

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia memiliki indeks inklusivitas yang rendah, berada di peringkat 125, di bawah tetangga negara Asia Tenggara lain seperti Filipina, Vietnam, Singapura, dan Thailand. Indeks inklusivitas ini dihitung dari aspek kesetaraan gender dan kesetaraan kesempatan bagi penyandang disabilitas (Syarifah, 2022), ucap salah perwakilan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN) dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) pada wawancara tahun 2022 lalu. Padahal menurut Badan Pusat Statistik (BPS) di Indonesia terdapat 22,97 juta jiwa penyandang disabilitas atau sekitar 8,5% dari total populasi penduduk pertahun 2023 (*Kementerian Pendidikan Dan Kebudayaan » Republik Indonesia*, n.d.). Dengan prevalensi disabilitas yang paling umum merupakan disabilitas penglihatan, pendengaran, dan berjalan, berdasarkan laporan Survei Kesehatan Indonesia (SKI) yang dirilis oleh Kementerian Kesehatan (Kemenkes).

Kondisi tingkat inklusivitas yang rendah tercermin dari persentase individu dengan disabilitas yang telah menggunakan alat penunjang aktivitas disabilitas mereka. Data SKI (Santika, 2024) menunjukkan bahwa hanya 11,7% tunanetra yang menggunakan alat bantu lihat dan 4,1% dari 3.196 tunarungu yang telah menggunakan alat bantu dengar. Meski demikian pemerintah telah melakukan regulasi yang mengakui hak-hak penyandang disabilitas melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Pasal 1, ayat 8 berbunyi: “Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk Penyandang Disabilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan.”

Kesamaan kesempatan ini dapat terwujud dengan memberikan ruang transportasi publik yang juga mengayomi kelompok disabilitas, karena kesulitan aksesibilitas menghambat kelompok difabel untuk mencapai kemandirian optimal untuk kebutuhan Activity Daily Living atau ADL (Fathimah & Apsari, 2020, h.4). Namun di Indonesia, modernisasi fasilitas publik seringkali tidak disertai dengan

penyediaan kebutuhan penyandang disabilitas (Propiona, 2021, h.4). Modernisasi transportasi umum yang disertai penyediaan fasilitas penunjang aksesibilitas yang baik dapat dilihat di Singapura yang menerima pujian dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada tahun 2016 atas konstruksi bangunan yang berpegang prinsip Rancangan Universal (*Aksesibilitas—Bernavigasi Di Singapura - Visit Singapore Official Site*, n.d.). Bahkan Singapura menduduki posisi pertama negara ramah disabilitas menurut survei tahun 2022 oleh Valuable 500 yang melibatkan 3.500 Orang dengan Disabilitas (ODD) dari negara Amerika Serikat, Britania Raya, Australia, China, Jepang (Empat Kota Terbaik Untuk Pelancong Dengan Disabilitas - BBC News Indonesia, n.d.). Merujuk pada standar aksesibilitas Singapura yang dianggap ideal, transportasi umum di Indonesia masih belum memiliki papan rute braile, instruksi dan pengumuman audio, lampu berkedip sebagai penanda tutup pintu, juga petugas yang terlatih bahasa isyarat.

Keterbatasan fasilitas penunjang tersebut membatasi akses transportasi umum oleh kelompok difabel. Oleh karena itu, dibutuhkan inisiatif yang dapat menjembatani kesenjangan aksesibilitas tanpa bergantung pada perbaikan infrastruktur fisik. Park & Chowdhury (2022, h.10) menemukan bahwa komuter dengan disabilitas bergantung pada akses informasi untuk merencanakan rute bepergian. Berdasarkan kebiasaan dan kebutuhan tersebut, media informasi inklusif tentang transportasi umum dapat meningkatkan tingkat mobilitas ODD dengan cara memangkas durasi waktu perencanaan perjalanan. Pada penelitian *wayfinding support tool* oleh Swobodzinski et al., (2021) yang melibatkan pengguna disabilitas ganda *deafblind*, ditemukan bahwa pengguna ingin menggunakan alat bantu navigasi yang dapat dipakai dengan mudah dan tidak mencolok (h.11).

Panduan dalam bentuk aplikasi yang dapat diakses melalui ponsel pintar dinilai sesuai menjawab kebutuhan karena kemudahan operasi dan ukuran alat bantu. Sehingga dapat memperluas ruang gerak juga membuka kesempatan penyandang disabilitas untuk bergerak lebih mandiri.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan pada subbab sebelumnya, ditemukan bahwa infrastruktur di Indonesia dinilai masih belum

inklusif yang dapat menghambat pergerakan penyandang disabilitas. Terhambatnya mobilitas aktivitas sehari-hari bisa berujung pada rasa terasingkan dan ketergantungan terhadap pendamping. Hal ini dapat diatasi dengan memperluas area pergerakan melalui transportasi publik dengan pemandu berupa media responsif yang berperan sebagai inisiator untuk bergerak lebih mandiri. Namun, hingga saat ini belum ada media informasi yang menyediakan data tentang transportasi umum yang dikemas khusus untuk keperluan pengguna disabilitas.

Oleh karena itu penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut: Bagaimana perancangan aplikasi panduan transportasi umum untuk penyandang disabilitas di Jabodetabek?

1.3 Batasan Masalah

Pada perancangan media informasi interaktif ini ditetapkan beberapa batasan untuk membantu mengarahkan fokus riset agar lebih mendalam dan mencegah pembahasan yang keluar arah. Batasan mencakup objek perancangan; *segmenting*, *targeting*, dan *positioning* audiens; serta konten yang akan dibahas pada media. Batasan tersebut dijelaskan pada poin-poin berikut:

1. Media Panduan Interaktif: Berupa media informasi interaktif dalam bentuk aplikasi atau sistem berbasis web yang ditujukan untuk pengguna penyandang disabilitas yang inklusif. Kebutuhan antar tiap disabilitas yang beragam dibatasi dengan adanya sistem filter untuk tampilan dan interaksi yang disesuaikan dengan kustomisasi preferensi pengguna. Adanya sistem filter memastikan aplikasi bersifat inklusif namun tetap spesifik dalam merangkul kebutuhan berbeda antar individu.

Filter adaptif digunakan untuk menyesuaikan aksesibilitas visual, audio, interaksi suara, dan motorik. Terdapat pilihan kustomisasi tampilan ilustrasi untuk membantu memadamai pengguna dengan literasi digital yang rendah. Penyesuaian ukuran teks serta *color palette high-contrast* atau *color-blind friendly*. Pengguna juga bebas memilih navigasi menggunakan interaksi suara hingga kustomisasi tombol dan integrasi alat bantu eksternal.

2. Penyandang Disabilitas Wilayah Jabodetabek: Target utama dari perancangan ini adalah penyandang disabilitas fisik, sensorik, atau keduanya yang berdomisili di Jabodetabek. Target mencakup semua jenis kelamin dari rentang usia dari 18 hingga 45 tahun. Pengguna memiliki latar belakang pendidikan minimal SMA atau sederajat yang berasal dari kelas sosial ekonomi menengah (SES BA). Target sekunder media ditujukan untuk pendamping, seperti keluarga, petugas, asisten rumah tangga, atau relawan.
3. Fitur Informasi dan Navigasi: Aplikasi atau sistem web fokus pada peran navigasi transportasi umum. Menyajikan informasi berupa rute, jadwal, biaya, ekspektasi durasi perjalanan, dan informasi aksesibilitas stasiun dan halte. Informasi rute lengkap untuk integrasi antar moda transportasi umum Kereta Rel Listrik (KRL), *Light Rail Transit* (LRT), *Mass Rapid Transit* (MRT), *Bus Rapid Transit* (BRT), dan Bus non-BRT. Informasi untuk stasiun dan halte hanya sebatas denah untuk memetakan lokasi pintu keluar, rute kursi roda, toilet, dan tempat petugas. Fitur tambahan termasuk fitur *smart location updates* dan *user rating* untuk penilaian aksesibilitas halte dan stasiun.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Berdasarkan uraian subbab-subbab sebelumnya, fokus perancangan Tugas Akhir ini adalah membuat aplikasi untuk mempermudah pengalaman penyandang disabilitas mengakses transportasi umum di Jabodetabek. Oleh karena ini, tujuan Tugas Akhir adalah membuat perancangan aplikasi panduan transportasi umum untuk penyandang disabilitas di Jabodetabek.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Penulis harap perancangan Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat dari segi teoritis dan praktis; baik untuk penulis, masyarakat, dan universitas. Manfaat Tugas Akhir ini penulis jabarkan sebagai berikut:

1. Manfaat Teoretis:

Penelitian ini diharapkan menjadi khazanah ilmu pengetahuan Desain Komunikasi Visual khususnya untuk yang membahas materi transportasi umum, sistem navigasi, dan panduan untuk penyandang disabilitas. Penulis harap perancangan ini dapat memberikan manfaat tentang ilmu desain informasi yang aksesibel dan berpusat pada manusia.

1. Manfaat Praktis:

Perancangan Tugas Akhir ini merupakan kewajiban yang perlu penulis lalui untuk mendapatkan gelar Sarjana Desain (S.Ds). Selain itu perancangan Tugas Akhir merupakan ruang untuk mengaplikasikan dan mengasah segala ilmu desain yang telah didapat selama tujuh semester perkuliahan di Universitas Multimedia Nusantara.

Untuk peneliti, perancangan ini dapat berperan sebagai acuan penelitian dan memfasilitasi kebutuhan data untuk topik serupa. Hasil dari proses perancangan ini dapat menjadi bahasan analisa metode perancangan dan kesesuaian *output* media untuk merespon fenomena terpilih.

Untuk pihak Universitas laporan dapat memperkaya variasi bentuk penelitian. Hasil dari proses riset hingga karya dari perancangan ini penulis harap dapat menjadi bahan pembelajaran, sumber ilmu, inspirasi, dan referensi bagi mahasiswa lain yang ingin mengangkat topik dan merancang media yang serupa dengan penulis.