

Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN

Evaluation of Fulfillment of Accessibility Needs for Pedestrian Pathways for People with Disabilities in the CSW ASEAN Transportation-Hub Area

Dicky Prayoga^{1*}, Istijabatul Aliyah¹, Candraningratri Ekaputri Widodo^{1,2}

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

²Pusat Informasi dan Pengembangan Wilayah (PIPW), LPPM Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

*Penulis korespondensi. e-mail: dprayoga011@gmail.com

(Diterima: 8 Maret 2023; Disetujui: 28 Maret 2023)

Abstrak

Seiring dengan masifnya pembangunan fasilitas publik di perkotaan saat ini, inklusivitas fasilitas publik bagi penyandang disabilitas dalam pemenuhan kebutuhan aksesibilitas seringkali terabaikan. Untuk memenuhi kebutuhan aksesibilitas tersebut, dibutuhkan evaluasi fasilitas publik yang mempertimbangkan kebutuhan dan hambatan penyandang disabilitas. Ketersediaan jalur pedestrian sebagai salah satu fasilitas publik belum dapat mengakomodasi pergerakan penyandang disabilitas dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi eksisting jalur pedestrian dalam pemenuhan kebutuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN yang merupakan salah satu kawasan yang direncanakan sebagai kawasan transit sesuai RTRW DKI Jakarta 2011-2030. Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif untuk mengevaluasi nilai aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas. Evaluasi kondisi eksisting jalur pedestrian dilakukan dengan mengidentifikasi kebutuhan lebar, konektivitas, dan fasilitas pendukung jalur pedestrian, serta fasilitas khusus penyandang disabilitas yang terhubung secara langsung dengan jalur pedestrian. Temuan penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat kekurangan dalam pemenuhan kebutuhan aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas, seperti ketidakterediaan jalur pedestrian yang cukup lebar, fasilitas khusus yang tidak ramah penyandang disabilitas, dan terputusnya jalur pedestrian oleh fungsi penggunaan lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi eksisting jalur pedestrian memiliki nilai aksesibilitas dalam kategori sedang dalam pemenuhan kebutuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Hal tersebut menjadikan Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN belum sepenuhnya ramah bagi penyandang disabilitas.

Kata kunci: aksesibilitas; disabilitas; jalur pedestrian; kawasan transit

Abstract

Along with the massive construction of public facilities in urban areas in recent days, the inclusiveness of public facilities for people with disabilities in meeting their accessibility needs is often overlooked. To meet these needs, an evaluation of public facilities that considers the needs and barriers of people with disabilities is required. The availability of pedestrian pathways as public facility has not been able to properly accommodate the movement of people with disabilities. This study aims to evaluate the existing condition of pedestrian pathways in meeting the accessibility needs for people with disabilities in CSW ASEAN Transportation Hub Area, which is one of the areas planned as a transit area according to Jakarta Spatial Plan (RTRW DKI Jakarta) 2011-2031. This research is a quantitative descriptive research. The evaluation of the existing condition of pedestrian pathways is carried out by identifying the needs for pedestrian pathway's width, connectivity, supporting facilities, and special facilities for people with disabilities that are directly connected to pedestrian pathway. Findings of the study indicate that there are still deficiencies in fulfilling the accessibility rights of pedestrian pathway for people with disabilities, such as the unavailability of pedestrian pathways that are wide enough, unfriendly special facilities, and pedestrian pathways cut off by other uses. Results of the study show that the existing condition of the pedestrian pathway has an moderate category accessibility value for fulfilling accessibility needs for people with disabilities. Thus, CSW ASEAN Transportation Hub Area is not yet fully friendly for people with disabilities.

Keywords: accessibility; disability; pedestrian pathway; transit area

1. PENDAHULUAN

Penyandang disabilitas adalah individu yang memiliki keterbatasan fisik atau mental yang bersifat mengganggu atau menghambat kegiatan seperti orang normal. Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, penyandang disabilitas adalah mereka yang memiliki keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan sensorik jangka panjang serta mengalami hambatan dalam berinteraksi sosial dengan lingkungan. Penyandang disabilitas merupakan kelompok marjinal yang paling rentan eksklusi hampir di semua aspek pembangunan (Maftuhin, 2017). Hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas meliputi hak untuk menikmati akomodasi yang sesuai sebagai bentuk kesetaraan publik. Pemenuhan kesetaraan publik bagi penyandang disabilitas termasuk menyediakan infrastruktur yang ramah dan mudah diakses penyandang disabilitas. Setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh pemerintah harus memberikan aksesibilitas dalam bentuk fisik (Lawson & Beckett, 2021). Salah satu aksesibilitas dalam bentuk fisik adalah aksesibilitas pada jalan umum. Aksesibilitas pada jalan umum wajib untuk menyediakan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas (Thohari, 2014).

Keberadaan jalur pedestrian sangat penting dalam mobilitas penyandang disabilitas terutama jalur pedestrian di sekitar titik transit. Salah satu fasilitas publik yang menjadi pusat transit yaitu bangunan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Bangunan ini merupakan penerapan dari konsep *Transit Oriented Development*, yaitu pengembangan kawasan yang memprioritaskan transportasi umum yang berkelanjutan (Handayani & Ariastita, 2014). Dalam konteks keruangan, Peter Calthorpe (1993) mengatakan bahwa kawasan TOD merupakan kawasan penataan ruang berbasis transit yang terdiri dari area permukiman campuran yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Bangunan Pumpunan Moda CSW ASEAN ini menghubungkan berbagai moda transportasi umum diantaranya empat Halte Transjakarta dan Stasiun MRT ASEAN yang diakses oleh penumpang termasuk penyandang disabilitas.

Para penyandang disabilitas yang mengakses jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN memiliki tujuan yang berbeda-beda. Sebagian diantaranya memang mengakses jalur pedestrian untuk mencapai tujuan pada penggunaan lahan tertentu dan sebagian melakukan transit untuk beralih moda transportasi. Mayoritas penyandang disabilitas beraktivitas di sekitar kawasan, seperti bersekolah yang ditandai dengan keberadaan Yayasan Pembinaan Anak Cacat (YPAC) di dalam kawasan, sementara sebagian dengan tujuan bekerja sebagai karyawan toko di Blok M.

Terkait dengan pemenuhan hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, berbagai organisasi dan instansi telah merumuskan pedoman perancangan pada setiap fasilitas publik untuk memenuhi hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Salah satu pedoman tersebut adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Menurut National Disability Authority (2012), jalur pedestrian yang terletak dalam kawasan transit harus didukung oleh fasilitas khusus penyandang disabilitas untuk memenuhi kebutuhan pengguna dalam mengakses moda transportasi massal. Dalam mengakses fasilitas umum transportasi, penyandang disabilitas masih menemukan banyak hambatan karena masih minimnya fasilitas khusus yang memenuhi kebutuhan mereka. Aspek aksesibilitas jalur pedestrian yang berlokasi di area transit sangat penting dan menjadi prioritas bagi pengguna (Turnbull & O'Higgins, 2013). Jalur pedestrian juga harus bersifat inklusif dan dapat diakses oleh semua orang termasuk penyandang disabilitas. Desain inklusif menerapkan ukuran dan ruang yang mudah diakses tanpa batasan ukuran dan mobilitas pengguna (Johnson, Clarkson, & Huppert, 2010).

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta, pada tahun 2021 terdapat 7.562 penyandang disabilitas di Jakarta (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2021). Pada Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN, jalur pedestrian yang menghubungkan titik transit dengan penggunaan lahan di sekitar Stasiun MRT belum ideal. Menurut Hutapea (2019), kenyamanan akses jalur pedestrian belum aksesibel bagi penyandang disabilitas khususnya pada kawasan sekitar stasiun MRT dengan konstruksi layang. Berdasarkan hasil uji coba PT. MRT dengan Sasana Inklusi dan Gerakan Advokasi Difabel (SIGAB), masih banyak ditemukan jalur pedestrian yang terputus yang menyulitkan tuna daksa pengguna kursi roda, tidak terdapat jalur pemandu bagi tuna netra, serta fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas yang menghubungkan ke pintu masuk MRT maupun Transjakarta belum mementingkan asas aksesibilitas dan kebutuhan penyandang disabilitas. Jalur pedestrian dan fasilitas pendukung sudah seharusnya memiliki kualitas yang baik dan dapat diakses secara mudah dan aman oleh para penyandang disabilitas (Farda & Lubis, 2018). Fasilitas yang diprioritaskan bagi penyandang disabilitas harus dapat memenuhi asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, diantaranya yaitu asas keselamatan, asas kemudahan, asas kegunaan, dan asas kemandirian.

Berdasarkan uraian sebelumnya, maka didapatkan rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu bagaimana tingkat aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi seberapa besar nilai aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN dalam pemenuhan kebutuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

2. KAJIAN TEORI

2.1 JALUR PEDESTRIAN

Jalur pedestrian berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 merupakan jalur atau lintasan yang dimanfaatkan pejalan kaki maupun pejalan kaki berkebutuhan khusus yang direncanakan dan bertujuan untuk meningkatkan kegiatan berjalan dengan aman, nyaman, dan mudah tanpa adanya hambatan. Jalur pedestrian merupakan salah satu fasilitas publik yang seharusnya dapat mencerminkan aksesibilitas bagi seluruh pengguna jalan termasuk di dalamnya adalah penyandang disabilitas. Jalur pedestrian merupakan salah satu fasilitas publik bagian dari ruang kota yang digunakan manusia untuk bergerak dengan berjalan kaki (Karim, 2019). Jalur pedestrian merupakan komponen krusial dalam kawasan yang menerapkan konsep *Transit Oriented Development*. TOD berfokus pada mobilitas, konektivitas, *walkability*, dan penggunaan lahan campuran dengan kepadatan dan intensitas yang tinggi (Treasure Coast Regional Planning Council, 2012). Dalam konteks keruangan, Peter Calthorpe (1993) mendefinisikan konsep TOD sebagai kawasan dengan fungsi penggunaan lahan campuran yang ramah pejalan kaki dan berfokus pada sistem transit. Sarana dan prasarana jalur pedestrian berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan mudah, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi para penyandang disabilitas (Wijaya & Sari, 2018). Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, penyediaan jaringan pejalan kaki harus berlandaskan pemikiran bahwa berjalan kaki merupakan suatu bagian dalam sebuah sistem transportasi yang dapat menghubungkan suatu kegiatan dengan kegiatan lainnya sehingga kebutuhan lebar jalur pedestrian berdasarkan penggunaan lahan dan fungsi jalan harus dapat memenuhi kebutuhan ruang untuk berjalan maupun penyandang disabilitas pengguna kursi roda.

Jalur pedestrian menjadi tolak ukur sirkulasi pergerakan manusia dalam suatu kawasan. Pedestrian diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia dari satu tempat yang dituju dengan berjalan kaki (Iswanto, 2006). Menurut Utterman dalam Sakinah, Kusuma, Tampubolon, & Prakarso (2018), jalur pedestrian merupakan jalur pejalan kaki yang terpisah dengan jalur kendaraan serta memiliki rute yang terus-menerus. Jalur pedestrian merupakan elemen perancangan kota yang penting untuk membentuk keterhubungan konektivitas antaraktivitas pada suatu kawasan (Shirvani, 1985). Sirkulasi jalur pedestrian dilihat dari keterhubungan atau konektivitas antar ruas jalur pedestrian yang tidak terputus serta dihubungkan oleh fasilitas penyeberangan. Ketersediaan fasilitas penyeberangan juga sangat dibutuhkan guna menghubungkan antar jalur pedestrian yang terpisah jalan raya serta untuk menjamin keamanan bagi pengguna saat akan menyeberang jalan (Widyaningsih & Daniel, 2019). Fasilitas penyeberangan menunjukkan pemberian prioritas kepada pejalan kaki serta dapat dianggap sebagai kemenerusan dari jalur pedestrian yang mengakomodasi penyandang disabilitas (Institute for Transportation and Development Policy, 2017).

Kelengkapan fasilitas pendukung jalur pedestrian juga merupakan komponen yang dapat menjadi tolak ukur aksesibilitas. *Street furniture* atau perabot jalan adalah semua elemen yang ditempatkan secara kolektif pada suatu lanskap jalan untuk kenyamanan, informasi dan sirkulasi pengguna jalan (Harris & Sasaki, 1995). Perabot jalan merupakan fasilitas penunjang jalur pedestrian yang dapat diakses oleh semua kalangan tanpa terkecuali (Vianto & Ma'ruf, 2018). Menurut Iswanto (2006), perabot jalan adalah fasilitas yang ditempatkan sepanjang jalan yang merupakan pelengkap atau pendukung untuk jalur pedestrian. Dalam hal ini, *street furniture* yang ramah penyandang disabilitas dapat membantu penyandang disabilitas untuk bergerak lebih mudah dan mandiri di sepanjang jalur pedestrian (Richards, 2017).

2.2 AKSESIBILITAS BAGI PENYANDANG DISABILITAS

Pemenuhan hak aksesibilitas memperhitungkan kebutuhan khusus penyandang disabilitas, seperti visual, auditori, dan mobilitas, dalam desain dan pembuatan produk dan layanan. Tujuannya adalah mengurangi hambatan dan memberikan kesempatan yang sama bagi semua orang termasuk penyandang disabilitas guna mengakses dan memanfaatkan lingkungan yang menyediakan layanan fasilitas publik (Rustama, 2019).

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006, tertuang asas-asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, yaitu:

- a. Keselamatan: memastikan bahwa bangunan dan lingkungan publik memenuhi standar keselamatan yang sesuai dan memperhitungkan kebutuhan penyandang disabilitas;
- b. Kemudahan: memastikan bahwa semua orang, termasuk penyandang disabilitas, dapat dengan mudah mengakses dan menggunakan bangunan dan lingkungan publik;
- c. Kegunaan: memastikan bahwa fasilitas dan bangunan publik memiliki desain yang memungkinkan semua orang, termasuk penyandang disabilitas, dapat menggunakannya dengan efektif; dan
- d. Kemandirian: memastikan bahwa setiap orang, termasuk penyandang disabilitas, dapat mencapai dan menggunakan fasilitas dan bangunan publik tanpa bantuan orang lain.

Menurut National Disability Authority (2012), jalur pedestrian yang terletak dalam kawasan transit harus didukung oleh fasilitas khusus penyandang disabilitas untuk memenuhi kebutuhan pengguna dalam mengakses moda transportasi massal. Fasilitas khusus pedestrian bagi penyandang disabilitas antara lain seperti jalur pemandu, *ramp*, lift, dan *loading zone*. Penyandang disabilitas memiliki kebutuhan yang berbeda-beda dalam bergerak. Menurut Kurniawan, Ikaputra, & Forestyana (2017) untuk memenuhi kebutuhan bergerak penyandang disabilitas, maka diperlukan pemahaman mengenai karakteristik tiap jenis penyandang disabilitas, yang selengkapnya ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Pembagian Zona Penelitian

Penyandang Disabilitas	Hambatan	Kebutuhan
Tuna daksa (pengguna kruk)	- Perbedaan ketinggian anak tangga - Permukaan licin	- Ketersediaan lift - Ketersediaan <i>handrail</i> pada tangga
Tuna daksa (pengguna kursi roda)	- Perubahan ketinggian secara mendadak - Ruang sempit untuk berbelok - Permukaan tidak rata - Letak tombol lift terlalu tinggi	- Ketersediaan <i>ramp</i> - Memenuhi standar ukuran ruang - Ketersediaan lift - Letak tombol lift mudah dicapai
Tuna netra	- <i>Signage</i> yang tidak dapat diraba/didengar - Jalur pedestrian yang terputus - <i>Guiding block</i> yang tidak sesuai	- <i>Signage</i> yang dapat diraba (<i>braille</i>) - <i>Signage</i> dengan audio yang jelas - <i>Guiding block</i> yang tidak terputus
Tuna rungu	- <i>Signage</i> yang tidak dapat dilihat - Ketidakmampuan mendengar suara kendaraan yang melintas di sekitar jalur pedestrian	- <i>Signage</i> berupa visual yang mudah dilihat - Pembatas jalur pedestrian dengan jalan raya

Sumber: Perancangan Aksesibilitas untuk Fasilitas Publik (Kurniawan et al., 2017)

Beberapa penelitian terdahulu membahas mengenai permasalahan yang dijumpai penyandang disabilitas pada fasilitas publik. Penelitian tersebut diantaranya yaitu penelitian dari Meshur (2013) yang membahas permasalahan penyandang disabilitas dalam ruang urban. Dijelaskan bahwa orang dengan keterbatasan ortopedis dan tuna netra memiliki lebih banyak halangan saat menggunakan ruang urban dibandingkan dengan jenis penyandang disabilitas lainnya. Penelitian yang dilakukan oleh Avianto dan Fauziah (2020) mengkaji bagaimana pelayanan aksesibilitas jalur pedestrian dapat dimanfaatkan oleh penyandang disabilitas melalui kuesioner persepsi. Penelitian lain mengkaji pemenuhan hak aksesibilitas penyandang disabilitas dengan metode skoring melalui evaluasi fasilitas khusus disabilitas yang diukur kesesuaiannya dengan standar yang berlaku (Ardiyanto & Trimarstuti, 2020).

3. METODE PENELITIAN

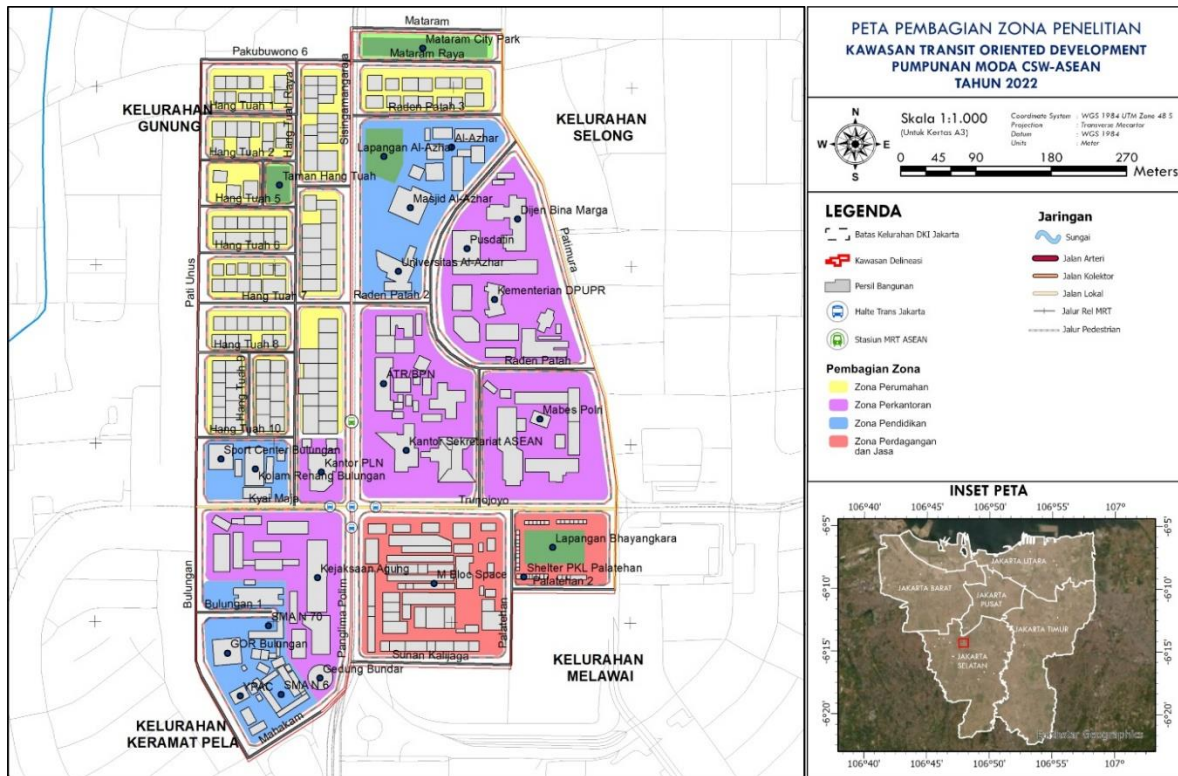
3.1 WILAYAH PENELITIAN

Wilayah penelitian adalah Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN, Kelurahan Selong, Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta. Batasan wilayah dalam penelitian didasarkan pada peta integrasi kawasan Transit Oriented Development ASEAN yang mengacu pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Objek penelitian adalah jalur pedestrian dan fasilitas khusus penyandang disabilitas yang terhubung dengan bangunan Pumpunan Moda CSW ASEAN dalam radius 400 meter dari stasiun MRT mengacu pada kawasan TOD yang sudah ditetapkan oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta (lihat Gambar 1). Untuk mempermudah pembahasan, jalur pedestrian di sekitar stasiun MRT dibagi menjadi empat zona berdasarkan fungsi penggunaan lahannya dengan total luasan 70,05 ha

(lihat Tabel 2). Total ruas jalur pedestrian yang diobservasi oleh peneliti yaitu 42 ruas jalur pedestrian. Sementara panjang keseluruhan jalur pedestrian yang diobservasi adalah sepanjang 12,38 km.

Tabel 2. Pembagian Zona Penelitian

Penggunaan Lahan	Luas (ha)	Ruas Jalur Pedestrian	Panjang Jalur Pedestrian (km)
Perumahan	21,04	18	5,74
Perkantoran	26,39	10	3,57
Pendidikan	12,73	8	1,58
Perdagangan dan Jasa	9,89	6	1,47
Total	70,05	42	12,38



Gambar 1. Peta Wilayah Penelitian

3.2 JENIS DAN PENDEKATAN PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif dengan meninjau suatu teori yang kemudian diturunkan menjadi variabel penelitian. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif yang berguna untuk meneliti sampel menggunakan data berupa angka sebagai alat untuk melakukan analisis terkait dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan guna menghasilkan kesimpulan yang konkret (Sugiyono, 2018). Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dikarenakan dalam penelitian ini dilakukan pengukuran serta perhitungan yang objektif pada setiap variabel untuk mengevaluasi nilai aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di kawasan transit.

3.3 TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi dan penyebaran kuesioner. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan dengan cara mengevaluasi kondisi eksisting jalur pedestrian beserta fasilitas khusus penyandang disabilitas yang ditinjau dari parameter yang telah disusun. Observasi hanya dilakukan pada hari kerja karena penyandang disabilitas lebih sering mengunjungi Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN pada hari kerja. Kuesioner ditujukan kepada penyandang disabilitas fisik yang mengakses jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN terkait asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian (lihat Tabel 3). Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui interpretasi peta dan studi dokumen yang bersumber dari instansi pemerintah maupun lembaga swasta yang hasil publikasinya bersifat resmi (Narimawati, 2008).

Jumlah sampel penyandang disabilitas ditunjukkan dalam Tabel 3. Jumlah sampel didapatkan dari hasil perbandingan terhadap jumlah penyandang disabilitas fisik berdasarkan jenis penyandang disabilitas yang terdata di BPS Provinsi DKI Jakarta Tahun 2021. Dari hasil sampling yang didapat, penelitian ini menggunakan responden berjumlah 99 penyandang disabilitas fisik. Bagi penyandang disabilitas dengan jenis tuna daksa proporsi dibagi seimbang yaitu pengguna kursi roda dan pengguna alat bantu jalan.

Tabel 3. Jumlah Sampel Tiap Jenis Penyandang Disabilitas

Jenis Disabilitas	Responden	Jumlah
Tuna daksa	Pengguna kursi roda	26
	Pengguna alat bantu jalan	26
Tuna netra	Tuna netra	27
Tuna rungu	Tuna rungu	20
Total		99

3.4 TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis skoring dan analisis deskriptif. Data yang sudah dikompilasi kemudian dianalisis dengan penjabaran variabel menjadi parameter-parameter yang terukur dan dihitung menggunakan analisis skoring untuk mengetahui tingkat aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Nilai aksesibilitas yang didapatkan dari tiap variabel selanjutnya dinarasikan melalui analisis deskriptif terhadap pemenuhan hak aksesibilitas penyandang disabilitas (lihat Tabel 4).

Substansi yang dibahas pada penelitian ini adalah nilai aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN untuk mengevaluasi pemenuhan hak aksesibilitas penyandang disabilitas. Kriteria yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu kebutuhan jalur pedestrian berdasarkan penggunaan lahan, konektivitas jalur pedestrian, ketersediaan fasilitas penunjang jalur pedestrian, dan kualitas fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas.

Tabel 4. Variabel dan Parameter Skoring

Variabel	Skor 1		Skor 2		Skor 3	
	Tidak Aksesibel		Aksesibilitas Sedang		Aksesibilitas Tinggi	
Kesesuaian jalur pedestrian dengan guna lahan	Tidak tersedia jalur pedestrian	jalur	Lebar jalur pedestrian tidak sesuai standar dan penggunaan lahan	Lebar jalur pedestrian sesuai standar berdasarkan penggunaan lahan dan mudah diakses pengguna kursi roda		
	Tidak tersedia jalur pedestrian	jalur	Hanya tersedia jalur pedestrian di satu sisi jalan	Tersedia jalur pedestrian di kedua sisi jalan		
Konektivitas jalur pedestrian	Jalur pedestrian terputus lebih dari 20%		Jalur pedestrian terputus kurang dari 20%	Jalur pedestrian tidak terputus		
	Tidak tersedia <i>zebra cross</i>		Tersedia <i>zebra cross</i> dengan lebar median kurang dari 150 cm	Tersedia <i>zebra cross</i> dengan lebar median 150 cm dan tidak licin		
Fasilitas penunjang jalur pedestrian	Tidak tersedia bangku jalan	bangku	Tersedia bangku jalan dengan jarak antar bangku lebih dari 10 m	Tersedia bangku jalan dengan jarak antar bangku 10 m dan mudah diakses penyandang disabilitas		
	Tidak tersedia lampu penerangan	lampu	Tersedia lampu penerangan dengan jarak antar lampu lebih dari 10 m	Tersedia lampu penerangan dengan jarak antar lampu lebih dari 10 m dan pencahayaannya cukup untuk penyandang disabilitas netra sebagian.		
	Tidak tersedia tempat sampah	tempat sampah	Tersedia tempat sampah dengan jarak antar tempat sampah lebih dari 20 m	Tersedia tempat sampah dengan jarak antar tempat sampah kurang dari 20 m		
	Tidak tersedia <i>signage</i>		Tersedia <i>signage</i> namun terhalang/ sulit dilihat	Tersedia <i>signage visual dan audio</i> yang tidak terhalang dan jelas didengar oleh penyandang disabilitas		

Variabel	Skor 1 Tidak Aksesibel	Skor 2 Aksesibilitas Sedang	Skor 3 Aksesibilitas Tinggi
Fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas	Tidak tersedia jalur pemandu	Tersedia jalur pemandu namun tidak sesuai persyaratan teknis	Tersedia jalur pemandu dengan tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan; tidak licin; jarak jalur pemandu dan pintu ruangan adalah 30 cm; dan tekstur ubin peringatan (bulat) memberi peringatan terhadap adanya perubahan situasi di sekitarnya
	Tidak tersedia ramp	Tersedia ramp namun tidak sesuai persyaratan teknis	Tersedia ramp tidak licin dengan kemiringan maksimum 7°; ketinggian <i>handrail ramp</i> maksimal 80 cm; panjang mendatar dari satu ramp tidak boleh lebih dari 900 cm; dan lebar minimum dari ramp adalah 120 cm dengan tepi pengaman
	Tidak tersedia lift	Tersedia lift namun tidak sesuai persyaratan teknis	Tersedia lift dilengkapi <i>handrail</i> ; ruang menunggu kedatangan lift dengan lebar ruangan minimal 185 cm; ukuran minimal ruang lift adalah 140 cm x 140 cm; tombol pada panel dilengkapi huruf braille; penanda visual yang dilengkapi dengan audio; dan dilengkapi CCTV
	Tidak tersedia loading zone	Tersedia loading zone namun tidak sesuai persyaratan teknis	Tersedia loading zone dengan kedalaman naik-turun penumpang dari jalur kendaraan minimal 360 cm; panjang 600 cm; dilengkapi ruang tunggu kendaraan; rambu penanda loading zone; dan dilengkapi ramp

Skala pengukuran yang dipakai yaitu menggunakan skala *likert* pada observasi yang dilakukan oleh peneliti berdasarkan parameter dan kuesioner yang diberikan kepada responden. Analisis skoring menggunakan 3 pilihan skoring dengan perhitungan interval sebagai berikut (lihat Tabel 5).

$$\begin{array}{lll}
 \text{Bobot likert max} = 3 & \text{Rentang/jangkauan} = \text{max} - \text{min} & \text{Interval} = \text{jangkauan/banyak kategori} \\
 \text{Bobot likert min} = 1 & = 3-1 & = 2/3 \\
 \text{Banyak kategori} = 3 & = 2 & = \mathbf{0,66}
 \end{array}$$

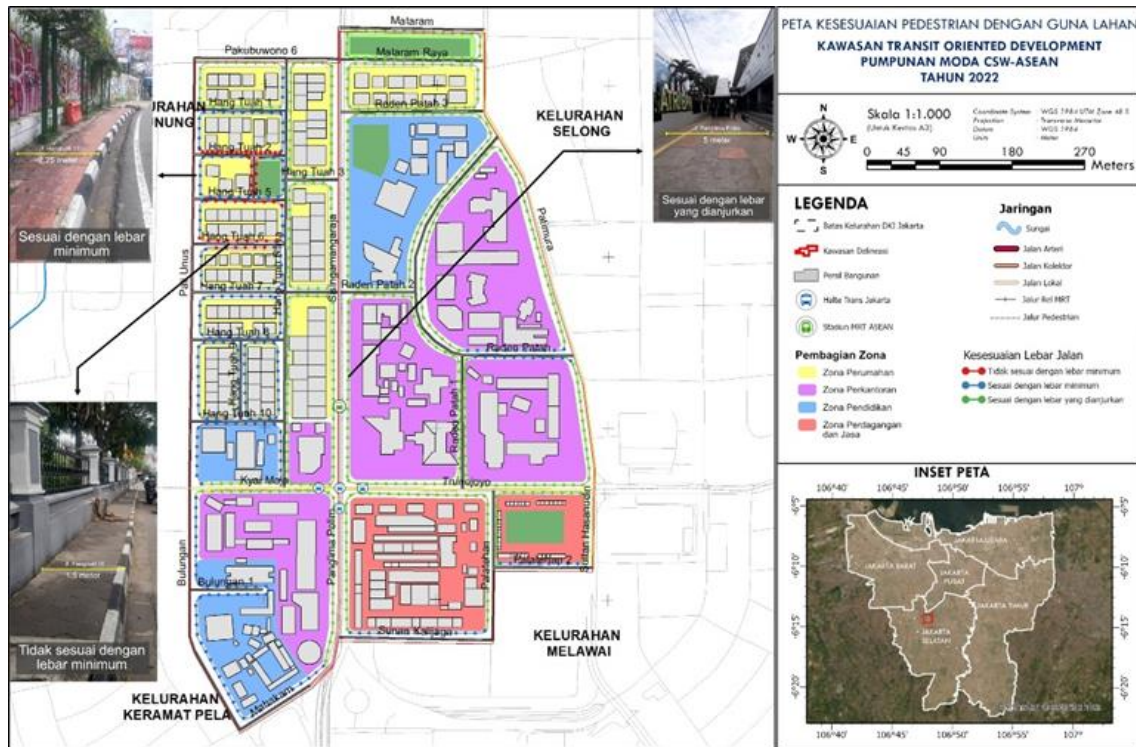
Tabel 5. Klasifikasi Nilai Aksesibilitas

Kategori	Interval	Skor	Indeks Rata-Rata
Aksesibilitas tinggi	2,33	< Skor ≤	3,00
Aksesibilitas sedang	1,66	< Skor ≤	2,33
Tidak aksesibel	1,00	< Skor ≤	1,66

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 KESESUAIAN LEBAR JALUR PEDESTRIAN DENGAN PENGGUNAAN LAHAN

Kesesuaian dengan fungsi penggunaan lahan yang dimaksud dalam variabel ini ditinjau dari jenis penggunaan lahan dan lebar jalur pedestrian berdasarkan fungsi jalan yang kesesuaiannya dinilai dengan ketentuan lebar jaringan jalur pedestrian berdasarkan penggunaan lahan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014. Kesesuaian lebar jalur pedestrian terhadap lebar jalan pada Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN dipetakan pada Gambar 2.



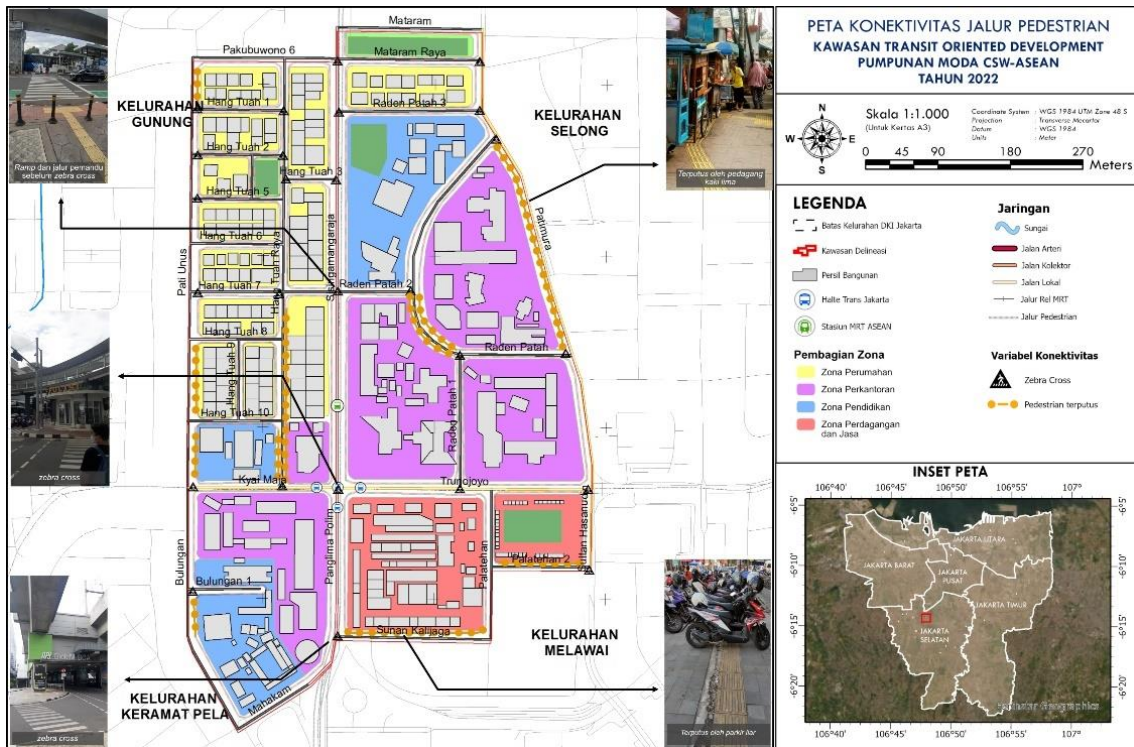
Gambar 2. Peta Kesesuaian Lebar Jalur Pedestrian Dengan Penggunaan Lahan

Kebutuhan pengembangan jaringan jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN sudah memenuhi standar di seluruh kawasan karena sudah tersedia jalur pedestrian di kedua sisi jalan baik ruas jalan dengan fungsi jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal. Oleh karena itu, nilai untuk aksesibilitas kebutuhan jalur berdasarkan fungsi jalan adalah 3 yang termasuk dalam kategori aksesibilitas tinggi. Berdasarkan hasil tabulasi antara hasil observasi dan persepsi penyandang disabilitas, nilai kebutuhan jalur pedestrian memiliki nilai 2,72 (aksesibilitas tinggi). Hal itu sesuai dengan panduan Treasure Coast Regional Planning Council (2012) yang menerangkan bahwa pedestrianisasi jalan adalah ruang publik yang dilalui orang dengan berjalan kaki yang tersusun antara jalan dengan jalan lain yang terhubung dan terletak di sisi kiri dan kanan jalan. Kebutuhan jalur pedestrian di kedua sisi jalan sangat penting karena memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Jalur pedestrian membantu memisahkan pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan, mengurangi resiko kecelakaan, dan membuat lingkungan lebih aman bagi pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas.

Pada kesesuaian lebar jalur pedestrian, nilai aksesibilitas adalah 2,55 (aksesibilitas tinggi). Hal tersebut sudah sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Jacobson dan Forsyth (2008) yang menyatakan bahwa ukuran lebar jalur pedestrian berfokus pada integrasi antar simpul transit dengan guna lahan campuran yaitu perpaduan beberapa fungsi guna lahan seperti perumahan, perkantoran, dan perbelanjaan serta dilengkapi dengan sistem transit yang terhubung dan terjangkau oleh pejalan kaki dan mudah diakses oleh penyandang disabilitas (lihat Gambar 2). Kesesuaian jalur pedestrian dengan penggunaan lahan menjadi komponen dengan nilai aksesibilitas tertinggi dengan nilai 2,63 dalam aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Hal tersebut selaras oleh pendapat dari Calthorpe (1993) dan sebagaimana yang tertuang dalam Institute for Transportation and Development Policy (2017) bahwa jalur pedestrian memiliki peran penting dalam kawasan dengan fungsi penggunaan lahan campuran yang ramah pejalan kaki dan berfokus pada sistem transit. Dengan demikian, variabel ini sudah memenuhi hak aksesibilitas penyandang disabilitas karena sarana dan prasarana jalur pedestrian sudah berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu guna lahan ke guna lahan lainnya dengan mudah, aman, nyaman, dan mandiri termasuk bagi para penyandang disabilitas (Wijaya & Sari, 2018).

4.2 KONEKTIVITAS JALUR PEDESTRIAN

Penilaian aksesibilitas jalur pedestrian dari variabel konektivitas pada penelitian ini terdiri dari dua indikator. Indikator pertama yang diobservasi yaitu terkait kontinuitas jalur pedestrian yang dilihat dari kontinuitas ruas jalur pedestrian. Indikator kedua adalah ketersediaan fasilitas penyeberangan yang menghubungkan jalur pedestrian dengan jalur pedestrian yang terpisah oleh jalan raya. Konektivitas jalur pedestrian pada Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN dipetakan pada Gambar 3 berikut.



Gambar 3. Peta Konektivitas Jalur Pedestrian

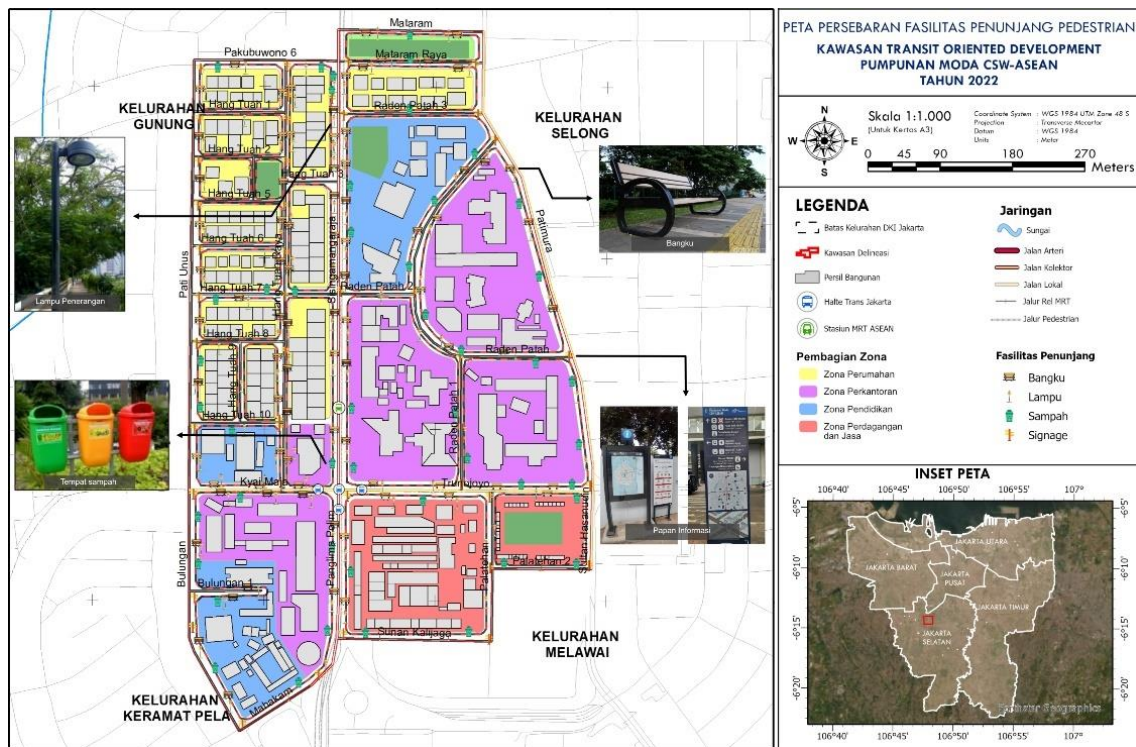
Keterhubungan pada jalur pedestrian memiliki urgensi yang cukup penting karena jika suatu ruas jalur pedestrian terputus ataupun terhalang oleh benda dan aktivitas lain, maka hal tersebut dapat menyulitkan pengguna jalan khususnya para penyandang disabilitas dalam mengakses jalur pedestrian tersebut. Panjang keseluruhan jalur pedestrian yang di observasi adalah sepanjang 12,38 km. Penghalang yang ditemukan pada ruas jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN sepanjang 1.375,91 meter. Berdasarkan hasil tabulasi antara hasil observasi dan persepsi penyandang disabilitas, nilai kontinuitas jalur pedestrian memiliki nilai 2,32 (aksesibilitas sedang). Pada lokasi penelitian masih terdapat beberapa lokasi jalur pedestrian yang terputus oleh aktivitas lain seperti penggunaan jalur pedestrian sebagai lahan parkir liar dan penggunaan jalur pedestrian sebagai tempat berjualan Pedagang Kaki Lima (PKL) (lihat Gambar 3). Hal tersebut belum sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Alam, Yudono, & Ihsan (2019) yang menyatakan bahwa jalur pedestrian dalam suatu kawasan harus selalu terhubung atau memiliki kontinuitas yang ditandai dengan tidak terputusnya material jalan maupun oleh fungsi penggunaan lain yang tidak sesuai.

Ketersediaan fasilitas penyeberangan memiliki nilai total 1,77 (aksesibilitas sedang). Hal tersebut belum sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Alam et al. (2019) yang mengemukakan bahwa ketersediaan jalur pedestrian seluruhnya perlu dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan yang mudah diakses untuk mengukur konektivitas. Pada lokasi penelitian, jalur penghubung masih belum tersebar di seluruh kawasan dan kualitas perkerasannya masih memiliki permukaan yang licin sehingga kurang aman bagi pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas dalam melakukan pergerakan. Hal tersebut tidak sesuai dengan persyaratan teknis fasilitas penyeberangan menurut Institute for Transportation and Development Policy (2017). Variabel konektivitas pada jalur pedestrian menjadi komponen aksesibilitas sedang dengan nilai 2,05. Kurangnya konektivitas pada jalur pedestrian tidak sesuai dengan pendapat Iswanto (2006) bahwa sirkulasi jalur pedestrian dilihat dari konektivitas jalur pedestrian yang tidak terputus dan dihubungkan oleh fasilitas penyeberangan. Konektivitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas pada Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN dinilai masih belum sepenuhnya menghubungkan antara lokasi dengan tujuan seperti kegiatan sekolah, taman, perbelanjaan, perkantoran, dan permukiman. Hal tersebut juga tidak sesuai dengan pendapat (Ginting & Navastara, 2017) yang menyatakan konektivitas jalur pedestrian sebagai seberapa baik jalur pedestrian saling terhubung dan seberapa baik pejalan kaki dapat mengakses tempat tujuan secara langsung.

4.3 KETERSEDIAAN FASILITAS PENUNJANG JALUR PEDESTRIAN

Jalur pedestrian yang aksesibel bagi penyandang disabilitas juga dinilai dari ketersediaan perabot jalan yang berfungsi sebagai fasilitas penunjang pada jalur pedestrian. Ketersediaan atribut jalan seperti bangku jalan, lampu penerangan, tempat sampah, dan tata informasi/signage yang tersedia diobservasi, apakah sudah sesuai dengan standar yang berlaku

dan dapat diakses dengan mudah oleh penyandang disabilitas. Persebaran fasilitas jalur pedestrian yang telah dipetakan dapat ditinjau pada Gambar 4.



Gambar 4. Peta Persebaran Fasilitas Penunjang Jalur Pedestrian

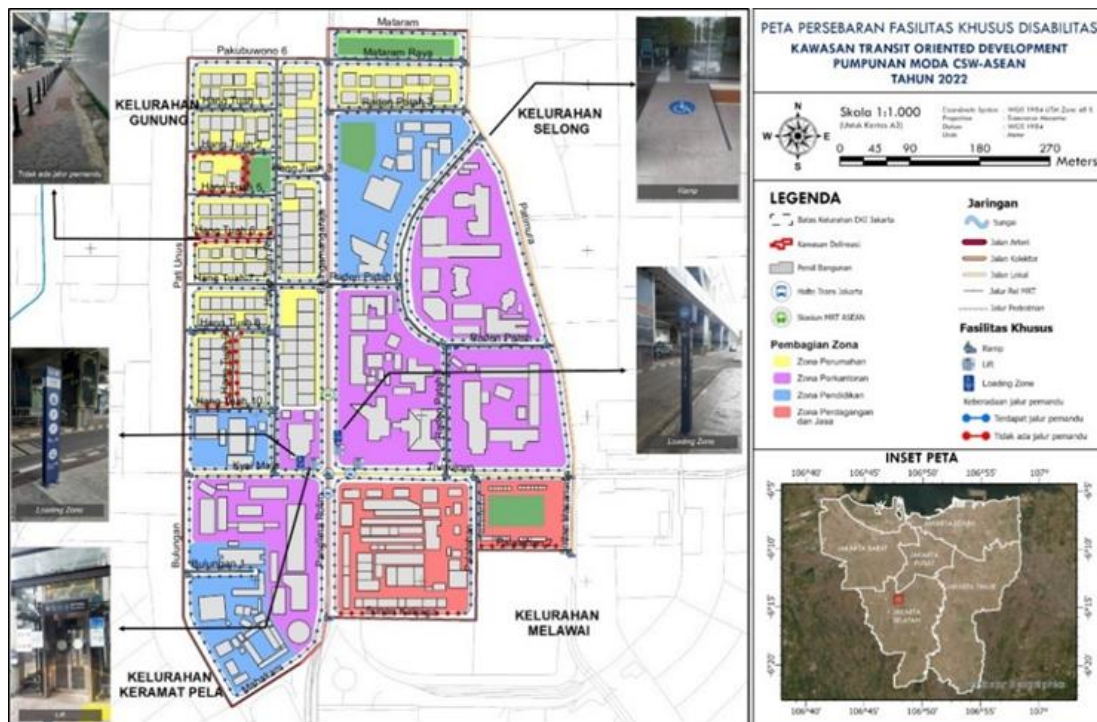
Berdasarkan hasil observasi, nilai aksesibilitas pada masing-masing perabot jalan memiliki kualitas yang baik dan sesuai dengan standar yang diacu yaitu dengan nilai 2,83 atau aksesibilitas tinggi (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2014). Sementara pada hasil pengumpulan kuesioner persepsi penyandang disabilitas nilai rata-rata aksesibilitasnya adalah 2,22 (aksesibilitas sedang). Berdasarkan hasil analisis yang sudah dilakukan, perabot jalan berupa lampu penerangan, bangku jalan, dan tempat sampah tersebar secara merata pada jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN (lihat Gambar 4). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kondisi eksisting dari perabot jalan tersebut mampu mengakomodasi pergerakan pejalan kaki. Hal tersebut selaras dengan pendapat Dittmar dan Ohland (2004) yang mengemukakan pentingnya penyediaan sarana dan prasarana penunjang untuk mengakomodasi pergerakan pejalan kaki guna melengkapi keberadaan jalur pedestrian sebagai kebutuhan dasar. Hal tersebut didukung juga dengan teori yang dikemukakan oleh Harris dan Sasaki (1995) yang mengungkapkan bahwa *street furniture* atau perabot jalan adalah semua elemen yang ditempatkan secara kolektif pada suatu lanskap jalan untuk kenyamanan, kesenangan, informasi, dan sirkulasi penggunaan jalan.

Pada aspek ketersediaan tata informasi/signage yang aksesibel bagi penyandang disabilitas, ditemukan bahwa signage berupa rambu dan marka jalan belum tersebar merata pada seluruh jalur pedestrian yang terdapat di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Ketersediaannya hanya terdapat pada titik tertentu yang khususnya pada persimpangan jalan bangunan Pumpunan Moda CSW ASEAN. Dari sudut pandang tersebut, tata informasi di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN belum mampu mengakomodasi pergerakan pejalan kaki dan inklusifitas bagi penyandang disabilitas yang tercantum dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014. Namun, secara keseluruhan variabel fasilitas penunjang pada jalur pedestrian memiliki nilai 2,40 atau dalam kategori aksesibilitas tinggi. Dengan kata lain, komponen fasilitas penunjang sudah dapat mewujudkan salah satu tujuan dari *Transit Oriented Development* yaitu menciptakan kawasan yang mendukung pergerakan pejalan kaki dan pemenuhan hak penyandang disabilitas dalam menciptakan kota yang inklusif. Hal tersebut sudah sesuai dengan pendapat dari Vianto dan Ma'rif (2018) yang menyatakan bahwa perabot jalan merupakan fasilitas penunjang jalur pedestrian yang dapat diakses oleh semua kalangan tanpa terkecuali.

4.4 KETERSEDIAAN FASILITAS KHUSUS JALUR PEDESTRIAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS

Pada variabel ini, peneliti mengobservasi fasilitas-fasilitas publik yang diprioritaskan bagi penyandang disabilitas berdasarkan pedoman maupun persyaratan teknis menurut Peraturan Menteri Nomor 30 Tahun 2006, American with

Disability Act (ADA) standard for Accessible Design; dan National Disability Authorities. Fasilitas-fasilitas publik yang dimaksud seperti jalur pemandu, ramp, lift, dan loading zone. Penggunaan fasilitas publik tersebut diharapkan dapat digunakan dengan oleh penyandang disabilitas sehingga harus memenuhi asas aksesibilitas berdasarkan asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian.



Gambar 5. Peta Persebaran Fasilitas Khusus Jalur Pedestrian Bagi Penyandang Disabilitas

Berdasarkan observasi fasilitas khusus penyandang disabilitas berupa jalur pemandu, ramp, lift, dan loading zone seperti ditunjukkan pada Gambar 5, didapatkan nilai 2,17 (aksesibilitas sedang) yang dapat dilihat lebih rinci pada Tabel 6. Lift dan loading zone hanya terdapat pada jalur pedestrian di persimpangan jalan yang menghubungkan langsung dengan bangunan Pumpunan Moda CSW ASEAN.

Tabel 6. Klasifikasi Nilai Aksesibilitas

Fasilitas	Zona Perumahan	Zona Perkantoran	Zona Pendidikan	Zona Perdagangan dan Jasa	Rata-rata
Jalur pemandu	2,44	3	3	1,75	2,55
Ramp	1,61	2,50	2,25	2,17	2,13
Lift	-	-	-	-	2,50
Loading zone	-	-	-	-	1,50
		Rata- Rata			2,17

Sementara berdasarkan hasil kuesioner, pengklasifikasian variabel fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas disesuaikan berdasarkan asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil perhitungan dari persepsi penyandang disabilitas, Tabel 7 menunjukkan hasil nilai aksesibilitas tiap fasilitas khusus dan asas aksesibilitas.

Tabel 7. Persepsi Penyandang Disabilitas terhadap Aksesibilitas Fasilitas Khusus

Fasilitas	Asas Aksesibilitas	Nilai Rata-Rata	Keterangan
Jalur pemandu	Keselamatan	2,51	Tingkat aksesibilitas asas keselamatan dan kegunaan dari jalur pemandu dinilai "sudah aksesibel." Sementara asas kemudahan dan kemandirian dinilai memiliki tingkat aksesibilitas yang "aksesibilitas sedang"
	Kemudahan	2,27	
	Kegunaan	2,34	
	Kemandirian	2,29	
Ramp	Keselamatan	2,20	Tingkat aksesibilitas asas keselamatan dan kemandirian dari fasilitas ramp dinilai "aksesibilitas sedang." Sementara asas kemudahan dan kegunaan dinilai memiliki tingkat "aksesibilitas tinggi"
	Kemudahan	2,67	
	Kegunaan	2,39	
	Kemandirian	2,29	

Fasilitas	Asas Aksesibilitas	Nilai Rata-Rata	Keterangan
Lift	Keselamatan	2,66	Tingkat aksesibilitas asas keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian dari fasilitas lift dinilai dalam kategori "aksesibilitas tinggi"
	Kemudahan	2,63	
	Kegunaan	2,83	
	Kemandirian	2,94	
Loading zone	Keselamatan	1,13	Tingkat aksesibilitas asas keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian dari fasilitas <i>loading zone</i> dinilai dalam kategori "tidak aksesibel"
	Kemudahan	1,11	
	Kegunaan	1,43	
	Kemandirian	1,40	

Berdasarkan tabel di atas, nilai rata-rata fasilitas khusus penyandang disabilitas yang paling kecil yaitu pada fasilitas *loading zone* asas kemudahan dan keselamatan. Di sisi lain, nilai aksesibilitas tertinggi ada pada fasilitas lift asas kegunaan dan kemandirian. Untuk mempermudah analisis, data dari tiap fasilitas khusus kemudian di klasifikasi untuk memperoleh tingkat aksesibilitas tiap fasilitas khusus. Tabel 8 merupakan nilai aksesibilitas tiap fasilitas khusus di kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN.

Tabel 8. Nilai Aksesibilitas Tiap Fasilitas

Fasilitas	Nilai
Jalur pemandu	2,35
Ramp	2,39
Lift	2,76
Loading zone	1,27
Rata-rata	2,19

Tabel 9. Nilai Tiap Asas Aksesibilitas

Fasilitas	Nilai
Keselamatan	2,12
Kemudahan	2,17
Kegunaan	2,25
Kemandirian	2,23
Rata-rata	2,19

Berdasarkan hasil tersebut, nilai aksesibilitas berdasarkan asas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, keempatnya mendapatkan nilai dalam klasifikasi aksesibilitas sedang. Asas dengan nilai tertinggi yaitu kegunaan dengan nilai 2,25. Sementara asas dengan nilai terkecil adalah keselamatan dengan nilai 2,12. Nilai aksesibilitas yang dilihat dari kualitas rata-rata dari tiap fasilitas khusus penyandang disabilitas dan tiap asas bernilai 2,19 dengan kategori aksesibilitas sedang (lihat Tabel 9).

Variabel fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas menjadi komponen yang memiliki urgensi yang paling penting dalam komponen aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN sesuai yang dinyatakan National Disability Authority (2012). Nilai aksesibilitas pada variabel fasilitas khusus penyandang disabilitas ini adalah 2,18 (aksesibilitas sedang). Hal tersebut belum sesuai dengan pendapat Putri dalam Sativa dan Bactiar (2020) yang menyatakan aksesibilitas fasilitas khusus ramah penyandang disabilitas harus memenuhi kualitas dan kesesuaian fasilitas dengan tolak ukur yang berlaku.

4.5 NILAI AKSESIBILITAS JALUR PEDESTRIAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS

Pada penelitian ini juga dilakukan pembagian zona penelitian yang dimaksudkan untuk membantu meningkatkan kualitas penelitian dan menghasilkan hasil yang lebih akurat dan terpercaya (lihat Tabel 10). Berdasarkan hasil observasi, nilai aksesibilitas pada zona perkantoran dan zona pendidikan berada pada tingkat aksesibilitas tinggi, sementara zona perumahan berada pada tingkat aksesibilitas sedang dan zona perdagangan dan jasa mendapatkan nilai aksesibilitas sedang. Pada zona perumahan terdapat beberapa komponen yang perlu ditingkatkan yaitu keberadaan jalur penyeberangan berupa *zebra cross*, *ramp*, dan *loading zone* yang dinilai tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas. Sementara pada zona perdagangan dan jasa komponen yang perlu ditingkatkan adalah keberadaan jalur pemandu dan *loading zone*. Aksesibilitas jalur pedestrian sangat penting bagi penyandang disabilitas di zona perkotaan karena mereka seringkali menghadapi kesulitan dalam bergerak di sekitar kota. Dalam kota yang padat, jalur pedestrian yang mudah

diakses dan ramah disabilitas dapat membantu meningkatkan mobilitas dan kemandirian mereka (National Disability Authority, 2012).

Dilihat dari tiap jenis penyandang disabilitas berdasarkan hasil kuesioner yang telah ditanyakan kepada tiap jenis penyandang disabilitas fisik (lihat Tabel 11), nilai aksesibilitas penyandang disabilitas tuna daksa pengguna alat bantu jalan yang memiliki hambatan sulit untuk berjalan dan berlutut bernilai tinggi dan sudah memenuhi kebutuhan persyaratan dasar perancangan bagi mereka dengan ketersediaan lift dan *ramp* yang sudah memenuhi standar. Bagi pengguna kursi roda yang memiliki hambatan seperti perubahan ketinggian yang mendadak dan hanya dapat menjangkau area yang dapat dilalui dengan kursi roda, nilai aksesibilitas berada pada tingkat aksesibilitas sedang. Bagi penyandang disabilitas tuna netra, nilai aksesibilitasnya berada pada tingkat sedang. Bagi penyandang disabilitas tuna rungu yang kesulitan dalam mengakses fasilitas publik yang tidak dilengkapi penanda visual, nilai yang didapat berada pada klasifikasi tingkat aksesibilitas sedang. Nilai dari kuesioner umumnya lebih rendah dari nilai hasil observasi yang mengindikasikan bahwa fasilitas yang disediakan belum dapat dimanfaatkan secara optimal oleh penyandang disabilitas yang dapat dilihat dari pemenuhan asas aksesibilitas.

Tabel 10. Nilai Aksesibilitas Tiap Zona

No	Variabel	Indikator	Perumahan	Perkantoran	Pendidikan	Perdagangan dan jasa
1	Kesesuaian jalur pedestrian dengan guna lahan	Kebutuhan jalur pedestrian	3,00	3,00	3,00	3,00
		Lebar jalur pedestrian	2,33	2,90	2,75	2,83
2	Konektivitas jalur pedestrian	Kontinuitas jalur pedestrian	2,78	2,70	2,88	2,33
		Ketersediaan fasilitas penyeberangan	1,94	2,50	2,25	2,17
3	Fasilitas penunjang jalur pedestrian	Ketersediaan dan kondisi bangku jalan	2,11	2,90	2,63	2,00
		Ketersediaan dan kondisi lampu penerangan	2,56	3,00	2,90	2,83
		Ketersediaan dan kondisi tempat sampah	1,72	2,90	2,88	2,67
		Ketersediaan dan kondisi <i>signage</i>	2,11	3,00	2,75	2,17
4	Fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas	Ketersediaan dan kondisi jalur pemandu	2,44	3,00	3,00	1,75
		Ketersediaan dan kondisi <i>ramp</i>	1,61	2,50	2,25	2,17
		Ketersediaan dan kondisi lift	2,50	2,50	2,50	2,50
		Ketersediaan dan kondisi <i>loading zone</i>	1,50	1,50	1,50	1,50
Nilai Aksesibilitas			2,22	2,70	2,61	2,33

Tabel 11. Nilai Aksesibilitas berdasarkan Asas Aksesibilitas Tiap Penyandang Disabilitas

No	Penyandang Disabilitas	Keselamatan	Kemudahan	Kegunaan	Kemandirian
1	Tuna daksa (pengguna alat bantu jalan)	2,62	2,44	2,65	2,58
2	Tuna daksa (pengguna kursi roda)	2,31	1,88	2,77	1,92
3	Tuna netra	1,70	1,85	2,30	1,89
4	Tuna rungu	2,13	2,05	2,35	2,38

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada setiap variabel, selanjutnya dilakukan perhitungan skor seperti yang tertera pada Tabel 12. Nilai variabel tertinggi ada pada variabel kesesuaian jalur pedestrian dengan penggunaan lahan dengan nilai aksesibilitas 2,63 (aksesibilitas tinggi). Variabel fasilitas penunjang jalur pedestrian memiliki nilai aksesibilitas 2,40 (aksesibilitas tinggi), variabel konektivitas jalur pedestrian memiliki nilai aksesibilitas 2,05 (aksesibilitas sedang) dimana terdapat perbedaan pada hasil observasi lapangan dan persepsi penyandang disabilitas, variabel fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas memiliki nilai aksesibilitas 2,18 (aksesibilitas sedang). Hasil observasi lapangan dan persepsi penyandang disabilitas pada fasilitas *loading zone* memiliki nilai aksesibilitas dalam kategori tidak

aksesibel. Dari tabulasi hasil observasi dan kuesioner di atas, dapat diketahui bahwa nilai rata-rata hasil skoring pada tiap variabel komponen aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN bernilai 2,31. Oleh karena itu, nilainya berada pada klasifikasi tingkat aksesibilitas sedang.

Tabel 12. Skoring Variabel

No	Variabel	Indikator	Observasi	Kuesioner	Rata-rata	Nilai Variabel
1	Kesesuaian jalur pedestrian dengan guna lahan	Kebutuhan jalur pedestrian	3,00	2,43	2,72	2,63
		Lebar jalur pedestrian	2,70	2,39	2,55	
2	Konektivitas jalur pedestrian	Kontinuitas jalur pedestrian	2,67	1,98	2,32	2,05
		Ketersediaan fasilitas penyeberangan	2,22	1,33	1,77	
3	Fasilitas penunjang jalur pedestrian	Ketersediaan dan kondisi bangku jalan	2,41	1,93	2,17	2,40
		Ketersediaan dan kondisi lampu penerangan	2,82	2,65	2,73	
		Ketersediaan dan kondisi tempat sampah	2,54	1,95	2,25	
		Ketersediaan dan kondisi <i>signage</i>	2,51	2,35	2,43	
4	Fasilitas khusus jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas	Ketersediaan dan kondisi jalur pemandu	2,55	2,35	2,45	2,18
		Ketersediaan dan kondisi <i>ramp</i>	2,13	2,39	2,26	
		Ketersediaan dan kondisi lift	2,50	2,76	2,63	
		Ketersediaan dan kondisi <i>loading zone</i>	1,50	1,27	1,39	
Nilai Aksesibilitas						2,31

Berdasarkan hasil yang diperoleh, tingkat aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas belum sepenuhnya dapat memenuhi tujuan dari pemenuhan hak aksesibilitas penyandang disabilitas menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016. Hal tersebut tidak sejalan dengan pendapat Rustama (2019) serta Ikhsani dan Setyowati (2021). Pada realitanya, jalur pedestrian belum dapat memberikan kesetaraan akses bagi penyandang disabilitas serta mobilitas penyandang disabilitas kurang aman dan nyaman karena jalur pedestrian belum memenuhi standar aksesibilitas. Nilai aksesibilitas jalur pedestrian tersebut juga belum sesuai dengan Alessandria (2016) yang menyatakan bahwa jalur pedestrian dapat meningkatkan partisipasi sosial, karena aksesibilitas yang baik memungkinkan penyandang disabilitas untuk berpartisipasi secara lebih aktif dalam masyarakat dan memperkuat integrasi sosial.

Pemenuhan aksesibilitas jalur pedestrian sangat penting dalam pemenuhan inklusifitas bagi penyandang disabilitas. Secara keseluruhan, pemenuhan hak aksesibilitas pada jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN memiliki urgensi dalam memastikan inklusifitas bagi penyandang disabilitas untuk bergerak dan mengakses lingkungan sekitarnya. Oleh karena itu, para perencana harus dapat memastikan bahwa perencanaan kota memperhatikan kebutuhan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan memastikan bahwa fasilitas publik dan jalur pedestrian memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN bernilai 2,31 yang nilainya berada pada klasifikasi tingkat aksesibilitas sedang. Hal ini menunjukkan bahwa pemenuhan hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas belum maksimal. Secara keseluruhan, pemenuhan hak aksesibilitas pada jalur pedestrian di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN memiliki urgensi dalam memastikan inklusivitas bagi penyandang disabilitas untuk bergerak dan mengakses lingkungan sekitarnya. Oleh karena itu, dalam pengembangannya diperlukan pemenuhan dan peningkatan terhadap variabel aksesibilitas jalur pedestrian secara menyeluruh agar Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN lebih nyaman digunakan penyandang disabilitas karena hak aksesibilitas dalam mengakses fasilitas publik khususnya dalam hal ini adalah jalur pedestrian sudah terpenuhi.

Dari hasil penelitian tersebut, rekomendasi yang dapat diberikan oleh peneliti beberapa diantaranya untuk pemerintah selaku pembuat kebijakan yang memiliki peran penting dalam pemenuhan hak aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas. Pemerintah diharapkan dapat mengimplementasikan standar aksesibilitas, pemerintah memastikan bahwa standar aksesibilitas untuk jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas diintegrasikan ke dalam

perencanaan dan pengembangan kawasan *Transit Oriented Development*. Pemerintah harus memastikan bahwa jalur pedestrian memiliki lebar yang memadai, permukaan yang berkualitas, dan terdapat fasilitas khusus. Pihak LSM dapat melakukan advokasi dan lobi kepada pihak terkait untuk memperjuangkan hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, termasuk dalam perencanaan dan pembangunan jalur pedestrian. Seluruh *stakeholder* harus bekerja sama untuk memastikan bahwa jalur pedestrian yang ada dapat diakses oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas. Selain itu, penelitian ini terbatas dalam mengevaluasi objek fasilitas jalur pedestrian dan fasilitas khusus jalur pedestrian guna memenuhi hak aksesibilitas dalam kawasan transit. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih lanjut terkait aksesibilitas fasilitas publik dalam Bangunan Stasiun MRT maupun Halte Trans Jakarta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Allah SWT dengan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan artikel ini hingga selesai. Terima kasih kepada *stakeholder* dan responden yang sudah berkenan untuk memberikan informasi dan respon terkait penelitian ini. Penulis ucapkan juga banyak terimakasih kepada orang tua, teman, serta Ibu/Bapak dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota UNS yang senantiasa selalu mendukung penulis selama penyusunan artikel ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alam, I. N., Yudono, A., & Ihsan, I. (2019). Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Kawasan Central Business District (CBD) Kota Makassar. *Jurnal Wilayah dan Kota Maritim*, 7, 104–111. Diakses dari: <https://cot.unhas.ac.id/journals/index.php/jwkm/article/view/134>
- Alessandria, F. (2016). Inclusive City, Strategies, Experiences and Guidelines. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 223, 6–10. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.05.274>
- Ardiyanto, D., & Trimarstuti, J. (2020). *Efektivitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas Menurut Persepsi Masyarakat di Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta*. Skripsi, Fakultas Sains dan Teknologi, University of Technology Yogyakarta, Indonesia. Diakses dari: <http://eprints.uty.ac.id/5333/>
- Avianto, B. N., & Fauziah, S. N. (2020). Pelayanan Aksesibilitas Jalur Ramah Disabilitas di Trotoar Jalan Margonda Kota Depok. *Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 5(9), 788–801. Diakses dari: <https://www.jurnal.syntaxliterate.co.id/index.php/syntax-literate/article/view/1582>
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2021). *Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2021*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta. Diakses dari: <https://jakarta.bps.go.id/publication/2021/02/26/bb7fa6dd5e90b534e3fa6984/provinsi-dki-jakarta-dalam-angka-2021.html>
- Calthrope, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press. Diakses dari: https://books.google.co.id/books?id=WtKU5L0ajA8C&printsec=copyright&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best Practices In Transit-Oriented Development*. Washington, DC: Island Press.
- Farda, M., & Lubis, H. (2018). Transportation System Development and Challenge in Jakarta Metropolitan Area, Indonesia. *International Journal of Sustainable Transportation Technology*, 1(2), 42–50. <https://doi.org/10.31427/ijstt.2018.1.2.2>
- Ginting, A. A. N., & Navastara, A. M. (2017). Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta. *Jurnal Teknik ITS*, 6(2), C425–C428. <https://doi.org/10.12962/j23373539.v6i2.24485>
- Handayani, K. D. M. E., & Ariastita, P. G. (2014). Keberlanjutan Transportasi di Kota Surabaya Melalui Pengembangan Kawasan Berbasis TOD (Transit Oriented Development). *Tataloka*, 16(2), 108–115. <https://doi.org/10.14710/tataloka.16.2.108-115>
- Harris, C. W., & Sasaki, H. (1995). *Time-Saver Standards for Landscape Architecture: Design and Construction Data*. Singapore: McGraw-Hill.
- Hutapea, E. (2019, April 4). Pengamat Menilai Akses Pedestrian ke MRT Jakarta Masih Berantakan. *Kompas.com*. Diakses dari: <https://properti.kompas.com/read/2019/04/04/154733621/pengamat-menilai-akses-pedestrian-ke-mrt-jakarta-masih-berantakan?page=all>
- Ikhsani, M. A., & Setyowati, M. D. (2021). Penerapan Desain Inklusif pada Perancangan Sport Center di Kota Tegal. *Prosiding Seminar Ilmiah Arsitektur II*, 238–246. Diakses dari: <https://proceedings.ums.ac.id/index.php/siar/article/view/1659>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard* (3rd ed). New York: ITDP. Diakses dari: <https://itdp-indonesia.org/publication/tod-standard-3-0/>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5(1), 21–29. Diakses dari: <http://eprints.undip.ac.id/18474/>
- Jacobson, J., & Forsyth, A. (2008). Seven American TODs: Good Practices for Urban Design in Transit-Oriented Development Projects. *Journal of Transport and Land Use*, 1(2), 51–88. <https://doi.org/10.5198/jtlu.v1i2.67>
- Johnson, D., Clarkson, J., & Huppert, F. (2010). Capability Measurement for Inclusive Design. *Journal of Engineering Design*, 21(2–3), 275–288. <https://doi.org/10.1080/09544820903303464>

- Karim, M. Al. (2019). Analisis Fisik Penggunaan Jalur Pedestrian Sebagai Fasilitas Publik Studi Kasus: Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Pengeran Diponegoro, Kenari, Senen, Jakarta Pusat. *Jurnal Planologi*, 16(1), 45–65. <https://doi.org/10.30659/jpsa.v16i1.4042>
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*.
- Kurniawan, H., Ikaputra, & Forestyana, S. (2017). *Perancangan Aksesibilitas untuk Fasilitas Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Lawson, A., & Beckett, A. E. (2021). The Social and Human Rights Models of Disability: Towards A Complementarity Thesis. *International Journal of Human Rights*, 25(2), 348–379. <https://doi.org/10.1080/13642987.2020.1783533>
- Maftuhin, A. (2017). Mendefinisikan Kota Inklusif: Asal-Usul, Teori dan Indikator. *Tataloka*, 19(2), 93–103. <https://doi.org/10.14710/tataloka.19.2.93-103>
- Meshur, H. F. A. (2013). Accessibility for People with Disabilities in Urban Spaces: A Case Study of Ankara, Turkey. *ArchNet-IJAR: International Journal of Architectural Research*, 7(2), 43–60. Diakses dari: <https://www.archnet.org/publications/7107>
- Narimawati, U. (2008). *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*. Bandung: Agung Media.
- National Disability Authority. (2012). *Building for Everyone: A Universal Design Approach*. Dublin: National Disability Authority. Diakses dari: <https://universaldesign.ie/Built-Environment/Building-for-Everyone/>
- Richards, M. D. W. (2017). *Evaluating Inclusive Design within a Zoological Street Furniture Framework*. PhD Thesis, School of Built Environment, University of Salford, England. Diakses dari: <https://salford-repository.worktribe.com/output/1392290/evaluating-inclusive-design-within-a-zoological-street-furniture-framework>
- Rustama, A. (2019). Upaya Mewujudkan Kebijakan yang Inklusif Bagi Penyandang Disabilitas. *Seminar FKP Ke-5: Inklusi Disabilitas Dalam Pembangunan*. Jakarta: Semeru Research Institute. Diakses dari: <https://smeru.or.id/id/node/2008>
- Sakinah, R., Kusuma, H. E., Tampubolon, A. C., & Prakarso, B. (2018). Kriteria Jalur Pedestrian di Indonesia. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(1), 51–55. Diakses dari: <http://iplbijournals.id/index.php/jlbi/article/view/155>
- Sativa, & Bactiar, Y. B. (2020). Kajian terhadap Aksesibilitas Fisik bagi Tunanetra dan Tunadaksa di Gedung LPPMP UNY. *Inersia*, 16(1), 85–91. <https://doi.org/10.21831/inersia.v16i1.31318>
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Thohari, S. (2014). Pandangan Disabilitas dan Aksesibilitas Fasilitas Publik bagi Penyandang Disabilitas di Kota Malang. *Indonesian Journal of Disability Studies*, 1(1), 27–37. <https://doi.org/10.21776/ub.ijds.2014.01.01.04>
- Treasure Coast Regional Planning Council. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida: Florida Department of Transportation.
- Turnbull, R., & O'Higgins, T. (2013). *Public Transport Interchange Design Guidelines*. Auckland: Auckland Transport.
- Vianto, B. A., & Ma'ruf, M. F. (2018). Upaya Pemerintah Kota Surabaya dalam Penyediaan Pedestrian Yang Layak bagi Penyandang Disabilitas di Kota Surabaya. *Publika*, 6(5), 1–6. Diakses dari: <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/publika/article/view/23320>
- Widyaningsih, N., & Daniel, O. (2019). Analisis Karakteristik dan Perilaku Penyeberangan Orang pada Fasilitas Penyeberangan Zebra Cross dan Pelican Cross (Studi Kasus Ruas Jalan M. H. Thamrin). *Pengembangan Rekayasa dan Teknologi*, 15(1), 27–32. <https://doi.org/10.26623/jprt.v15i1.1486>
- Wijaya, A., & Sari, S. O. (2018). Penataan Jalur Pedestrian Berbasis Transit Oriented Development pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Kereta Api. *Tiarsie*, 15(2). Diakses dari: <https://jurnalunla.web.id/tiarsie/index.php/tiarsie/article/view/33>