangunan inklusif disabilitas.

Setiap orang berhak untuk mengakses ruang, layanan, dan aktivitas yang mereka inginkan. Ini adalah hak asasi manusia yang mendasar sebagaimana ditetapkan dalam UNCRPD⁹. Akses dapat dimudahkan dan dihambat oleh lingkungan dan

⁵ Department for International Development, UK Government, ‘Disability, Poverty and Development’ (Department for International Development, 2000).

⁶ Christoffel J. Venter, Thomas E. Rickert, dan David A. C. Maunder, ‘From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries’, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1848, no. 1 (Januari 2003): 79–85, <https://doi.org/10.3141/1848-11>.

⁷ Asian Development Bank, ‘Living with Disability In Mongolia: Progress Toward Inclusion’ (Manila, Philippines: Asian Development Bank, Desember 2019), <https://doi.org/10.22617/TCS190596-2>.

⁸ Monica Pinilla-Roncancio and Sabina Alkire, ‘How Poor Are People With Disabilities? Evidence Based on the Global Multidimensional Poverty Index’, *Journal of Disability Policy Studies*, 17 Mei 2020, 104420732091994, <https://doi.org/10.1177/1044207320919942>.

⁹ Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network (DIAUD), World Enabled, and CBM, ‘The Inclusion Imperative: Towards Disability-Inclusive and Accessible Urban Development. Key Recommendations for an Inclusive Urban Agenda’, 2016, 40.



infrastruktur yang dibangun, dan hal ini dipahami paling baik oleh mereka yang kesulitan dalam mengakses lingkungan binaan, terutama penyandang disabilitas¹⁰. Untuk memutus siklus disabilitas dan ketidaksetaraan, kita perlu merancang lingkungan yang dapat diakses dan inklusif. Untuk melakukan hal tersebut harus ada konsensus tentang hambatan-hambatan aksesibilitas apa saja yang ada dalam lingkungan binaan dan apa saja hambatan dalam merancang, membangun, menerapkan, dan mengatur lingkungan yang aksesibel. Pendekatan berbasis keadilan terhadap disabilitas dan lingkungan binaan mengusulkan bahwa, “distribusi ruang merupakan aspek penting dalam mewujudkan keadilan bagi penyandang disabilitas”,¹¹ menekankan pentingnya merancang dan membangun infrastruktur inklusif untuk menciptakan masyarakat yang lebih adil.

Infrastruktur, transportasi, dan lingkungan binaan merupakan salah satu bidang investasi terbesar di setiap negara, dan infrastruktur yang “baik” dapat menjadi kekuatan pendorong untuk perubahan positif dan mencapai tujuan pembangunan. Infrastruktur harus dirancang untuk mendukung masyarakat. Namun, jika infrastruktur tidak dapat diakses, hal ini dapat mengucilkan individu atau kelompok, mengurangi kualitas hidup, dan melanggar hak asasi manusia.

Di wilayah-wilayah dengan sumber daya yang lebih rendah, di mana kebutuhan infrastruktur dasar sangat besar, aksesibilitas sering dianggap sebagai tambahan semata, dan jarang diintegrasikan sebagai bagian dari pembangunan infrastruktur arus utama¹². Akan tetapi, infrastruktur yang tidak aksesibel sangat berdampak pada kebebasan, kemandirian, dan hak-hak penyandang disabilitas serta kemampuan mereka untuk mengakses berbagai peluang. Beberapa faktor yang berkontribusi terhadap infrastruktur yang tidak aksesibel termasuk kurangnya pengetahuan atau pemahaman para pengambil keputusan tentang implikasi desain yang dipilih, kurangnya konsultasi dengan pengguna dan minimnya pertimbangan untuk kebutuhan yang beragam, serta “peluang yang terlewatkan” untuk mengintegrasikan nilai tambah dengan mendorong kesetaraan akses¹³.

¹⁰ Aimi Hamraie, ‘Designing Collective Access: A Feminist Disability Theory of Universal Design’, *Disability Studies Quarterly* 33, no. 4 (5 September 2013), <https://doi.org/10.18061/dsq.v33i4.3871>.

¹¹ Victor Santiago Pineda, ‘Enabling Justice: Spatializing Disability in the Built Environment’, n.d., 14.

¹² The World Health Organisation, ‘World Report on Disability’ (The World Health Organisation, 2011).

¹³ Agarwal dan Steele, ‘Disability Considerations for Infrastructure Programmes’.



Penelitian sebelumnya, dipimpin oleh pusat iBuild di Newcastle University tentang infrastruktur inklusif, menekankan pentingnya pemahaman infrastruktur yang lebih terintegrasi dan holistik, termasuk manfaat yang lebih luas dan jangka panjang terhadap anggaran infrastruktur dan pendekatan berbasis sistem multi-sektoral¹⁴.

Dokumen World Report on Disability¹⁵ menekankan pentingnya “lingkungan yang mendukung” bagi penyandang disabilitas, termasuk lingkungan fisik, sosial, dan sikap (*attitudinal*). Implementasi kebijakan, pemenuhan, dan kesesuaian standar yang ada tentang lingkungan aksesibel dalam kaitannya dengan pengaturan sumber daya yang rendah, permukiman informal, dan daerah pedesaan, semuanya dibahas sebagai hambatan terhadap lingkungan yang mendukung. Laporan ini juga menunjukkan bahwa kecepatan perkembangan teknologi untuk mendukung penyandang disabilitas telah “melampaui” kecepatan perkembangan standar dan peraturan di lingkungan binaan yang dapat dikembangkan, sehingga mendorong pendekatan yang lebih terintegrasi dan adaptif untuk mengatur lingkungan binaan¹⁶.

Pemahaman yang komprehensif dan penerapan praktik desain inklusif terhadap program infrastruktur dapat mengatasi beberapa hambatan ini. Sebagai salah satu bidang investasi terbesar di negara mana pun, pembangunan infrastruktur berpeluang untuk memimpin dalam hal menciptakan lingkungan yang mendukung bagi penyandang disabilitas¹⁷.

¹⁴ Richard Dawson, ‘Delivering Effective and Inclusive Infrastructure’, ESRC Evidence Briefings (Economic and Social Research Council, Maret 2018), <https://esrc.ukri.org/news-events-and-publications/evidence-briefings/delivering-effective-and-inclusive-infrastructure/>.

¹⁵ The World Health Organisation, ‘World Report on Disability’.

¹⁶ The World Health Organisation.

¹⁷ Hamraie, ‘Designing Collective Access’.



Mengapa fokus pada kota-kota dengan sumber daya rendah?

Dunia dengan cepat mengalami urbanisasi, dan lebih dari separuh populasi dunia kini tinggal di pemukiman perkotaan¹⁸. Pertumbuhan ini tidak selalu disertai dengan pembangunan infrastruktur yang setara, yang menyebabkan kesenjangan besar dalam kesetaraan perkotaan, atau dikenal dengan istilah “*urban divide*” (kesenjangan perkotaan)¹⁹. Urbanisasi paling banyak terjadi di daerah berpenghasilan rendah dan menengah, yang mengarah pada anggapan bahwa “kemiskinan melekat pada urbanisasi”²⁰. Pada 2050 mendatang, diperkirakan 66% populasi dunia akan tinggal di kota; 90% diantaranya akan berada di lingkungan berpenghasilan menengah ke bawah²¹. UN-Habitat memperkirakan bahwa di 75% kota, orang memiliki akses yang lebih sedikit ke layanan dasar, ruang publik yang berkualitas, perumahan yang terjangkau, dan peluang mata pencaharian jika dibandingkan dua dekade lalu, dan ketidaksetaraan spasial seperti ini memperburuk pengucilan sosial²². Kemampuan untuk terhubung ke infrastruktur perkotaan, layanan dan peluang seperti pekerjaan dan pendidikan sangat penting untuk membangun inklusi sosial.

Menurut Bank Dunia, inklusi perkotaan bersifat multidimensi dan tercermin dalam tiga domain: inklusi spasial, inklusi sosial, dan inklusi ekonomi²³. Ketiga domain ini didorong oleh prinsip-prinsip akses (seperti akses ke perumahan, tanah, dan layanan dasar), kesempatan (seperti akses ke pendidikan dan pekerjaan atau akses ke peningkatan kesejahteraan di tempat mereka tinggal), dan hak untuk

¹⁸ Bharat Dahiya and Ashok Das, ‘New Urban Agenda in Asia-Pacific: Governance for Sustainable and Inclusive Cities’, in *New Urban Agenda in Asia-Pacific*, ed. Bharat Dahiya and Ashok Das, *Advances in 21st Century Human Settlements* (Singapore: Springer Singapore, 2020), 3-36, https://doi.org/10.1007/978-981-13-6709-0_1.

¹⁹ Dahiya dan Das.

²⁰ The World Bank, ‘World Inclusive Cities Approach Paper’ (The World Bank, Mei 2015), <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/402451468169453117/world-inclusive-cities-approach-paper>.

²¹ ‘New Urban Agenda’ (United Nations, 2017).

²² UN-Habitat, ‘Flagship Programme 1: Inclusive, Vibrant Neighbourhoods and Communities’ (UN-Habitat), accessed 19 September 2020, <https://unhabitat.org/programme/inclusive-vibrant-neighbourhoods-and-communities>.

²³ The World Bank, ‘World Inclusive Cities Approach Paper’.



berpartisipasi (kemampuan untuk berpartisipasi dalam masyarakat). Prinsip-prinsip ini menawarkan landasan untuk merencanakan infrastruktur inklusif.

Penelitian tentang “apa saja yang berhasil” dalam kaitannya dengan infrastruktur yang inklusif disabilitas telah menunjukkan pentingnya pendekatan holistik atau menyeluruh di seluruh kota, untuk menghindari solusi yang terkotak-kotak dalam satu jenis infrastruktur. Selain itu, dalam kondisi sumber daya rendah, komponen besar infrastruktur masih perlu dibangun, sehingga ada peluang untuk “melakukannya dengan benar pada kali pertama”, menyoroti relevansi fokus pada infrastruktur inklusif di kota-kota berpenghasilan rendah dan menengah.²⁴

Dapatkan memenuhi tujuan global?

Kota-kota, dan khususnya kota-kota dengan sumber daya rendah, menjadi prioritas Agenda 2030 PBB dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, yang paling jelas ditandai melalui SDG 11: “Menjadikan kota dan pemukiman yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan”. Habitat III dan Agenda Baru Perkotaan mewakili pergeseran pemikiran seputar kota dan urbanisasi, yang sebelumnya ditengarai sebagai penyebab kemiskinan dan eksklusi, menjadi pemikiran tentang kota sebagai wadah untuk berbagai peluang dan menandai momen penting dalam memusatkan inklusi dalam proses pembangunan melalui pendekatan partisipatif untuk pembangunan berkelanjutan. Agenda-agenda global ini telah menghasilkan sejumlah besar diskusi tentang topik “kota inklusif”^{25 26 27}. Namun demikian, kota inklusif sering kali dibahas dalam arti luas, dan perhatian eksplisit terhadap *kota inklusif disabilitas* serta desain dan konstruksi lingkungan dan infrastruktur yang aksesibel dan inklusif dalam agenda kebijakan tingkat tinggi masih terbatas.

²⁴ Infrastructure and Cities for Economic Development (ICED), ‘Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries’.

²⁵ Asian Development Bank, ‘Enabling Inclusive Cities: Tool Kit for Inclusive Urban Development’ (Manila, Filipina: Asian Development Bank, 1 Desember 2016), <https://doi.org/10.22617/TIM157428>.

²⁶ The World Bank, ‘World Inclusive Cities Approach Paper’.

²⁷ Diana Mittin dan David Satterthwaite, ‘On the Engagement of Excluded Groups in Inclusive Cities: Highlighting Good Practices and Key Challenges in the Global South’, Urban Development Series Knowledge Papers (The World Bank, 2016).



Agenda UN 2030 mengakui bahwa inklusi disabilitas harus menjadi inti dari pengentasan kemiskinan²⁸ dan UNCRPD Pasal 9 dan Target 3 dari Strategi Incheon untuk “Mewujudkan Hak Penyandang Disabilitas di Asia” pada 2012 secara eksplisit menghubungkan akses ke lingkungan fisik dan masyarakat yang inklusif: “Akses terhadap lingkungan fisik, transportasi umum, pengetahuan, informasi dan komunikasi merupakan prasyarat bagi penyandang disabilitas untuk memenuhi hak-hak mereka dalam masyarakat yang inklusif.” Global Disability Summit atau KTT tentang Disabilitas Global pada 2018 merupakan acara penting di mana infrastruktur inklusif disorot sebagai salah satu dari enam isu sorotan. Forum ini mengawali terbentuknya komitmen untuk menanamkan inklusi disabilitas di sektor infrastruktur²⁹. Untuk mewujudkan kebijakan-kebijakan ini, diperlukan pengetahuan dan pedoman tentang desain inklusif disabilitas untuk kota-kota dengan sumber daya rendah, sehingga penelitian kami beserta kelima studi kasus ini akan membantu mendukung terwujudnya tujuan-tujuan kebijakan tersebut.

Mengapa desain inklusif?

“Desain Inklusif dapat membantu semua menikmati dunia di sekitar mereka dengan adil dan setara dengan menciptakan lingkungan yang aman dan mudah diakses oleh semua anggota masyarakat.”³⁰

Desain inklusif disorot oleh Departemen Pembangunan Internasional Inggris (sekarang FCDO) sebagai salah satu dari enam bidang peluang utama untuk “menyediakan infrastruktur inklusif bagi penyandang disabilitas”³¹.

Lingkungan yang aksesibel sering dianggap sebagai lingkungan yang menawarkan akses “step-free” atau bebas melangkah, sedangkan lingkungan inklusif lebih jauh lagi, yakni melihat kesetaraan pengalaman dalam lingkungan dan infrastruktur yang

²⁸ The World Health Organisation, ‘World Report on Disability’.

²⁹ Infrastructure and Cities for Economic Development (ICED), ‘Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries’.

³⁰ Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park, dan London Legacy Development Corporation, ‘Inclusive Design Standards’, Mei 2019.

³¹ Infrastructure and Cities for Economic Development (ICED), ‘Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries’.



dibangun. Lingkungan inklusif merangkul keragaman dan fleksibilitas, memahami bahwa setiap orang memiliki kebutuhan yang berbeda dan kebutuhan tersebut terus berubah³².

Desain inklusif mengedepankan keterlibatan dan inovasi yang tulus, dengan mendengarkan dan memberi ruang bagi semua orang. Praktik desain inklusif menanamkan partisipasi dan merangkul keragaman dalam memecahkan masalah desain. Desain inklusif berbeda dari desain universal dari cara merangkul perbedaan dan mengakui bahwa “satu ukuran untuk semua” dan “solusi universal” tidak selalu tepat atau optimal untuk mendorong inklusi bagi semua orang³³. Desain inklusif dapat membantu meminimalkan eksklusi sosial³⁴ dan desain inklusif terhadap lingkungan binaan memiliki potensi untuk menanamkan prinsip-prinsip akses, kesempatan, partisipasi, dan kesetaraan dalam pengalaman hidup di kota, berkontribusi terhadap inklusi spasial, ekonomi, dan sosial bagi penyandang disabilitas.

Di dunia di mana 1 miliar orang membutuhkan akses ke teknologi bantu, dunia yang menua dan ketidaksetaraan yang semakin memburuk, merancang dan membangun dunia yang membatasi akses dan menyulitkan penyandang disabilitas bukan sebuah pilihan. Inklusi menguntungkan semua orang.

Penerapan prinsip-prinsip, metode, dan praktik desain inklusif pada desain holistik pembangunan dan inklusi perkotaan - baik itu kebijakan, masterplan kota, infrastruktur jalan, bangunan atau layanan - merupakan bidang-bidang yang kurang diinvestigasi dan membutuhkan penelitian dan keterlibatan untuk memahami seperti apa desain inklusif dalam konteks sumber daya yang terbatas.

Pendekatan holistik dan praktik desain inklusif dapat diterapkan pada lebih dari sekadar desain yang dapat diakses secara fisik. Desain inklusif juga dapat digunakan untuk membangun kohesi lintas sektor dengan menempatkan suara

³² Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park, dan London Legacy Development Corporation, ‘Inclusive Design Standards’.

³³ World Economic Forum: Strategic Intelligence, ‘Global Issue: Inclusive Design. Dikuratori oleh Smithsonian Institution’, World Economic Forum: Strategic Intelligence, diakses 12 September 2020, <https://intelligence.weforum.org/topics/a1G0X0000057IniUAE?tab=publications>.

³⁴ Dr Ellie Cosgrave, ‘The Role of the Engineer in Creating Inclusive Cities’, n.d., 16.



penyandang disabilitas pada inti pemecahan masalah. Desain inklusif juga dapat berkontribusi untuk mencapai Rencana Aksi Disabilitas Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) dengan menawarkan metode untuk mengembangkan ‘culturally appropriate person-centred approaches’ atau “pendekatan yang berpusat pada orang - yang sesuai dengan budaya”³⁵.

Bukti menunjukkan bahwa intervensi yang terisolasi untuk pembangunan perkotaan memiliki keberhasilan yang terbatas. Untuk meningkatkan kualitas hidup di perkotaan, intervensi dan program perkotaan harus bersifat holistik dan berkelanjutan dalam jangka waktu yang lama³⁶. Hal ini membutuhkan pemahaman yang mendalam tentang perencanaan dan desain berbasis konteks, dimana desain inklusif dapat membantu, dengan menyatukan orang-orang yang memiliki pengetahuan paling mendalam tentang tantangan yang harus dipecahkan. Peluang untuk desain inklusif dalam infrastruktur inklusif disabilitas tidak hanya terletak pada solusi desain teknis, tetapi juga bagaimana praktiknya dapat memediasi pendekatan multi-sektoral dan lintas-tematik untuk mengatasi tantangan pembangunan perkotaan yang mendesak bagi penyandang disabilitas.

Apa yang ingin kita cari tahu?

Pertanyaan penelitian menyeluruh untuk subprogram ini adalah, “Seperti apa kondisi lingkungan dan infrastruktur yang inklusif dan aksesibel saat ini di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, dan apa peran desain inklusif dalam menciptakan lingkungan yang mendukung bagi penyandang disabilitas?”

1. Undang-undang, kebijakan, peraturan, dan pedoman apa saja yang saat ini ada untuk melindungi hak-hak penyandang disabilitas di lingkungan binaan di setiap kota dalam studi kasus ini?
2. Bagaimana kesadaran, pemahaman, penerimaan, dan penerapan desain inklusif saat ini dalam kebijakan, perencanaan, desain, dan konstruksi

³⁵ F Khan et al., ‘World Health Organization Global Disability Action Plan: The Mongolian Perspective’, *Journal of Rehabilitation Medicine* 50, no. 4 (2018): 388–366, <https://doi.org/10.2340/16501977-2207>.

³⁶ Dahiya dan Das, ‘New Urban Agenda in Asia-Pacific’. Hal.23



lingkungan binaan di antara para pemangku kepentingan utama di setiap kota dalam studi kasus ini?

3. Apa saja hambatan dan peluang saat ini untuk inklusi dalam lingkungan binaan bagi penyandang disabilitas di setiap kota dalam studi kasus ini?
4. Bagaimana desain inklusif dapat berkontribusi untuk menciptakan lingkungan yang dapat diakses dengan teknologi bantu dan para penggunanya?



Pengantar Studi Kasus di Indonesia

Tujuan studi kasus ini adalah mengeksplorasi keadaan lingkungan yang inklusif dan aksesibel bagi penyandang disabilitas di Surakarta (juga dikenal dan selanjutnya disebut Solo), Indonesia, melalui keterlibatan dengan pemangku kepentingan kebijakan, industri, dan masyarakat (kebijakan, praktik, dan masyarakat). Melalui kegiatan ini, studi kasus ini mengembangkan bukti tentang tantangan dan peluang untuk menerapkan desain inklusif dan aksesibel di Solo dan menyusun rekomendasi tentang aksi-aksi lokal untuk menjadi kota yang lebih inklusif.

Ini adalah studi kasus ketiga dari lima studi kasus yang menganalisis keadaan aksesibilitas dan desain inklusif dalam konteks daerah-daerah dengan sumber daya rendah di seluruh dunia. Kelima studi kasus independen ini kemudian akan dianalisis untuk mengembangkan laporan perbandingan yang kemudian akan dikembangkan menjadi laporan aksi global untuk menawarkan bukti dan rekomendasi yang mendukung pembuatan infrastruktur, lingkungan binaan, dan pembangunan perkotaan di daerah dengan sumber daya rendah yang lebih mudah diakses dan inklusif.

Di Asia-Pasifik, pertumbuhan ekonomi perkotaan belum merata, dan masyarakat miskin perkotaan menanggung beban ini. Padahal, kawasan Asia Pasifik telah menampung lebih dari setengah populasi perkotaan dunia dengan urbanisasi yang semakin pesat³⁷. Terdapat kesenjangan besar dari segi akses ke perumahan, infrastruktur dan layanan, serta transportasi yang terjangkau³⁸ di seluruh kota di Asia Pasifik. Kesenjangan dalam pembangunan perkotaan ini secara tidak proporsional mempengaruhi kelompok disabilitas. Oleh karena itu, studi kasus ini akan mengkontekstualisasikan kehidupan penyandang disabilitas di seluruh Asia dan Afrika melalui penelitian tentang inklusi dan aksesibilitas dalam lingkungan binaan.

Menurut Komisi Ekonomi dan Sosial PBB untuk Asia dan Pasifik (UNESCAP), terdapat 650 juta penyandang disabilitas di kawasan Asia Pasifik³⁹. Di tingkat

³⁷ Dahiya dan Das.

³⁸ Judy L. Baker dan Gauri U. Gadgil, eds., *East Asia and Pacific Cities: Expanding Opportunities for the Urban Poor* (The World Bank, 2017), <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1093-0>. Hal. XVIII

³⁹ 'Incheon Strategy to "Make the Right Real" for Persons with Disabilities in Asia and the Pacific' (UNESCAP, 2012).



regional, Strategi Incheon untuk “mewujudkan inklusi bagi penyandang disabilitas” (2012) adalah serangkaian tujuan pembangunan inklusif disabilitas yang disepakati untuk kawasan Asia-Pasifik. Sebagai salah satu inisiatif pertama di kawasan ini, Strategi Incheon menawarkan peluang bagi Asia Pasifik untuk menjadi teladan dalam pembangunan inklusif disabilitas.

Lebih dari separuh penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa. Kota Solo berada di Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Kota ini diakui karena sejarah panjangnya sebagai rumah bagi para penyandang disabilitas. Solo juga merupakan tempat Pusat Rehabilitasi Dr. Soeharso, yang didirikan setelah Revolusi Kemerdekaan tahun 1945–1950. Berbagai pusat rehabilitasi di kota ini juga memungkinkan budaya yang lebih inklusif; tidak sedikit penyandang disabilitas yang kemudian menetap di Solo setelah menjalani rehabilitasi. Kota ini juga sudah menerapkan peraturan-peraturan daerah terkait disabilitas bahkan sebelum Indonesia meratifikasi UNCRPD dan memberlakukan Undang-Undang tentang Penyandang Disabilitas pada 2016.

Studi kasus ini akan membangun gambaran kondisi inklusi dan aksesibilitas saat ini di lingkungan dan infrastruktur binaan di Solo melalui pelibatan pemangku kepentingan dan masyarakat setempat serta mengeksplorasi pemahaman dan potensi desain inklusif untuk mengatasi sejumlah hambatan terkait inklusi.

Studi kasus ini pertama-tama akan menjelaskan latar belakang penelitian dan faktor-faktor kontekstual yang mempengaruhi pertanyaan tentang akses dan inklusi dalam lingkungan binaan di Solo. Selanjutnya, studi ini menguraikan kegiatan-kegiatan yang berlangsung sebelum membahas wawasan dan temuan studi, pelajaran yang dapat diambil, dan aksi-aksi menuju inklusi untuk kota Solo.



Latar Belakang dan Faktor-faktor Kontekstual

Bagian ini memberikan beberapa informasi latar belakang yang mendukung dan mengkontekstualisasikan pengumpulan data primer yang dilakukan dalam studi kasus di Solo ini.

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia, terdiri dari sekitar 17.000 pulau. Sekitar separuh populasi negara ini tinggal di pulau Jawa, yang juga merupakan rumah bagi empat dari lima kota terbesar di negara ini. Indonesia adalah negara yang beragam dengan 700-800 bahasa yang digunakan di negara ini. Bahasa Indonesia adalah bahasa nasional negara ini, tetapi merupakan bahasa ibu dari sebagian kecil populasi, meskipun dituturkan oleh 94% populasi⁴⁰.

Statistik tentang Disabilitas di Indonesia			
Populasi Indonesia	273.523.621 ⁴¹		
Populasi Solo	557.606 ⁴²		
Populasi penyandang disabilitas di Indonesia	23,3 juta	10,4 juta laki-laki	12,9 juta perempuan
Populasi penyandang disabilitas di Solo	1.167 ⁴³	673 laki-laki	494 perempuan

⁴⁰ 'Language Data for Indonesia', *Translators without Borders* (blog), accessed 14 April 2022, <https://translatorswithoutborders.org/language-data-for-indonesia/>.

⁴¹ Badan Pusat Statistik, diakses 13 April 2022, <https://bps.go.id/subject/12/kependudukan.html#subjekViewTab3>.

⁴² UNESCO dan Kota Kita, 'Solo City: A Disability-Inclusive City Profile | UNESCO Inclusive Policy Lab' (UNESCO & Kota Kita, 2018), <https://en.unesco.org/inclusivepolicylab/e-teams/inclusive-policy-persons-disabilities-indonesia/documents/solo-city-disability-inclusive>.

⁴³ UNESCO dan Kota Kita.



Statistik di atas memberikan indikasi demografi populasi dan prevalensi disabilitas. Meski ada berbagai kumpulan data yang terkait dengan disabilitas di Indonesia, klasifikasi disabilitas yang digunakan bervariasi sehingga menyebabkan data yang tidak konsisten dan tidak dapat dibandingkan. Untuk survei pada tahun 2015 dan Sensus 2020, Indonesia kini menggunakan pertanyaan-pertanyaan Washington Group untuk mengumpulkan data tentang disabilitas, selangkah lebih maju menuju pengumpulan data yang lebih komprehensif.

Disabilitas dan Aksesibilitas di Indonesia

Indonesia meratifikasi UNCPRD pada 2011 dan meresmikan Undang-Undang tentang Penyandang Disabilitas (UU No. 8/2016) pada 2016. Namun, bukti menunjukkan bahwa hanya sedikit yang telah dilakukan dalam hal implementasi. Tantangan-tantangan dalam mengakses layanan publik yang dikutip termasuk kurangnya data dan bukti tentang disabilitas dan lingkungan yang tidak dapat diakses⁴⁴.

Tim Nasional Percepatan Penanggulangan Kemiskinan (TNP2K) telah mengadvokasi perluasan skema perlindungan sosial sejak tim ini dibentuk pada 2018.

Dari populasi penyandang disabilitas yang tinggal di seluruh Indonesia, 5,7 juta memiliki disabilitas berat, sementara 17,6 juta memiliki disabilitas sedang. Selain itu, 41,2% penyandang disabilitas memiliki disabilitas ganda⁴⁵. Sebuah studi menemukan bahwa 76% disabilitas disebabkan oleh penyakit atau kecelakaan, sehingga menyoroti perlunya lingkungan inklusif yang aman dan sehat untuk semua⁴⁶.

⁴⁴ Martin Siyaranamual, 'Disability Situation Analysis Challenges and Barriers for People with Disability in Indonesia' (TNP2K dan Pemerintah Australia, n.d.), <http://tnp2k.go.id/download/39050Disability%20Situation%20Analysis.pdf>.

⁴⁵ Siyaranamual.

⁴⁶ Lisa Cameron dan Diana Contreras Suarez, 'Disability in Indonesia: What Can We Learn from the Data?' (The Australia Indonesia Partnership for Economic Governance dan Monash University, 2017), https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf.



Menurut data dari Survei Sosial Ekonomi Nasional (SUSENAS) pada 2019, 51,4% penyandang disabilitas tinggal di daerah perkotaan dan 9,9 juta tinggal di daerah-daerah dengan profil sosial ekonomi 40% terendah. Ada korelasi antara disabilitas dan kemiskinan yang lebih menonjol di antara mereka yang berusia di atas 60 tahun. Prevalensi disabilitas di antara mereka yang berusia di atas 60 tahun adalah 42%. 1,3 juta anak berusia antara 2 dan 17 tahun memiliki disabilitas⁴⁷.

Pengeluaran rata-rata 30% lebih tinggi untuk rumah tangga dengan disabilitas⁴⁸ dan banyak penyandang disabilitas (61,9%) tidak menjadi bagian dari skema jaminan kesehatan nasional (JKN-PBI). Di Indonesia, mayoritas penyandang disabilitas bekerja di sektor informal dan tingkat pengangguran di sektor ini lebih tinggi di daerah pedesaan. Hanya 46% penyandang disabilitas berusia produktif yang bekerja, sementara angka ini lebih rendah untuk perempuan dengan disabilitas (37%).

Indonesia telah mengembangkan kerangka kebijakan yang kuat untuk mendukung inklusi penyandang disabilitas dan pembangunan inklusif. Dokumen-dokumen kebijakan utama termasuk:

- Konstitusi Indonesia
- UU No. 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019
- Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2015 tentang Rencana Aksi Hak Asasi Manusia 2015-2019
- UU No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas⁴⁹

⁴⁷ [Lisa Cameron dan Diana Contreras Suarez, 'Disability in Indonesia: What Can We Learn from the Data?' \(The Australia Indonesia Partnership for Economic Governance dan Monash University, 2017\), \[https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf\]\(https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf\).](https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf)

⁴⁸ TNP2K, 'THE FUTURE OF THE SOCIAL PROTECTION SYSTEM IN INDONESIA: SOCIAL PROTECTION FOR ALL', 2018, http://tnp2k.go.id/download/6083200829%20TNP2K%20Social%20Protection%20for%20All%20Exec%20Summary_ENG.pdf.

⁴⁹ UNESCO, 'Assessment Tool for Inclusive Cities in Indonesia: 2nd Version' (UNESCO, 2017), <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000262949>.



Sejarah perkembangan kerangka kebijakan inklusi disabilitas di Indonesia dimulai pada 1997 ketika Indonesia menetapkan UU Penyandang Cacat, namun, undang-undang tersebut tidak holistik karena tidak membahas pedoman pelaksanaan pemenuhan dan perlindungan hak-hak disabilitas. Lebih jauh lagi, undang-undang tersebut menggunakan terminologi “cacat” dan bukan “disabilitas” sehingga tidak inklusif. Undang-undang ini kemudian ditindaklanjuti dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat dan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 468/KPTS/1998 tentang Aksesibilitas Bangunan Gedung. Kemudian, UU No. 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia ditetapkan, yang mengatur bahwa setiap penyandang disabilitas memiliki hak untuk mendapatkan fasilitas dan akomodasi khusus. Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. KEP-205/MEN/1999 juga menyebutkan bahwa penyandang disabilitas memenuhi syarat untuk mendapatkan sertifikat pelatihan kejuruan. Hal itu ditindaklanjuti dengan Surat Edaran Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 01.KP.01.15.2002 tentang penempatan tenaga kerja dengan disabilitas di sektor swasta.

Lahirnya UU No. 28/2002 tentang Bangunan Gedung, diikuti dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan kemudian memberikan landasan bagi pelaksanaan infrastruktur yang aksesibel. Peraturan tersebut menetapkan bahwa penyediaan fasilitas harus memenuhi persyaratan kemudahan akses, termasuk kemudahan koneksi ke, dari, dan di dalam bangunan serta sarana dan prasarana yang memadai untuk pemanfaatan bangunan.

Pada 30 Maret 2007, Indonesia menandatangani Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas (CRPD) tanpa pengecualian. Sementara itu, di tingkat lokal, Kota Solo menetapkan Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2008 tentang Hak-hak Penyandang Disabilitas, yang dipuji sebagai langkah progresif pada saat itu. Peraturan ini mencakup hak aksesibilitas, pendidikan, kesehatan, partisipasi, pekerjaan, dan bantuan sosial. Peraturan ini juga menjadi dasar bagi gerakan advokasi disabilitas di



kota ini, karena Solo merupakan kota pertama di Indonesia yang meresmikan UNCRRPD dengan mengadopsi “pendekatan disabilitas berbasis hak”.

Terkait hak atas pencapaian pendidikan, Peraturan Menteri Pendidikan No. 33 Tahun 2008 tentang Standar Sarana dan Prasarana untuk Sekolah Luar Biasa telah ditetapkan. Setahun setelah itu, Kementerian Pendidikan juga menetapkan Peraturan Menteri Pendidikan No.70 Tahun 2009 tentang Pendidikan Inklusif untuk meningkatkan akses pendidikan bagi anak-anak berkebutuhan khusus. Peraturan ini menetapkan bahwa pemerintah daerah harus menunjuk setidaknya satu sekolah dasar dan sekolah menengah pertama di tingkat kabupaten untuk menyelenggarakan pendidikan inklusif. Lebih lanjut, UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mewajibkan penyedia layanan publik dan transportasi untuk memberikan perlakuan khusus kepada penyandang disabilitas sesuai dengan peraturan.

Dukungan yang berkelanjutan terhadap isu-isu disabilitas telah ditunjukkan di Solo, terutama dengan keterlibatan organisasi masyarakat sipil dan organisasi disabilitas dalam gerakan tersebut. Pada 2010, Solo dan enam daerah lainnya termasuk Wonogiri, Sragen, Klaten, Karanganyar, Boyolali, dan Grobogan membentuk Tim Advokasi Disabilitas untuk mengadvokasi hak-hak disabilitas di tingkat lokal.

Indonesia meratifikasi UNCRRPD pada 10 November 2011 dengan menetapkan UU No. 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas. Undang-undang ini menunjukkan komitmen pemerintah Indonesia untuk mengatasi diskriminasi terhadap penyandang disabilitas dan melanjutkan upaya progresif untuk mendukung layanan yang lebih inklusif dan aksesibel. Ratifikasi konvensi diikuti dengan sejumlah kemajuan legislatif. Misalnya, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan fasilitas yang dapat diakses harus mempertimbangkan kebutuhan penyandang disabilitas dalam hal keselamatan, seperti trotoar, rambu lalu lintas, marka jalan, penerangan jalan, dan rambu-rambu lainnya. Di tingkat lokal, pemerintah daerah menerbitkan Peraturan Walikota Solo No. 9/2013 tentang Pedoman Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Solo No. 2/2008 tentang Hak-hak Disabilitas. Peraturan ini mendeklarasikan Solo sebagai “Kota Inklusif”.



Pemerintah Indonesia kemudian mengesahkan undang-undang baru tentang Penyandang Disabilitas, yaitu UU No. 8 Tahun 2016 untuk menggantikan UU Penyandang Cacat No. 4 Tahun 1997. UU tersebut memperkuat upaya negara untuk memenuhi dan melindungi hak-hak penyandang disabilitas. Pembentukan UU Penyandang Disabilitas diikuti dengan upaya progresif dalam kebijakan baik di tingkat nasional maupun lokal. Hak-hak yang secara eksplisit disebutkan dalam Undang-Undang tersebut meliputi:

- i. Hak untuk hidup;
- ii. Hak untuk bebas dari stigma;
- iii. Hak atas privasi;
- iv. Hak atas keadilan dan perlindungan hukum;
- v. Hak atas pendidikan;
- vi. Hak atas pekerjaan, kewirausahaan, dan koperasi;
- vii. Hak atas kesehatan;
- viii. Hak atas partisipasi politik;
- ix. Hak atas kebebasan beragama;
- x. Hak untuk berolahraga;
- xi. Hak atas budaya dan pariwisata;
- xii. Hak atas kesejahteraan sosial;
- xiii. Hak atas aksesibilitas;
- xiv. Hak atas pelayanan publik;
- xv. Hak atas perlindungan dari bencana;
- xvi. Hak atas habilitasi dan rehabilitasi;
- xvii. Hak untuk konsesi;
- xviii. Hak untuk berada dalam data;
- xix. Hak untuk hidup mandiri dan terlibat dalam komunitas;
- xx. Hak untuk berekspresi, berkomunikasi, dan mengakses informasi;
- xxi. Hak untuk pindah tempat tinggal dan (mengubah) kewarganegaraan; dan
- xxii. Hak untuk bebas dari diskriminasi, penelantaran, pelecehan, dan eksploitasi.

Di Solo, Peraturan Daerah tentang Bangunan Gedung No.8/2016 mencakup akses bagi penyandang disabilitas. Kemudian, di tingkat nasional, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Akses untuk Fasilitas Bangunan Gedung memberlakukan bahwa



semua bangunan dan lingkungan di sekitarnya harus mematuhi dua prinsip: 1) Prinsip-prinsip desain universal yang mempertimbangkan kebutuhan dan kemampuan penyandang disabilitas, anak-anak, lansia, dan wanita hamil; dan 2) Pengukuran ruang standar yang memadai (yaitu kebutuhan ruang gerak, fasilitas dengan dimensi dan sirkulasi tertentu). Prinsip desain universal meliputi: penggunaan ruang yang adil, keselamatan dan keamanan untuk semua, akses mudah tanpa hambatan, informasi yang dapat dimengerti, kemandirian penggunaan ruang, efisiensi upaya pengguna, dan kesesuaian ukuran dan ruang yang ergonomis.

Kebijakan lain mengenai hak-hak penyandang disabilitas termasuk Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98/2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas pada Layanan Transportasi Umum untuk Pengguna Berkebutuhan Khusus; dan Peraturan Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak No. 4/2017 tentang Perlindungan Khusus untuk Anak Penyandang Disabilitas.

Pada 2017, Kota Kita bersama UNESCO mengembangkan Profil Kota Solo Inklusif Disabilitas untuk lebih memahami kondisi dan pengalaman penyandang disabilitas di Solo. Profil ini bertujuan untuk membantu pemerintah kota dan pemangku kepentingan kota lainnya untuk mengembangkan dan menerapkan peraturan dan kebijakan yang inklusif terhadap disabilitas dengan lebih baik.

Peraturan Pemerintah No. 52/2019 tentang Kesejahteraan Sosial Penyandang Disabilitas menetapkan bahwa program kesejahteraan sosial mencakup program rehabilitasi sosial, jaminan sosial, pemberdayaan sosial, dan perlindungan sosial. Baru-baru ini, Solo memperbarui Peraturan Kota No. 9/2020 tentang Perlindungan dan Pemenuhan Hak-hak Penyandang Disabilitas dan Keputusan Walikota No. 461.05/79/2021 tentang Tim Advokasi Disabilitas untuk tahun 2021-2024 untuk mengadvokasi perencanaan dan pembangunan kota yang lebih inklusif.

1. Peraturan Daerah tentang Penyandang Disabilitas masih membutuhkan kebijakan turunan untuk melanjutkan implementasinya. Beberapa peraturan telah dikeluarkan, seperti Keputusan Walikota untuk Tim Advokasi Disabilitas dan Peraturan Walikota untuk mengakomodasi semua orang tanpa



memandang jenis kelamin, usia, kemampuan, dll. dalam proses Musrenbang pada tahun 2018. Namun demikian, beberapa peraturan masih dalam pengembangan, misalnya: Rencana Desain Tata Ruang (RDTR) masih dalam proses pemetaan yang dikembangkan oleh Dinas Pekerjaan Umum serta Rencana Induk Transportasi oleh Dinas Perhubungan.

2. Rencana Aksi Daerah Kota Inklusif di Solo telah ditetapkan pada 2018. Namun, rencana aksi ini belum diterjemahkan ke dalam peraturan daerah tentang disabilitas di Solo. Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) mengatakan bahwa pihaknya berencana untuk memperbarui Rencana Aksi Daerah pada 2023 untuk menyelaraskan dengan peraturan daerah terbaru tentang disabilitas di Kota Solo. Penundaan tersebut terjadi karena pandemi COVID-19 mengakibatkan penyesuaian sejumlah anggaran untuk pengembangan rencana aksi daerah.

Sambil menunggu pembentukan peraturan, pemerintah terus berkomunikasi dengan pemangku kepentingan dan instansi setempat untuk meningkatkan pelayanan publik dan fasilitas umum dalam hal aksesibilitas bagi setiap warga negara tanpa memandang usia, jenis kelamin, kemampuan, dan karakteristik lainnya.

Kota Solo dikenal sebagai rumah bagi penyandang disabilitas karena memiliki banyak pusat rehabilitasi termasuk pusat rehabilitasi pertama di Indonesia, yaitu Pusat Rehabilitasi Prof. Dr. Soeharso yang didirikan oleh Dr. Soeharso setelah Revolusi Nasional Indonesia (1945-1950) sebagai bagian dari upaya merehabilitasi para veteran⁵⁰. Ini adalah salah satu pusat rehabilitasi terbesar di Asia Tenggara dan menyediakan tempat tinggal, perawatan medis dan pelatihan kejuruan dan hingga kini tetap menjadi pusat rehabilitasi nasional bagi penyandang disabilitas di Indonesia. Pusat rehabilitasi pertama ini mendorong pendirian lembaga-lembaga terkait di Solo, termasuk rumah sakit ortopedi, sekolah fisioterapi, sekolah luar biasa, dan klub olahraga untuk penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas dari seluruh Indonesia datang ke Solo untuk mengakses fasilitas-fasilitas ini, dan banyak yang memilih untuk menetap secara permanen di kota ini. Menurut data yang dikumpulkan oleh Kota Kita, di Solo terdapat 336 penyandang disabilitas fisik, 206 penyandang disabilitas mental, 223 penyandang disabilitas intelektual, 170 penyandang disabilitas aural, 125 penyandang disabilitas penglihatan, dan 107

⁵⁰ UNESCO dan Kota Kita, 'Solo City: A Disability-Inclusive City Profile | UNESCO Inclusive Policy Lab'.



orang yang memiliki disabilitas ganda. Disabilitas fisik adalah jenis yang paling umum di Solo⁵¹.

Pada 2017, Indonesia membentuk jaringan Walikota Inklusif melalui Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (APEKSI). Bekerja sama dengan United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO), Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (APEKSI) telah mengembangkan Jaringan Walikota Indonesia untuk Kota Inklusif. Jaringan ini didorong oleh tujuan UNCRPD dan Undang-Undang Indonesia No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Salah satu hasil dari kolaborasi ini adalah Alat Penilaian untuk Kota Inklusif⁵². Alat penilaian ini membagi pertanyaan ke dalam kategori berikut ini:

- Data,
- Pengembangan Masyarakat / Partisipasi Politik,
- Perumahan, Kesehatan,
- Perlindungan & Layanan Sosial,
- Pendidikan,
- Olahraga,
- Seni & Rekreasi,
- Ketenagakerjaan,
- Akses ke Keadilan dan Perlindungan,
- Pengurangan Risiko Bencana,
- Transportasi Umum.

Pengembangan alat penilaian ini menunjukkan bahwa pemerintah Indonesia relatif progresif dalam hal gagasan tentang kota inklusif. Penting untuk dicatat bagaimana masing-masing kategori mewakili cara berpikir holistik tentang kota inklusif dan kaitannya dengan tantangan global lainnya seperti bencana. Alat pengumpulan data partisipatif dan pemetaan juga dikembangkan oleh Kota Kita sebagai bagian dari kolaborasi dengan UNESCO⁵³.

⁵¹ UNESCO dan Kota Kita.

⁵² UNESCO, 'Assessment Tool for Inclusive Cities in Indonesia: 2nd Version'.

⁵³ UNESCO dan Kota Kita, 'Toolbox of Practices and Program Ideas: Disability-Inclusive City Banjarmasin' (UNESCO, 2019).



Di bawah sub-program lain dari AT2030, Bartlett Development Planning Unit (DPU) di UCL memimpin penelitian dengan Kota Kita tentang solusi berbasis masyarakat untuk teknologi bantu di Banjarmasin, Indonesia⁵⁴. Kolaborasi inilah yang mendorong mahasiswa MSc Social Development Practice di DPU bekerja sama dengan Kota Kita dalam Kegiatan Praktik Luar Negeri mereka. Para mahasiswa melakukan kerja lapangan di Banjarmasin dan Solo untuk mengembangkan ide-ide untuk kota dan ruang publik yang inklusif bagi penyandang disabilitas, bekerja sama dengan organisasi penyandang disabilitas setempat untuk mengembangkan ide-ide tentang hubungan antara infrastruktur, kewarganegaraan, dan solidaritas⁵⁵.

Budaya, Warisan, dan Pembangunan di Solo

Secara historis, Kota Solo diuntungkan dari lokasi geografis yang strategis di pusat Jawa. Kota ini terletak di dalam “segitiga emas” dengan Kota Yogyakarta dan Semarang, menciptakan kondisi yang menguntungkan bagi perkembangan ekonomi. Sebagai kota dengan asal-usul Islami yang kental, Solo dianggap sebagai pusat politik, ekonomi, dan budaya di bagian timur Provinsi Jawa Tengah⁵⁶.

Cagar budaya di Solo mencakup bangunan, monumen, dan kawasan perkotaan yang signifikan. Pemerintah setempat mengakui budaya dan pariwisata sebagai aset kota yang penting, dan kerangka pembangunan kota mengacu pada pentingnya warisan budaya dari generasi sebelumnya. Strategi yang digunakan oleh kota ini untuk mendukung kelestarian budaya termasuk kemitraan pemerintah dengan badan usaha, pekerjaan konservasi fisik, dan pekerjaan renovasi bangunan dan infrastruktur. Sarana pelibatan publik, seperti Musrenbang, dan skema kesadaran tentang pariwisata seperti Pokdarwis menunjukkan komitmen kota terhadap

⁵⁴ Ignacia Ossul-Vermehren, Mark T Carew, dan Julian Walker, ‘Assistive Technology in Urban Low-Income Communities in Sierra Leone and Indonesia: Rapid Assistive Technology Assessment (RATA) Survey Results.’ (London: Bartlett Development Planning Unit - Global Disability Innovation Hub, 2022), <https://at2030.org/assistive-technology-in-urban-low-income-communities-in-sierra-leone-and-indonesia/>.

⁵⁵ UCL, ‘SDP Overseas Practice Engagement’, The Bartlett Development Planning Unit, 5 January 2017, <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/programmes/msc-social-development-practice/sdp-overseas-practice-engagement>.

⁵⁶ Christian Obermayr, ‘Introduction to Surakarta (Solo)’, in *Sustainable City Management: Informal Settlements in Surakarta, Indonesia*, ed. Christian Obermayr (Cham: Springer International Publishing, 2017), 111–33, https://doi.org/10.1007/978-3-319-49418-0_6.



pelestarian warisan budaya dan dukungan mereka terhadap partisipasi masyarakat⁵⁷.

SK Walikota Solo No. 646/116/I/1997 menetapkan 70 situs bersejarah yang penting di kota ini. Namun demikian, penting untuk dicatat bahwa tidak ada peraturan daerah mengenai pelestarian situs-situs budaya, sehingga situs-situs ini tidak dilindungi secara hukum. Situs-situs warisan budaya dikategorikan menjadi:

- 1) area atau distrik,
- 2) bangunan tradisional,
- 3) bangunan kolonial,
- 4) bangunan keagamaan,
- 5) gerbang, tugu peringatan, jembatan dan perangkat jalan,
- 6) taman dan ruang publik terbuka.

Selain memiliki budaya inklusi disabilitas yang cukup mapan di kota ini, Solo juga menjadi rumah bagi banyak organisasi nirlaba.

Pembangunan Perkotaan, Infrastruktur dan Kondisi Kehidupan

Sejak merdeka pada tahun 1945, Indonesia telah melalui berbagai dinamika perubahan politik. Saat ini, Indonesia memiliki struktur pemerintahan yang terdesentralisasi, yang mulai berlaku pada 1999 dengan disahkannya serangkaian undang-undang otonomi. Struktur ini mencakup dua unit administratif tingkat warga (tidak resmi): Rukun Warga dan Rukun Tetangga, yang merupakan bagian penting dalam memfasilitasi tata kelola pemerintahan dan pembangunan perkotaan yang lebih partisipatif. Ketua Rukun Tetangga (RT) setempat dipilih oleh masyarakat. Pemberdayaan pemerintah kota dan masyarakat setempat dalam pengambilan keputusan melalui sistem ini telah cukup berhasil. Namun demikian, salah satu tantangannya adalah bahwa peran-peran ini bersifat sukarela, yang berarti bahwa anggota masyarakat tidak menerima imbalan untuk mengambil peran kepemimpinan.

Pada 2007, proses desentralisasi dikembangkan lebih lanjut melalui undang-undang perencanaan tata ruang yang baru, yang mendorong koordinasi horizontal antara kota dan masyarakat. Salah satu inti dari peraturan ini adalah bahwa partisipasi

⁵⁷ Putu Ayu P Agustiananda, 'Urban Heritage Conservation in Surakarta, Indonesia: Scenarios and Strategies for the Future' 12, no. 02 (2012): 8.



masyarakat, pengetahuan dari lapangan, dan kearifan lokal perlu dipertimbangkan dan dipertahankan. Salah satu cara yang dilakukan adalah melalui Musrenbang, yakni forum diskusi formal untuk memprioritaskan kegiatan perencanaan pembangunan dan penganggaran. Musrenbang beroperasi pada skala warga, kota, dan regional untuk memastikan pengetahuan ditransfer dari bawah ke atas. Ada niat untuk menyertakan beragam elemen masyarakat dalam proses konsultasi ini, dan kelompok-kelompok perempuan juga terlibat sangat aktif. Namun demikian, keterlibatan kelompok disabilitas sejauh ini masih terbatas.

Ada tiga jenis kota utama di Indonesia: kota pesisir, kota dataran, dan kota kerajaan (keraton) dengan banyak kota yang menggabungkan pengaruh Eropa, Islam dan Hindu. Di sebagian besar kota, terdapat elemen-elemen berikut ini:

- pusat tradisional dengan struktur linier, berorientasi pada arah mata angin, umumnya di Jawa dan Bali
- Kawasan bersejarah Eropa
- Kawasan Tionghoa di dekat pusat kota
- Daerah pemukiman yang disebut kampung, biasanya dalam pola yang tidak teratur⁵⁸

Solo, seperti halnya daerah-daerah lain di Indonesia, telah mengalami urbanisasi yang pesat⁵⁹.

Sebagian besar kota ini terdiri dari wilayah pemukiman, dengan ruang hunian yang mencakup lebih dari 60% dari luas lahan. Sebagian besar rumah memiliki tinggi 1 atau 2 lantai, dengan keluarga multigenerasi yang tinggal dalam satu hunian, sehingga rata-rata jumlah rumah tangga per hunian adalah 5 atau lebih⁶⁰. Sebagian besar gedung-gedung di kota ini bertingkat rendah, dengan bangunan yang umumnya tidak lebih tinggi dari 3 lantai. Ada banyak konstruksi informal dengan banyak perumahan yang dibangun sendiri oleh warga.

⁵⁸ Obermayr, 'Introduction to Surakarta (Solo)'.

⁵⁹ Imam Buchori dkk., 'Urban Expansion and Welfare Change in a Medium-Sized Suburban City: Surakarta, Indonesia', *Environment and Urbanization ASIA* 11, no. 1 (1 March 2020): 78–101, <https://doi.org/10.1177/0975425320909922>.

⁶⁰ Obermayr, 'Introduction to Surakarta (Solo)'.



Perekonomian di Solo banyak bergantung pada produksi industri produk kimia dan tekstil. Kota ini punya konektivitas yang baik, karena terletak di jalur transportasi utama di seluruh pulau, menghubungkannya dengan kota-kota lain, seiring dengan posisinya sebagai pusat ekonomi, menghasilkan banyak komuter. Pilihan transportasi umum sangat lengkap, termasuk kereta api dan bus, dan sebagian besar sudah menerapkan ketentuan aksesibilitas. Sistem transportasi bus cepat (BST) telah diterapkan sebagai solusi transportasi yang lebih terjangkau dan berkelanjutan, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di kota⁶¹.

Jalan Slamet Riyadi adalah jalan utama di kota ini, yang membelah Kota Solo menjadi bagian utara dan selatan. Bagian selatan kota ini lebih berkembang daripada bagian utaranya, dengan tingkat kepadatan yang lebih tinggi, dan merupakan pusat kawasan bisnis. Bagian utara kota ini lebih banyak berupa pemukiman⁶².

Kota Solo berada di dalam wilayah metropolitan Surakarta yang lebih besar yang disebut Subosukowonosraten, yang juga mencakup kota-kota lain yaitu: Sukoharjo, Boyolali, Karanganyar, Wonogiri, Sragen dan Klaten.

Kesehatan, Lingkungan dan Iklim

Kota yang inklusif juga harus menjadi kota yang sehat dan tangguh, dan bagi Solo, lingkungan inklusif, kesehatan masyarakat, dan ketahanan iklim saling terkait erat.

Solo memiliki iklim muson tropis. Curah hujan di Solo cukup signifikan, dan presipitasi akan menurun bahkan pada bulan terkering yaitu September. Desember adalah bulan terbasah di kota ini dengan curah hujan mencapai puncaknya, yaitu rata-rata 312mm | 12,3 inci. Suhu di kota ini berkisar dari rata-rata 25,4 °C hingga 27 °C. Januari adalah bulan terdingin, dan September adalah bulan terpanas. Surakarta

⁶¹ Ratna Budiarti dan Kota Surakarta, 'SURAKARTA CITY REPORT', *Asian Mayors of the Eighth Regional EST Forum*, 2014, 7.

⁶² Budiarti dan Kota Surakarta.



memiliki dua musim utama, yaitu musim kemarau dari April hingga Oktober, dan musim hujan dari November hingga Maret.⁶³

Selama musim hujan, Sungai Bengawan Solo menjadi penyebab banjir besar di kota ini, meskipun ada beberapa anak sungai yang juga banjir selama hujan lebat. Infrastruktur kota berkontribusi terhadap masalah banjir di Solo, karena sebagian air banjir di daerah dataran rendah bersumber dari drainase kota yang buruk. Pola banjir ini bersejarah, dengan banjir terbesar dalam sejarah Solo terjadi pada 1966. Banjir ini menyebabkan 13.000 orang kehilangan tempat tinggal. Telah terjadi sebelas kali banjir besar sejak bencana ini, dan yang terbesar terjadi pada 25 Desember 2007. Hujan lebat menyebabkan banjir besar di sepanjang sungai dan dataran rendah, dan tanah longsor di daerah curam di sekitar Solo yang menewaskan lebih dari 100 orang. Tidak ada korban jiwa yang dilaporkan di Solo, namun, setidaknya 6.600 rumah rusak dengan daerah berpenghasilan rendah yang paling parah terkena dampaknya karena rumah-rumah mereka dibangun dari bahan-bahan berkualitas rendah.⁶⁴

Tingginya frekuensi banjir di kota ini ditambah dengan pengelolaan limbah yang buruk merupakan resiko bahaya yang tidak terbantahkan bagi kesehatan manusia. Karena pengelolaan limbah yang tidak memadai, sungai-sungai dan saluran air di kota menjadi tersumbat oleh limbah domestik. Limbah mengalir ke sungai selama musim hujan dan mencemari sumber air. Sampah-sampah tersebut menarik perhatian hewan-hewan seperti anjing dan kucing liar, tikus, dan serangga hama seperti nyamuk, lalat, dan kecoa. Serangga-serangga ini, beberapa di antaranya juga tertarik pada genangan air, menjadi sumber perkembangbiakan kuman-kuman yang menyebabkan sejumlah penyakit seperti malaria, hepatitis, demam kuning, demam tifoid, diare, dan kolera.⁶⁵

⁶³ 'Surakarta Climate: Average Temperature, Weather by Month, Surakarta Weather Averages - Climate-Data.Org', accessed 12 April 2022, <https://en.climate-data.org/asia/indonesia/lampung/surakarta-576734/>.

⁶⁴ Heather Lynne Taylor, 'Children's Experiences of Flooding in Surakarta, Indonesia : A Thesis Presented in Partial Fulfilment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in Emergency Management at Massey University, Wellington, New Zealand' (Thesis, Massey University, 2011), <https://mro.massey.ac.nz/handle/10179/3266>.

⁶⁵ Jean Baptiste Aboyitungiye, Suryanto, dan Evi Gravitioni, 'River Pollution and Human Health Risks: Assessment in the Locality Areas Proximity of Bengawan Solo River, Surakarta, Indonesia', *Indonesian Journal of Environmental Management and Sustainability* 5, no. 1 (12 March 2021): 13–20, <https://doi.org/10.26554/ijems.2021.5.1.13-20>.

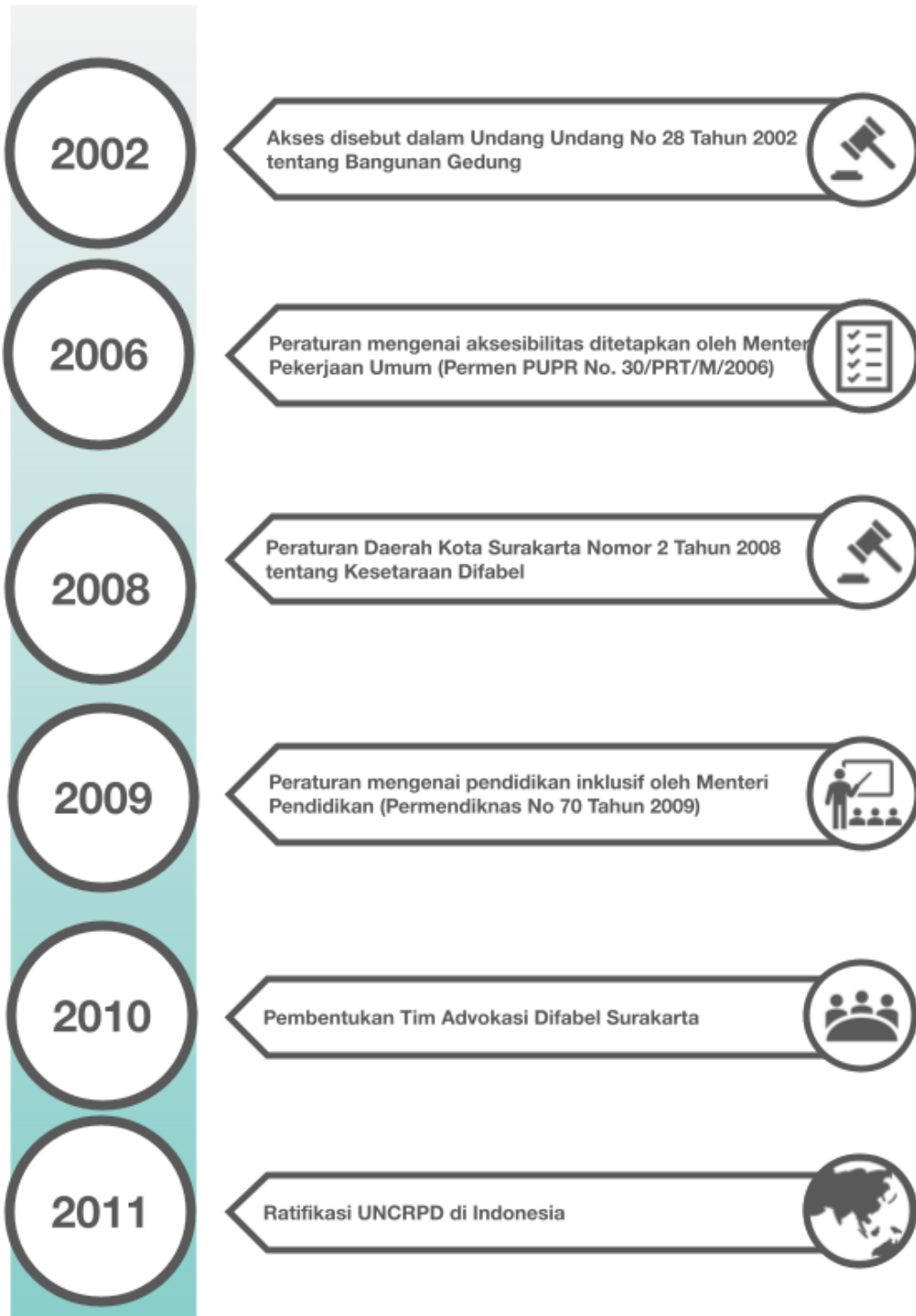


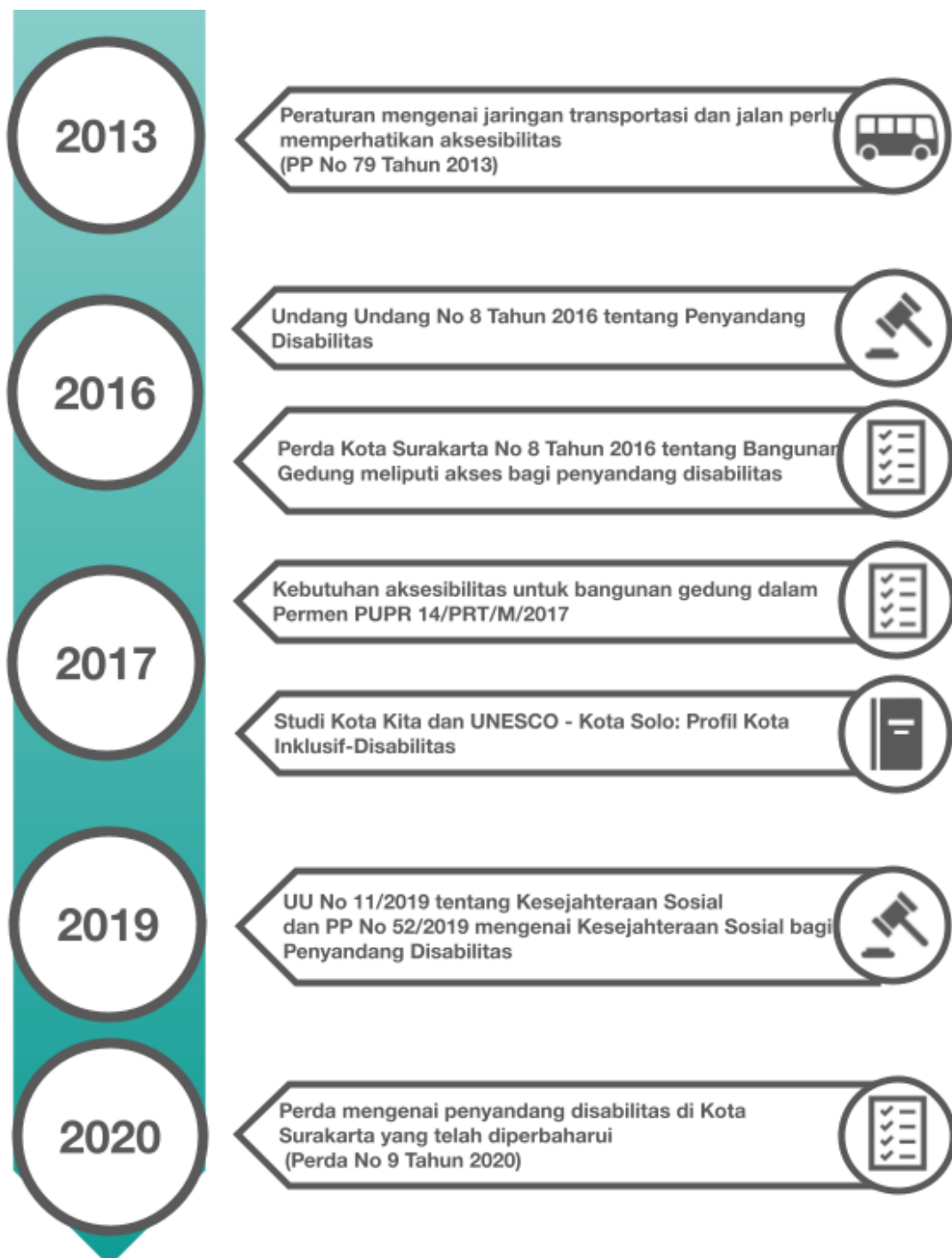
Terkait ruang hijau, meski Konstitusi Republik Indonesia menegaskan hak warga negara atas “lingkungan yang baik dan sehat”, dan berbagai peraturan terkait perlindungan lingkungan yang menyatakan bahwa porsi ruang terbuka hijau harus setidaknya 30% dari total luas wilayah, hal ini sayangnya belum terpenuhi di Solo. RTH di kota ini hanya sepertiga dari target yang ditetapkan dalam regulasi, yaitu 10% dari total luas wilayah, karena pertumbuhan penduduk yang begitu tinggi di kota ini. Para ahli meyakini bahwa persentase ini dapat ditingkatkan lagi dengan merestrukturisasi wilayah kota dan merehabilitasi hutan dan lahan perkotaan yang saat ini tidak berfungsi untuk kepentingan penghuni kota. ⁶⁶

⁶⁶ '(PDF) Journal of Global Pharma Technology Green and Health Constitution of Green Open Space and Its Implementation in Surakarta', diakses 12 April 2022, https://www.researchgate.net/publication/347120892_Journal_of_Global_Pharma_Technology_Green_and_Health_Constitution_of_Green_Open_Space_and_Its_Implementation_in_Surakarta.



Jalan menuju Inklusi







Ringkasan Kegiatan

Kegiatan penelitian berlangsung pada April 2021–Agustus 2021 dalam tiga tahap. Penelitian ini menggabungkan kegiatan penelitian virtual dan tatap muka dan mengikuti protokol lokal seputar pandemi COVID-19.

Tahap 1 bertujuan memperoleh pemahaman kondisi aksesibilitas saat ini di lingkungan binaan di Solo melalui studi pustaka, tinjauan dokumen, sesi kerja dan pemetaan pemangku kepentingan. Wawancara dilakukan dengan para pemangku kepentingan utama, termasuk: perwakilan pemerintah, arsitek, perencana kota, manajer proyek, akademisi dan pengusaha.

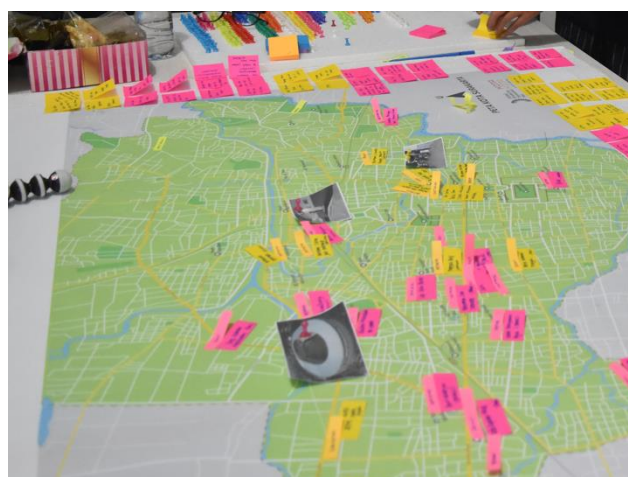
Tahap 2 bertujuan menangkap pengalaman hidup para penyandang disabilitas di Solo dan pengalaman mereka tentang lingkungan dan infrastruktur yang dibangun. Wawancara, foto kisah harian, dan lokakarya desain bersama digunakan untuk memahami tantangan dan hambatan yang dihadapi penyandang disabilitas di kota, area di mana praktik yang baik dapat ditemukan, dan aspirasi untuk kota yang lebih inklusif.

Tahap 3 bertujuan mensintesis temuan-temuan dari dua fase sebelumnya dengan mengadakan lokakarya untuk membahas dan memvalidasi temuan awal. Tujuan dari sesi-sesi ini adalah mengidentifikasi “tindakan menuju lingkungan inklusif” dengan

mengidentifikasi tantangan dan peluang bersama di antara beragam pemangku kepentingan yang terlibat. Lokakarya ini menggunakan teknik desain inklusif partisipatif untuk memperoleh wawasan dan memprioritaskan area untuk tindak lanjut serta memungkinkan peserta untuk mendapatkan pengalaman metode desain inklusif yang dapat diterapkan pada pekerjaan mereka sendiri.

Penelitian ini melibatkan tiga kelompok pemangku kepentingan utama;

- **Kebijakan:** pemerintah dan kebijakan;
- **Praktik:** profesional industri seperti arsitek, perencana kota;



Lokakarya desain bersama. Pemetaan partisipatif.



- **Masyarakat umum:** penyandang disabilitas, kelompok masyarakat, warga lainnya.

15 wawancara pemangku kepentingan dilakukan dengan pemerintah dan profesional industri yang beroperasi dalam domain inklusi, aksesibilitas dan/atau lingkungan binaan. Satu pemangku kepentingan tambahan menghadiri lokakarya. Keseimbangan gender adalah 6 peserta laki-laki dan 10 peserta perempuan.

10 wawancara dan 5 foto kisah harian dengan wawancara dilakukan dengan para penyandang disabilitas. Dua peserta tambahan menghadiri lokakarya. Keseimbangan gender di antara para peserta penyandang disabilitas kami adalah 10 peserta laki-laki berbanding 7 peserta perempuan.

Di seluruh kegiatan yang dilakukan, keseimbangan gender adalah 17 peserta laki-laki dan 17 peserta perempuan. Kelompok usia berkisar antara 18-29 hingga 60+ dengan mayoritas peserta penyandang disabilitas berusia antara 18-29 tahun (4) dan 30-39 tahun (9). Di antara peserta pemangku kepentingan kebijakan dan praktik, kelompok usia yang paling banyak terwakili adalah 40-49 tahun (9).

Peserta penyandang disabilitas kami memiliki campuran hambatan mobilitas (6), penglihatan (6) dan pendengaran (5). Salah satu pemangku kepentingan pemerintah dan industri yang kami wawancarai juga mengidentifikasi diri mereka sebagai penyandang disabilitas.

Keterbatasan penelitian ini termasuk representasi peserta perempuan yang lebih rendah di antara peserta penyandang disabilitas, jumlah peserta yang lebih tua lebih sedikit, dan representasi terbatas dari berbagai disabilitas. Keduanya berhubungan dengan tantangan rekrutmen selama penelitian.



Alat-alat lokakarya termasuk peta taktil untuk mendukung partisipasi inklusif.

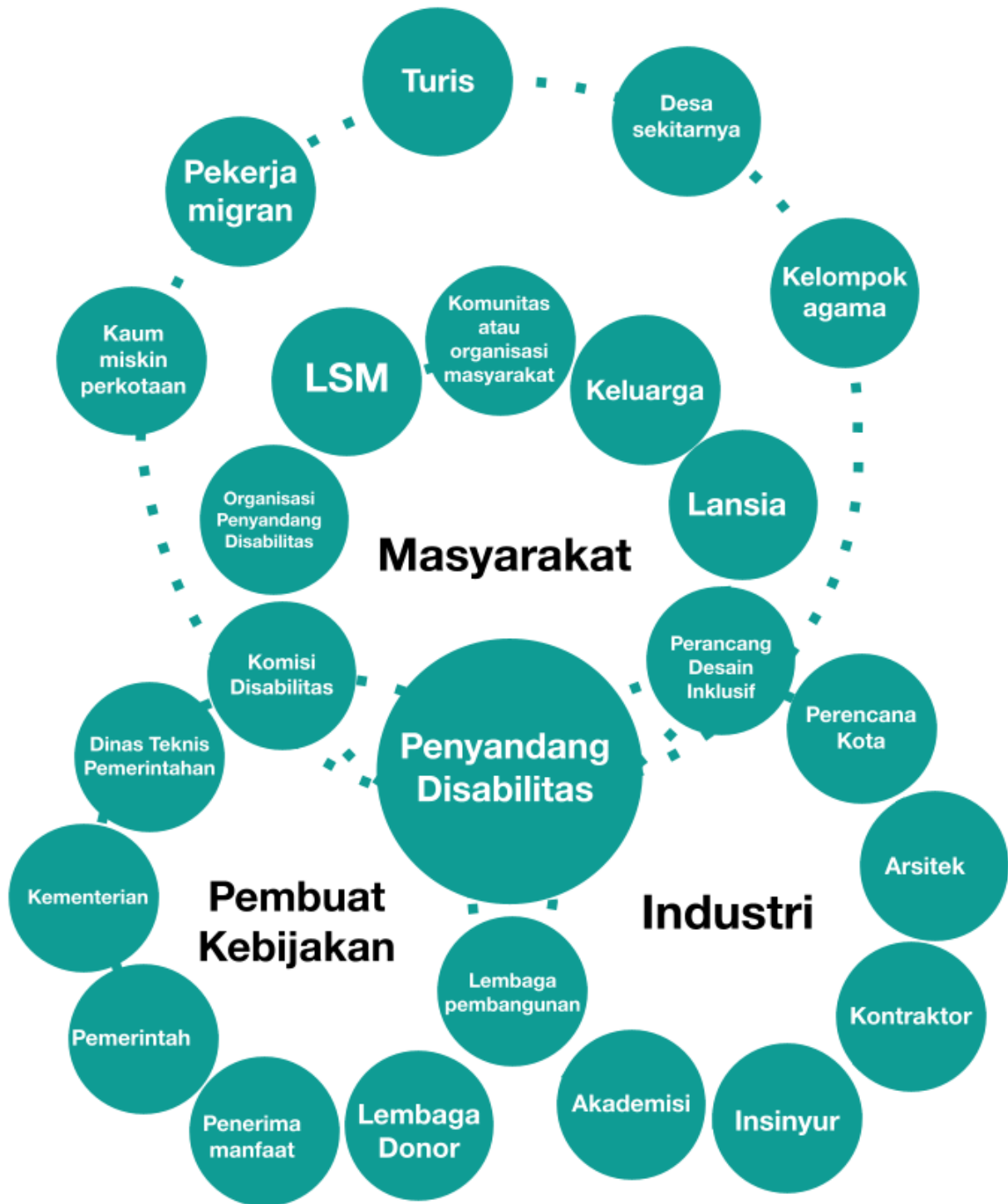


Beberapa lokakarya dengan peserta penyandang disabilitas dan pemangku kepentingan berlangsung di mana kegiatan desain bersama yang eksploratif digunakan untuk membahas temuan-temuan dari data primer yang dikumpulkan. Kegiatannya meliputi pemetaan perjalanan, pemetaan partisipatif, dan penetapan prioritas. Lokakarya tambahan dilakukan dengan tim peneliti langsung untuk memvalidasi temuan penelitian.



Siapa yang memiliki kepentingan dalam desain inklusif dan lingkungan binaan yang aksesibel di Solo, Indonesia?

Tim peneliti melakukan sesi pemetaan virtual dengan Kota Kita untuk mengidentifikasi siapa yang memiliki kepentingan dalam lingkungan binaan yang lebih inklusif dan mudah diakses. Wawasan awal disintesis dengan temuan dari pengumpulan data primer untuk membangun gambaran tentang semua pemangku kepentingan utama, termasuk mereka yang paling diuntungkan dari lingkungan yang lebih inklusif, dan mereka yang membentuknya, sehingga menghasilkan diagram di bawah ini.





Wawasan

Analisis tematik digunakan untuk mengeksplorasi data penelitian yang mengidentifikasi tema-tema utama di tiga kelompok pemangku kepentingan yang berbeda; kebijakan, praktik, dan masyarakat. Wawasan mendalam dari penelitian ini dijelaskan melalui tema-tema ini dan menyampaikan berbagai perspektif pemangku kepentingan yang berbeda secara keseluruhan. Tema-temanya adalah:

Kehidupan sehari-hari penyandang disabilitas di Solo

"Ya, yang penting saya bisa mengakses dan saya mampu pergi ke sana dan saya bisa membawa istri dan anak saya."

Solo secara umum dianggap sebagai tempat tinggal yang nyaman bagi para penyandang disabilitas. Peserta berkomentar tentang berbagai tantangan yang mereka hadapi dan aspirasi yang mereka miliki, tetapi secara umum peserta merasa mampu menjalani aktivitas kehidupan sehari-hari. Sebagian besar peserta telah dididik atau dilatih, bekerja, dan dapat melakukan pekerjaan rumah tangga. Kegiatan keagamaan seperti shalat dan mengunjungi masjid setempat merupakan bagian penting dari kehidupan sehari-hari bagi banyak orang, sehingga sangat penting ruang-ruang ibadah ini dapat diakses. Kehidupan keluarga itu penting, dan para peserta merasa sangat penting untuk ikut serta dalam kegiatan bersama anggota keluarga mereka, seperti pergi ke taman, dan ini membutuhkan ruang rekreasi yang mudah diakses dan terjangkau.



Pasar lokal memiliki ketentuan aksesibilitas, tetapi ruang-ruangnya sering disalahgunakan.

"Belanja, memasak, menyapu, mengepel, mencuci piring, alhamdulillah tidak ada pembantu. Semuanya dilakukan secara mandiri."



Namun, beberapa lingkungan fisik yang penting untuk aktivitas kehidupan sehari-hari seperti pasar untuk belanja kebutuhan dan makan tidak terlalu mudah diakses: "Pasar Gede sudah memiliki aksesibilitas, tetapi tidak ada sosialisasi kepada kami". Hal ini sebagian disebabkan oleh ruang-ruang informal di mana para pedagang mungkin tidak menggunakan ruang dengan semestinya, sehingga menciptakan hambatan untuk mengaksesnya.

Pandemi COVID-19 global berdampak pada aktivitas kehidupan sehari-hari masyarakat selama penelitian ini berlangsung, dengan mobilitas orang-orang yang berkurang dan dalam beberapa kasus juga kehilangan pekerjaan. Salah satu peserta mengembangkan hobi baru saat ini: "Berkebun itu sebenarnya hobi baru, ini yang saya bilang kemarin pas waktu COVID-19 dan sampai sekarang saya merawat bunga-bunga itu. Hanya saja, saya juga sudah berenang cukup lama, jadi saya lebih senang dengan berenang."



Berkebun adalah hobi baru bagi peserta ini.



Solo, kota yang inklusif

"Saya sudah nyaman di Solo, karena mudah untuk pergi ke mana saja di sini. Ini berarti bahwa sebagian besar tempat swasta non-pemerintah dapat diakses, mereka sudah menyediakan akses bagi penyandang disabilitas. Saya tidak pernah menemukan tempat yang sulit dijangkau."

Solo memiliki reputasi sebagai kota yang inklusif, karena sejarahnya sebagai pusat rehabilitasi, dan hal ini diperkuat oleh peserta wawancara. Orang-orang tertarik ke kota Solo dan banyak yang memilih untuk menetap di sana setelah berkunjung untuk layanan rehabilitasi karena merasa lebih nyaman. Solo bahkan memiliki julukan seperti 'surga bagi para penyandang disabilitas'. Namun demikian, jika menyangkut detail dan aspek spesifik tertentu dari akses dan lingkungan inklusif, masih dijumpai tantangan. Budaya inklusi ada di Solo dan dengan demikian, stigma menjadi lebih sedikit - ini merupakan faktor kunci untuk kota inklusif di mana pun. Di Solo, ada perasaan bahwa budaya, kebijakan, inovasi dan teknologi harus bekerja sama untuk menciptakan kota inklusif yang sukses.

"Budaya masyarakatnya, nah ini budaya Jawa, seperti saling peduli satu sama lain dan juga kekeluargaan. Jadi memang Kota Solo ini unik, masih ada jejak-jejak kesultanan, tapi ada juga perkembangan modernisasi. Jadi yang menarik adalah kedua hal ini bisa berkolaborasi, dan teknologi bisa beradaptasi dengan perkembangan zaman seperti itu. Ini sangat luar biasa."

Kota yang inklusif harus dapat diakses secara fisik, sosial, budaya dan ekonomi: "Yang pertama adalah kehidupan di Solo relatif lebih murah, jadi disini misalnya kalau kita terjebak dengan uang Rp 10.000 kita masih bisa makan dan merasa cukup kenyang. Kemudian akses apapun mudah, misalnya, desain tata letak rumah sakit, sekolah, pasar dan sebagainya. Selain itu, fasilitas ini tersedia hampir 24 jam.". Para peserta juga merefleksikan pentingnya kewargaan dan pemberdayaan di kota-kota inklusif dan bagaimana ketika penyandang disabilitas secara aktif dilibatkan dalam perencanaan dan desain kota, hal ini akan membantu mengurangi stigma dan menuju kota yang lebih inklusif secara keseluruhan.

"Kota inklusif adalah kota yang telah menempatkan penyandang disabilitas sebagai pelaku pembangunan. Kuncinya ada di sana, mulai dari perencanaan,



pengorganisasian, pemantauan hingga evaluasi atau umpan balik. Kadang-kadang, pemerintah beralasan bahwa kita belum siap dengan fasilitas, infrastruktur, aksesibilitas dan sebagainya, akomodasi yang layak, seperti itu. Memang benar bahwa itu adalah prasyarat, ya, tetapi itu tidak berarti bahwa itu seperti urutan penghitungan, bahwa itu ada di sana terlebih dahulu, kemudian terlibat."

Aksesibilitas bervariasi di seluruh kota dan para peserta riset memiliki pandangan yang berbeda tentang seberapa mudah diaksesnya kota Solo ini secara fisik. Beberapa peserta berkomentar tentang akses yang terfragmentasi, bahwa mungkin ada kekurangan kontinuitas mengenai aksesibilitas atau bahwa pada skala yang lebih kecil, di lingkungan dan bagian kota yang lebih informal, infrastrukturnya kurang layak: "Saya kira sebagian besar tempat mudah diakses. Tetapi trotoar tidak mudah diakses di lingkungan sekitar". Sebaliknya, peserta lain merasa bahwa lingkungan tersebut mudah diakses karena mereka sudah mengenalnya, di mana mereka menggunakan *landmark* atau infrastruktur seperti rel kereta api untuk membantu navigasi.



Pada skala lingkungan, aksesibilitas bervariasi.

"Ini juga berfungsi sebagai tanda bagi orang yang memiliki hambatan penglihatan. Misalnya, di persimpangan di mana terdapat polisi tidur, kita akan menghitung berapa banyak polisi tidur dari gang ke rumah kita. Kemudian, ketika ada perubahan lingkungan fisik atau infrastruktur, kepala masyarakat setempat, tokoh masyarakat harus berbicara dan berkonsultasi dengan warga mengenai perubahan yang akan dilakukan."

Beberapa peserta memberikan penekanan kuat pada keragaman dan bahwa apa yang mungkin dapat diakses oleh satu orang mungkin tidak dapat diakses oleh orang lain, menyoroti pentingnya pendekatan inklusif dan interseksional untuk desain partisipatif:



"Dari segi bangunan, sejujurnya, masih belum bisa diakses. Karena terkadang, perspektif mereka berbeda, dengan kami, bahkan mereka yang memiliki disabilitas sendiri pun berbeda."

'Kota inklusif' adalah istilah yang luas dan dapat digunakan secara umum untuk fokus pada inklusi sosial bagi semua orang, atau lebih khusus untuk fokus pada kelompok-kelompok tertentu yang kurang beruntung seperti perempuan dan anak perempuan, anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas. Kelompok-kelompok yang beragam ini dapat memiliki aspirasi yang berbeda dan pemerintah kota dapat memiliki strategi yang bersaing untuk melihat kota inklusif dari sudut pandang yang berbeda ini, yang dapat melemahkan tindakan nyata di lapangan. Jelas bahwa Solo memiliki visi untuk menjadi kota yang inklusif, tetapi ada tantangan yang harus diatasi dalam menyeimbangkan prioritas dan kebutuhan di kota yang begitu beragam.



Penting bahwa intervensi desain inklusif mempertimbangkan kebutuhan berbagai jenis disabilitas.

"Dari apa yang saya lihat, mereka semua terfragmentasi. Solo adalah rumah bagi para penyandang disabilitas, tetapi masih belum dapat diakses di beberapa bagian. Kadang-kadang visinya bergeser ke Solo sebagai kota yang ramah untuk anak-anak. Sebenarnya, semuanya bisa menjadi satu, jadi kota yang inklusif dengan mempertimbangkan kebutuhan semua orang... Solo jelas lebih inklusif dan mudah diakses daripada kota-kota lain, itu yang saya lihat. Tetapi saya katakan bahwa tidak semuanya sesuai dengan aturan."



Lingkungan sosial, stigma, dan pemberdayaan

"Karena orangnya ramah, suka tersenyum, lalu orang suka membantu, seperti itu. Sebenarnya ramah ya, tapi aksesnya masih terbatas, hanya ada running text, tapi yang lain masih terbatas, seperti informasi tertulis. Tapi tetap saja, orang Solo ramah, kalau saya tanya, mereka mau menjawab."

Budaya atau komunitas yang inklusif bisa sangat membantu mengatasi beberapa tantangan yang melekat pada lingkungan fisik yang dibangun. Di Solo, ada rasa solidaritas yang kuat dengan para penyandang disabilitas dan banyak peserta mengatakan bahwa mereka senang tinggal di sana.

"Perasaan tinggal di Solo itu saya senang, karena banyak teman difabel, jadi kita tidak merasa minder, banyak teman, lho"

Interaksi sosial dan lingkungan sosial merupakan aspek penting dalam membangun kehidupan perkotaan yang inklusif. Salah seorang peserta merefleksikan pentingnya sisi sosial dari proses partisipasi dan bagaimana membangun hubungan dan mengadakan pertemuan sosial sama pentingnya dengan proses partisipasi yang lebih formal dan terstruktur.

"Kita adalah makhluk sosial, bukan? Meskipun memiliki disabilitas, kita masih ingin berinteraksi dengan orang lain. Itu yang pertama. Kemudian, terkait dengan partisipasi, jika kita terlibat dan berinteraksi dengan masyarakat seperti arisan, menjenguk tetangga yang sakit, ini juga merupakan bagian dari partisipasi. Yang ketiga terkait dengan lingkungan, lingkungan fisik dan sosial, mengenai sikap, layanan, interaksi sosial, dan sebagainya. Jadi, karena saya melihat bahwa interaksi sosial itu penting, saya mendorong diri saya sendiri untuk terlibat dan berinteraksi dengan masyarakat."

Rasa kebersamaan yang kuat membantu menumbuhkan inklusi dalam beragam cara. Contohnya termasuk para peserta yang diajari bahasa isyarat melalui kelompok masyarakat dan kelompok-kelompok ini juga memfasilitasi upaya advokasi dengan mengunjungi ruang-ruang yang mungkin tidak dapat diakses bersama. Seorang peserta mengatakan bahwa penyertaan pendamping penyandang disabilitas kurang didukung, dan bahwa pertimbangan untuk mereka juga harus diperhitungkan.



Namun, kesadaran disabilitas dan sikap positif dari warga tidak selalu terjamin, misalnya salah satu peserta menjelaskan bagaimana di pusat perbelanjaan mereka sering tidak diberikan prioritas penggunaan lift yang mereka butuhkan.

Proses inklusi dan partisipasi

"Kita bisa mengatakan bahwa partisipasi yang bermakna membutuhkan keterlibatan penuh dari orang-orang yang terpinggirkan. Ini bukan hanya berbicara tentang kehadiran atau ketidakhadiran mereka, tetapi juga tentang bagaimana mereka dapat berpartisipasi dalam ruang seperti itu untuk berbagi ide, menyampaikan dan mendiskusikan pandangan yang berbeda seterbuka mungkin, sehingga memungkinkan mereka untuk campur tangan dalam perubahan kebijakan tersebut."

Proses inklusi dan partisipasi merupakan tema utama diskusi. Hal ini sebagian disebabkan oleh pendekatan partisipatif yang ada dalam tata kelola pemerintahan di Indonesia, seperti 'Musrenbang'. Ada rasa kewargaan yang kuat di antara penduduk di kota ini. Proses inklusi sama pentingnya dengan hasil akhir, karena akses selalu berkembang - jadi memiliki suara yang didengar dan bukti bahwa partisipasi dihargai merupakan bagian penting dalam menciptakan lingkungan dan budaya yang inklusif.

"Kita undang mereka, kita libatkan mereka, jadi kita lebih tahu apa yang diinginkan oleh masyarakat akar rumput, misalkan tingkat RT RW sampai nanti di Kecamatan, mereka ingin ada pelatihan menjahit untuk penyandang disabilitas di desa ini. Kami akan menampung proposal, dan pada tahun berikutnya, kami akan mengadakan pelatihan menjahit."

Proses inklusi dan partisipasi merupakan hal yang kompleks. Ada suara-suara yang berbeda untuk didengar dan diakui, serta penataan dan pelaksanaan umpan balik bisa menjadi tantangan dengan akuntabilitas yang sangat penting. Penting untuk menindaklanjuti partisipasi dan intervensi desain inklusif untuk mengetahui apa yang telah dicapai dan juga untuk mendidik bagaimana fitur desain inklusif tertentu bekerja. Kadang-kadang, komunitas yang berbeda perlu membangun kesadaran tentang bagaimana intervensi tertentu dapat bermanfaat bagi seluruh masyarakat dan proses partisipasi yang efektif dan berkelanjutan dapat mendukung hal ini.



"Terkait dengan partisipasi, kami sangat berharap bahwa partisipasi kami tidak terbatas pada tingkat perencanaan, tetapi juga meluas ke tingkat pelaksanaannya. Bagaimana kita bisa mengetahui tingkat kendali mutu? Bagaimana pemantauan dan evaluasinya? Itu sangat, sangat penting. Sejauh ini, partisipasi kami masih dalam tahap perencanaan."

Indonesia memiliki 'Komite Nasional Disabilitas' yang berfokus untuk memastikan inklusivitas di seluruh inisiatif pemerintah pada skala kota, yang memainkan peran kunci dalam memfasilitasi partisipasi penyandang disabilitas. Namun demikian, para peserta merasa bahwa berbagai sektor pemerintah yang berbeda harus dilibatkan secara kolektif dalam proses inklusi, karena tanpa dukungan lintas sektoral, termasuk anggaran dan sumber daya, advokasi hanya bisa berjalan sejauh ini.

Terdapat konsensus yang kuat di antara para peserta bahwa partisipasi dan inklusi harus dilakukan di seluruh pelaksanaan proyek, mulai dari perencanaan hingga desain, konstruksi, pemantauan dan evaluasi. Agar partisipasi ini konstruktif, partisipasi ini harus responsif terhadap kebutuhan proyek untuk memberikan solusi yang paling inklusif.

"Diuji... ya, memang begitu. Kemiringan ramp juga telah dievaluasi dan kami telah mengubahnya beberapa kali, yang lama, tidak apa-apa, kami benar-benar terbuka. Harapannya adalah ketika kita melibatkan mereka, dan kemudian mereka memeriksanya lagi, ada yang kurang, kita evaluasi lagi. Tidak apa-apa."

Pedoman juga dapat mendukung partisipasi, dan Pemerintah telah mengembangkan pedoman untuk mendukung partisipasi yang lebih baik dalam proses konsultasi seperti Musrenbang: "Sebelum tahun 2016, saya tulis di sini bahwa keterlibatannya mungkin kurang dari 1%, ya, jadi kami membangun komunikasi internal terlebih dahulu. Bagaimana mungkin juknis mengakomodasi partisipasi pada setiap tahap, sekarang sudah ada. Dan bagaimana komunitas dapat berinteraksi di forum-forum tersebut, karena ini juga membutuhkan keberanian." Pedoman berguna karena membantu mendukung akuntabilitas, yang sangat penting untuk memastikan proses inklusi dipertahankan dalam jangka panjang. Di Solo, ada apresiasi yang baik terhadap perlunya pemantauan dan evaluasi yang berkelanjutan dan pendekatan jangka panjang. Namun demikian, pendekatan ini membutuhkan sumber daya dan



dukungan berkelanjutan untuk dipertahankan, yang bisa menjadi tantangan ketika pemerintah kota memiliki banyak prioritas.

Komunitas Inklusif dan Solusi yang dipimpin Komunitas

"Saya sudah terbiasa tinggal di Solo. Artinya, sejak saya dan istri saya bergabung dengan komunitas ini setelah pendidikan kami di Solo, saya menikmati tinggal di sini, seperti berada di kampung sendiri, lho. Jadi kalau di sini, di desa ini dan sekitarnya, kita yang tunanetra, dari masyarakat, kita dianggap seperti orang biasa, lho. Namun demikian, orang masih mempersepsikan hal-hal tertentu, mengingat kita berbeda dari orang lain. Tetapi pada intinya, masyarakat telah menerima kami tinggal di kota ini."

Secara keseluruhan, di Solo ada rasa solidaritas masyarakat yang kuat dan keinginan untuk membangun solusi bersama, hal ini dimulai dari sektor informal yang kuat untuk produksi Teknologi Bantu (AT) hingga sistem dukungan masyarakat dan kerja advokasi kolektif. Sampai batas tertentu, hal ini didukung oleh pemerintah Indonesia, di mana struktur tata kelola pemerintahan yang telah didelegasikan mendukung partisipasi masyarakat di berbagai tingkat.

"Pertama, di RT RW atau di wilayah kampung, kami juga bersosialisasi dengan tetangga, terutama dalam masalah disabilitas, sehingga kami dapat diterima di masyarakat kami. Kedua, kita juga bisa lebih dekat dengan mereka, tetangga kita. Karena kita minoritas, kita harus lebih dekat dengan mayoritas warga.

Ketiga, jika ada sesuatu yang menjadi masalah bagi kami di kalangan tunanetra atau penyandang disabilitas, masyarakat tahu apakah itu terkait dengan kegiatan pemerintah atau desa. Jadi, marilah kita dianggap sebagai orang biasa, tidak dibedakan. Memang, dalam hal-hal tertentu masih ada perbedaan, tetapi secara umum kami dianggap sama."

Beberapa peserta telah membentuk komunitas untuk mendukung advokasi inklusi di kota yang disebut 'komunitas Hore Hore': "Sebenarnya, ini lebih tentang aksesibilitas juga, tetapi konsep kami adalah ceria, bahagia, Anda tahu. Kami suka pergi ke Taman Balekambang Solo dan Museum Radya Pustaka dan kami mengamati tempat-tempat itu, apakah tempat-tempat itu dapat diakses atau tidak.". Kelompok ini dapat membuat pengalaman kerja advokasi menjadi menyenangkan dan



membangun solidaritas untuk mengatasi apa yang bisa menjadi pengalaman negatif dari ketidakterjangkauan.

Penyandang disabilitas juga memiliki keinginan untuk mandiri dan mampu memecahkan masalah untuk diri mereka sendiri, pengetahuan tentang rumah mereka, komunitas



Komunitas Hore Hore dalam tur.

mereka adalah bagian penting untuk memfasilitasi hal ini: "jika saya menyewa rumah baru maka tentu saja saya perlu menyesuaikan diri untuk mengenal rumah tersebut. Jika saya masuk ke dalam rumah, pertama-tama adalah kamar mandi, dapur, jemuran, kamar tidur, ruang makan, ruang tamu. Kemudian nanti orientasi yang lebih spesifik, saya harus tahu posisi soket lampu, saklar, sekrup, sekring. Saya harus tahu di mana dan berapa jumlahnya, karena jika sewaktu-waktu listrik di rumah bermasalah, paling tidak saya bisa menanganinya sendiri jika berada di lingkup rumah." Pada skala lingkungan, sangat penting bagi para penyandang disabilitas untuk terus mendapatkan informasi tentang perkembangan di masyarakat untuk menghindari tantangan akses baru.

Beberapa praktisi juga sangat fokus pada desain yang dilakukan bersama masyarakat, yang mendukung pendekatan yang lebih partisipatif terhadap desain kota: **"Dan mungkin perbedaannya dengan arsitek lain, untuk arsitek komunitas sebenarnya lebih kepada pendekatan, dan istilahnya adalah jiwa, atau kita lebih fokus pada pemberdayaan warga dengan alat-alat arsitektur. Jadi arsitektur, istilahnya, seperti alat untuk memberdayakan warga, untuk membuat warga lebih berdaya, seperti itu."**

Dalam lingkungan kebijakan, keterlibatan dengan Organisasi Penyandang Disabilitas (OPD) sangat penting untuk memastikan keterwakilan dari komunitas penyandang disabilitas: "Setiap tiga bulan sekali, saya akan mengadakan rapat koordinasi dengan semua OPD. Jadi, kita akan membahas apa yang sudah



dijalankan oleh OPD. Untuk OPD yang pasif, mereka akan menyampaikan apa yang mereka butuhkan."

Namun, beberapa peserta masih mengungkapkan masalah seputar kurangnya pengetahuan atau stigma sebagai hambatan untuk terlibat dalam kegiatan masyarakat.

"Beberapa orang mengalami keraguan ketika mereka ingin mengundang saya ke suatu acara, seperti apakah dia benar-benar ingin pergi? Bagaimana jika hal itu sulit baginya? Tetapi, saya pikir sangat baik dan adil untuk mengundang kami, para penyandang disabilitas. Menurut saya ini sangat berharga dan juga bisa menjadi bukti bahwa kita telah diterima di masyarakat. Hal ini harus dibangun dari dua sisi komunitas, warga secara umum dan komunitas disabilitas. Jadi dengan pemahaman saya, saya mendorong diri saya untuk berinteraksi dan terlibat dalam komunitas. Jika saya tidak melakukan hal ini, akan terjadi kesalahpahaman. Satu pihak takut jika pihak lain tersinggung dan kemudian pihak lain akan merasa dirinya memalukan. Semua ini hanyalah prasangka. Jika kita tidak mulai memotong prasangka-prasangka ini, maka banyak kesalahpahaman dalam berinteraksi. Sebenarnya, kami bisa melihat bahwa masyarakat pada umumnya juga ingin berinteraksi dengan kami, para penyandang disabilitas."

Lingkungan yang mendukung diperlukan untuk akses ke pendidikan dan peluang

Bagi banyak peserta riset, pendidikan inklusif belum tersedia bagi mereka, tetapi Pemerintah telah membuat kemajuan yang signifikan di bidang ini dalam beberapa tahun terakhir. Para peserta berbicara tentang pentingnya pendidikan untuk memungkinkan berbagai kesempatan di kemudian hari, dan juga tantangan untuk memastikan akses ke pendidikan inklusif. Banyak peserta yang mengalami tantangan dan hambatan aksesibilitas selama masa pendidikan mereka dan harus bergantung pada bantuan teman untuk mengakses pendidikan mereka. Para peserta harus sangat termotivasi untuk mengakses pendidikan karena banyaknya tantangan yang mereka hadapi.



"Sering kali, hal itu terjadi seperti itu jika saya bergantung pada orang lain. Jika saya ingin pergi sendiri, saya harus naik transportasi umum. Setelah itu saya masih harus lanjut berjalan kaki. Jadi, jika teman saya tidak pergi ke sekolah, saya juga tidak akan pergi ke sekolah, jadi keesokan harinya saya juga akan dihukum oleh guru kami."

Ada kritik tentang sekolah untuk anak-anak dengan kebutuhan khusus, yang disebut oleh para peserta sebagai, "sekolah luar biasa' yang tidak sesuai dengan tujuan, dan pandangan bahwa menyediakan sekolah yang inklusif adalah jalan ke depan. Terbukti bahwa kurangnya kesadaran seputar disabilitas dan inklusi dalam sistem pendidikan berdampak negatif terhadap pengalaman pendidikan para penyandang disabilitas.

"Mereka mengatakan bahwa mereka belum memiliki fasilitas yang memadai. Inilah yang tidak saya sukai. Mengapa mereka tidak bertanya dulu tentang kemampuan saya, apa yang mampu saya lakukan? Mereka harus menanyakan hal-hal tersebut terlebih dahulu, jangan hanya menilai dengan mengatakan "Oh tidak ada ramp di sini atau kami tidak memiliki fasilitas yang memadai untuk Anda"

Ketika sekolah lebih inklusif, tantangan tetap ada dengan salah satu peserta yang menggambarkan bagaimana waktu diperlukan bagi kelas untuk menyesuaikan diri dan bersikap suportif: "Ketika saya masih di sekolah menengah, karena itu adalah sekolah inklusif, guru banyak membantu saya. Tidak canggung, guru mengajarkan kepada siswa lain bagaimana berperilaku dengan penyandang tunanetra. Mereka peduli kepada kami. Awalnya agak canggung, butuh waktu lama untuk menyesuaikan diri."

Berbagai program sekolah inklusif didiskusikan, tetapi salah satu peserta berkomentar tentang tantangan sumber daya dan distribusi yang terbatas, mengatakan bahwa dalam beberapa kasus lebih mudah membawa guru ke sekolah daripada membawa siswa ke sekolah inklusif karena jarak yang jauh dan tantangan transportasi: "Sekolah-sekolah di Solo tidak boleh menolak anak-anak penyandang disabilitas. Tetapi tidak setiap sekolah siap karena mereka tidak memiliki guru khusus untuk itu. Meskipun saat ini sekolah inklusi sudah tersedia, namun



keberadaan guru khusus untuk mendampingi anak-anak disabilitas masih menjadi masalah bagi kami."

Dalam hal kesempatan kerja dan mata pencaharian, banyak penyandang disabilitas mengandalkan pelatihan kejuruan dan pekerjaan di sektor informal, misalnya, bekerja sebagai tukang pijat atau penjahit. Ada program pelatihan yang tersedia untuk peran-peran ini, tetapi dalam banyak kasus, tidak ada sumber daya untuk menyediakan peralatan untuk mulai bekerja. Pandemi COVID-19 juga sangat berdampak pada mata pencaharian masyarakat, karena banyak pekerjaan sektor informal tidak lagi memungkinkan.

Akses ke layanan publik

"Untuk urusan pencatatan sipil seperti akta kelahiran atau akta kematian, saya biasanya minta bantuan aparat lingkungan, dari ketua RT dan sebagainya. Alhamdulillah saya tinggal di lingkungan yang baik, jadi jika ada informasi baru, ketua RT akan memberitahu dan mengarahkan kami."

Beberapa peserta merasa bahwa secara umum layanan publik cukup mudah diakses dan mereka dapat mengakses layanan tanpa menunggu lama, dalam banyak kasus karena dukungan staf atau bantuan masyarakat, tetapi lingkungan fisik seringkali masih kurang:

"Saya bertanya pada waktu itu, 'Mengapa tangga ini? Tidak ada ramp?' dan mereka menjawab, 'Oh, ramp-nya ada di belakang untuk penyandang disabilitas'. Artinya, para penyandang disabilitas dibuatkan rute sendiri, Anda tahu, itu berarti bahwa itu belum merupakan desain universal."

Strategi menyeluruh untuk distribusi layanan publik penting karena salah satu peserta berbicara tentang bagaimana dalam beberapa kasus layanan tidak didistribusikan secara merata atau terintegrasi dengan baik, Misalnya, satu desa mungkin memiliki 15 sekolah dasar tetapi hanya satu sekolah menengah atas - yang mana membatasi peluang untuk melanjutkan pendidikan bagi semua orang dan terutama mereka yang mungkin kurang mampu melakukan perjalanan ke sekolah menengah yang lebih jauh. Mereka mengatakan bahwa izin bangunan bisa diberikan dengan bebas tanpa pertimbangan menyeluruh untuk distribusi layanan. Rencana induk kota dan strategi pembangunan yang didasarkan pada data dan bukti dapat



mendukung distribusi sumber daya yang lebih baik dan mengkoordinasikan prioritas. Ketentuan jaminan sosial juga dapat menjadi tantangan untuk diakses, karena dalam beberapa kasus (seperti program Bantuan Sosial Tunai yang diberikan selama pandemi COVID-19), jika penyandang disabilitas bukan kepala keluarga, maka mereka tidak dapat mengaksesnya.

Dalam hal inklusi keuangan dan perbankan, ATM pada umumnya tidak dapat diakses, meskipun dalam beberapa kasus bantuan diberikan oleh petugas keamanan bank.

Aksesibilitas komunikasi merupakan aspek penting dari pelayanan publik yang inklusif. Ada kebutuhan untuk lebih banyak pelatihan bahasa isyarat dan meningkatkan kesadaran akan program dan inisiatif inklusif. Kadang-kadang, program inklusif dapat dikembangkan tetapi tidak disosialisasikan, sehingga para penyandang disabilitas tidak menyadari keberadaannya.

Kesehatan, Sanitasi, dan Infrastruktur

Layanan kesehatan sering disebutkan sebagai bidang prioritas oleh para peserta, dan secara umum aksesibilitas layanan kesehatan telah diprioritaskan dengan 17 puskesmas yang dapat diakses dan dua rumah sakit daerah yang dapat diakses di seluruh Solo.

"Menurut saya, Puskesmas (Pusat Kesehatan Masyarakat) juga merupakan praktik terbaik. Dalam satu setengah tahun, 17 Puskesmas di Solo sudah dapat diakses. Mereka meningkatkan aksesibilitasnya dengan menyediakan pegangan tangan dan toilet bagi penyandang disabilitas, mereka juga menyediakan ruang tunggu dan layanan khusus hingga layanan farmasi."

Namun, layanan yang terkait dengan perawatan kesehatan mental masih perlu ditingkatkan. Layanan seperti konseling tidak ditanggung oleh jaminan sosial yang menciptakan beban keuangan bagi keluarga yang membutuhkan layanan tersebut, dengan sebagian besar tidak menerima layanan kesehatan mental yang mereka butuhkan. Diperlukan layanan perlindungan sosial seperti dukungan bagi penyandang disabilitas khususnya perempuan dengan disabilitas, yang mengalami pelecehan seksual. Salah satu peserta juga berbicara tentang pengalaman *bullying* dan kekerasan di sekolah, layanan dukungan untuk hal ini harus tersedia: "Tentu



saja. Saya dipukuli, saya diintimidasi dan itu sangat tidak berperasaan dan membuat saya merasa sangat tidak aman. Saya kurang percaya diri."

"Namun, ada beberapa kendala. Seperti banyak diskriminasi, tapi saya mencoba untuk bersabar dan rileks"

Mengakses Teknologi Bantu (AT) bisa menjadi tantangan, dan AT yang disediakan tidak selalu sesuai dengan tujuannya. Perbaikan juga merupakan masalah dengan AT yang sering rusak sebelum penggantinya dapat disediakan.



Contoh toilet yang dapat diakses di stasiun kereta api di Solo.

Infrastruktur air dan sanitasi juga harus inklusif dan dapat menjadi area konflik karena kompleksitas pengelolaan infrastruktur ini:

"Saya tidak sepenuhnya setuju jika mereka ingin menutup selokan dan saluran air. Maksud saya, hal itu dapat mengganggu jalannya air dan dapat menyebabkan penyakit. Menurut pendapat saya, selokan dan saluran air seperti yang ada di depan rumah saya seharusnya tidak ditutup dengan beton. Akan lebih baik jika mereka menggunakan jeruji besi untuk penutup selokan."



Sebagian peserta bahkan menggunakan kondisi infrastruktur yang buruk sebagai panduan, menggunakan jalur pembuangan yang ada untuk membantu navigasi. Namun demikian, ada juga pandangan bahwa hal ini bisa berbahaya.

"Ini adalah tepi, kita harus berjalan di tepi, kita ikuti ini. Kaki kiri itu harus berada di sini. Kadang-kadang, pemerintah atau masyarakat membangun selokan kecil di pinggir jalan. Kita tidak tahu posisinya dan kita bisa jatuh. Itulah mengapa kita membutuhkan tongkat. Jadi secara teori, orientasinya adalah "Anda harus tahu tentang jalan, termasuk tepiannya."

Inklusi dan kesejahteraan

Inklusi dan kesejahteraan masyarakat sangat erat kaitannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi kesejahteraan dan rasa inklusi secara keseluruhan di kota meliputi:

- Akses ke ruang ibadah dan budaya

Ruang ibadah adalah bagian penting dari kehidupan sehari-hari bagi banyak peserta dan banyak masjid di kota tidak dapat diakses, ada kebutuhan untuk bekerja dengan para pemimpin agama untuk memfasilitasi partisipasi inklusif dalam agama dan doa bagi para penyandang disabilitas.



Aksesibilitas ruang keagamaan bisa bervariasi.

- Akses ke ruang hijau dan rekreasi

Beberapa taman di kota ini dianggap mudah diakses, dan ini sebagian besar berkat upaya advokasi.

"Perjuangan untuk membangun taman ini tidaklah mudah. Ini adalah tahun ketiga kami mengajukan proposal, tetapi sangat rumit. Tahun lalu, sudah muncul, tetapi sudah tidak ada lagi."

Akses ke taman juga tergantung pada keterjangkauan dan pilihan transportasi, yang bisa jadi mahal. Dalam hal ini, peserta mengunjungi tempat rekreasi setelah hari pembayaran honorarium pekerjaan.



"Yah kebanyakan setelah gajian saya ingin pergi ke tempat rekreasi, tapi saya tidak pernah menentukan tempat tertentu. Ya, saya hanya ingin melepas penat dari kehidupan yang sibuk ini. Intinya adalah saya bisa pergi bersama istri dan anak saya."

- Akses ke pariwisata



Aksesibilitas transportasi dan alat bantu mobilitas penting untuk memfasilitasi akses ke pariwisata.

Rekreasi di luar Kota Solo melalui pariwisata juga menjadi prioritas bagi banyak peserta, dengan para peserta berbagi aspirasi untuk melakukan perjalanan ke seluruh Indonesia dan internasional. Pariwisata yang dapat diakses harus mencakup transportasi, sanitasi dan akomodasi yang dapat diakses untuk memungkinkan orang melakukan perjalanan dengan bermartabat.

"Saya ingin pergi rekreasi. Saya ingin pergi ke Gunung Bromo. Saya ingin melihatnya, Anda tahu, tetapi kita perlu menggunakan tangga jika ingin mendaki gunung, dan itu sangat tinggi. Hal itu sepertinya menjadi kendala juga, namun sebenarnya, tempat di sekitar Bromo bisa digunakan untuk rekreasi. Tapi sepertinya tidak menyenangkan jika Anda tidak pergi ke sana,



bukan? Jadi ya, Bromo adalah tempat yang sangat ingin saya kunjungi. Dan saya juga pernah ke Bali, ya tempatnyasudah bisa diakses kalau di Bali, di pantai-pantainya juga, kemudian di tempat-tempat seperti taman burung, seperti itu juga ada aksesnya."

"Saya suka pergi berlibur dengan keponakan saya selama liburan. Tetapi masalahnya adalah tidak semua tempat wisata menyediakan toilet yang mudah diakses. Nah, kalau, katakanlah, fasilitas transportasi, kita bisa menyewa mobil atau penyedia jasa transportasi apa saja yang bisa kita gunakan sesuai dengan kebutuhan kita. Tetapi, jika menyangkut kebutuhan yang berhubungan dengan toilet, hal ini akan menjadi masalah, jadi saya biasanya mencari tempat di mana saya bisa mampir untuk menggunakan toilet."

- Akses ke olahraga untuk rekreasi - tidak hanya untuk atlet disabilitas

"Saya tidak tahu tentang olahraga untuk penyandang disabilitas sampai sekolah menengah atas. Karena media jarang sekali menulis berita tentang olahraga bagi penyandang disabilitas. Awalnya, saya diundang oleh guru YPAC untuk mewakili YPAC di kompetisi antar sekolah, kemudian menang hingga tingkat nasional. Kemudian selesai, akhirnya, setelah beberapa tahun lulus, ternyata ada yang di tingkat senior, olahraga profesional, saya mengetahui hal ini ketika saya masih kuliah, jadi sudah terlambat."

- Partisipasi dalam komunitas dan advokasi komunitas

"Saya nyaman tinggal di Solo. Mengapa? Banyak tempat untuk nongkrong seperti tempat ngopi, kursinya nyaman"



Bencana, perubahan iklim dan pandemi

Pandemi COVID-19 telah berdampak pada penyandang disabilitas di seluruh dunia, dan ini juga dirasakan di Solo. Secara khusus, para peserta berbicara tentang dampak pada mata pencaharian karena berkurangnya peluang kerja sektor informal dan dampaknya terhadap keuangan. Peserta juga memiliki ketakutan tertular virus dan tingkat partisipasi masyarakat berkurang selama pandemi. Sebagian peserta mampu merangkul teknologi digital.



COVID-19 berdampak pada mata pencaharian masyarakat, dalam beberapa kasus peserta mampu beradaptasi lebih baik daripada yang lain.

"Kebanyakan, saya menghabiskan waktu selama pandemi ini di rumah, saya masih takut pergi ke mana-mana. Selama pandemi ini, saya tidak memiliki keberanian untuk pergi ke mana pun. Saya jarang pergi ke mal jika tidak perlu."

Para pemangku kepentingan juga membahas bagaimana anggaran telah dikurangi atau dialokasikan kembali selama pandemi COVID-19, yang menyebabkan tantangan pendanaan tambahan: "Pertama, kami memiliki sumber daya manusia yang terbatas, kemudian yang kedua, sumber daya kami juga terbatas. Bahkan selama pandemi, misalnya, jumlah pegawai di beberapa pemerintah daerah berkurang karena pemindahan hingga 40% atau 50%, tetapi sebelum itu, kami, di BAPPEDA (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah), juga berkurang 77%."

Para peserta juga mengangkat keprihatinan seputar bencana seperti gempa bumi dan perlunya desain yang mudah diakses yang mempertimbangkan rute evakuasi yang aman bagi para penyandang disabilitas. Peserta lain menyerukan informasi yang mudah diakses dan mudah tersedia untuk mengakses layanan darurat, menyarankan bahwa kontak untuk layanan darurat harus ditampilkan dengan jelas di ruang publik dan ruang semi publik seperti gedung apartemen. Unit layanan



disabilitas telah dibentuk di Badan Penanggulangan Bencana Daerah, tetapi koordinasi berkurang selama pandemi COVID-19.

"Karena hujan menghalangi suara. Kami, para tunanetra, bergantung pada suara. Sulit bagi saya jika saya ingin menyeberang jalan, agak sulit, jika tidak ada orang. Kemudian ketika saya berjalan di ruangan itu juga sulit, meskipun saya menggunakan tongkat. Karena ketika hujan sangat deras, saya mendengarkan suara tongkat ketika berada di dekat tembok, ia memantulkan suaranya, tetapi bukan karena terhalang oleh suara hujan. Jadi, agak sulit jika terjadi hujan lebat."

Cuaca mempengaruhi aksesibilitas dalam banyak cara. Hujan mempengaruhi mobilitas, visibilitas dan pendengaran. Pada musim hujan, satu peserta mengandalkan taksi, sehingga menimbulkan biaya tambahan. Salah satu peserta juga berkomentar bahwa tantangan aksesibilitas diperburuk dalam cuaca panas karena kebutuhan untuk minum lebih banyak air berarti perlu mengakses kamar mandi lebih sering, yang mungkin sulit ditemukan. Hal ini menunjukkan bahwa perlu mempertimbangkan dampak gelombang panas dan fenomena *urban heat islands* (UHI) terhadap infrastruktur, khususnya untuk air dan sanitasi. Infrastruktur di pedesaan juga dalam kondisi yang kurang layak, sehingga lebih rentan terhadap hujan lebat dan tanah longsor.

"Saya takut pergi ke mana pun saat hujan, saya lebih suka menunggu hujan berhenti. Mengendarai motor roda tiga saat hujan deras juga sulit, saya tidak bisa melihat apakah ada lubang atau tidak, sangat licin juga."

Keamanan

Bahaya keselamatan dan masalah keamanan, seperti pencurian, merupakan keprihatinan khusus bagi para penyandang disabilitas. Infrastruktur yang berkualitas baik berperan dalam menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman, di mana orang merasa aman dan nyaman.

"Tapi sampai sekarang, trotoar masih ada kabel yang melintang di tengah jalan. Beberapa orang pasti telah menabrak kabelnya."



"Ketika saya melihat di stasiun, mereka menyediakan kursi roda tetapi terkunci. Kami tidak tahu harus meminta kursi roda kepada siapa. Rupanya, sering terjadi bahwa kursi roda itu hilang. Beberapa orang mengambilnya."

"Ini benar-benar terkait dengan etiket disabilitas, bagaimana menghadapi atau berinteraksi dengan penyandang disabilitas yang beragam. Ketika mereka turun dari taksi atau bus juga, keselamatan mereka harus dipastikan. Mereka harus turun dalam kondisi aman."

Infrastruktur yang aman dan berkualitas baik harus dikombinasikan dengan kesadaran yang baik untuk memastikan keselamatan masyarakat. Masalah keamanan juga mencakup perasaan aman dan bebas dari rasa takut akan pelecehan atau kekerasan. Beberapa peserta tidak merasa percaya diri di ruang publik karena ketakutan ini.

"Saya tidak berani pergi ke mal sendirian meskipun ada beberapa mal yang bisa diakses oleh penyandang disabilitas. Tapi terkadang masih ada sepeda motor atau kendaraan yang suka parkir di sana, atau bahkan beberapa orang yang suka nongkrong, jadi saya tidak cukup percaya diri untuk berjalan sendiri."

"Mereka mungkin berpikir, apakah seseorang menculik mereka?"

"Semakin banyak disabilitas yang dimiliki seseorang, semakin banyak diskriminasi dan semakin banyak kehilangan privasi mereka. Dan ini menjadi potensi pelecehan jika kita terlalu bergantung pada orang lain."

Apa yang diketahui orang tentang inklusi dan desain inklusif?

Secara umum, ada pemahaman dasar tentang konsep-konsep seperti desain universal dan pengetahuan tentang standar-standar yang relevan di antara para pemangku kepentingan kebijakan dan praktisi, meskipun hal ini lebih kuat di kalangan pemerintah dan akademisi daripada di kalangan praktisi lingkungan binaan.



"Jadi, aksesibilitas harus digunakan oleh semua ragam disabilitas, bahkan untuk lansia, anak-anak, dan perempuan. Aksesibilitas harus mencakup semua orang, semuanya. Desain universal akan mengakomodasi kebutuhan ini."

"Saya pikir kita perlu lebih banyak pemahaman, semua pemangku kepentingan perlu lebih banyak pemahaman tentang apa itu disabilitas, apa itu aksesibilitas, dan apa itu inklusivitas. Kita perlu pemahaman lain tentang itu. Karena konsep ini cenderung terbagi-bagi, saya dan dosen saya masih salah dalam menerapkannya. Itu dari segi aksesibilitas fisik. Tetapi untuk aksesibilitas non-fisik, saya pikir itu lebih kepada sensitivitas petugas atau sensitivitas orangnya."

Dalam program arsitektur di universitas, ada pendidikan tentang aksesibilitas dan desain inklusif, tetapi sebagian besar mata kuliah bersifat pilihan. Akademisi juga berpendapat bahwa mereka mengajarkan prinsip-prinsip umum desain universal dan kota inklusif, tetapi bukan 'praktiknya'. Karena implementasi sering disebut sebagai tantangan, maka diperlukan lebih banyak pendidikan berbasis praktik.

"Mungkin pendidikan arsitektur juga bisa mencakup dialog yang melibatkan penyandang disabilitas yang seharusnya sudah terbangun. Seharusnya seperti itu, karena selama ini proses di kelas atau istilahnya proses belajar masih sebatas teori, kemudian kita suka mengaplikasikannya tapi tidak ada yang namanya harus mendapatkan *feedback* atau berdiskusi dengan orang yang benar-benar membutuhkan, seperti itu."

Untuk praktik desain inklusif yang baik, ada pertanyaan apakah pedoman atau standar sudah cukup. Misalnya, beberapa pemangku kepentingan industri merujuk pada pedoman internasional seperti buku Neufert (buku data arsitek Jerman), sementara mereka tidak memiliki pengetahuan tentang peraturan lokal, dan mempertanyakan apakah standar desain internasional seperti Neufert sesuai dengan tujuan di Indonesia karena dirancang untuk postur tubuh dan budaya yang berbeda (Barat). Sebagian peserta berpandangan bahwa jika standar atau aturan sudah ada dan diikuti, maka itu sudah cukup. Namun demikian, bukti menunjukkan bahwa apresiasi yang lebih luas terhadap prinsip-prinsip dan pendekatan desain



inklusif dapat membantu, khususnya untuk menghindari kesenjangan dalam aksesibilitas dari pintu ke pintu.

"Misalnya dari UU, kemudian dari peraturan, dari semacam buku panduan desain seperti *data architect*. Kita hanya mengikuti pedoman tersebut, itu saja sebenarnya sudah cukup. Dan itu ketika kita sudah mengimplementasikan semuanya, dan kita sudah mempertimbangkan siapa penggunanya, saya pikir itu sudah terpenuhi, bukan?"

"Intinya kami mengikuti aturan di sana, aturan teknisnya semua ada di sana, kami hanya mengikutinya, itu saja."

Pengetahuan tentang desain universal adalah hal yang mendasar, termasuk apresiasi terhadap manfaatnya yang lebih luas. Ada kesadaran akan keterbatasan standar dan fokus pada hambatan mobilitas: "Sebagian besar standar masih diperuntukkan bagi orang dengan hambatan penglihatan atau mobilitas. Saya belum mengenal banyak orang yang mengalami hambatan pendengaran." Namun demikian, ada perbedaan antara pengetahuan lokal dan global: salah satu pemangku kepentingan dari sektor industri menjelaskan bahwa mereka mengikuti standar internasional karena mereka tidak mengetahui peraturan atau standar lokal.

"Setiap kali kita berbicara tentang aksesibilitas, misalnya saat dengar pendapat atau advokasi lainnya, masalah ini, mengenai desain universal, selalu disuarakan."

"Berbicara mengenai universal design, sebenarnya bukan hanya masalah ramp yang sesuai dengan kemiringannya, bukan hanya masalah lift, tapi juga masalah apakah desainnya mudah digunakan, apakah desainnya bisa meminimalisir faktor kesalahan yang akan terjadi. Nah, sekarang masalah ramp yang sederhana, katakanlah untuk orang yang menggunakan kursi roda, masih belum banyak orang yang mengerti."

Bukti menunjukkan bahwa semua praktisi lingkungan binaan harus memiliki pengetahuan desain inklusif agar dapat menyampaikan desain inklusif secara efektif. Misalnya, penting bahwa kontraktor yang mengimplementasikan desain memiliki pengetahuan yang cukup untuk mendukung implementasi yang baik.



"Dulu, saya berdiskusi terlebih dahulu dengan kontraktor ketika saya ingin menyesuaikan rumah saya agar dapat diakses. Saya membuat desain dan pengukuran, terkadang mereka juga tidak setuju dengan mengatakan ini akan sulit. Hal ini memerlukan diskusi yang lebih panjang. Inilah yang seharusnya kita lakukan, perlu diskusi, mengapa kita memerlukan pintu yang lebih besar dan sebagainya. Di kamar mandi saya, saya meletakkan sedikit jalan sehingga saya bisa mengaksesnya dengan kursi roda saya. Hal ini juga memerlukan diskusi yang lebih panjang dengan kontraktor agar mereka mengerti."

Meskipun pengetahuan dan praktik desain inklusif ditemukan di Solo, masih ada pekerjaan yang harus dilakukan. Beberapa peserta berbicara tentang keterbatasan pengetahuan desain inklusif yang mengarah pada persepsi bahwa tempat-tempat dapat diakses padahal tidak, mungkin karena pendekatan desain yang berfokus pada kelompok disabilitas tertentu. Selain itu, beberapa peserta penyandang disabilitas merasa bahwa model disabilitas yang bersifat amal masih terlihat jelas di Solo, dan bahwa pendidikan diperlukan untuk memajukan pendekatan berbasis hak dan model disabilitas sosial.

"Misalnya katakanlah visi misi mewujudkan Kota/Kabupaten Inklusi, tantangan utamanya di situ. Tantangan berikutnya adalah pemerintah, ya, pemerintah tidak mudah menerima perspektif hak, perspektifnya masih perspektif belas kasihan, perspektifnya masih berbasis amal. Kemudian, bagi teman-teman penyandang disabilitas untuk membuka pintu untuk memberikan perspektif, tidak selalu mudah. Jadi, tantangan utama dan pertama adalah dari teman-teman penyandang disabilitas itu sendiri, yang kedua adalah dari pemerintah. Maksud saya pemerintah lokal."

"Pengetahuan, pemahaman, dan pelaksanaan" Hambatan untuk implementasi

Berbagai hambatan implementasi ditemukan termasuk diantaranya hambatan dalam pengetahuan, minimnya anggaran dan keberlanjutan anggaran, kurangnya dukungan masyarakat dan terjemahan peraturan yang kurang tepat pada implementasinya.



"Jadi, yang memang menjadi tantangan adalah, terkadang kita menghadapi pemilik yang tidak memiliki pengetahuan atau end user, dimana 'saya ingin membangun rumah sakit seperti ini, tolong dibangun' tapi standarnya, mereka tidak mengerti, kemudian tentang aksesibilitas, kemudian keselamatan dan sebagainya, ini yang kadang - kadang terlupakan."

"Saya rasa pemahaman dan pengetahuan mereka sudah cukup, namun ketika berbicara tentang kesadaran untuk mengimplementasikan, masih terbentur dengan banyak kepentingan. Seperti yang kita ketahui, tidak mudah misalnya, membuat jalan, dan sebagainya. Dan antara pengetahuan, pemahaman, dan pelaksanaan di lapangan tidak selalu sinkron."

Kutipan-kutipan ini menunjukkan pentingnya pendekatan kolaboratif untuk desain inklusif. Agar implementasi desain inklusif menjadi efektif, seluruh tim - termasuk klien - harus diinvestasikan dalam suatu visi atau pendekatan.



Fitur aksesibilitas harus didesain dan diimplementasikan dengan benar agar bermanfaat.

"Dari segi pengetahuan, saya rasa saya sudah punya, tetapi dari sudut pandang praktis, itulah yang biasanya kurang. Seperti terkadang standarnya



masih berbeda antara apa yang ada di lapangan dengan standar minimal seperti yang ada di buku. Dan banyak di tempat-tempat umum yang masih belum terlalu memperhatikan hal di atas, desain universal, seperti ukuran ramp, kemiringan dan sebagainya, terkadang tidak mengakomodasi penyandang disabilitas, seperti itu. Menurut saya, pengetahuannya sudah ada, hanya praktiknya saja yang mungkin masih perlu diselesaikan untuk membuatnya lebih baik."

"Kami di BAPPEDA (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah), kami masih memiliki sumber daya yang terbatas, dan kemudian tidak semua kebutuhan kami dapat diakomodir dengan segera, misalnya selama proses monitoring dan evaluasi dapat dilakukan sekali dalam tiga tahun, ini jika ada anggaran yang dialokasikan untuk ini. Jadi, pendekatan kami adalah membantu teman-teman komunitas."

Sumber daya terbatas, dan anggaran sering dibatasi untuk periode waktu yang singkat sehingga menimbulkan masalah bagi keberlanjutan program karena pendanaannya.

Penerapan praktis dari pengetahuan dan standar desain inklusif bisa menjadi tantangan, dan banyak pemangku kepentingan mengangkat isu bahwa realitas implementasi lebih kompleks daripada prinsip-prinsipnya. Contoh tantangannya termasuk menegosiasikan lahan dan ruang di kota, mendapatkan dukungan dan pemahaman masyarakat, serta menerjemahkan peraturan ke dalam praktik melalui target yang terukur dan dapat ditindaklanjuti.

"Tantangannya adalah dalam konteks persiapan, tidak semua kementerian lembaga benar-benar mampu menerjemahkan narasi regulasi menjadi narasi target serta narasi indikator yang dapat dikontribusikan ke dalam Rencana Aksi Nasional"



Peran kerangka kerja kebijakan

Kerangka kerja kebijakan sangat penting di Solo, baik yang berasal dari kebijakan dan peraturan nasional maupun peraturan lokal.

"Dengan membuat peraturan-peraturan semacam ini, berarti kita sudah membaca situasi ke depan, sehingga kita harus menyiapkan kerangka hukumnya, sehingga akan terus berlanjut."

Perubahan itu nyata, bagaimana memastikan perubahan ini berjalan dengan semestinya? Dengan terus membahas masalah ini dan selalu berkomunikasi."

Namun, salah satu peserta menyebutkan kompleksitas penyusunan dan pelaksanaan kebijakan inklusi disabilitas, menjelaskan bahwa peraturan disabilitas terbaru di Solo membutuhkan waktu satu tahun untuk dibahas dan disepakati:

"Peraturan daerah tentang isu disabilitas ini, butuh waktu satu tahun untuk membahasnya, tidak seperti peraturan lainnya, biasanya kita hanya membahas selama 3 bulan. Tetapi untuk masalah disabilitas, kami membutuhkan waktu satu tahun untuk akhirnya memiliki peraturan tersebut. Ini menarik."

"Perda sudah ada, komunitas difabel memiliki jaringan yang relatif kuat, baik yang inklusif maupun eksklusif. Bahkan teman-teman ini memiliki kesadaran, sudah memiliki kemampuan untuk mempengaruhi proses pengambilan kebijakan, bisa mendorong aksesibilitas, termasuk misalnya mendorong pemenuhan alat bantu ini kepada Pemerintah Kota dan pihak-pihak non pemerintah. Jadi Solo memang relatif, katakanlah indikator sebagai Kota Inklusi sudah relatif mapan."

"Masih ada satu PP lagi yang masih dalam proses, jadi totalnya akan ada 8 PP dan 2 Perpres."

"Bappenas, pada saat sosialisasi Rencana Induk Penyandang Disabilitas dalam rangka penjabaran Rencana Aksi Nasional, mampu mengumpulkan 24 kementerian lembaga"



Implementasi desain inklusif dan kepatuhan terhadap kebijakan

Salah satu isu terkait implementasi adalah kualitas dan kesesuaian bahan yang dipilih untuk intervensi desain inklusif seperti ramp dan ubin pemandu. Kualitas implementasi (yang membutuhkan pengetahuan kontraktor) juga penting dan banyak peserta berbicara tentang insiden di mana ubin pemandu dipasang dalam pola zig-zag. Masalah ini diselesaikan dengan cukup cepat, tetapi diakui sebagai ketidaksesuaian pada desain yang seharusnya inklusif.

"Ya, kemudian yang kedua, sekarang orang membangun *guiding block* menggunakan marmer atau keramik, kan? Terkadang terlalu licin dan sulit untuk merasakannya dengan kaki saya"

"Mudah-mudahan ada *guiding block*, kemudian *warning block*, seperti itu. Tetapi, setelah diimplementasikan, mungkin pelaksana tidak mengerti, atau tidak mengikuti desain atau semacamnya, tetapi ternyata sangat berbeda."



Kesalahan pada pemasangan ubin pemandu di area City Walk (Jl. Slamet Riyadi)



"Jadi, dari pintu masuk ke pasar, ketika kita masuk, kita akan menemukan yang bercabang-cabang, ada yang lurus, ada yang ke kiri atau ke kanan. Jadi, maksud saya, ubin pemandunya berbeda. Misalnya, jika Anda ingin pergi ke toilet, kita membuat ubin pemandu sebesar ini. Jika Anda ingin pergi ke pedagang sayur, bentuk atau ukuran ubin pemandu dibuat berbeda, jika Anda ingin pergi ke pedagang ikan, buatlah yang berbeda. Termasuk juga untuk pintu masuk dan keluar. Perbedaan ini yang harus bisa disesuaikan, ukurannya berapa."



Pintu masuk ke pasar. Terdapat ubin pemandu, tetapi sering kali terhalang.

Praktisi lingkungan binaan seperti kontraktor membutuhkan pengetahuan yang tepat untuk dapat menerapkan intervensi desain inklusif dengan baik.

"Harus ada peningkatan kapasitas bagi kontraktor mengenai hal ini. Dan harus ada kontrol kualitas dalam prosesnya. Inilah yang tampaknya hilang dalam prosesnya. Jadi, sangat menyedihkan jika misalnya ada ramp di fasilitas umum, tetapi ramp tersebut terlalu curam, akan membahayakan penggunaannya, bukan? Pemerintah telah menghabiskan uang mereka untuk ini, tetapi jika



tidak ada kontrol kualitas atau pemantauan dan evaluasi selama prosesnya, ini akan menjadi pemborosan uang."

"Bisa jadi perencanaannya bagus, desainnya detail, kemudian banyak detail yang tidak membuat nyaman atau aman, atau setelah digunakan, karena tidak ada edukasi. Pada akhirnya penggunaan itu tidak tepat."

Mengembangkan akuntabilitas yang tepat mendukung implementasi desain inklusif. Para peserta menyarankan bahwa izin bangunan harus bersyarat pada persetujuan oleh publik setelah selesai, untuk memastikan maksud desain direalisasikan.

"Saat mengeluarkan izin bangunan, sebaiknya diberikan syarat bahwa bangunan tersebut akan diakses oleh masyarakat umum, sehingga harus diberikan standar untuk akses disabilitas. Itu harus diwajibkan."

"Ketika diakomodasi dalam dokumen strategis, ada program, ada output, ada anggaran, tinggal kita pantau saja apakah pelaksanaannya sudah benar atau belum."

"Pertama-tama, tentu saja kami terutama mengacu pada peraturan yang berlaku, dan dari kami, kami melibatkan langsung dengan pengguna. Misalnya seperti yang kita ambil di foto, yang di Juanda, kita langsung melibatkan penyandang disabilitas, apakah lereng ini sesuai atau tidak. Ada banyak koreksi, jika ramp tidak sesuai, maka kami memperbaikinya. Kami mencoba ini dengan kursi roda juga, mereka menjawab "rotasi ini tidak bagus Bu, tolong sesuaikan nanti". Dan juga landai masih agak terlalu curam, meskipun kami sudah membuatnya menjadi 8°."

"Tidak ada mekanisme pengaduan. Ini akan menjadi masalah karena banyak yang disebut 'bangunan dan infrastruktur yang diklaim dapat diakses' sebenarnya berbahaya."

"Dan kota Solo juga terkenal dengan "Kota Layak Anak", namun selama penelitian kami, kami menemukan bahwa implementasi Kota Layak Anak masih parsial. Mungkin kita bisa melihat implementasi kota layak anak di tingkat kota tetapi tidak di tingkat lingkungan. Kami merasa hal ini sangat



penting untuk mengingatkan perencana muda kami bahwa perencanaan tidak hanya di kota, tetapi dimulai dari tingkat lingkungan."

Desain inklusif: dari pintu ke pintu



Kesenjangan antara infrastruktur menciptakan hambatan.

Meskipun intervensi desain inklusif tertentu telah cukup berhasil di Solo, yang perlu ditingkatkan adalah pendekatan yang mempertimbangkan aksesibilitas dari pintu ke pintu:

"Jika Anda pernah mengamati, Pemerintah Kota Solo telah menaruh banyak perhatian untuk membuat halte bus yang mudah diakses. Ada ramp, pegangan, dan blok pemandu. Tetapi kemudian halte, masalahnya adalah ada kesenjangan antara aksesibilitas bangunan atau infrastruktur peron dan aksesibilitas bus itu sendiri."



"Kami ingin membangun kampus inklusif karena infrastruktur kami tidak ramah bagi penyandang disabilitas. Misalnya, mulai dari bangunan depan kami, infrastrukturnya sama dengan infrastruktur di tingkat kota, seperti pedestrian kami, tidak dapat diakses oleh penyandang disabilitas. Kami memiliki kelemahan di sini mengenai infrastruktur kami, tetapi inilah faktanya. Jika kami ingin pergi ke halte bus, kami harus melompati rumput, ini cukup sulit bahkan bagi orang tanpa disabilitas. Jadi, kami masih harus memperbaiki dan meningkatkan infrastruktur kami karena kami tidak pernah memperhatikan masalah ini sebelumnya"

"Ya, harus berkesinambungan, dan harus berlanjut ketika saya datang ke tempat baru. Saya harus meminta seseorang untuk mendeskripsikan bangunannya, terlebih dulu. Setelah itu, saya mencoba berjalan di dalam gedung dengan dipandu oleh orang yang membantu saya. Dan dia akan mulai memperkenalkan apa yang ada di dalam gedung, seperti kamar mandi, dapur, dll. Dalam satu minggu, saya bisa membiasakan diri untuk di dalam ruangan. Jika berada di luar ruangan, maka perlu waktu lebih lama untuk beradaptasi. Misalnya, jika saya naik angkutan umum, dari kampus ke balai kota, harus ada penyesuaian, seperti lokasi halte bus."

Keberlanjutan dan inklusif?

Pertimbangan keberlanjutan secara konsisten muncul selama diskusi dengan para peserta. Keberlanjutan dibahas dalam berbagai cara termasuk:

- Lanskap perkotaan yang berubah dengan cepat dan dampaknya pada aksesibilitas
- Infrastruktur hijau berbenturan dengan pertimbangan aksesibilitas
- Infrastruktur yang tahan lama dan pemeliharaannya yang berkelanjutan
- Komitmen politik dan masyarakat terhadap pembangunan dalam jangka panjang
- Keberlanjutan pendanaan/sumber daya untuk program yang didanai publik
- Pemulihan dari dampak peristiwa cuaca seperti banjir



"Tapi sampai sekarang, trotoar masih ada kabel yang melintang di tengah jalan. Beberapa orang pasti telah menabrak kabel. Dan pohon-pohon besar di tengah-tengah trotoar dengan alasan kampus hijau dan sebagainya, tetapi itu sulit."

"Ini tidak akan bertahan lama, kemudian akan diubah lagi dan lagi. Jadi, menurut saya, pendekatan yang harus diambil adalah pendekatan integratif dan berkelanjutan. Kalau memang Solo nanti harus dikelilingi trotoar, bagaimana caranya, bisa integratif, seperti itu. Misalnya, kita bisa berkeliling Solo, berjalan-jalan menggunakan trotoar."

"Kita sudah melihat teman-teman ini bahwa semangat sukarela mereka juga luar biasa, namun untuk menjaga keberlanjutan program kerja mereka agar berjalan dengan baik, mereka juga harus didukung oleh sumber daya yang memadai."

Kerja sama, kolaborasi, dan negosiasi

Membangun kerja sama menjadi penting, banyak pemangku kepentingan kebijakan berbagi pentingnya bekerja lintas departemen dan sektor yang berbeda dan mengungkapkan bagaimana bidang pekerjaan tertentu dapat terkotak-kotak yang dapat menjadi penghalang untuk menciptakan lingkungan yang inklusif.

"Kementerian Pekerjaan Umum, waktu sosialisasi Peraturan Pemerintah Nomor 52 kalau tidak salah, tentang aksesibilitas terhadap lingkungan hidup, fasilitas umum, dan penanggulangan bencana, sosialisasinya secara online



dan offline, tapi kebanyakan offline, itu mengundang seluruh Bappeda dan Dinas Pekerjaan Umum seluruh provinsi, seluruh kabupaten dan kota di Indonesia, dan waktu itu saya pantau, memang pesertanya ada 500 orang, baik yang di Zoom maupun YouTube"

"Koordinasi adalah sesuatu yang penting, vital, tetapi karena negara kita adalah negara besar, masalah yang kita hadapi, kalau boleh saya katakan, berlipat ganda, bukan? Masalah sebagai negara menuju modernitas, tetapi juga masalah warisan yang masih dimiliki oleh negara-negara berkembang. Jadi, katakanlah negara yang masih dalam masa transisi memang banyak sekali masalah yang bersaing untuk mendapatkan perhatian, bersaing untuk mendapatkan posisi dalam perencanaan dan penganggaran, sehingga tantangan koordinasi untuk percepatan penyusunan Rencana Aksi Masyarakat memang menjadi tantangan juga."

Di Solo, pentingnya kolaborasi dari bawah ke atas, dari komunitas dan penyandang disabilitas hingga pemimpin komunitas dan lingkungan hingga skala kota memiliki arti yang kuat. TAD (Tim Advokasi Disabilitas) sering bertindak sebagai jembatan bagi komunitas disabilitas dan mendukung partisipasi masyarakat. Meskipun ada keinginan kuat untuk partisipasi masyarakat dan desain inklusif dengan pengguna akhir, masyarakat menyatakan bahwa ada kebutuhan untuk mempertimbangkan akses terhadap konsultasi mengenai hal tersebut untuk mendorong partisipasi.

"Keterlibatan berbagai pemangku kepentingan juga berarti pendapat dan kebutuhan yang berbeda. Bukan hanya di tingkat atas, tetapi mulai dari tingkat bawah. Jadi, ketika semua pemangku kepentingan di lapangan sepakat di tingkat bawah, akan lebih mudah untuk menarik ke atas. Daripada hanya berfokus pada intervensi tingkat atas."

"Akan lain ceritanya kalau misalnya itu direncanakan dan mengundang komunitas atau organisasi penyandang disabilitas, kemudian menanyakan kepada mereka tentang desainnya, bagaimana bagusnya, apakah sudah nyaman, bagaimana masalah keamanannya, itu akan berbeda karena penggunaannya adalah mereka, bukan yang mengerjakan atau melaksanakan proyek atau pemilik proyek, seperti itu."



"Saya pikir ini semua tentang koordinasi dan sinergi di antara berbagai pemangku kepentingan. Misalnya, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, mereka harus berkoordinasi bolak-balik ke instansi lain. Itulah mengapa para penyandang disabilitas juga perlu dilibatkan. Bagi saya, koordinasi dan kerja sama sangat penting. Mereka bisa membuat satu jenis koordinasi, tetapi tidak bisa berdiri sendiri."

"Saya juga berpikir bahwa dalam merencanakan istilah Urban Planning dan Urban Design dalam skala kota, saya pikir, ya tidak sekarang, akan lebih baik jika dilakukan tidak hanya oleh pemerintah, tetapi ada kelompok-kelompok atau komunitas-komunitas dari berbagai kalangan, misalnya pengusaha atau komunitas-komunitas tertentu yang memang membutuhkan seperti penyandang disabilitas, sepertinya mereka sangat perlu untuk saling bekerja sama jika misalnya kita berbicara tentang skala kota."

Tanggung jawab

Para peserta menyadari isu terkait tanggung jawab dan merefleksikan bagaimana kadang-kadang ketidakjelasan siapa yang bertanggung jawab atas intervensi perkotaan tertentu, atau bahwa pengaduan masuk ke departemen yang salah. Beberapa praktisi merasa mereka kurang bertanggung jawab karena peran mereka, misalnya, sebagai spesialis teknis yang tidak bertanggung jawab atas desain. Hal ini bisa menjadi masalah karena tidak mempromosikan pendekatan holistik terhadap desain inklusif. Salah satu pemangku kepentingan kebijakan mengakui bahwa dalam pekerjaan mereka, mereka mempromosikan aksesibilitas, tetapi lingkungan kerja mereka sendiri tidak aksesibel dan hal ini tidak dapat diterima.

"Intinya isu inklusivitas ini harus dipegang oleh Pemerintah Kota"

"Maksud saya itu bukan pada kami. Tapi keluhannya sering masuk ke kita juga, lho, hubungannya hanya karena banyaknya keluhan yang diberikan ke kita, kita arahkan ke Dinas PU"

Kami hanya teknis di jalan di bidang saya. Paling-paling hanya zebra cross, lampu lalu lintas, tetapi tidak untuk desainnya."



Media sosial digunakan sebagai alat untuk akuntabilitas, mendokumentasikan ketidaksesuaian pada desain yang seharusnya inklusif dan melibatkan organisasi-organisasi. Hal ini terbukti cukup efektif dan, dalam beberapa kasus, menyebabkan masalah terselesaikan dengan sangat cepat.

"Tapi jika Anda mengikuti topik ini di media sosial, ada ubin pemandu zig-zag di Kebun Binatang Jurug, tiba-tiba saja muncul. Pada hari yang sama, PH TAD menghubungi Dinas Pekerjaan Umum dan pada hari itu juga, ubin pemandu zig zag segera diperbaiki, tetapi sudah tersebar di media sosial. Dinas Pekerjaan Umum mengatakan bahwa itu bukan perbuatan mereka. Jadi, "Bukan proyek dari tingkat regional", seperti itu."

Karena sumber daya selalu diperlukan untuk menciptakan infrastruktur, beberapa peserta merasa bahwa pada akhirnya mereka yang mengendalikan anggaran bertanggung jawab, karena mereka memiliki kemampuan untuk mewujudkan desain inklusif.

"Satgas merupakan mitra pemerintah dalam mendorong Solo sebagai Kota Inklusif. Unsur utama dalam Satuan Tugas ini adalah yang bertanggung jawab atas pendidikan, dari kami, yaitu kepala departemen. Dan mengapa demikian? Itu karena kepala departemen adalah manajer anggaran. Kita tidak bisa bergerak ke mana-mana jika tidak ada anggaran. Dan Sekretaris Departemen karena merekalah yang mengatur anggaran. Dan kemudian kami juga melibatkan Kepala Divisi karena merekalah yang berada di lapangan."

Peserta juga berbagi bahwa masyarakat umum juga memiliki tanggung jawab, dan dalam beberapa kasus, tantangan aksesibilitas sehari-hari disebabkan oleh penyalahgunaan ruang oleh masyarakat, misalnya, dengan parkir atau menempatkan barang di lokasi yang dapat menghalangi akses.

"Terkait dengan kesadaran masyarakat sendiri, terkadang menggunakan ruang-ruang tersebut untuk parkir misalnya. Kami sering memberikan peringatan, kami juga sering menguncinya. Ada juga fasilitas disabilitas lain yang perlu kita lindungi, masalah lain bagi kami, sejujurnya dengan zebra cross. Anda tahu zebra cross kami, coba lihat yang ada di Jalan Slamet Riyadi. Zebra cross kami memiliki penyeberangan, sebenarnya inklusi tidak hanya



untuk difabel, pejalan kaki juga, bahkan mungkin pengendara sepeda. Tapi coba bayangkan ujung zebra cross, menabrak taman hijau, nah itu dia."

Tanggung jawab jangka panjang diperlukan di luar implementasi standar melalui pemantauan dan evaluasi program yang efektif.



Para peserta berbicara tentang penyeberangan pejalan kaki yang bermasalah, di mana zebra cross mengarah langsung ke ruang hijau seperti ini.

Gambar: Google StreetView

"Kemudian, terkait standar, siapa yang akan bertanggung jawab untuk mengevaluasi standar aksesibilitas di ruang atau fasilitas publik. Siapa yang akan melakukan proses pemantauan dan evaluasi untuk gedung/ruang? Lalu siapa yang akan bertanggung jawab dalam memberikan hukuman, misalnya, bangunan telah ditinjau selama proses pemantauan dan evaluasi dan membutuhkan beberapa ruang untuk direnovasi, tetapi pemilik atau orang



yang berwenang dari bangunan tersebut tidak mau melakukannya? Lalu siapa yang bisa menggugat masalah ini? Apakah orang-orang pada umumnya?"

Kepemimpinan dan juara inklusi

Kepemimpinan yang inklusif dihargai dan didorong di Kota Solo. Terdapat ambisi yang menyeluruh untuk menjadikan Kota Solo sebagai kota yang inklusif, dan secara lebih luas di seluruh Indonesia, terdapat inisiatif untuk mendukung kota lebih inklusif. Kota Solo telah menunjukkan kepemimpinannya pada inklusivitas sosial dengan mengadopsi kebijakan disabilitas dari awal penerapannya di Indonesia.

"Perspektif, keinginan, dan cita-cita itu ada di sana. Pemerintah Kota Solo menyadari bahwa Solo itu inklusif, nyaman, berbudaya, bersih..."

"Solo punya Perda paling awal, kan, tahun 2008. Waktu itu belum ada UU Nomor 8 Tahun 2016 kan, tapi Solo sudah punya Perda untuk penyandang disabilitas. Dan yang paling menonjol dari Solo adalah selalu ada figur-figur aktivis difabel organik, artinya figur-figur difabel lahir dari gerakan, lahir dari proses pengkaderan, pemberdayaan dan advokasi oleh komunitas difabel itu sendiri."

Salah satu contoh kepemimpinan berskala nasional adalah kantor staf kepresidenan yang memperjuangkan inklusi: **"Kantor Staf Kepresidenan (KSP) memastikan bahwa partisipasi semua jenis penyandang disabilitas dalam penyusunan substansi atau materi peraturan nasional tersebut optimal. Jadi, kemudian aspek materiilnya, bahwa narasi-narasi regulasi, harus berangkat dari aspirasi kebutuhan, permasalahan dan harapan teman-teman penyandang disabilitas itu sendiri. Jadi, posisi KSP seperti itu."**

Kantor staf kepresidenan membantu memfasilitasi partisipasi dan memperjuangkan pendekatan hak asasi manusia untuk inklusi disabilitas. Hal ini menunjukkan kepemimpinan dan komitmen pada tingkat tertinggi di Indonesia.

Salah satu tantangan yang dihadapi Solo adalah memiliki pendekatan strategis untuk implementasi. Ada komitmen politik yang besar terhadap berbagai inisiatif



kota inklusif. Namun, hal ini perlu disatukan dan dikoordinasikan dengan rencana aksi strategis untuk memastikan implementasi komitmen politik yang efektif.

"Jargon-jargon Kota Solo banyak sekali, misalnya kota layak anak, kota sehat dan inklusif, ramah disabilitas, berseri-seri dan bebas korupsi, dan kota budaya."

"Mungkin terkadang mereka ingin fokus pada disabilitas, tetapi kemudian tetap melihat konsep kota lainnya. Mereka akan bergeser ke sana kemari, mencoba menyelesaikan satu konsep, dan melupakan konsep lainnya. Pada akhirnya, ini juga tidak berhasil. Sebenarnya, sinergi dan desain universal bisa menyelesaikan banyak masalah bagi semua orang."

Memimpin dengan memberi contoh itu penting, dan sangat penting bahwa sarana prasarana pemerintah serta proses konsultasi publik bersifat inklusif. Para pemangku kepentingan kebijakan menyadari masalah ini.

"Yang membuat saya sedih adalah kadang-kadang kita mengadakan forum besar di Pendopo Gedhe (gedung gazebo di balai kota), kita mengundang anggota masyarakat tetapi Anda tahu, aksesibilitas hanya disediakan di sisi utara. Jadi, jika peserta parkir di sisi lain gedung, mereka harus berjalan jauh. Saya berharap Gedung Balai Kota kita, yang merupakan wajah Kota Solo, dapat memberikan aksesibilitas yang lebih kepada semua orang."

"Jadi, apabila tidak memenuhi atau tidak menyertakan unsur aksesibilitas atau kenyamanan, harus ada semacam peringatan. Menurut saya, gedung-gedung pemerintah harus menjadi contoh, kemudian yang lain, institusi swasta, mungkin mereka akan membuat pertimbangan siapa yang akan menggunakannya, mereka pasti akan memikirkannya, karena itu swasta. mereka benar - benar - benar peduli dengan pelanggan atau pengguna mereka, seperti itu."

Seorang peserta juga berbicara tentang pentingnya pemimpin dan tokoh masyarakat, dan bagaimana di berbagai bidang seperti olahraga dan seni, hal ini bisa sangat membantu. Mereka juga mendiskusikan bagaimana dalam beberapa



kasus, tokoh ini bisa terbatas pada tokoh publik seperti para-atlet elit, padahal sebenarnya kita membutuhkan tokoh yang beragam.

"Menurut saya, itu adalah bentuk motivasi, karena ketika saya masih kecil tidak ada hal seperti itu, jadi pikiran saya tentang disabilitas adalah negatif "Mengapa saya seperti ini, mengapa saya dilahirkan seperti ini?". Kalau sekarang banyak orang, kita tinggal pilih mau ke mana, bukan hanya di bidang olahraga, banyak penyandang disabilitas yang sukses di bidang apapun. Dalam pendidikan, dalam seni, terserah yang mana yang dipilih. tidak hanya dalam olahraga, tetapi banyak penyandang disabilitas yang juga sukses di bidang apa pun."

Inovasi dan praktik terbaik

Para peserta mengungkapkan bagaimana sinergi dalam inisiatif desain inklusif dan integrasi desain inklusif akan menyelesaikan banyak tantangan kota. Namun demikian, juga diakui bahwa ada banyak sekali inovasi dan praktik baik yang dapat ditemukan di Solo dan di seluruh Indonesia yang akan bermanfaat untuk dipelajari oleh kota-kota lain. Contohnya termasuk:

- Peran Tim Advokasi Disabilitas dianggap penting dalam memfasilitasi inklusi disabilitas
- Peraturan daerah dianggap sebagai praktik terbaik di Indonesia
- Kantor Staf Kepresidenan (KSP) dan pekerjaan mereka untuk memastikan 'Indonesia Inklusi dengan Disabilitas'

"Saya direkrut untuk menjadi staf profesional di KSP untuk memastikan Inklusi Indonesia dengan disabilitas. Jadi, apa referensinya? Kami bekerja untuk negara, dalam konteks ini sebagai lembaga kepresidenan. Itulah dasar hukumnya, mulai dari konstitusi, undang-undang, peraturan presiden, peraturan pemerintah, yang dalam konteks ini terkait dengan bagaimana menciptakan Indonesia yang inklusif."

Di sektor pariwisata, ada banyak keinginan untuk berinovasi dan beberapa praktik baik yang dibagikan. Pentingnya akses ke fasilitas rekreasi dan rekreasi, termasuk yang populer untuk pariwisata disampaikan.



"Kadang-kadang saya bertanya-tanya, apakah ada lift/elevator atau apa namanya seperti fitur di Jepang, kereta gantung, apakah saya benar? Dengan demikian, teman-teman penyandang disabilitas dapat menggunakan kereta gantung untuk menyaksikan pemandangan dari atas. Ini adalah sesuatu yang menakjubkan, bukan? Saya membayangkan jika sesuatu seperti itu ada di Tawangmangu atau Kaliurang, akan lebih mudah diakses oleh kami."

"Beberapa kali teman-teman penyandang disabilitas meminjam bus untuk rute perjalanan, artinya ke sana ke mari, ke tempat wisata, dan sebagainya, gratis dan memungkinkan. Gratis, silahkan kalau mau pinjam asal ada suratnya, kami bisa fasilitasi. Hanya saja dengan segala keterbatasan dan dimensinya, deknya panjang dan rendah, sehingga rute yang akan dilewati perlu disurvei terlebih dahulu."

Berbagai program dan intervensi pemerintah juga dianggap sebagai praktik terbaik, yang disebutkan di antaranya:

- Pasar Tanggul (Ekonomi dan Perdagangan)
- Pelatihan keterampilan bagi perempuan penyandang disabilitas (Departemen Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak)
- Paralimpiade di Solo (Departemen Perhubungan)

Para peserta juga berbicara tentang perlunya inovasi dalam alat bantu sebagai hal yang penting untuk memungkinkan mobilitas dan partisipasi.



Untuk dapat bepergian dan khususnya menjelajahi alam, merupakan hal yang penting bagi banyak peserta.

Pendekatan lokal

Ada dukungan kuat untuk pendekatan lokal terhadap desain inklusif. Banyak yang merasa bahwa standar yang diikuti, yang sering kali didasarkan pada standar internasional, tidak sesuai dengan tujuan dan terlalu umum. Lebih banyak pekerjaan yang bisa dilakukan untuk menyesuaikan peraturan daerah dengan konteks dan



budaya Solo yang spesifik. Hal ini akan menjadi aspek yang sangat penting untuk dibahas dalam strategi desain inklusif untuk kota.

"Standarnya masih terlalu universal, jadi istilahnya adalah tingkat ergonomis yang sangat umum dan cenderung ke budaya barat, jadi untuk ukuran warga di Indonesia, biasanya Asia lebih kecil dari orang barat. Jadi mungkin secara ergonomis terkadang masih kurang. Ada satu buku lagi dari Pak Ikaputra, kalau tidak salah, ada desain aksesibilitasnya, tapi saya kurang tahu tentang itu."

Mengembangkan pengetahuan, keterampilan dan koordinasi lokal sangat dihargai dan ada persepsi yang kuat bahwa standar aksesibilitas internasional dikembangkan untuk postur tubuh dan budaya Barat yang mungkin tidak sepenuhnya sesuai di Indonesia.

"Misalnya, kebutuhan orang Barat, apakah sama dengan kebutuhan orang kita? Itu tidak bisa digeneralisasikan, di situlah saya melihatnya dari pengalaman"

"Sebenarnya, itu masih relevan. Tapi untuk detailnya tadi, saya sudah katakan, harus ada kearifan lokal. Perilaku mereka berbeda Mbak, antara orang asing dan Neufert (buku data arsitek Jerman) dengan teman-teman disabilitas di Indonesia, jadi seperti misalnya cara berjalannya berbeda. Cara duduknya berbeda, tetapi kami tidak memiliki standar yang benar-benar lokal, jadi mau tidak mau kami menggunakan Neufert."

Konteks lokal dan perlunya pendekatan untuk menangani lebih banyak daerah pedesaan juga dibahas, termasuk perlunya koordinasi antara daerah dan pusat:

"Kalau di luar Jawa, itu memang kondisi geografis yang masih relatif belum berkembang, kemudian berfluktuasi, terutama untuk daerah hulu, ya, itu tantangan. Kemudian tantangan berikutnya adalah anggaran, jadi bagi daerah yang tidak memiliki anggaran yang besar, juga menjadi tantangan untuk mewujudkan infrastruktur yang ramah difabel."

"Dari Peraturan Walikota, perlu ada pusat sumber. Di tingkat lapangan, yang mengelola, yaitu Pemerintah Pusat pada tahun 2013, tidak memiliki rolling



yang sistemik, itulah sebabnya setiap daerah harus memiliki kreativitasnya sendiri. Setelah gugus tugas, kita perlu memiliki pusat sumber. Pusat sumber ini untuk mendukung Sekolah Inklusif yang sudah ditunjuk"

Peran sektor swasta

"Sebuah restoran atau café lebih jarang digunakan untuk desain universal, karena ruang lingkungannya masih kecil, kemudian tidak terlalu luas, kemudian sebagian besar pemiliknya sudah memiliki target pasarnya sendiri."



Peserta ingin dapat mengakses restoran dan ruang rekreasi lainnya yang

Penting untuk melibatkan sektor swasta dalam desain kota yang inklusif. Banyak lingkungan yang digunakan orang dalam kehidupan sehari-hari dikelola oleh entitas swasta, dan ini juga perlu inklusif. Ketika melibatkan sektor swasta, kepentingan komersial merupakan salah satu faktor yang penting. Para peserta menjelaskan bahwa klien sektor swasta, seperti pemilik restoran, terbuka untuk melakukan perubahan guna mendukung basis pelanggan mereka. Namun demikian, ada kebutuhan untuk mengedukasi tentang cara mengimplementasikan aksesibilitas, karena ada pandangan yang melekat bahwa untuk melakukan hal itu akan berdampak negatif pada ruang dan memerlukan anggaran yang signifikan.

"Karena sebenarnya klien terkadang menjadi salah satu faktor penghambat juga, terutama misalnya untuk bangunan komersial. Sekarang ini, kalau kita lihat, banyak rumah sakit sekarang ini, menurut saya, dari pembangunannya, tidak lagi dibangun oleh, misalnya, kalau dulu dokter. Seperti Triharsi, pada awalnya, ia adalah seorang dokter, kemudian ia berniat membangun klinik, yang kemudian bisa menjadi rumah sakit. Tapi sekarang, rumah sakit yang berdiri hanya semacam proyek komersial, tidak ada bedanya seperti membangun mall, jadi biasanya kendala atau faktor terbesar terkadang dari klien, karena mereka pasti menghitung semua hal yang dikeluarkan, terutama untuk akses bagi penyandang disabilitas."



Konflik dapat muncul dari warga misalnya pemilik toko yang dapat melihat intervensi aksesibilitas sebagai hal yang mengganggu mata pencaharian mereka. Salah satu pemangku kepentingan memberikan contoh keluhan yang diterima tentang halte bus baru karena persepsi bahwa hal itu akan merusak bisnis: "tetapi intinya adalah bahwa ada begitu banyak keluhan". Mengatasi konflik-konflik ini penting dan memiliki pemahaman yang baik tentang argumen berbasis hak, ekonomi dan sosial untuk desain inklusif dapat mendukung diskusi ini.

"Kalau dari pihak swasta atau dari user, misalnya kita mengerjakan Mall misalnya, kita harus memberikan ramp yang membutuhkan banyak ruang, itu kadang bisa menjadi pertimbangan juga sebagai perencana. Sebagai perencana, jika Anda ingin menggunakan standar, itulah yang terkadang sulit. Biasanya dari awal, karena kalau misalnya kita dalam proyek komersial, kita harus menghitung untuk semua itu. Karena istilahnya aksesibilitas tidak dihitung dalam ruang yang bisa dijual, karena itu adalah fasilitas, itu di luar area yang bisa dijual dan persentase area yang bisa dijual sudah masuk, itu harus dihilangkan, karena itu adalah fasilitas yang harus ada, apapun itu, harus ada."

"Nah, jika Anda bertanya tentang aksesibilitas yang baik, itu ada di mal. Dari Solo Grand Mall, Paragon, hingga Solo Square. Mereka bahkan memiliki elevator dengan huruf braille. Dan di dalam lift, ketika kursi roda masuk, mereka bisa memutar balik."

"Tetap saja, karena rumah sakit sebenarnya adalah bisnis. Karena, dari segi alat itu sendiri, harganya sama dengan harga bangunan, mereka pasti berpikir, "Oh, saya tidak bisa menjual area ini, bagaimana kita bisa menghapus ini?". Itulah yang kita sebut sebagai kesulitan kita sendiri. Kami memikirkan kompatibilitas, jadi kami menuntutnya bukan untuk kami, tetapi "Anda memerlukan ini untuk membuat pelanggan Anda nyaman"



Pemeliharaan, penggunaan dan perbaikan

Pemeliharaan lingkungan binaan yang berkelanjutan sering kali merupakan masalah utama untuk aksesibilitas. Contoh-contoh yang diilustrasikan di sini menunjukkan bagaimana pemeliharaan yang kurang baik, seperti membiarkan lumut tumbuh, dapat menciptakan hambatan akses yang signifikan. Isu lainnya adalah penyalahgunaan oleh publik yang tidak ditangani oleh operator atau manajemen.

"Kondisi landai basah atau landai yang jarang dilewati, jadi masih berlumut kan? Karena lumut terkadang membuat landai, atau paving block, paving pada trotoar yang biasanya digunakan. Misalnya, orang jarang mengakses atau menggunakannya karena berlumut. Jadi, teman-teman yang menggunakan kruk bisa terjatuh, licin. Yang normal, jika Anda menggunakan sandal atau sandal jepit, Anda pasti akan tergelincir di tempat berlumut, terutama yang ada tongkatnya. Ini menopang tubuh pada satu titik, jika yang satu licin, itu berbahaya, pasti akan jatuh."

"Aksesibilitas sebenarnya cukup bagus, hanya saja, terkadang disalahgunakan oleh orang lain, terkadang saya tidak cukup percaya diri untuk berjalan sendirian di sana"

"Ada pedagang kaki lima yang memblokir ubin pemandu. Pasar Gedhe adalah ruang publik di mana semua orang datang, saya lihat, dan berada di tengah kota, dan itu adalah salah satu ikon Kota Solo menurut saya."

"Dari segi desain, itu sudah diperhitungkan. Hanya saja terkadang jelek untuk perawatannya, karena terkadang hanya beberapa tahun saja, misalnya dalam satu tahun, setelah ubin pemandu dilepas, maka yang lucu adalah ada ubin pemandu yang menuntunnya masuk ke dalam lubang"

Beberapa pemangku kepentingan merasa bahwa pemeliharaan atau perbaikan untuk meningkatkan aksesibilitas merupakan tantangan, bahwa terlalu sulit untuk memodifikasi struktur yang ada. Hal ini menunjukkan perlunya pendidikan desain



inklusif yang lebih baik, dan standar desain inklusif yang juga mempertimbangkan kekuatan seperti halnya bangunan baru.



Penyalahgunaan ubin pemandu merupakan masalah yang umum terjadi.

"Kendalanya adalah, menurut para pemangku kepentingan, bangunan yang ada tidak bisa diubah. Bangunan yang ada yang tidak dapat diakses tidak dapat diubah. Bayangkan jika sebagian besar dari mereka seperti itu."

"Saya pikir infrastrukturnya sudah diperbaiki sekarang. Tetapi di masa lalu, hal itu tidak terjadi. Saya juga memprotes ketika saya pergi ke tempat itu. Saya berkata, "Bu, kenapa tempat ini adalah gedung pelayanan publik? Hal ini harus diberikan akses bagi teman-teman penyandang cacat. Tidak ada akses untuk kursi roda". Jadi, ini akan dapat diakses oleh orang-orang seperti orang tua juga"



Pemeliharaan dan perbaikan merupakan komponen penting dari strategi desain inklusif.

Kebutuhan akan data dan bukti

Para peserta mengungkapkan pentingnya data dan bukti untuk lingkungan inklusif, menjelaskan bagaimana berbagai jenis data dan bukti diperlukan termasuk data kualitatif dan kuantitatif, dengan mempertimbangkan nuansa berbeda yang mereka berikan. Pendekatan desain inklusif diperlukan untuk melibatkan pengguna akhir dalam pengembangan proses proyek, seperti halnya hasil desain, untuk dan menggabungkan pengetahuan penting mereka.

Bukti tindakan yang diambil dan hasil yang berhasil dicapai juga sangat berharga dan memainkan peran penting dalam menghasilkan dukungan dari berbagai pemangku kepentingan, termasuk masyarakat umum.

"Inilah yang masih kita hadapi. Jadi, ini bisa dilihat sebagai fenomena gunung es, mungkin. Apa yang terlihat di permukaan, masih banyak lagi di bagian bawah. Karena ketika kami mengumpulkan data, ternyata ada banyak."



"Yang bisa menilai fasilitas umum, katakanlah, apakah sudah aksesibel atau belum, adalah masyarakat itu sendiri, lebih tepatnya, para pengguna.

Mereka yang bisa merasakan, misalnya, jalan; trotoar; tempat umum; fasilitas umum. Padahal, lho, kemarin saya sempat membahas tentang BST (Batik Solo Trans) yang belum cukup mudah diakses. Kami juga memberikan masukan untuk masa depan mengenai pengaturan bus, sehingga akan lebih mudah diakses."

"Jadi tidak hanya kualitatif, tetapi juga kuantitatif. Misalnya, katakanlah ada Rencana Aksi Daerah, ketika ada Peraturan Daerah, tentu saja ada Rencana Aksi Daerah, bukan? Jadi sebenarnya kalau bicara inklusi itu seperti apa..., harus ada partisipasi, implementasi, seperti itu, ada sarana dan prasarana yang aksesibel dan memenuhi akomodasi yang layak."

Data dan bukti juga harus ditindaklanjuti dan digunakan untuk advokasi: **"Intinya kita harus terus menyuarakannya. Jangan hanya berhenti pada penelitian, tetapi kita juga perlu menyuarakan advokasi ini."**

Memiliki pendekatan sistematis terhadap data dan bukti juga akan mendukung pemantauan dan evaluasi yang berkelanjutan: **"Nah artinya, ketika Rencana Aksi Nasional dan Rencana Aksi Daerah sedang disusun dalam rangka penjabaran Rencana Induk Penyandang Disabilitas, tentu kita tidak punya basis empiris atau database yang bisa kita tandai atau bisa kita tag, kementerian-kementerian mana saja yang sudah punya program dan penganggaran yang terstruktur sesuai dengan Rencana Induk Penyandang Disabilitas yang dituangkan dalam Rencana Aksi Nasional maupun Rencana Aksi Daerah. Namun, selama ini, kementerian-kementerian tersebut sesuai dengan tugas pokoknya masing-masing."**

Inklusi dan pendidikan

Pemerintah Indonesia telah mengidentifikasi pendidikan inklusif sebagai bidang prioritas. Saat ini, ada tiga jenis sekolah di Indonesia: sekolah biasa, sekolah inklusi, dan sekolah luar biasa. Pemerintah berkomitmen untuk mempromosikan sekolah inklusif:



“Sekolah inklusi itu wajib untuk memenuhi hak anak berkebutuhan khusus. Tetapi kami juga menyadari bahwa tidak semua sekolah mampu melakukan hal ini, jadi kami harus menunjuk beberapa sekolah dulu. Itulah mengapa ada sekolah inklusi di setiap kecamatan, agar lebih dekat dengan anak-anak.”

Transportasi dan mobilitas

Kemampuan bepergian dan berkeliling kota sangatlah penting. Para peserta mendiskusikan pengalaman pribadi mereka dalam menggunakan angkutan umum dan kendaraan pribadi.

“Kalau saya mau bepergian, saya rasa sekarang mudah karena ada Grab - Taksi/Ojek Online”

“Akses untuk transportasi roda tiga sulit. Dan kita tahu bahwa cukup sulit untuk pergi dari tempat parkir ke gedung, atau dari satu gedung ke gedung lainnya. Butuh waktu lima tahun bagi mereka untuk memberi saya tempat parkir yang dilengkapi tanda “disabilitas”.”

Banyak penyandang disabilitas menggunakan motor roda tiga untuk menjelajahi kota. Potensi bahaya dalam menggunakan kendaraan ini termasuk gundukan di jalan, lubang, dan polisi tidur.

“Lokasi pasar cukup dekat dengan rumah saya. Biasanya saya menggunakan sepeda motor roda tiga untuk pergi ke pasar karena terkadang sulit untuk mencari angkot. Selain itu, cukup jauh bagi saya untuk pergi ke halte angkot sehingga saya merasa nyaman menggunakan sepeda motor roda tiga.”

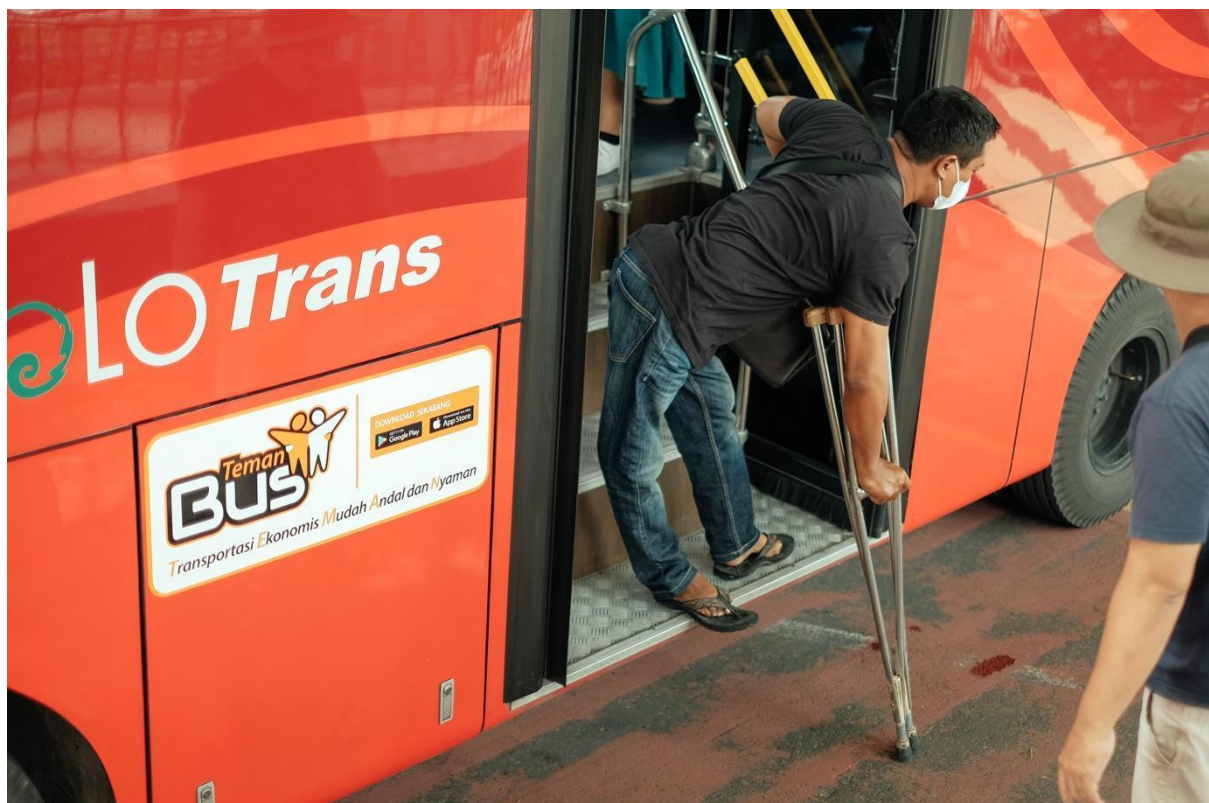
“Ya, cukup membantu. Malahan sangat membantu, karena bus-bus sejajar dengan peron sehingga kita bisa langsung mengaksesnya dengan mudah. Kita tidak perlu banyak bergerak, misalnya, harus turun dari kursi roda dulu, bergerak dulu, atau semacamnya. Itu butuh waktu, bukan?”

“Dulu, saya menggunakan kursi roda, tetapi ruang geraknya kecil, setidaknya di sekitar Laweyan. Kemudian ketika saya tumbuh dewasa, sejak punya sepeda motor sendiri saat kuliah, saya mulai mengendarai sepeda motor roda tiga. Tapi sekarang, saya biasanya menggunakan mobil”



“Tetapi ketika harus pindah bus, pengemudinya tidak bilang apa-apa dan tidak ada petugas lain yang membantu. Nah, hal ini sulit bagi kami, orang-orang dengan gangguan penglihatan. Lalu bagaimana kita tahu? Kita harus berteriak setiap kali ada bus datang, ‘ini arahnya ke mana, Pak?’ jadi harus teriak.”

“Sulit bagi kami para tunanetra untuk menemukan Halte Angkot. Kata orang, Halte Angkot itu yang warnanya merah. Jadi, saya harus bertanya kepada orang-orang di mana tanda merah itu. Tetapi ketika tidak ada orang di sana, saya bingung. Itulah masalahnya.”



Jalur baru bus merah di Batik Solo Trans (BST) tidak dapat diakses.



“Para petugas di stasiun kereta api sepenuhnya menyadari kebutuhan kami. Mereka sangat responsif, ketika kami tiba, mereka segera mencari kursi roda untuk kami gunakan, kemudian mereka terus membantu kami. Ini hal yang sangat bagus.”

Angkutan umum adalah sektor yang menurut banyak orang masih perlu ditingkatkan. Beberapa peserta merasa tidak nyaman bepergian sendiri sehingga hanya akan menggunakan angkutan umum jika ditemani oleh anggota keluarga atau teman. Aksesibilitas informasi dan penunjuk jalan di sekitar sistem angkutan umum juga dapat ditingkatkan, khususnya bagi orang-orang dengan hambatan penglihatan. Salah satu peserta merasa bahwa transportasi umum cukup mudah diakses di Solo, tetapi berkomentar, “Yang penting kita harus bertanya jika kita membutuhkan sesuatu.” Hal ini menunjukkan bahwa orang yang lebih percaya diri mungkin dapat mengakses informasi yang mereka butuhkan, tetapi orang lain yang mungkin merasa komunikasi itu menantang atau mengintimidasi, tidak akan memiliki akses.



“Celah antara peron dan pintu kereta api itu sendiri sangat tinggi sehingga sulit untuk masuk ke dalam kereta. Jadi, prosedur operasi standar (SOP) seperti apa yang diperlukan dalam pengadaan untuk standar aksesibilitas dalam infrastruktur fisik.”

Sarana transportasi alternatif seperti taksi lebih mahal, dan oleh karena itu sering kali bukan menjadi pilihan yang layak bagi banyak penyandang disabilitas: “Cuma kalau mau ke orang tua, saya biasanya naik angkot dulu, walaupun sebenarnya bisa pakai Grab, tapi saya tidak mau mengeluarkan banyak uang. Selama saya masih bisa pakai angkot, saya akan pakai angkot.”

Namun, pilihan alternatif seperti ojek, sebagai layanan transportasi individu, lebih cocok untuk beberapa penyandang disabilitas karena mereka merasa bus sering terburu-buru dan tidak memberi mereka waktu yang cukup untuk naik: “Kalau naik bus, kadang harus agak terburu-buru, saya selalu takut jatuh.”

Alat bantu dan lingkungan binaan

“Ya, naik taksi jauh lebih simpel, karena taksinya bisa langsung ke tempat tujuan kita. Taksi juga aman. Tetapi, bagaimana dengan barang-barang kita, termasuk alat bantu yang kita bawa? Pernah ada kasus, ketika seorang teman lupa alat bantunya dan meninggalkannya di taksi. Dia perlu menghubungi penyedia taksi dan datang ke sana untuk mengambil. Seharusnya, SOP juga memuat tentang bagaimana memperlakukan penumpang dengan disabilitas. Bagaimana membuat orang merasa aman, termasuk dengan mempertimbangkan alat bantu mereka.”

“Ya, bahkan di desa ini, saya juga tidak menggunakan tongkat. Ada begitu banyak orientasi, setiap individu memiliki caranya sendiri dan memiliki karakteristiknya sendiri yang tidak dapat dibagi dengan orang lain.”

“Sepertinya sekarang sudah banyak bengkel khusus. Tetapi di masa lalu, tidak ada. Dulu, kami meminta bantuan teman-teman yang sudah biasa merakit motor roda tiga. Saat diminta tolong, mereka mengiyakan. [...] Untuk memodifikasi roda tiga seperti yang dilakukan Pak Rubianto, harganya cukup mahal bagi saya.”



“Sebenarnya, menurut saya, alat bantu dengar itu tidak nyaman, suaranya berisik, sangat kacau. Saya tidak bisa fokus, jadi saya tidak lagi menggunakannya.”

Pilihan tempat tinggal, infrastruktur dan layanan apa yang tersedia bagi mereka, juga berdampak pada kemampuan mereka untuk mengakses teknologi bantu. Misalnya, tinggal di pemukiman informal akan menentukan apakah orang bisa mengakses peluang, yang kemudian dapat mempengaruhi mata pencaharian dan kemampuan mereka untuk mengakses alat dan perangkat yang mereka butuhkan untuk mendukung mereka agar mereka dapat keluar dari kemiskinan.

“Sebagian orang mungkin mampu membelinya, tapi sebagian lagi mungkin tidak. Menurut saya, disabilitas dan kemiskinan adalah lingkaran setan. Jadi, penyandang disabilitas yang hidup dalam kemiskinan tidak mampu membeli alat bantu, begitu pula sebaliknya.”

Penyediaan alat bantu cukup komprehensif di berbagai kota di Indonesia. Namun demikian, cakupan di daerah pedesaan, khususnya di luar pulau Jawa, lebih menantang. Infrastruktur, termasuk jaringan transportasi dan distribusi, harus mendukung penyediaan teknologi bantu di daerah-daerah yang lebih terpencil ini.

“Di Jawa, ekosistemnya sudah dikatakan cukup lengkap, tetapi masih terkonsentrasi di kota, sementara di desa atau kabupaten yang belum berkembang, itu juga kesulitan. Terutama di luar Jawa, Indonesia Timur, dan Papua.”

Perbaikan, pemeliharaan atau desain ulang teknologi bantu juga merupakan isu yang krusial. Para peserta sering mengangkat isu teknologi bantu yang rusak dan mereka tidak dapat memperbaikinya atau perlu mengandalkan pasar informal untuk melakukannya. Kutipan di bawah ini menunjukkan bagaimana teknologi bantu yang tidak sesuai dengan tujuan tidak memenuhi tujuannya sebagai teknologi yang memungkinkan. Beberapa peserta juga memodifikasi teknologi bantu mereka sendiri, atau menggunakan pasar informal untuk menyesuaikan teknologi bantu, menyoroti keinginan untuk AT yang dapat disesuaikan atau diadaptasi secara kontekstual.



“Saya dulu menggunakan alat bantu dengar ketika saya masih di sekolah dasar, tetapi alatnya lalu rusak, jadi saya berhenti menggunakannya. Terakhir kali saya menggunakannya sebelum alatnya rusak adalah ketika saya masih kelas 6 SD. Kemudian setelah itu, pemerintah memberikan alat bantu dengar secara gratis, tetapi alat itu cepat rusak dan pada akhirnya saya tidak menggunakannya.”

“Ya, misalnya jika rusak atau saya ingin mengubah sesuatu, saya akan melakukannya sendiri. Contohnya, tongkat yang saya beli tadi tidak bisa dilipat. Saya berinisiatif untuk memotongnya sendiri, agar bisa dilipat empat bagian.”

Peran teknologi dan inovasi

Teknologi merupakan salah satu alat yang mendukung upaya masyarakat menuju kota inklusif. Kelompok masyarakat seperti komunitas 'Hore-Hore' menggunakan media sosial untuk melaporkan perihal aksesibilitas dan meminta



Komunitas Hore Hore bertamasya.



pertanggungjawaban pemilik usaha. Upaya-upaya ini sering kali berhasil, tetapi juga ada tantangan dengan pembangunan perkotaan yang sedang berlangsung, sebagaimana yang dijelaskan berikut ini:

“Nah, kami keberatan karena kami ingin mengakses tempat itu [menggunakan sepeda motor roda tiga]. Katanya daerah itu sedang diperbaiki, dan nantinya [akses itu] akan merusak lahan baru. Kami sudah memberi tahu semua orang bahwa Balekambang dapat diakses, bahwa sepeda motor roda tiga dapat mengakses daerah tersebut. Kami sudah posting di media sosial dan kami mendapat tanggapan positif, tetapi kemudian ada peraturan baru ini.”

“Ya. Misalnya dengan DPUPR (Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang), ada masalah dengan ubin pemandu yang dibuat seperti zig-zag, itu sudah viral di grup-grup dan media sosial. Kami segera mengambil tindakan langsung. Kami langsung ke DPUPR dan bertanya kepada mereka mengenai guiding block. Dalam satu hari, ubin pemandu dihancurkan. Jadi, jika memungkinkan, tidak perlu isu itu menjadi viral. Kami akan menjembatani apa yang dibutuhkan. Kami akan menengahi.”

“Sejauh ini, yang paling banyak kita dengar adalah terkait Smart City, kan. Smart City juga ada akses, tempat tinggal, transportasi, dan ini sebenarnya merupakan hal yang baik jika dapat diintegrasikan dengan misi inklusi. Tetapi saya belum pernah mendengar konsep desain universal yang Anda sebutkan itu.”

Inovasi-inovasi di tingkat kota melalui inisiatif seperti Smart City sering kali populer, tetapi para peserta mengangkat masalah inklusi dalam proyek-proyek ini, dan menyerukan agar inklusi dan desain universal diintegrasikan dalam proyek-proyek Smart City.

Telepon seluler adalah alat yang memungkinkan bagi penyandang disabilitas, tetapi meskipun penggunaan telepon seluler tersebar luas, ada hambatan untuk mengaksesnya seperti biaya. Sebuah studi yang dilakukan dalam program AT2030 menemukan bahwa penyandang disabilitas cenderung tidak memiliki akses ke telepon seluler, dan telepon seluler sering digunakan bersama secara kolektif di Banjarmasin, Indonesia. Selain itu, perempuan serta lansia lebih mungkin



mengalami hambatan⁶⁷. Faktor-faktor ini harus dipertimbangkan ketika menggunakan teknologi seluler untuk intervensi desain inklusif.

“Ponsel itu menarik, ya, karena kita bisa mengakses apa saja dengan ponsel.”

Inklusi, keberagaman dan interseksionalitas

Pendekatan interseksional dan keberagaman adalah aspek penting dari lingkungan inklusif. Peserta menyampaikan adanya kebutuhan untuk merancang dengan mempertimbangkan beragam jenis disabilitas dan faktor lainnya seperti usia dan gender. Untuk mendukung perencanaan kota yang lebih beragam dan lintas sektoral, data yang baik dapat membantu. Namun, penting untuk diingat bahwa dalam mendesain kita harus mempertimbangkan semua kelompok yang dikecualikan, meskipun jumlahnya lebih kecil. Salah satu peserta menggambarkan bagaimana prioritas kebutuhan kota sering kali dilakukan oleh kelompok mayoritas yang dapat menghambat inklusi.

“Ada begitu banyak aspirasi dan perspektif yang berbeda di antara penyandang disabilitas”

“Sebenarnya, mal-mal telah menyediakan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas fisik. Tetapi, bagi orang lain seperti mereka yang memiliki hambatan penglihatan atau pendengaran, aksesibilitas bagi mereka masih kurang. Masih ada kekurangan informasi teks dan ubin pemandu. Tetapi di beberapa mal, mereka sudah memiliki braille di lift.”

“Ini semua tentang bagaimana Solo memutuskan prioritasnya. Sejauh ini, persentase orang dewasa yang memiliki kemampuan untuk melakukan aktivitas lebih besar, jika dibandingkan dengan lansia atau anak-anak. Pada akhirnya, apa yang dianggap perlu adalah bagaimana memperbaiki kota dengan memenuhi kebutuhan prioritas mereka atau warga kota yang

⁶⁷ I Gaskell dkk., ‘Characterising Mobile Phone Inclusion among Assistive Technology Users: An Intersectional Disability Analysis of Mobile Phone Access and Use in Banjarmasin, Indonesia and Freetown, Sierra Leone’ (London: SHM Foundation, Bartlett Development Planning Unit and Global Disability Innovation Hub, 2022), https://at2030.org/static/at2030_core/outputs/Characterising_mobile_phone_inclusion_for_AT_users_FINAL.pdf.



persentasenya lebih besar. Terkadang, angka-angka kecil inilah yang terus terlupakan.”

Ada juga prioritas yang saling bertentangan atau terkadang bersinggungan di antara kelompok-kelompok yang terkucilkan ini, dengan fokus pada pendekatan interseksional untuk desain inklusif dan dapat mendukung desain inklusif untuk semua.

“Ketika ada program yang sedang berlangsung baik di pemerintah daerah maupun nasional, pemerintah kota akan mengikutinya tanpa mempertimbangkan urgensi kebutuhan yang sebenarnya. Dengan cepat, mereka bisa melompat dari program kota ramah anak ke kota inklusif disabilitas. Tapi tahukah Anda, tidak ada satu rencana induk yang menjadi dasar perencanaan untuk apa yang sebenarnya ingin dilakukan Solo? Tidak ada masterplan yang berisi semua aspek yang mempertimbangkan warga.”

Solo juga memiliki praktik-praktik baik tentang program inklusif dan partisipatif yang berkaitan dengan gender, dan ada jaringan yang kuat dari kelompok masyarakat perempuan yang berkontribusi pada proses perencanaan kota. Mungkin ada pembelajaran di sini untuk mengikutsertakan kelompok-kelompok disabilitas dalam proses-proses ini.

“Dinas Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak juga memiliki pelatihan keterampilan bagi perempuan disabilitas, dan ini juga merupakan praktik baik.”

“Mungkin tidak mudah untuk menyatukan orang-orang dari berbagai latar belakang. Misalnya, Musrenbang (forum perencanaan dan penganggaran daerah) harus mengundang semua pemangku kepentingan dari berbagai tingkatan. Misalnya, anak-anak memiliki forum dan perwakilan mereka sendiri.

Saya tahu ini bukan tugas yang mudah bagi semua orang. Saya dapat mengatakan bahwa Solo telah melakukan hal yang lebih baik dibandingkan dengan kota-kota lain dalam hal keterlibatan beragam pemangku kepentingan dalam forum pembangunan. Sebenarnya, ini adalah tantangan nyata bagaimana kita bisa melibatkan semua orang dan berdiskusi bersama untuk



mencapai misi dan visi yang sama, untuk kepentingan kita. Memuaskan setiap kelompok orang benar-benar menantang. Meskipun belum berhasil dengan baik, setidaknya kota ini sudah melakukan berbagai upaya progresif.”

Seperti apakah infrastruktur inklusif itu?

Infrastruktur inklusif adalah infrastruktur yang mendukung semua anggota masyarakat untuk menjalani kehidupan sehari-hari mereka, bukan seperangkat infrastruktur khusus yang mendukung inklusi, seperti ramp di jalan. Semua infrastruktur harus inklusif untuk memungkinkan partisipasi penuh setiap orang dalam masyarakat.

“Semua kegiatan pekerjaan infrastruktur berkaitan dengan inklusi. Termasuk kalau bagi kami, yang sedang kami kerjakan saat ini adalah penataan koridor, kami tetap harus memperhatikan sarana dan prasarana demi kenyamanan semua orang, bukan?”

Infrastruktur inklusif juga merupakan sebuah ekosistem. Parameter desain fisik memang penting, tetapi begitu juga layanan, produk, dan hal-hal yang beroperasi di dalam dan di sekitar infrastruktur tersebut. Demikian juga pertimbangan berbagai sektor seperti perumahan, transportasi, air dan sanitasi, perawatan kesehatan, pendidikan. Masing-masing sektor bertanggung jawab untuk membentuk kehidupan sehari-hari masyarakat dan memfasilitasi kemampuan mereka untuk bersekolah, bekerja, menjadi sehat dan hidup serta menjadi anggota aktif dari komunitas mereka.

“Pertama, infrastruktur, kita harus membuat lingkungan menjadi aksesibel, juga infrastruktur fisik agar dapat diakses. Tidak hanya berhenti sampai Anda membangun shelter atau halte bus agar mudah diakses, tetapi Anda juga harus mempertimbangkan keterhubungan atau koneksi dari peron ke bus. Kedua, sistem. Ketika kita naik bus, kita harus masuk ke pintu utama yang dekat dengan pengemudi. Kemudian keluar di pintu belakang. Tetapi kemudian shelter tidak dapat menampung kedua pintu ini. Jadi, masih belum bisa diakses oleh kami.”



“Untuk pelayanan dasar SPM (Standar Pelayanan Minimum), ada kesehatan, pendidikan, kemudian terkait dengan pemukiman, baik rumah susun maupun rumah layak huni, akses air bersih bagi penyandang disabilitas untuk mendapatkan sambungan air rumah atau akses air bersih, sanitasi, itu juga banyak pekerjaan rumah. Dan juga, akses ke kesempatan ekonomi, ke transportasi umum yang lebih baik, dan akses untuk pekerjaan. Kalau Anda lihat di gedung Balai Kota kita, aksesibilitasnya, kalau kita ukur dari persentasenya, masih sangat kecil, bukan? Masih kurang.”

Infrastruktur inklusif adalah sebuah kolaborasi, sementara memiliki ahli desain inklusif adalah bagian penting dalam menghasilkan desain inklusif yang baik, kerja sama dan kolaborasi antara tim yang berbeda, pemerintah multi-sektoral sangat penting - dengan kata lain infrastruktur inklusif dibangun bersama.

“Ada tiga poin dasar. Kolaborasi, Investasi Bersama, dan Kerja Sama. Jadi, bagaimana sebuah kota bisa benar-benar mampu mengundang para pemangku kepentingan terkait? Pertama sudah disebutkan sebelumnya, sinerginya, ya, yaitu duduk bersama untuk memikirkan apa yang dibutuhkan oleh semua warga negara. Lalu, kedua, bagaimana mengajak semua pihak dalam hal ini, termasuk masyarakat, lansia, penyandang disabilitas, dan sebagainya? Untuk bisa duduk bersama dan berbagi apa yang sebenarnya mereka butuhkan. Kemudian yang ketiga, pendanaan, karena sering kali alokasi yang terbatas, maka prioritasnya adalah pendanaan. Apa yang akhirnya menjadi prioritas? Bagaimana kita mengumpulkan dana ini bersama-sama?”

Secara keseluruhan, partisipasi dan kepemimpinan penyandang disabilitas adalah kuncinya. Sebuah kota di mana penyandang disabilitas dikonsultasikan dalam desain dan perencanaan dan memiliki peran kepemimpinan di dalam kota dan masyarakat akan lebih inklusif.

“Indikator utama Kota atau Kabupaten Inklusi adalah yang menempatkan penyandang disabilitas sebagai aset, sebagai subyek, sebagai pelaku pembangunan mulai dari perencanaan hingga monitoring dan evaluasi. Selebihnya adalah prasyarat, misalnya aksesibilitas, kemudian juga ada



akomodasi yang layak, kemudian juga ada perda, ada pemrograman dan penganggaran, kemudian juga ada data disabilitas.”

Ruang dan infrastruktur yang dikembangkan dengan mempertimbangkan inklusivitas dapat memiliki efek katalisator karena menjadi ruang publik untuk semua orang, menciptakan ruang bermain, kegembiraan, dan rasa memiliki.

“Yang kami lihat adalah teman-teman dari NPC [National Paralympic Committee], untuk olahraga, tapi dalam konteks yang lebih luas, tempat ini bisa digunakan untuk interaksi sosial lainnya dari para pemuda dengan disabilitas. Saya pikir komunitas anak muda memiliki potensi, termasuk mereka yang memiliki disabilitas, juga dapat menggunakan ruang publik untuk berekspresi, berinteraksi, bersosialisasi. Nah, kita belum memiliki hal-hal seperti itu untuk komunitas anak muda.”

Ke depan, kita tahu bahwa kota akan terus tumbuh, kita juga tahu bahwa ada tantangan global yang terus berkembang yang akan terus dihadapi oleh kota dan populasi global. Berdasarkan pelajaran dari pandemi COVID-19 dan apa yang kita ketahui tentang kota inklusif sejauh ini, membangun inklusivitas dan proses inklusif sejak awal akan membantu mendukung masa depan yang lebih inklusif untuk semua.

“Proses urbanisasi tidak dapat dicegah. Pasti akan membutuhkan konsentrasi dan perhatian lebih terkait dengan masalah ini.”



Apa yang berhasil sejauh ini?

“Jadi, ini bermula dari deklarasi Kota Inklusif pada 2013. Solo tidak ingin deklarasi itu menjadi sesuatu yang hanya seremonial belaka. Jadi, ketika Walikota menyatakannya, kami membahas peraturannya. Peraturan-peraturan itulah yang mendesak agar deklarasi tersebut menjadi faktual.”



Contoh desain yang mudah diakses di Solo. Gradien dan pemilihan material untuk ramp tidak ideal.

Sering kali wawasan yang dihasilkan melalui wawancara berfokus pada hambatan, bukan peluang. Yang tak kalah penting adalah mengidentifikasi contoh-contoh praktik baik yang dapat direplikasi di seluruh kota dan digunakan untuk menyebarkan kesadaran tentang mengapa kota inklusif adalah hal yang baik.

Memahami apa yang berhasil dan siapa yang mendorong inklusi dapat membantu membuka peluang untuk desain inklusif yang baik. Memahami aktor yang berperan juga penting karena aktor atau tokoh tersebut dapat mengadvokasi desain inklusif dan menceritakan kisah-kisah tentang apa yang sudah berhasil. Mengidentifikasi apa yang penting melalui partisipasi dan kreasi bersama penyandang disabilitas dan



pemangku kepentingan dapat mendukung pendekatan bertahap yang menangani prioritas masyarakat

Jadi, apa yang berhasil untuk lingkungan inklusif di Solo?

Partisipasi, proses inklusif, kerangka kerja dan standar kebijakan, budaya, penyediaan infrastruktur khusus jika diperlukan, dan inovasi adalah komponen-komponen utama yang harus bersatu untuk menciptakan lingkungan inklusif di Solo.

Apa yang dianggap sebagai praktik terbaik?

Praktik terbaik yang paling penting adalah partisipasi, di mana upaya-upaya aktif telah dilakukan untuk melibatkan penyandang disabilitas dalam proses-proses kepemimpinan, perencanaan, dan desain.

“Solo punya komitmen yang luar biasa untuk hal itu, misalnya kalau kita mau melihat, di daerah mana saja yang lingkup kotanya, atau lingkup kabupatennya, yang seperti Solo, belum kelihatan. Menurut saya, kemajuan yang paling luar biasa adalah terkait pendampingan dan pengawalan teman-teman kelompok disabilitas.”

Infrastruktur sosial dan lingkungan sosial merupakan pendukung inklusi yang sangat besar. Ini adalah salah satu kisah sukses di Solo, masyarakat merasa senang tinggal di sana.

Inovasi sedang terjadi, tetapi ada kebutuhan akan cara-cara untuk memperluas skala dan/atau mereplikasi apa yang berhasil. Ada banyak contoh inovasi yang dipimpin oleh masyarakat yang terjadi di Solo, dan cerita-cerita ini harus disebarluaskan untuk mendukung pembelajaran dan solusi perluasan skala.

Menjunjung tinggi hak asasi manusia, memastikan kerangka kerja kebijakan memperjuangkan implementasi Konvensi PBB tentang Hak-Hak Penyandang Disabilitas.

“Sekarang kita berbicara tentang pemenuhan hak. Inilah kata kunci yang sesungguhnya.”



Inovasi terjadi dengan orang-orangnya:

“Harapan saya adalah ketika teman-teman di jajaran pemerintah daerah bisa mengoptimalkan momentum FGD dengan melibatkan anggota masyarakat dan teman-teman, dari sini mungkin kita bisa mendengar aspirasi dari mereka sejak awal, kemudian aspirasi ini bisa ditampung dan ditempatkan di program mana yang berhubungan dan memutuskan kapan akan dieksekusi.”

“Partisipasi masyarakat. Sangat dinamis dan aktif, seperti berkolaborasi dengan para pemangku kepentingan. Kemudian keterbukaan pemerintah kota untuk merespon permasalahan yang ada sangat dinamis, saya melihatnya seperti itu tentang tata kota. Banyak orang merasa nyaman tinggal di Solo.”

Belajar sambil melakukan, implementasi tetap menjadi tantangan, tetapi hambatan tersebut hanya akan diatasi dengan menguji apa yang berhasil dan belajar dari apa yang tidak berhasil. Memiliki visi desain inklusif akan mendukung implementasi yang lebih lancar sebagai alat untuk membangun kohesi dan dukungan.

“Sekarang menjadi lebih jelas, karena kita sudah punya peraturannya, mari kita terapkan peraturan ini. Kemudian, kita akan mengetahui apa saja kekurangannya, apa saja kelemahannya. Siapa tahu, nanti akan ada revisi dan segala macam hal yang juga akan ditambahkan pada kekuatan baru yang didasarkan pada peraturan tersebut.”

Jika penyandang disabilitas diikutsertakan sebagai pelaku pembangunan, melalui semua tahap pembangunan perkotaan, maka yang lainnya dapat mengikuti. Dimulai di sini.

Belajar dari sektor-sektor lain dan kelompok-kelompok lain yang dikecualikan. Organisasi seperti ARKOM mendukung warga yang terpinggirkan di Solo. Kelompok-kelompok perempuan sangat aktif di masyarakat dan dalam tata kelola perkotaan yang partisipatif. Ada proses yang bisa ditransfer di sini.

Mengetahui bagaimana dan kapan mengikutsertakan masyarakat, sejak awal, dengan proses partisipasi yang mudah diakses dan inklusif.



“Dari Solo ke Indonesia”. Indonesia sudah memiliki jaringan kota yang kuat yang termotivasi untuk menjadi lebih inklusif, Solo dapat memimpin dengan memberi contoh dengan berbagi apa yang berhasil.

Ada apresiasi terhadap kompleksitas desain inklusif dan kebutuhan akan standar dan partisipasi. Ini penting.

Suara-suara yang kuat, menciptakan ruang untuk mendengarkan karya komunitas.

“Mereka yang hadir kemudian menyuarakan pendapat mereka. Saya mengatakan kepada mereka untuk segera mengangkat tangan mereka, duduk di depan sehingga mereka akan didengar. Jangan puas hanya dengan menulis saran. Ketika Anda berbicara, semua orang akan mendengarkan.”

Ketika inklusi dihargai, ada cara untuk bekerja sesuai anggaran yang ada.

“Itu sebabnya anggaran baru tidak selalu harus muncul, tetapi bisa disisipkan ke dalam program yang sudah ada.”



Pembelajaran yang dapat dipetik

Kesempatan belajar terbesar dalam studi kasus ini adalah dalam mengembangkan pemahaman yang lebih dalam tentang pengalaman hidup penyandang disabilitas di Solo, membangun gambaran tentang keseluruhan “sistem” aksesibilitas dan kebutuhan inklusi di kota dan memulai percakapan antara berbagai pemangku kepentingan.

Inklusi adalah proses yang berkelanjutan, ada contoh-contoh inovasi, kisah sukses, dan motivasi masyarakat di Solo, tetapi masih banyak yang harus dilakukan.

Pertama dan terutama, desain harus dipimpin oleh penyandang disabilitas

“Apa yang benar-benar perlu ditingkatkan adalah keterlibatan warga, komunitas. Untuk siapa sebenarnya kita merancang? Untuk siapa kita membangun infrastruktur dan layanan? Dengan keterlibatan mereka, mereka akan lebih tahu tentang masalah mereka, kebutuhan mereka, untuk diakomodasi dalam desain tertentu. Misalnya, halte bus. Saya mungkin tahu lebih baik secara teoritis, tetapi merekalah yang merasakannya. Saya tidak pernah berada di posisi mereka. Jadi, desainnya harus lebih mengakomodasi apa yang sebenarnya mereka butuhkan. Mereka harus menjadi orang yang terlibat dalam diskusi. Kota dapat melihat ini sebagai prioritas mereka, dan perlu ditangani, saya pikir kota dapat membuat jalan. Koordinasi di antara pejabat pemerintah (dinas) adalah tanggung jawab mereka.”

Untuk mendukung hal ini, proses partisipasi harus inklusif. Meskipun tata kelola perkotaan partisipatif cukup berkembang dengan baik di Solo, proses-proses ini harus sepenuhnya dapat diakses untuk melibatkan dan memberdayakan penyandang disabilitas.

Visi lokal dan standar yang diadaptasi secara lokal yang mencerminkan budaya dan konteks lokal sangat diinginkan. Strategi desain inklusif untuk Solo akan mendukung hal ini.

Implementasi desain inklusif tetap menjadi tantangan, kemauan politik adalah suatu keharusan:

“Jadi mungkin lebih kepada kesadaran, seperti tingkat keinginan dari pemegang kebijakan itu sendiri untuk bisa mewujudkannya. Mungkin harus



ada lebih banyak dialog atau kolaborasi antar lembaga terutama dalam masalah aksesibilitas ini.”

Begitu juga pendidikan tentang desain inklusif, tidak hanya untuk para ahli materi pelajaran, tetapi untuk semua orang yang berperan dalam membentuk lingkungan binaan.

Desain inklusif adalah sebuah kolaborasi:

“Seharusnya bisa, jadi yang namanya kolaborasi harus dari berbagai pihak untuk mewujudkan kota yang inklusif atau ruang yang inklusif atau desain yang inklusif. Jadi, memang perlu kolaborasi dari berbagai pihak, karena dari segi arsitek, istilahnya kita tidak mengalami seperti mereka yang mengalami disabilitas. Jadi, dari situ kita belajar istilahnya dan ada proses dialog untuk memperkaya pengetahuan seorang arsitek agar desainnya sesuai dengan kebutuhan teman-teman dengan disabilitas.”

Kesadaran publik adalah kuncinya, memastikan bahwa intervensi desain inklusif tetap efektif digunakan. Seperti tidak adanya ubin pemandu yang terhalang oleh pedagang kaki lima.

Mengintegrasikan penyediaan layanan, pengadaan dan desain infrastruktur: bus dan halte harus dikoordinasikan dalam desainnya sehingga dapat diakses.

Mengatasi infrastruktur inklusif di semua skala, dari kota secara keseluruhan hingga skala lingkungan.

Pengurangan risiko bencana dan aksi iklim harus inklusif, penyandang disabilitas harus diikutsertakan dalam perencanaan krisis dan aksi iklim. Para peserta menyadari masalah ini dan merasa masalah ini penting, tetapi masih banyak pekerjaan yang harus dilakukan.

Keberlanjutan dan inklusi harus berjalan beriringan. Keberhasilan jangka panjang dari upaya menuju inklusi akan hilang jika keberlanjutan tidak dipertimbangkan. Demikian pula, pembangunan perkotaan tidak bisa berkelanjutan jika tidak inklusif. Keberlanjutan harus dipertimbangkan dalam segala hal:



lingkungan, ekonomi dan sosial. Hal-hal seperti pendanaan jangka panjang dan sumber daya untuk inisiatif bisa menjadi tantangan.

Orang-orang menginginkan teknologi bantu yang **sesuai dengan tujuan dan disesuaikan** dengan lingkungan lokal mereka. Teknologi bantu adalah bagian penting dalam menciptakan kota yang inklusif.

Teknologi bantu, infrastruktur dan lingkungan binaan saling terkait:

“Ketika kita berbicara tentang infrastruktur inklusif, kita juga harus mempertimbangkan akses ke teknologi bantuan.”

Orang-orang menginginkan panduan yang jelas untuk implementasi, dan ceklis mungkin berguna untuk **menetapkan visi atau serangkaian tujuan yang konsisten**. Meskipun penyampaian desain inklusif lebih kompleks daripada sekadar ceklis semata, namun ini bisa menjadi titik awal yang baik.

“Yang penting punya poin atau tujuan yang sama, kalau ada aturan dan ceklis persyaratannya, saya kira itu bukan sesuatu yang aneh.”

Keterbatasan dan bidang-bidang untuk dieksplorasi lebih lanjut

Keterbatasan berikut diidentifikasi selama studi ini:

- Tim peneliti harus beradaptasi dengan pandemi COVID-19 yang sedang berlangsung, yang berarti mengadaptasi dan membatasi beberapa kegiatan kerja lapangan. Secara keseluruhan, tim mampu membangun hubungan kerja yang efektif sewaktu bekerja dari jarak jauh. Meskipun kolaborasi daring sudah cukup efektif, namun penting untuk tetap memperhatikan keterbatasan yang ada terkait dengan keterlibatan peserta dan membangun konsensus di antara tim.
- Koneksi internet dan listrik yang andal bisa menjadi tantangan ketika terhubung dari jarak jauh, dan khususnya selama lokakarya.
- Sebagian besar peserta studi kami diidentifikasi memiliki hambatan mobilitas, penglihatan, atau pendengaran, sehingga penelitian lebih lanjut yang menangkap kelompok disabilitas yang lebih beragam akan sangat berharga, seperti neurodiversitas dan penyandang disabilitas ganda.
- Kelompok lansia kurang terwakili dalam penelitian ini



- Tim peneliti tidak dapat melakukan kunjungan lapangan dan beberapa aktivitas luring yang kolaboratif tertunda karena pandemi COVID-19, sehingga membatasi jumlah aktivitas luring yang ditampilkan dalam laporan ini.
- Penelitian ini sengaja difokuskan pada aksesibilitas dan inklusi dari perspektif disabilitas. Penting untuk dicatat bahwa desain inklusif juga mempertimbangkan kelompok-kelompok yang mungkin dikecualikan dari partisipasi karena alasan-alasan lain, seperti ras, kelas, usia, agama, jenis kelamin, atau status sosial-ekonomi.

Bidang-bidang untuk penelitian lebih lanjut, yang akan membantu beberapa tindakan yang disarankan di seluruh laporan ini, antara lain:

- Penelitian kuantitatif yang memetakan aksesibilitas di tingkat kota.
- Pemantauan dan evaluasi proyek-proyek inklusi yang sedang dilaksanakan akan bermanfaat, termasuk mengukur dampaknya.
- Penelitian tentang faktor sosial budaya yang terkait dengan inklusi disabilitas atau penelitian tentang faktor sosial budaya dalam pendekatan desain inklusif.
- Untuk mendorong agenda kebijakan, akan sangat berguna untuk mengembangkan data yang lebih kuat tentang bagaimana berbagai aspek eksklusi bersinggungan, seperti gender dan disabilitas, kelas dan disabilitas, serta ras dan disabilitas.
- Penelitian tentang aksesibilitas dan inklusi lingkungan binaan di daerah pinggiran kota/pedesaan, karena statistik menunjukkan bahwa lebih banyak penyandang disabilitas yang tinggal di daerah pedesaan dan mungkin lebih sulit dijangkau.
(Catatan: penelitian ini sengaja difokuskan pada kota-kota)
- Penelitian lebih lanjut tentang desain inklusif yang melibatkan penyandang disabilitas dari semua gender.
- Penelitian tentang peran desain inklusif dalam prioritas pembangunan berkelanjutan seperti hubungan antara langkah-langkah adaptasi iklim dan desain inklusif dan aksesibilitas akan bermanfaat.
- Penelitian tentang konteks kemanusiaan atau desain inklusif dan pengurangan risiko bencana juga diperlukan karena desain kota harus tahan terhadap bencana dan krisis, seperti yang terlihat melalui pandemi COVID-19 dan banjir sebelumnya.



- Rencana kota tangguh pandemi yang inklusif, berkelanjutan, dan tangguh untuk semua.
- Penelitian tentang sektor-sektor utama perkotaan seperti ruang publik yang inklusif dan hijau, mobilitas pejalan kaki, dan sistem transportasi umum yang mudah diakses.
- Ada kebutuhan mendesak akan data nasional tentang disabilitas, karena sensus terakhir dilakukan pada tahun 2011.



Kesimpulan: Aksi-aksi menuju inklusi

“Kota Solo yang inklusif adalah sebuah kota yang bisa dinikmati oleh semua warganya secara adil dan setara. Dengan menciptakan lingkungan yang aman dan aksesibel, seluruh warga dan komunitas di kota dapat mengakses dan turut serta dalam berbagai kesempatan yang mereka inginkan.”

Solo memiliki sejarah panjang yang diakui sebagai tempat yang nyaman bagi penyandang disabilitas di Indonesia untuk hidup. Sejarah ini bermula dari didirikannya Pusat Rehabilitasi Dr. Soeharso di Solo pada tahun 1950-an hingga adanya implementasi peraturan daerah tentang hak disabilitas pada tahun 2008 (Perda Surakarta No. 2 Tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel) yang mendahului diratifikasinya Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas PBB (UNCPRD) oleh Indonesia di tahun 2011. Secara keseluruhan, terdapat kerangka kebijakan yang kuat untuk menghadirkan inklusi disabilitas di Indonesia – baik di level nasional maupun melalui peraturan tingkat kota seperti di Solo. Beberapa tantangan dalam mewujudkan kerangka kerja ini meliputi implementasi, kerja sama antar berbagai bidang dan dinas pemerintahan, mengarahkan visi dan pengetahuan menjadi aksi nyata, ketersediaan sumber daya, serta keberlanjutan jangka panjang dari berbagai inisiatif.



Halte bus yang aksesibel di Solo

Kota Solo menunjukkan betapa berdayanya sebuah budaya inklusi, suatu kota di mana sebagian besar penyandang disabilitas merasa diterima, diakui, dan dilibatkan melalui lingkungan sosial yang inklusif. Masyarakat yang lebih luas merupakan bagian penting dalam membentuk budaya ini. Inisiatif yang dipimpin oleh komunitas serta aset dan jaringan komunitas merupakan hal yang penting dan dihargai. Partisipasi masyarakat dan kepemimpinan masyarakat digiatkan dan didukung melalui struktur tata kelola perkotaan yang membantu memperkuat suara warga dan aspirasi mereka. Namun demikian, masih ada beberapa hal yang dapat



dilakukan untuk secara khusus meningkatkan dan mendukung keikutsertaan para penyandang disabilitas dalam dialog masyarakat, khususnya dalam rangka pemulihan pandemi Covid-19 yang telah berdampak terhadap partisipasi dan mata pencaharian masyarakat. Budaya inklusi yang kuat didukung oleh beberapa infrastruktur yang mudah diakses. Selain itu, meskipun masih ada banyak tantangan untuk menerapkan infrastruktur inklusif di Solo, **terdapat kemauan politik dan visi untuk menjadikan Solo sebagai kota yang lebih inklusif.**



Kesenjangan aksesibilitas - ada kebutuhan untuk desain inklusif dari pintu ke pintu

Untuk mewujudkan infrastruktur yang inklusif diperlukan kolaborasi yang lebih baik antara kebijakan dan implementasinya. Para praktisi lingkungan binaan (*built environment*) sering menggunakan acuan dan standar internasional, dan bukan data spesifik setempat yang sesuai dengan konteks Kota Solo. Terdapat pandangan yang kuat bahwa standar internasional belum tentu sesuai bagi Indonesia, dan terdapat juga keinginan akan adanya standar desain inklusif yang diadaptasi secara lokal dan menghargai budaya Indonesia. Tersedianya data dan bukti yang lebih banyak tentang disabilitas di Kota Solo akan mendukung inisiatif-inisiatif lokal yang lebih spesifik, khususnya, data terpilah yang mengakui adanya keanekaragaman dan interseksionalitas. Sekarang masih terdapat mentalitas ego sektoral antara perwujudan teknis dan perencanaan infrastruktur yang kurang mendukung praktik desain inklusif yang baik karena menyebabkan ambiguitas akan siapa yang bertanggung jawab atas desain inklusif.

Meskipun beberapa kemajuan yang sangat baik telah tercapai dalam hal infrastruktur yang aksesibel seperti halte bus BST, Kota Solo memerlukan strategi desain inklusif yang lebih komprehensif untuk mengarahkan pembangunannya guna memastikan warganya mendapatkan pengalaman yang inklusif. Dalam hal ini, halte bus dapat menjadi sebuah contoh utama. Karena meski desain halte yang aksesibel sudah terwujud di awal, namun hal-hal lain seperti perjalanan warga dari titik awal hingga tujuan akhir serta keberlanjutan penyediaan jasa ke depannya tidak ikut



dipertimbangkan. Hal ini kemudian dapat menimbulkan permasalahan atau kesenjangan dari segi aksesibilitas saat armada bus diganti – misalnya dengan adanya celah antara peron halte bus dengan bus itu sendiri, yang tentunya membuat armada menjadi tidak aksesibel.

Pada dasarnya, **infrastruktur yang inklusif harus mendukung dan meningkatkan kehidupan sehari-hari masyarakat**. Ketika sumber daya terbatas, intervensi desain yang aksesibel seringkali hanya dibatasi pada layanan-layanan mendasar seperti akses terhadap layanan pemerintah, kesehatan, pendidikan, dan transportasi. Namun, menurut para peserta penelitian, infrastruktur yang jauh lebih beragam seperti ruang hijau, ruang rekreasi, tempat ibadah, pasar, dan pariwisata yang inklusif merupakan hal kunci demi mewujudkan kehidupan perkotaan yang lebih memuaskan. Teknologi bantu yang bisa diakses oleh masyarakat juga merupakan hal penting untuk mempermudah akses terhadap lingkungan perkotaan, karenanya lingkungan juga harus dirancang agar bisa digunakan oleh para pengguna alat bantu. Suatu pendekatan desain inklusif pada perencanaan kota dapat mendukung semua warga untuk dapat menikmati kotanya secara adil dan setara, serta menyediakan kerangka untuk memadukan aspirasi dan kebutuhan masyarakat dalam pembangunan perkotaan. Oleh karena itu, sebuah strategi desain inklusif yang meliputi seluruh kota seharusnya mencoba memadukan cakupan infrastruktur inklusif yang lebih luas ini sembari mempertimbangkan secara realistis batasan-batasan sumber daya yang ada. Suatu strategi desain inklusif pada skala kota akan memberikan kebermanfaatan jika mempertimbangkan peran dari lingkungan sekitar dalam kehidupan perkotaan dan **memberi ruang bagi perencanaan dan desain inklusif akar rumput (grassroots) yang dipimpin langsung oleh komunitas di tempat mereka tinggal**.



Pasar Gede memiliki sejumlah fitur aksesibilitas, tetapi implementasi dan pemeliharaan dalam penggunaan dapat ditingkatkan.



“Kota inklusif adalah kota yang telah melibatkan penyandang disabilitas sebagai pelaku pembangunan. Hal tersebut menjadi kunci, mulai dari perencanaan, pengaturan, pemantauan, hingga evaluasi atau umpan balik.”

Infrastruktur, kota, dan masyarakat yang inklusif bukan sekadar terdiri dari lingkungan binaan fisik: proses inklusi dan partisipasi merupakan pendukung utama bagi lingkungan yang inklusif. Perhatian yang diberikan pada bagaimana para penyandang disabilitas dilibatkan dalam pembangunan kota, memastikan agar proses-proses tersebut dapat diakses oleh semua warga, dan bahwa para penyandang disabilitas dipekerjakan dalam sektor-sektor



Aksi yang dipimpin oleh komunitas, seperti yang dilakukan oleh komunitas Hore Hore adalah alat yang ampuh untuk advokasi dalam desain kota yang inklusif.

ini akan membantu menciptakan proses yang dapat menghasilkan desain kota inklusif yang baik. Proses pembangunan kota yang inklusif semakin dibutuhkan seiring dengan dimulainya upaya berbagai kota di seluruh dunia untuk bangkit kembali dari pandemi COVID-19 sembari menghadapi beberapa tantangan yang masih berlanjut seperti meningkatnya dampak-dampak perubahan iklim. Kota harus mengembangkan ketangguhan terhadap krisis-krisis tersebut, dan ini bisa dilakukan dengan memadukan inklusi dan keberlanjutan (lingkungan, ekonomi, dan sosial) ke dalam pembangunan perkotaan untuk memastikan agar pihak-pihak yang secara historis termarginalisasi ikut dilibatkan. Sebagaimana digambarkan oleh kutipan di atas, pada akhirnya, ketika para penyandang disabilitas sepenuhnya diakui dan dilibatkan sebagai peserta dalam pembangunan perkotaan – sebagai pembuat kebijakan, perencana, perancang, dan sebagai warga – maka kita telah mewujudkan lingkungan yang mendukung untuk menciptakan kota yang lebih inklusif.



Rekomendasi Prioritas:

- Membangun kota inklusif melalui kerja sama, kolaborasi, dan koordinasi lintas sektor pemerintah, praktisi, dan masyarakat.
- Melibatkan sektor swasta dalam berbagai inisiatif kota inklusif, ruang dan infrastruktur milik swasta yang melayani publik juga harus inklusif.
- Mengembangkan berbagai instrumen lebih lanjut untuk mendukung partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan tata kelola kota, khususnya bagi penyandang disabilitas
- Mengalokasikan anggaran untuk desain kota yang inklusif dan mengupayakan keberlanjutan keuangan jangka panjang untuk pelaksanaan desain yang inklusif.
- Menerima dan mendukung pengetahuan lokal, serta mengembangkan strategi desain inklusif bagi Kota Solo yang memadukan budaya serta keahlian setempat.
- Mendukung pengguna teknologi bantu atau alat bantu dengan mengembangkan infrastruktur inklusif yang mempertimbangkan kebutuhan para pengguna teknologi bantu atau alat bantu yang beragam.
- Mendukung dan memfasilitasi para pemuka masyarakat untuk menggaungkan suara komunitas mereka sehingga proses perencanaan perkotaan dari bawah ke atas (*bottom-up*) dapat terintegrasi.
- Memperluas dan mereplikasi inisiatif yang berhasil. Jika ada inovasi yang berhasil, maka inovasi tersebut dapat dipelajari dan dilakukan uji coba bagaimana hal tersebut dapat diterapkan di tempat lain.
- Menjadikan Kota Solo sebagai percontohan atau teladan, karena Kota Solo memiliki kisah sukses yang dapat dibagikan ke seluruh Indonesia dan seluruh dunia.

Rekomendasi untuk kebijakan dan pengambil keputusan (Kebijakan):

Para pembuat kebijakan harus memiliki rencana untuk desain inklusif, menindaklanjutinya, dan bertanggung jawab atas implementasinya.



Rekomendasi untuk industri (Praktik):

Praktisi harus memahami bahwa desain inklusif akan memberikan hasil yang lebih baik, harus termotivasi untuk merancang dan memberikan desain inklusif yang baik, dan bekerja secara kolaboratif.

Rekomendasi untuk komunitas (Masyarakat):

Orang-orang harus merasa diberdayakan, menjadi advokat, terlibat, dan mempengaruhi perubahan yang dapat dibuktikan.

Menciptakan lingkungan yang mendukung

Lingkungan yang mendukung bagi penyandang disabilitas harus memadukan: lingkungan legislatif yang suportif, pola pikir dan budaya yang inklusif, perencanaan, desain dan pembuatan keputusan partisipatoris, perubahan budaya yang positif, lingkungan binaan yang inklusif dan aksesibel, serta akses terhadap teknologi bantu atau alat bantu yang terjangkau dan berkualitas. Beberapa aspek tersebut telah tersedia di Kota Solo, namun untuk mempertahankan sebuah lingkungan yang mendukung, kota yang inklusif harus memastikan dilaksanakannya proses pembangunan perkotaan inklusif-disabilitas yang tangguh dan berkelanjutan.

Jadi, seperti apakah Solo yang inklusif itu?

- **Partisipasi:** Kota di mana penyandang disabilitas diakui dan terlibat langsung dalam pembangunan kota
- **Mobilitas:** Kota dengan jaringan transportasi inklusif dan terpadu yang memfasilitasi mobilitas masyarakat dari titik awal hingga akhir perjalanan.
- **Kehidupan perkotaan:** Kota di mana semua ruangnya inklusif dan aksesibel, yang memungkinkan penyandang disabilitas untuk sepenuhnya berpartisipasi dalam kehidupan perkotaan.
- **Kenyamanan dan kesejahteraan:** Pariwisata inklusif, ruang rekreasi dan ruang hijau untuk semua orang
- **Ketangguhan:** Infrastruktur yang inklusif dan berkelanjutan yang mendukung ketangguhan terhadap krisis dan perubahan iklim.



Toilet yang mudah diakses di stasiun kereta api di Solo.



- **Teknologi bantu dan infrastruktur yang mendukung:** Akses yang mudah dan terjangkau terhadap teknologi bantu atau alat bantu yang dibutuhkan oleh masyarakat dan infrastruktur yang mendukung penggunaannya.
- **Peluang:** Kesetaraan akses terhadap kesempatan (kerja) dan informasi bagi semua, termasuk penyandang disabilitas yang bekerja di sektor informal.

Bagaimana langkah selanjutnya?

Laporan ini menjelaskan tentang temuan-temuan utama dari studi kasus yang dilakukan selama enam bulan di Kota Solo. Sebagai studi kasus ketiga tentang desain inklusif dan lingkungan binaan di negara-negara dengan ekonomi menengah ke bawah, laporan ini akan menjadi acuan informasi untuk aksi global tentang desain inklusif.

Temuan-temuan dalam laporan ini akan disampaikan kepada pemangku kepentingan nasional maupun internasional melalui berbagai kegiatan diseminasi dan GDI Hub akan terus mendukung kegiatan Kota Kita di Solo dan seluruh Indonesia melalui program AT2030.

Keterlibatan yang berkelanjutan dengan topik kota inklusif di Indonesia juga didukung melalui kolaborasi dengan Development Planning Unit (DPU) di University College London (UCL) melalui program MSc dalam Social Development Practice sebagai bagian dari Overseas Practice Engagement yang dijalankan dalam kemitraan dengan Kota Kita dan didukung oleh GDI Hub.

Kota Kita juga memiliki beragam program yang sedang berlangsung yang akan mengintegrasikan temuan-temuan studi kasus ini, seperti “Rivers as Inclusive Common Space” yang berupaya mengembangkan strategi dan visi revitalisasi tepian sungai di Kota Solo yang mengintegrasikan pembangunan perkotaan yang inklusif, pengelolaan air, mata pencarian, serta aktivasi dan pengelolaan ruang publik. Dalam program lainnya, Kota Kita bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Solo untuk berpartisipasi dalam program “Street for Kids”, yang berupaya menata ulang dan mendesain ulang jalan untuk mendukung lingkungan yang nyaman, aman, dan inspiratif bagi anak-anak. Inisiatif lain yang akan datang adalah program “Repaint the City”, yang bertujuan menghubungkan suara-suara komunitas tuli di Solo dengan ekspresi seni visual sebagai sarana peningkatan kesadaran dan reklamasi ruang, serta memperkuat aspirasi partisipasi politik kelompok yang terpinggirkan kepada



publik. Kota Kita juga akan mengimplementasikan program “Future Cities: Low Carbon Transport”, yang berupaya meningkatkan status transportasi umum di benak pengguna sehari-hari dan menghilangkan hambatan adopsi untuk mencapai kesetaraan gender yang positif dan inklusi sosial melalui perubahan transformatif di tiga kota di Indonesia.

Pengumpulan data untuk studi kasus ini dilakukan sebelum gelombang kedua COVID-19 di Indonesia. Kami menyadari akan dampak yang diakibatkan oleh pandemi pada para mitra dan komunitas, dan kami berharap penelitian tentang lingkungan yang inklusif ini bisa mendukung strategi untuk pemulihan yang inklusif.



Referensi

- Aboyitungiye, Jean Baptiste, Suryanto, dan Evi Gravitiani. 'River Pollution and Human Health Risks: Assessment in the Locality Areas Proximity of Bengawan Solo River, Surakarta, Indonesia'. *Indonesian Journal of Environmental Management and Sustainability* 5, no. 1 (12 Maret 2021): 13–20. <https://doi.org/10.26554/ijems.2021.5.1.13-20>.
- Agarwal, Anjlee, dan Andre Steele. 'Disability Considerations for Infrastructure Programmes'. Evidence on Demand, 8 Maret 2016. https://doi.org/10.12774/eod_hd.march2016.agarwaletal.
- Agustiananda, Putu Ayu P. 'Urban Heritage Conservation in Surakarta, Indonesia: Scenarios and Strategies for the Future' 12, no. 02 (2012): 8.
- Asian Development Bank. 'Enabling Inclusive Cities: Tool Kit for Inclusive Urban Development'. Manila, Filipina: Asian Development Bank, 1 Desember 2016. <https://doi.org/10.22617/TIM157428>.
- . 'Living with Disability In Mongolia: Progress Toward Inclusion'. Manila, Filipina: Asian Development Bank, Desember 2019. <https://doi.org/10.22617/TCS190596-2>.
- Baker, Judy L., dan Gauri U. Gadgil, eds. *East Asia and Pacific Cities: Expanding Opportunities for the Urban Poor*. Bank Dunia, 2017. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1093-0>.
- Buchori, Imam, Pangi Pangi, Angrenggani Pramitasari, Yudi Basuki, dan Anang Wahyu Sejati. 'Urban Expansion and Welfare Change in a Medium-Sized Suburban City: Surakarta, Indonesia'. *Environment and Urbanization ASIA* 11, no. 1 (1 Maret 2020): 78–101. <https://doi.org/10.1177/0975425320909922>.
- Budiarti, Ratna, dan Kota Surakarta. 'SURAKARTA CITY REPORT'. *Asian Mayors of the Eighth Regional EST Forum*, 2014, 7.
- Cameron, Lisa, dan Diana Contreras Suarez. 'Disability in Indonesia: What Can We Learn from the Data?' The Australia Indonesia Partnership for Economic Governance dan Monash University, 2017. https://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0003/1107138/Disability-in-Indonesia.pdf.
- Cosgrave, Dr Ellie. 'The Role of the Engineer in Creating Inclusive Cities', n.d., 16.
- Dahiya, Bharat, dan Ashok Das. 'New Urban Agenda in Asia-Pacific: Governance for Sustainable and Inclusive Cities'. Dalam *New Urban Agenda in Asia-Pacific*, diedit oleh Bharat Dahiya dan Ashok Das, 3–36. *Advances in 21st Century*



Human Settlements. Singapura: Springer Singapore, 2020.
https://doi.org/10.1007/978-981-13-6709-0_1.

Dawson, Richard. 'Delivering Effective and Inclusive Infrastructure'. ESRC Evidence Briefings. Economic and Social Research Council, Maret 2018.
<https://esrc.ukri.org/news-events-and-publications/evidence-briefings/delivering-effective-and-inclusive-infrastructure/>.

Departemen Pembangunan Internasional, Pemerintah Inggris. 'Disability, Poverty and Development'. Departemen Pembangunan Internasional, 2000.

Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network (DIAUD), World Enabled, and CBM. 'The Inclusion Imperative: Towards Disability-Inclusive and Accessible Urban Development. Key Recommendations for an Inclusive Urban Agenda', 2016, 40.

Gaskell, I, J Larietta, R Sinha, H Bangura, N Asterina, dan J Walker. 'Characterising Mobile Phone Inclusion among Assistive Technology Users: An Intersectional Disability Analysis of Mobile Phone Access and Use in Banjarmasin, Indonesia and Freetown, Sierra Leone'. London: SHM Foundation, Bartlett Development Planning Unit dan Global Disability Innovation Hub, 2022.
https://at2030.org/static/at2030_core/outputs/Characterising_mobile_phone_inclusion_for_AT_users_FINAL.pdf.

Global Disability Innovation Hub, Queen Elizabeth Olympic Park, dan London Legacy Development Corporation. 'Inclusive Design Standards', Mei 2019.
Hamraie, Aimi. 'Designing Collective Access: A Feminist Disability Theory of Universal Design'. *Disability Studies Quarterly* 33, no. 4 (5 September 2013).
<https://doi.org/10.18061/dsq.v33i4.3871>.

Ignacia Ossul-Vermeiren, Mark T Carew, dan Julian Walker. 'Assistive Technology in Urban Low-Income Communities in Sierra Leone and Indonesia: Rapid Assistive Technology Assessment (RATA) Survey Results.' London: Bartlett Development Planning Unit - Global Disability Innovation Hub, 2022.
<https://at2030.org/assistive-technology-in-urban-low-income-communities-in-sierra-leone-and-indonesia/>.

'Incheon Strategy to "Make the Right Real" for Persons with Disabilities in Asia and the Pacific'. UNESCAP, 2012.

Infrastructure and Cities for Economic Development (ICED). 'Delivering Disability Inclusive Infrastructure in Low Income Countries'. Inception Report: Summary, 2019. <http://icedfacility.org/resource/delivering-disability-inclusive-infrastructure-low-income-countries/>.



Khan, F, B Amatya, B Avirmed, Y Yi, B Shirmen, G Abbott, dan M Galea. 'World Health Organization Global Disability Action Plan: The Mongolian Perspective'. *Journal of Rehabilitation Medicine* 50, no. 4 (2018): 388–366. <https://doi.org/10.2340/16501977-2207>.

Translators without Borders. 'Language Data for Indonesia'. Diakses 14 April 2022. <https://translatorswithoutborders.org/language-data-for-indonesia/>.

Mitlin, Diana, dan David Satterthwaite. 'On the Engagement of Excluded Groups in Inclusive Cities: Highlighting Good Practices and Key Challenges in the Global South'. Urban Development Series Knowledge Papers. Bank Dunia, 2016.

'New Urban Agenda'. United Nations, 2017.

Obermayr, Christian. 'Introduction to Surakarta (Solo)'. Dalam *Sustainable City Management: Informal Settlements in Surakarta, Indonesia*, edited by Christian Obermayr, 111–33. Cham: Springer International Publishing, 2017. https://doi.org/10.1007/978-3-319-49418-0_6.

'(PDF) Journal of Global Pharma Technology Green and Health Constitution of Green Open Space and Its Implementation in Surakarta'. Diakses 12 April 2022. https://www.researchgate.net/publication/347120892_Journal_of_Global_Pharmaceutical_Technology_Green_and_Health_Constitution_of_Green_Open_Space_and_Its_Implementation_in_Surakarta.

Pineda, Victor Santiago. 'Enabling Justice: Spatializing Disability in the Built Environment', n.d., 14.

Pinilla-Roncancio, Monica, dan Sabina Alkire. 'How Poor Are People With Disabilities? Evidence Based on the Global Multidimensional Poverty Index'. *Journal of Disability Policy Studies*, 17 Mei 2020, 104420732091994. <https://doi.org/10.1177/1044207320919942>.

Siyaranamual, Martin. 'Disability Situation Analysis Challenges and Barriers for People with Disability in Indonesia'. TNP2K dan Pemerintah Australia, n.d. <http://tnp2k.go.id/download/39050Disability%20Situation%20Analysis.pdf>.

'Statistics Indonesia'. Diakses 13 April 2022.

<https://bps.go.id/subject/12/kependudukan.html#subjekViewTab3>.

'Surakarta Climate: Average Temperature, Weather by Month, Surakarta Weather Averages - Climate-Data.Org'. Diakses 12 April 2022. <https://en.climate-data.org/asia/indonesia/lampung/surakarta-576734/>.



Taylor, Heather Lynne. 'Children's Experiences of Flooding in Surakarta, Indonesia : A Thesis Presented in Partial Fulfilment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy in Emergency Management at Massey University, Wellington, New Zealand'. Thesis, Massey University, 2011. <https://mro.massey.ac.nz/handle/10179/3266>.

Bank Dunia. 'World Inclusive Cities Approach Paper'. Bank Dunia, Mei 2015. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/402451468169453117/world-inclusive-cities-approach-paper>.

The World Health Organisation. 'World Report on Disability'. The World Health Organisation, 2011.

TNP2K. 'THE FUTURE OF THE SOCIAL PROTECTION SYSTEM IN INDONESIA: SOCIAL PROTECTION FOR ALL', 2018. http://tnp2k.go.id/download/6083200829%20TNP2K%20Social%20Protection%20for%20All%20Exec%20Summary_ENG.pdf.

UCL. 'SDP Overseas Practice Engagement'. The Bartlett Development Planning Unit, 5 January 2017. <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/programmes/msc-social-development-practice/sdp-overseas-practice-engagement>.

UNESCO. 'Assessment Tool for Inclusive Cities in Indonesia: 2nd Version'. UNESCO, 2017. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000262949>.

UNESCO dan Kota Kita. 'Toolbox of Practices and Program Ideas: Disability-Inclusive City Banjarmasin'. UNESCO, 2019.

UNESCO, dan Kota Kita. 'Solo City: A Disability-Inclusive City Profile | UNESCO Inclusive Policy Lab'. UNESCO & Kota Kita, 2018. <https://en.unesco.org/inclusivepolicylab/e-teams/inclusive-policy-persons-disabilities-indonesia/documents/solo-city-disability-inclusive>.

UN-Habitat. 'Flagship Programme 1: Inclusive, Vibrant Neighbourhoods and Communities'. UN-Habitat. Diakses 19 September 2020. <https://unhabitat.org/programme/inclusive-vibrant-neighbourhoods-and-communities>.

Venter, Christoffel J., Thomas E. Rickert, dan David A. C. Maunder. 'From Basic Rights to Full Access: Elements of Current Accessibility Practice in Developing Countries'. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1848, no. 1 (January 2003): 79–85. <https://doi.org/10.3141/1848-11>.



World Economic Forum: Strategic Intelligence. 'Global Issue: Inclusive Design. Curated by the Smithsonian Institution'. World Economic Forum: Strategic Intelligence. Diakses 12 September 2020.
<https://intelligence.weforum.org/topics/a1G0X0000057IniUAE?tab=publications>.

Desain Inklusif dan Aksesibilitas Lingkungan Binaan di Solo, Indonesia



Studi Kasus AT2030 www.AT2030.org