

# Akses untuk Semua Melalui Aksesibilitas



# 1. Akses Perkotaan dan Disabilitas

Lebih dari 1 miliar orang di seluruh dunia hidup dengan disabilitas, dan lebih dari setengahnya tinggal di kota. Jumlah ini diperkirakan akan meningkat tiga kali lipat menjadi 3,5 miliar pada tahun 2050, seiring dengan bertambahnya usia penduduk dan meningkatnya angka penyakit tidak menular (Forbes, 2023).

Meskipun penyandang disabilitas merupakan salah satu kelompok terpinggirkan atau kelompok minoritas terbesar di dunia, hampir setiap orang akan mengalami bentuk disabilitas tertentu dalam hidupnya.



- Disabilitas itu beragam, termasuk fisik, kognitif, dan sensorik, dan sering kali tersembunyi
- Seiring bertambahnya usia, mereka mengalami penurunan kapasitas fisik dan mental
- Wanita hamil dan pengasuh sering mengalami tantangan dengan mobilitas dan memiliki perjalanan yang terbebani

Perubahan kemampuan merupakan bagian yang tak terelakkan dari siklus hidup manusia. Meski banyak orang hidup dengan disabilitas, keberadaan mereka tidak selalu terlihat di kota atau jalanan kita. Banyak penyandang disabilitas yang tidak dapat berpartisipasi dalam aktivitas sehari-hari seperti naik bus atau mengunjungi teman. Namun, bukan disabilitas itu sendiri yang membatasi mereka, melainkan lingkungan yang kita ciptakan.

Setiap orang sangat mungkin akan mengalami bentuk disabilitas tertentu dalam hidupnya.

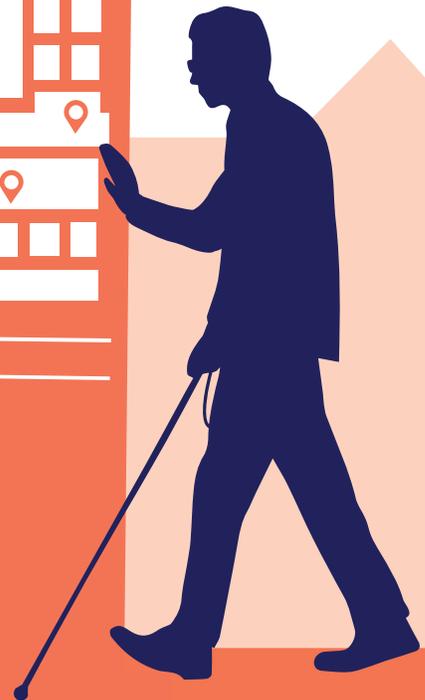


# Beberapa Cara Lingkungan Membatasi Akses

Cara kota kita dirancang saat ini mengecualikan banyak penyandang disabilitas dari jalan dan ruang publik, sistem mobilitas, serta layanan.

Di halte bus, seorang teman disabilitas Tuli tidak dapat mendengar pengumuman. Pada saat yang sama, lingkungan yang bising juga menyebabkan stres bagi sebagian wisatawan.

Di kios informasi, seorang disabilitas netra tidak dapat mengetahui apa yang ada di sekitarnya karena tidak ada opsi informasi dalam huruf Braille atau informasi audio.



Kurangnya informasi perjalanan yang jelas dan mudah dibaca dalam berbagai format (audio, visual, dan sentuhan), membuat perjalanan menjadi tidak nyaman dan tidak aman bagi orang yang tuli atau buta, dan orang dengan disabilitas kognitif.

Hambatan-hambatan akses ini membatasi kemandirian, dan pada akhirnya menghambat partisipasi, inklusi, serta rasa memiliki mereka dalam masyarakat. Hal ini pada akhirnya merugikan kemampuan semua orang untuk berkembang di kota dan membangun jejaring sosial demi kesejahteraan.

An illustration in shades of orange and blue. On the left, a sign with a train icon and the word 'METRO' with an arrow points right. In the center, a silhouette of a person is pushing a stroller up a set of stairs. The background shows stylized buildings.

Seorang pengasuh, setelah harus melewati trotoar yang rusak, dihadapkan pada tangga menuju peron kereta tinggi. Tanpa ada yang membantunya, ia tidak yakin bagaimana cara mengakses metro agar bisa tiba tepat waktu di janji temu dokter anak yang ia dampingi.

Hambatan seperti jalan setapak yang sempit atau tidak rata, tangga atau jembatan penyeberangan, dan kurangnya papan naik yang rata tidak berlaku bagi orang yang menggunakan alat bantu, orang lanjut usia, dan mereka yang bepergian dengan kereta bayi atau barang.

Lalu, mengapa kota-kota terus mengecualikan penyandang disabilitas? Salah satunya karena para pengambil keputusan dan perancang kota menggunakan orang tanpa disabilitas sebagai tolok ukur saat merencanakan dan merancang, padahal satu dari enam orang di antara kita hidup dengan disabilitas. Sebagian alasan lain lagi karena masih banyak kesalahpahaman tentang disabilitas. Disabilitas bisa bersifat permanen atau sementara, terlihat atau tidak terlihat, merupakan kondisi sejak lahir atau muncul kemudian dalam hidup.

**Kita seharusnya menganggap bahwa setiap orang akan mengalami perubahan kemampuan sepanjang hidupnya. Maka, kita harus merencanakan dan merancang kota dengan menganggap disabilitas sebagai suatu hal yang wajar.**

Saat ini, kita akan melihat investasi yang signifikan untuk menghadapi tantangan perubahan iklim. Investasi ini akan menentukan arah pembangunan kota kita untuk beberapa dekade mendatang. Inilah saatnya untuk mengubah cara pandang kita dalam merencanakan dan merancang kota, serta untuk siapa kota dibangun. Serta memastikan kita menciptakan kota yang aksesibel di mana semua orang—terutama penyandang disabilitas—memiliki ruang dan rasa memiliki terhadap kota.

# Disabilitas dan Ketidakadilan

Perencanaan untuk penyandang disabilitas juga merupakan isu gender, iklim, dan kesetaraan.

- 1 Sebanyak 80% penyandang disabilitas tinggal di negara berpenghasilan rendah dan menengah (LMIC).
- 2 Sebanyak 75% dari penyandang disabilitas adalah perempuan di LMICs.
- 3 Penyandang disabilitas memiliki kemungkinan dua hingga empat kali lebih besar untuk meninggal atau terluka dalam keadaan darurat iklim, termasuk gelombang panas, badai, dan banjir (WEF, 2023).
- 4 Disabilitas dapat meningkatkan kemungkinan hidup dalam kemiskinan, dan kemiskinan dapat meningkatkan risiko disabilitas (World Vision, 2023). Sebagai contoh, penyandang disabilitas di Amerika Serikat mengalami tingkat kemiskinan dua kali lipat lebih tinggi dibandingkan dengan mereka yang tidak memiliki disabilitas (American Progress, 2019).



*Perempuan penyandang disabilitas dapat mengalami bentuk-bentuk diskriminasi, bias, atau pelecehan yang saling bersinggungan dan saling melengkapi.  
Kredit: Metropole 1:1.*

## 2. Apa Itu Akses dan Mengapa Akses Penting bagi Penyandang Disabilitas?

Akses adalah titik temu antara ke mana Anda harus pergi (tata guna lahan) dan bagaimana Anda sampai di sana (transportasi). Akses menghubungkan tata guna lahan dan transportasi untuk memenuhi kebutuhan dasar, menghubungkan masyarakat dengan kehidupan mereka, dan memberi mereka rasa kemandirian, kebebasan, dan kepemilikan.

Akses merupakan dasar dari inklusi, namun akses saja tidak cukup untuk memastikan aksesibilitas. Sebagai contoh, meskipun pilihan transportasi tersedia, mungkin saja tidak dapat diakses karena trotoar terlalu sempit atau terhalang, penyeberangan jalan tidak memiliki isyarat suara atau jalur landai, tidak ada jalur terlindungi untuk sepeda atau alat pembantu mobilitas lainnya, bus terlalu padat untuk masuk atau tidak memiliki informasi suara, serta memiliki tangga yang menghalangi pengguna kursi roda untuk masuk. *Meningkatkan akses adalah tujuannya - aksesibilitas universal adalah cara untuk mencapainya.*

Setiap orang memiliki kebutuhan dasar, dan diperlukan beragam moda transportasi untuk memenuhinya. Penyandang disabilitas, termasuk anak-anak, dapat melakukan perjalanan dengan pengasuh untuk menjangkau tempat yang mereka butuhkan. Kredit: ITDP.





*Aksesibilitas universal mencakup keragaman kebutuhan dan disabilitas, membuat kota menjadi inklusif dan mudah diakses semua orang. Kredit: EMBARQ Brasil.*

**Akses hanya akan bermanfaat bagi semua orang jika dirancang untuk semua orang—\dikenal sebagai aksesibilitas universal.**

**Aksesibilitas universal** adalah gagasan yang harus memastikan bahwa rancangan lingkungan, program, dan layanan dapat digunakan oleh semua orang, semaksimal mungkin, tanpa perlu penyesuaian dan desain khusus. Aksesibilitas universal perlu diintegrasikan ke dalam cara kita menyediakan akses—mulai dari cara kita merencanakan dan merancang sistem transportasi, ruang publik, dan jalan, hingga bagaimana kita mengoperasikan layanan serta berkomunikasi dengan pengguna. Dengan menerapkan aksesibilitas universal, kita dapat membuat kota lebih nyaman, mudah diakses, dan aman bagi para penyandang disabilitas dan semua pengguna lainnya untuk mencapai tempat tujuan mereka serta menikmati pengalaman bermobilitas di kota.

**Kita perlu mengubah pendekatan kita untuk menempatkan aksesibilitas universal sebagai pusat perencanaan kota, karena kebutuhan akan akses memang bersifat universal.**

# Komponen Aksesibilitas

Ketika kita memikirkan tentang aksesibilitas, kita cenderung hanya memikirkan hambatan fisik yang terdapat pada infrastruktur. Namun, aksesibilitas bukan hanya sekadar itu, dan infrastruktur yang hanya dapat diakses saja tidak cukup. Kita juga perlu memerhatikan elemen-elemen aksesibilitas sosial dan ekonomi. Kebutuhan aksesibilitas akan berbeda-beda bagi setiap individu, dan ketiga komponen aksesibilitas ini perlu dipertimbangkan dalam perencanaan dan perancangan



## Aksesibilitas Fisik

Berlandaskan pada infrastruktur, tetapi infrastruktur tidaklah cukup.

Mencakup kualitas layanan dan informasi yang jelas dalam berbagai format (mungkin ada halte bus di dekat lokasi, tetapi jika bus hanya datang satu jam sekali atau tidak ada tampilan informasi dalam bentuk audio-visual dan taktil, maka layanan itu tidak dapat dikatakan aksesibel).

Perlu mempertimbangkan keseluruhan perjalanan, yang berarti berbagai moda yang terintegrasi dengan baik.



## Aksesibilitas Sosial

Dapat melakukan perjalanan dengan rasa aman dan bebas dari kekerasan dan pelecehan.

Didasarkan pada pemahaman dan penerimaan terhadap kebutuhan dan karakteristik perjalanan yang berbeda.

Secara khusus, penyedia layanan transportasi perlu peka terhadap kebutuhan para penyandang disabilitas.



## Aksesibilitas Ekonomi

Apakah Anda mampu membayar opsi mobilitas (misalnya, stasiun bikeshare mungkin berada di dekat Anda, tetapi jika Anda tidak mampu membayar untuk menggunakannya, maka layanan tersebut tidak dapat dikatakan aksesibel).

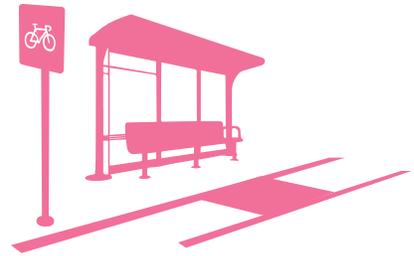
Kebutuhan untuk meningkatkan koneksi ke pekerjaan dan pendidikan melalui opsi mobilitas serta pemanfaatan teknologi dan inovasi.

## Merencanakan Perjalanan yang Menyeluruh



### Rumah

Perjalanan dimulai dari rumah, dan seluruh rangkaian perjalanan harus dapat diakses.



### Mile pertama dan terakhir

Kondisi untuk berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan alat bantu mobilitas harus memungkinkan masyarakat terhubung ke transportasi atau tujuan terdekat.



### Transportasi Publik

Baik stasiun maupun armadanya harus dapat diakses. Sistemnya juga harus aman dan terjangkau untuk digunakan.

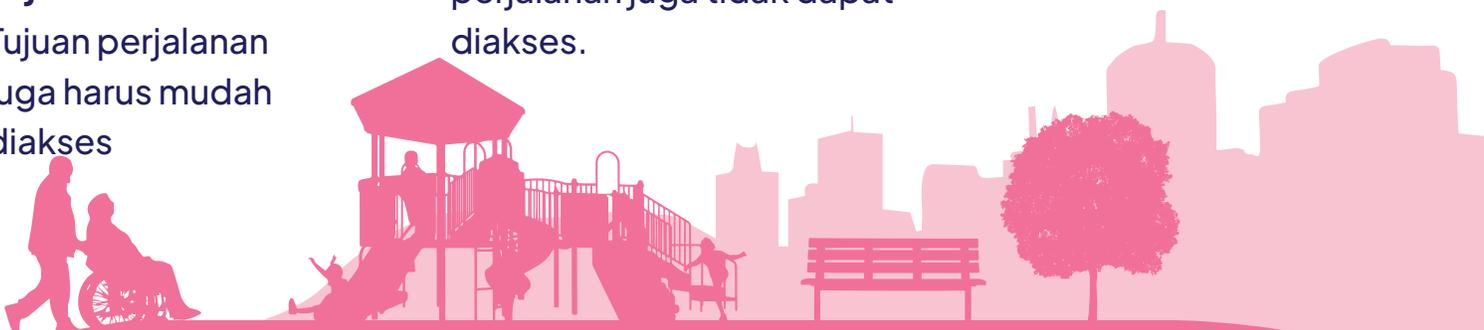


### Transfer

Jika satu moda tidak dapat diakses, maka seluruh perjalanan juga tidak dapat diakses.

### Tujuan Akhir

Tujuan perjalanan juga harus mudah diakses



# Manfaat Aksesibilitas Universal

Dengan menempatkan aksesibilitas universal sebagai dasar dari upaya untuk meningkatkan akses di kota, para perencana dan pengambil keputusan dapat memperbaiki kota dan meningkatkan kualitas kehidupan orang-orang yang tinggal di dalamnya. Membuat kota dapat diakses secara universal menawarkan banyak manfaat sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Berikut manfaat-manfaatnya:



## → Menciptakan dan meningkatkan inklusi sosial, kesejahteraan, dan kesehatan:

- Meningkatkan akses melalui desain universal akan memberikan kebebasan bagi penyandang disabilitas untuk terhubung dan membangun kehidupan mereka dengan cara yang bermakna.
- Ini juga akan membawa manfaat bagi oraanak-anak, lanjut usia, ibu hamil, pengasuh, dan semua orang.
- Kota yang aksesibel meningkatkan kesehatan secara menyeluruh bagi semua orang yang tinggal di dalamnya, termasuk kesehatan mental dan fisik. Namun, bagi penyandang disabilitas, hal ini berarti akses yang lebih mudah terhadap layanan kesehatan, kualitas hidup yang lebih baik, dan perjalanan yang lebih aman



## → Mendorong pertumbuhan ekonomi dan partisipasi melalui akses universal:

- Mereka yang sebelumnya tidak memiliki akses terhadap pendidikan dan kesempatan kerja kini dapat berkontribusi terhadap perekonomian.
- Penyandang disabilitas dan keluarganya juga merupakan pasar yang signifikan – diperkirakan mencakup 54% dari perekonomian global, dengan nilai pasar sebesar \$13 triliun (WEF, 2024).
- Desain yang aksesibel meningkatkan kehidupan ruang dan jalan di kota, yang berarti perkembangan ekonomi lokal yang lebih kuat dan beragam, serta membuka lebih banyak kesempatan kerja.
- Perencanaan dan desain yang mengutamakan aksesibilitas universal juga menghemat biaya, hanya menambahkan sekitar 1-2% dari total biaya proyek. Sebaliknya, melakukan renovasi ulang (retrofitting) jauh lebih mahal dan memakan waktu (PBB). Perencanaan dan perancangan yang inklusif memberikan manfaat ekonomi yang luas dengan menghubungkan penyandang disabilitas ke pendidikan dan pekerjaan, memungkinkan terjadinya inklusi ekonomi yang jauh lebih besar daripada biaya tambahan yang dikeluarkan



## → Menjawab mitigasi dan ketahanan terhadap perubahan iklim

- Ketika kota direncanakan dengan prinsip inklusi, hal ini juga membantu mengurangi dampak perubahan iklim, karena peningkatan akses mendorong perjalanan yang lebih singkat dan nyaman, udara yang lebih bersih, berkurangnya ketergantungan pada kendaraan bermotor pribadi, dan penggunaan ruang kota yang lebih efisien.
- Kota yang lebih aksesibel secara universal juga lebih siap dalam merespons kejadian-tak terduga, dan memastikan tidak ada seorang pun yang tertinggal.



*Kota yang aksesibel yang berakar pada desain aksesibilitas universal dan moda transportasi yang berkelanjutan dengan layanan dan hunian yang saling berdekatan, memungkinkan masyarakat untuk berpartisipasi penuh dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Kredit: ITDP Meksiko.*

**Kota yang aksesibel dibangun dengan mengedepankan moda transportasi yang dapat diakses dan berkelanjutan dengan layanan dan hunian yang terletak berdekatan. Kota ini menjadi solusi untuk mengatasi dampak negatif dari marginalisasi historis dan perubahan iklim. Disabilitas bukanlah beban yang harus diatasi, melainkan sebuah visi untuk menciptakan dunia baru yang adil berdasarkan inklusi sosial dan kesejahteraan ekonomi.**

**Namun, bagaimana kita mewujudkannya?**

### 3. Disabilitas Itu Beragam; Kebutuhan Mobilitas Pun Berbeda-Beda

Disabilitas dipahami sebagai interaksi antara kondisi kesehatan seseorang—baik secara fisik, intelektual, mental, dan sensorik—dengan lingkungan fisik yang tidak mendukung dan lingkungan sosial yang diskriminatif. Untuk memahami bagaimana meningkatkan akses dan menciptakan lingkungan yang benar-benar aksesibel, kita perlu lebih dahulu memahami kebutuhan mobilitas, terutama dengan mempertimbangkan berbagai jenis kemampuan manusia.

Banyak tantangan di lingkungan perkotaan yang memengaruhi kemampuan kita untuk bergerak atau hidup secara mandiri. Seringkali hal ini menyebabkan penyandang disabilitas lebih jarang melakukan aktivitas atau bepergian—bukan karena mereka tidak terlalu membutuhkannya, tetapi karena lingkungan dan sistem transportasi kita yang belum mendukung.

Masih banyak yang harus dilakukan untuk memahami karakteristik dan kebutuhan transportasi penyandang disabilitas serta perbedaan di dalam kelompok ini berdasarkan jenis disabilitas, gender, usia, ras, dan faktor-faktor lain yang memengaruhi mobilitas.



*Perkembangan Mewujudkankota yang benar-benar inklusif dimulai dengan memahami kebutuhan mobilitas yang beragam. Lingkungan yang aksesibel memberdayakan individu dari berbagai usia dan kemampuan yang berbeda untuk bergerak secara mandiri. Kredit: ITDP.*

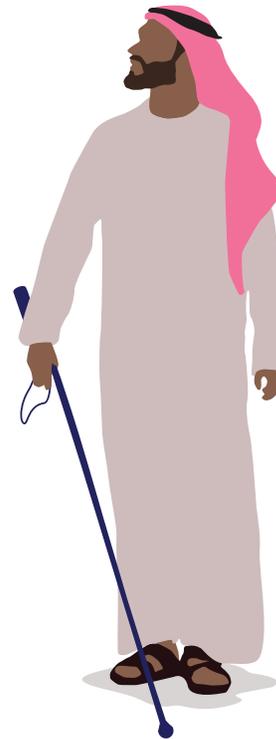
Sebagai titik awal, berbagai jenis disabilitas memiliki beberapa karakteristik umum yang dapat membantu kita memahami kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas:

**Penyandang disabilitas intelektual dan mental** → membutuhkan lingkungan yang tenang dan tidak menimbulkan stres, termasuk tingkat kebisingan yang lebih rendah, kepadatan yang minim, dan rasa aman. Papan atau petunjuk informasi yang jelas dan mudah dibaca, dan sistem penunjuk arah (wayfinding) dengan beragam format yang berbeda juga penting untuk menyampaikan informasi yang efektif.



← **Penyandang disabilitas fisik yang menggunakan kursi roda atau alat bantu mobilitas lainnya** membutuhkan trotoar yang lebar dan bebas hambatan serta jalur sepeda, serta rute yang berkesinambungan dari dan ke tempat tujuan, termasuk halte, fasilitas publik, dan layanan. Armada transportasi juga harus memiliki tempat duduk prioritas dan area khusus untuk penyandang disabilitas dengan mobilitas terbatas. Halte juga harus menyediakan tempat naik turun yang sebidang dan ruang yang cukup untuk manuver kursi roda. Kemampuan untuk naik dan turun kendaraan dengan aman dan nyaman juga sangat penting.

**Penyandang disabilitas netra dan penyandang *low vision* (memiliki daya lihat rendah)** menavigasi lingkungan perkotaan dengan cara yang berbeda dan mengandalkan isyarat fisik serta audio untuk dapat bergerak di jalan dan menggunakan layanan transportasi. Fitur taktil pada permukaan jalan termasuk trotoar, pegangan tangan di pagar, pintu masuk, dan area informasi membantu mereka memahami dan bergerak di dalam sistem transportasi. Sering kali, pengguna dengan kondisi ini juga bergantung pada hewan penuntun, sehingga penting bagi operator transportasi untuk mengizinkan akses bagi hewan penuntun tersebut.



**← Penyandang disabilitas Tuli atau sulit mendengar** membutuhkan isyarat visual yang jelas serta informasi dalam berbagai format audio untuk membantu menavigasi perjalanan mereka. Tingkat audio yang bervariasi dapat membantu mereka dengan gangguan pendengaran parsial, sementara penunjuk jalan yang jelas dan informasi dalam bentuk tulisan juga penting untuk membantu memenuhi kebutuhan perjalanan mereka.

**Memastikan mobilitas yang aksesibel secara universal bagi semua orang berarti menyediakan: kondisi jalan yang lebih aman; jalur pejalan kaki yang menerus dan terintegrasi, kokoh, lebar, dan bebas hambatan; jalur sepeda yang terproteksi; layanan transportasi yang andal; akses naik turun kendaraan yang sejajar dan sebidang; akses universal ke stasiun dan bangunan; dan informasi dan petunjuk arah yang jelas dalam berbagai format.**

**Kebutuhan dan karakteristik perjalanan bagi penyandang disabilitas dapat mencakup:**

- 1** Kemampuan untuk melakukan perencanaan seluruh perjalanan dengan kepastian bahwa setiap tahapan perjalanan 100% aksesibel
- 2** Perjalanan yang lebih lambat dan membutuhkan waktu lebih lama misalnya saat menyeberang jalan, atau naik-turun kendaraan
- 3** Jarak perjalanan yang lebih pendek karena ketidaknyamanan, stres, atau kesulitan saat perjalanan
- 4** Sering berhenti atau beristirahat sepanjang perjalanan
- 5** Menggunakan alat bantu mobilitas, hewan penuntun, atau bepergian dengan pendamping
- 6** Komunikasi yang jelas dan sederhana dalam berbagai format (fisik, visual, dan audio)
- 7** Mengurangi stres dan beban sensorik di lingkungan dengan mengurangi kepadatan dan kebisingan serta polusi udara serta menambah ruang terbuka dan ruang hijau
- 8** Akses ke layanan khusus karena frekuensi bepergian ke dokter, rumah sakit serta fasilitas perawatan kesehatan lainnya

## 4. Apa yang Bisa Kita Lakukan Sekarang?

Kota-kota tidak dapat terus berkembang mengabaikan infrastruktur yang aksesibel, inklusif, dan aman. Kita semua memiliki peran penting baik pembuat kebijakan, komunitas transportasi, pegiat isu disabilitas, dan peneliti untuk mewujudkan agenda aksesibilitas universal. Dengan menyesuaikan kebijakan, perencanaan, dan pendanaan agar lebih inklusif, dapat memastikan bahwa setiap orang dapat menikmati kehidupan mereka dan kota dapat tumbuh dan tangguh dalam menghadapi berbagai kondisi ketidakpastian.



Anggota komunitas disabilitas melihat proposal penunjuk arah untuk BRT Transjakarta. Kredit: ITDP Indonesia.

## Semua Sektor Perlu Berdialog Tentang Ke- butuhan Akses Universal

### Pengambil keputusan



“Kami memerangi desain yang sudah berabad-abad, mungkin berabad-abad, yang sangat brutal dan tidak berfokus pada aksesibilitas”.

### Komunitas Transportasi



“Lihatlah ke sekeliling-jika tidak ada seorang pun penyandang disabilitas di dalam ruangan, maka kita semua telah gagal”.

### Akademik



“Jika kami menangkap data dengan benar, kami dapat juga merencanakan dengan lebih baik”.

### Advokat



“Kebijakan dan uang harus menyediakan aksesibilitas terlebih dahulu”.

## DAFTAR YANG HARUS DILAKUKAN:

- Rencanakan segala sesuatu untuk dan bersama perwakilan dari berbagai kebutuhan mobilitas yang berbeda. Libatkan penyandang disabilitas dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan.
- Integrasikan perencanaan transportasi dan tata guna lahan untuk memastikan peningkatan aksesibilitas.
- Menjadikan perencanaan inklusif sebagai standar, di mana pedoman perencanaan mobilitas dan desain jalan didasarkan pada prinsip aksesibilitas universal.
- Melakukan penyesuaian desain (retrofitting) jika diperlukan, seperti pada trotoar, jalur sepeda, dan transportasi publik sehingga dapat diakses secara universal. Setiap jenis kebutuhan penyandang disabilitas yang berbeda akan membutuhkan penyesuaian yang berbeda.
- Memastikan proyek baru tidak perlu di-retrofit dengan memasukkan persyaratan aksesibilitas dalam setiap anggaran proyek.
- Mengembangkan bakat dan peluang pendidikan bagi penyandang disabilitas untuk menjadi praktisi, operator, dan peneliti transportasi. Aksesibilitas harus menjadi bagian dari kurikulum transportasi.
- Menggunakan jenis data yang tepat untuk menyusun kebijakan dan melakukan evaluasi yang mencerminkan pengguna dengan berbagai kemampuan dan kebutuhan transportasi.
- Memanfaatkan teknologi untuk meningkatkan layanan transportasi.
- Mengesahkan undang-undang dan peraturan yang mewajibkan aksesibilitas universal sebagai hak, lalu membangun kapasitas kelembagaan untuk mewujudkannya.
- Membangun kesadaran para praktisi, pengambil keputusan, operator/staf, dan peneliti mengenai kebutuhan perjalanan dan karakteristik perjalanan penyandang disabilitas melalui audit, video, pelatihan, dan metode lainnya.

## 5. Langkah Selanjutnya

Mewujudkan kota yang benar-benar aksesibel secara universal membutuhkan tindakan nyata dan komitmen dari kita semua untuk menciptakan dunia baru inklusif dan penuh rasa memiliki—dunia yang juga mampu merespons untuk memitigasi dan beradaptasi terhadap perubahan iklim sehingga setiap orang dapat mencapai kesejahteraan ekonomi.

Kolaborasi antara komunitas transportasi, perusahaan swasta, akademisi, dan penggiat isu aksesibilitas sangat penting untuk memastikan bahwa kebijakan, infrastruktur, dan layanan bersifat inklusif dan tahan terhadap perubahan iklim.

Dengan kerangka hukum yang kuat, peningkatan kesadaran dan kapasitas, pelibatan masyarakat, serta penelitian kontekstual, kita dapat membangun lingkungan perkotaan yang lebih aman, lebih sehat, dan lebih adil bagi semua orang. Kita akan menciptakan kota-kota di mana penyandang disabilitas dapat melakukan perjalanan secara mandiri untuk terhubung dengan kehidupan mereka—kota-kota di mana mereka dapat berkembang dan merasa memiliki.



*Merancang kota yang mudah diakses dan tahan terhadap perubahan iklim memberdayakan semua orang untuk terhubung, berkembang, dan merasa menjadi bagian dari kotanya. Kredit: Noble Studios.*

# Ucapan Terima Kasih

Kami menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Dewan Penasihat Penyandang Disabilitas atas kontribusi mereka yang tak ternilai dalam membentuk pemahaman kami tentang aksesibilitas universal di perkotaan. Kelompok yang beragam ini terdiri dari para pemimpin masyarakat sipil, lembaga internasional, dan instansi transportasi yang telah memberikan masukan penting untuk membantu mengarahkan diskusi lebih lanjut dengan komunitas disabilitas. Kami juga berterima kasih kepada para peserta dalam sesi diskusi mendalam atas keterlibatan mereka yang penuh perhatian. Masukan mereka sangat penting dalam mengidentifikasi tantangan dan peluang serta mempertajam fokus kami pada aksesibilitas universal.

## Anggota Dewan Penasihat Penyandang Disabilitas

### Crystal Asige

Senator, Parlemen Kenya

### Deepti Raja

Spesialis Pembangunan Sosial, Unit Global,  
Kelompok Bank Dunia

### Dewi Tjakrawinata and Morgan Maze

Pelatih dan asisten pelatih untuk anak muda  
dengan down syndrome

### Iain McKinnon

CEO dan salah satu pendiri Global Disability  
Innovation Hub

### Jon Froehlich

Salah satu pendiri Project Sidewalk

### Katherine Chacón Martínez

Pemimpin Teknis Aksesibilitas, Dunia yang  
Diaktifkan

### Kay Inckle

Manajer Kampanye dan Kebijakan di Wheels for  
Wellbeing

### Lauramaria Pedraza Sanchez

Gender, Keberagaman dan Inklusi untuk  
Inter American Development Bank, Divisi  
Transportasi

### Maureen Ava Mata

Manajer Proyek, Women with Disabilities  
Leap to Social and Economic Progress, Inc  
(WOWLEAP)

### Paulo Krauss

Direktur Teknis di Badan Pengembangan dan  
Inovasi Curitiba

### Quemuel Arroyo

Kepala Petugas Aksesibilitas dan Penasihat  
Senior untuk Ketua & CEO di Otoritas  
Transportasi Metropolitan Negara Bagian New  
York (MTA)

### Risna Utami

Pendiri/Direktur Eksekutif OHANA Indonesia

# Referensi

Altiraifi, A. (2019, Juli 26). Advancing economic security for people with disabilities. American Progress. <https://www.americanprogress.org/article/advancing-economic-security-people-disabilities/>

Donnellan, L. (2023, Januari 18). Disability tech is a game changer for 2023 and beyond. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/laureldonnellan/2023/01/18/disability-tech-is-a-game-changer-for-2023-and-beyond/?sh=13b6b4a45837>

United Nations. Disability, accessibility and sustainable urban development. Department of Economic and Social Affairs. <https://social.desa.un.org/issues/disability/disability-issues/disability-accessibility-and-sustainable-urban-development>

World Economic Forum. (2023, Desember 18). Driving disability inclusion is more than a moral imperative – it’s a business one. <https://www.weforum.org/stories/2023/12/driving-disability-inclusion-is-more-than-a-moral-imperative-it-s-a-business-one/>

World Economic Forum. (2024, Januari 30). This is how inclusion benefits the global economy, according to experts at Davos. <https://www.weforum.org/stories/2024/01/how-inclusion-benefits-global-economy/#:~:text=On%20disability%20inclusion&text=People%20with%20disabilities%20and%20their,an%20economic%20opportunity%20for%20business>

World Vision. (2023, Januari 6). What you need to know about disability + poverty. <https://www.wvi.org/stories/child-sponsorship/what-you-need-know-about-disability-poverty>

# Akses untuk Semua Melalui Aksesibilitas

Atas nama



Dilaksanakan oleh

