

PEMENUHAN AKSESIBILITAS JALUR PEJALAN KAKI BAGI PENYANDANG DISABILITAS DI KAWASAN PUSAT KOTA BANDA ACEH

Putra Rizkiya¹⁾, Zula Nadhifa²⁾, Irin Caisarina³⁾, Ibnu Phonna Nurdin⁴⁾

^{1, 2, 3)}Jurusan Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala
Banda Aceh-Indonesia

⁴⁾Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Syiah Kuala
Banda Aceh- Indonesia

Corresponding Author: putrarizkiya@usk.ac.id

ABSTRACT

City development must accommodate the needs of people with disabilities. One of the rights of persons with disabilities is the accessibility right. Banda Aceh is one of the cities that strives to implement inclusive city principles in Indonesia. The Banda Aceh city center area is one of the strategic areas in the city, attracting high mobility. However, the city center area is not yet friendly for people with disabilities. This study aims to determine the fulfillment of pedestrian accessibility for people with disabilities in the CBD and Heritage City of Banda Aceh. The method used is descriptive analysis using quantitative and qualitative data. Primary data was collected through observation, questionnaires, and interviews. The results showed that the overall condition of pedestrian accessibility was not suitable. Only two of the 25 road segments are classified as less suitable. In comparison, the condition of the other segments is classified as unsuitable. The unmet accessibility needs of people with disabilities in the city center area cause groups of people with disabilities to find it difficult to use the already available facilities and are hampered in mobilizing independently. The difficult accessibility is a physical barrier that can cause spatial exclusion. Spatial exclusion makes it difficult for people with disabilities to participate in public spaces in the city center of Banda Aceh.

Keywords: *accessibility, Banda Aceh, disability, inclusive city, pedestrian path.*

ABSTRAK

Pembangunan kota harus ramah terhadap kebutuhan penyandang disabilitas. Salah satu hak penyandang disabilitas adalah hak aksesibilitas. Banda Aceh menjadi salah satu kota yang berupaya dalam menerapkan prinsip kota inklusif di Indonesia. Kawasan pusat kota Banda Aceh merupakan salah satu kawasan strategis di Kota Banda Aceh sehingga menarik mobilitas yang tinggi. Namun, kawasan pusat kota belum ramah bagi penyandang disabilitas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemenuhan aksesibilitas jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas di Kawasan CBD dan Kota Pusaka Kota Banda Aceh. Metode yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan menggunakan data kuantitatif dan kualitatif. Data primer dikumpulkan melalui observasi, kuesioner, dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kesesuaian aksesibilitas jalur pejalan kaki secara keseluruhan tidak sesuai. Hanya dua dari 25 ruas jalan yang terklasifikasi kurang sesuai. Sedangkan kondisi segmen lainnya terklasifikasi tidak sesuai. Tidak terpenuhinya kebutuhan aksesibilitas penyandang disabilitas di kawasan pusat kota menyebabkan kelompok penyandang disabilitas sulit menggunakan fasilitas yang telah tersedia dan terhambat dalam melakukan mobilisasi secara mandiri. Hal ini merupakan bentuk hambatan fisik yang bisa menyebabkan eksklusi spasial. Eksklusi spasial membuat penyandang disabilitas sulit berpartisipasi dalam ruang publik di pusat Kota Banda Aceh.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Banda Aceh, disabilitas, jalur pejalan kaki, kota inklusif.*

PENDAHULUAN

Pembangunan kota harus mampu menjangkau dan memenuhi kebutuhan seluruh warganya, termasuk kebutuhan kelompok marginal seperti penyandang disabilitas. Dalam agenda global *Sustainable Development Goals* (SDGs), salah satu tujuan yang ingin dicapai adalah membangun kota dan permukiman yang inklusif (United Nations, 2023). Dengan demikian, kota harus dibangun berdasarkan prinsip kesetaraan. Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan CRPD (*Convention on the right of person with disability*) menyatakan bahwa pembangunan kota harus ramah terhadap hak dan kebutuhan penyandang disabilitas, termasuk dalam hak aksesibilitas.

Salah satu upaya dalam memenuhi hak penyandang disabilitas terhadap aksesibilitas terhadap fasilitas adalah dengan menciptakan lingkungan yang inklusif. Lingkungan inklusif adalah lingkungan dimana semua pengguna dapat melakukan aktivitas sehari-hari dengan nyaman, efektif dan aman tanpa dibatasi oleh desain dan pengelolaan lingkungan binaan yang buruk (Hanson, 2004). Konsep kota inklusif pada dasarnya bertujuan untuk menciptakan lingkungan kota yang bisa diakses oleh seluruh warga kota secara setara, baik dari segi pelayanan perkotaan, interaksi sosial dan kesempatan ekonomi (Rizkiya et al., 2021).

Banda Aceh, Ibukota Provinsi Aceh, merupakan pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, sosial dan budaya di Aceh. Adanya pusat kegiatan dan fasilitas-fasilitas tersebut menyebabkan meningkatnya urbanisasi dan populasi di Kota Banda Aceh. Salah satu kawasan strategis di Kota Banda Aceh yaitu Kawasan Pusat Kota yang mencakup kawasan Peunayong dan kawasan di sekitar Mesjid Raya Baiturrahman. Tingginya intensitas kegiatan membuat kawasan ini memiliki intensitas mobilitas yang tinggi karena banyaknya masyarakat dari berbagai kalangan yang berkunjung. Oleh sebab itu desain lingkungan binaan harus mendukung dan menyediakan akses yang memadai dan dapat digunakan oleh semua kalangan. Banda Aceh telah berupaya menerapkan prinsip kota inklusif diantaranya dengan menetapkan Peraturan Walikota Nomor 14 tahun 2017 Tentang Perencanaan Pembangunan Inklusif.

Penyediaan prasarana transportasi yang inklusif merupakan salah upaya yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penyandang disabilitas. Prasarana transportasi yang inklusif merupakan salah satu kunci dalam integrasi penyandang disabilitas dalam ruang publik (Sze & Christensen, 2017a). Salah satu prasarana transportasi yang menentukan aksesibilitas adalah jalur pejalan kaki. Saat ini, jalur pedestrian Banda Aceh belum menjadi ruang yang inklusif (Herawaty et al., 2015)(Rizkiya et al., 2021). Hal ini menyebabkan penyandang disabilitas terasingkan dalam ruang publik, termasuk di kawasan pusat Kota Banda Aceh,

sehingga berkontribusi dalam menciptakan eksklusi sosial.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pemenuhan aksesibilitas jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas di kawasan Pusat Kota Banda Aceh. Penelitian dapat memperlihatkan aksesibilitas kawasan pusat kota bagi penyandang disabilitas. Dengan demikian, bisa didapatkan gambaran secara spasial area-area di pusat kota yang ramah disabilitas. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam upaya menciptakan pusat kota Banda Aceh yang ramah disabilitas.

PERSFEKTIF TEORI

Kota Inklusif

Menurut Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 14 tahun 2017 Tentang Perencanaan Pembangunan Inklusif, pembangunan kota inklusif adalah suatu kondisi dimana pembangunan kota dapat menjamin keberlangsungan hidup bagi masyarakatnya baik yang normal maupun yang berkebutuhan khusus. Sebuah kota inklusif harus memenuhi empat indikator yaitu:

1. Adanya partisipasi difabel;
2. Adanya upaya pemenuhan hak-hak difabel ;
3. Terjaminnya aksesibilitas ; dan
4. Adanya sikap inklusif warga kotanya(Maftuhin, 2017).

Keempat indikator tersebut saling berkaitan. Untuk mencapai kriteria kota inklusif maka harus terpenuhinya keempat indikator tersebut, sehingga jika salah satu diantaranya tidak terpenuhi maka sebuah kota belum dapat disebut sebagai kota inklusif. Salah satu masyarakat yang perlu diperhatikan kebutuhannya dalam pembangunan kota inklusif adalah masyarakat penyandang disabilitas.

Disabilitas

Disabilitas adalah kesulitan dalam berfungsi pada tingkat tubuh, orang, atau masyarakat, dalam satu atau lebih domain kehidupan, seperti yang dialami oleh individu dengan kondisi kesehatan dalam interaksi dengan faktor kontekstual (Leonardi et al., 2006). Penyandang disabilitas adalah orang yang mengalami gangguan dalam aktivitas sehari-hari karena cacat fisik atau non fisik bawaan, atau akibat suatu peristiwa, tragedi, atau bencana yang menyebabkan cacat fisik (Zakiyah & Fadiyah, 2020).

Penyandang disabilitas dapat dicirikan dari berbagai sudut pandang. Undang-Undang No.8 Tahun 2018 membuat ada 22 hak bagi penyandang disabilitas. Salah satu hak tersebut adalah hak aksesibilitas. Kesempatan bagi aksesibilitas menjadi salah satu hak yang sangat

penting bagi penyandang disabilitas. Hal ini karena aksesibilitas membantu masyarakat penyandang disabilitas dalam melakukan mobilisasi untuk memenuhi kebutuhannya.

Aksesibilitas

Menurut Permen PU No.30/PRT/M/2006, aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Salah satu bagian integral dari kota inklusif ini adalah tersedianya aksesibilitas yang memadai dengan persamaan hak pengguna jasa transportasi untuk mempermudah masyarakat dalam melakukan mobilisasi. Aksesibilitas menjadi bagian penting dalam upaya mengintegrasikan penyandang disabilitas (Sze & Christensen, 2017b). Hal ini menjadi salah satu isu penting integrasi penyandang disabilitas (Rizkiya et al., 2021).

Menurut UNESCO 2017, terdapat 5 (lima) kriteria akses yang harus terpenuhi yaitu ketersediaan, aksesibilitas, akomodasi, keterjangkauan, dan penerimaan. Untuk melihat kesesuaian aksesibilitas transportasi maka perlu melihat 5 (lima) kriteria tersebut, apabila kelima kriteria telah terpenuhi maka aksesibilitas transportasi dapat dinyatakan sesuai. Selain itu setiap aksesibilitas perlu memperhatikan 4 (empat) asas yang telah dijelaskan dalam Permen PU No.30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian.

Salah satu aspek menentukan dalam aksesibilitas transportasi adalah akses jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki merupakan pergerakan dari titik asal (*origin*) ke tempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki. Perancangan prasarana dan sarana bagi jaringan pejalan kaki perlu memperhatikan karakteristik lingkungan agar dapat meningkatkan tingkat pelayanan jalur pejalan kaki. Kota yang ramah pejalan kaki perlu diperhatikan beberapa konsep pengembangan pejalan kaki trotoar, yaitu menyediakan jalur pejalan kaki yang memiliki volume yang lebar sehingga akan menciptakan kenyamanan bagi pejalan kaki, peningkatan keamanan pejalan kaki di area penyeberangan, penyediaan jalur landai, dan blok pemandu. Selain itu, perlu disediakan vegetasi alami dan fasilitas seperti pencahayaan, bangku, dan tempat sampah serta desain ruang publik yang menarik dengan jarak yang terjangkau antara pendukung aktivitas dan peningkatan estetika (Caisarina et al., 2018).

Konsep pengembangan pejalan kaki trotoar ini perlu diterapkan bersamaan dengan 5 (lima) kriteria dasar perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki berupa kenyamanan, kenikmatan, keselamatan, keamanan, dan keekonomisan untuk dapat meningkatkan pelayanan prasarana dan sarana pejalan kaki. Menurut (Fardila et al., 2018),

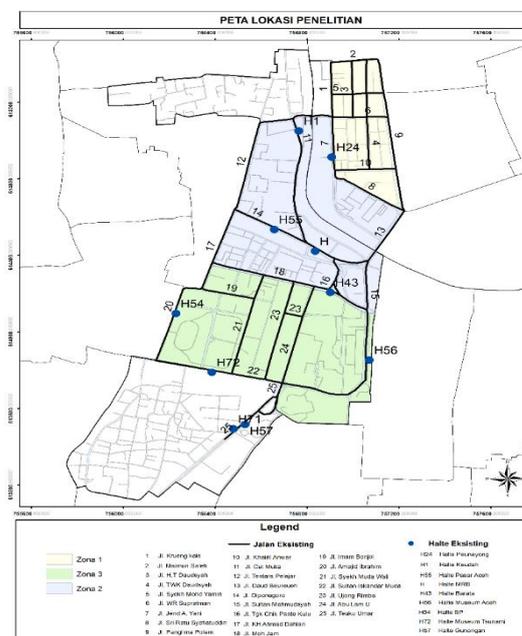
parameter fasilitas *safety*, *health*, dan, *environment* (SHE) pada jalur pejalan kaki biasa digunakan untuk menjaga keamanan, kesehatan, dan lingkungan. Adapun parameter fasilitas jalur pejalan kaki sebagai berikut:

1. *Safety* (keamanan dan keselamatan); faktor utama bagi pengguna jalur pejalan kaki. Faktor ini diakomodasi dengan adanya elemen-elemen pengaman untuk melindungi pejalan kaki dari berbagai permasalahan;
2. *Health* (kesehatan dan layanan); faktor ini sangat mempengaruhi kenyamanan dan kepuasan seseorang; dan
3. *Environment* (lingkungan); kriteria perancangan ruang untuk jalur pejalan kaki yang baik adalah ruang pejalan kaki yang memenuhi tuntutan lingkungan yang baik bagi penggunaannya.

Jalur pejalan kaki yang dapat diakses akan sangat membantu masyarakat yang berkebutuhan khusus terutama bagi penyandang disabilitas dalam melakukan mobilitasi untuk memenuhi kebutuhannya.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian adalah kawasan Pusat Kota Banda Aceh di Peunayong dan Baiturrahman., lokasi penelitian dibagi dalam tiga zona berdasarkan karakteristik kawasan (Gambar 1) yaitu Zona 1 mencakup sebagian Kawasan CBD (*central business district*) dan Pasar Peunayong, Zona 2 mencakup sebagian Kawasan CBD dan Kota Pusaka, peribadatan dan perdagangan serta Zona 3 mencakup mencakup Kawasan Pusaka dan ruang terbuka. Penelitian ini fokus pada jalan-jalan utama yang terkoneksi dengan koridor Trans Kutaraja.



Gambar 1. Lokasi penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan menggunakan data kuantitatif dan kualitatif. Analisis kuantitatif dilakukan dengan analisis skoring dan koding. Penelitian ini menggunakan data primer yang dikumpulkan melalui wawancara, kuesioner dan observasi. Teknik analisis yang digunakan yaitu analisis skoring dan analisis koding.

Teknik penentuan sampel penelitian untuk pembagian kuesioner menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2007). Pertimbangan atau kriteria khusus yang harus dipenuhi oleh sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penyandang disabilitas berupa tuna netra dan tuna daksa. Jenis disabilitas lain tidak dimasukkan karena mempertimbangkan faktor sulitnya komunikasi; dan
2. Berdomisili di Banda Aceh dan Aceh Besar dan melakukan aktivitas di Kota Banda Aceh.

Analisis skoring dilakukan untuk melihat kesesuaian jalur pejalan kaki berdasarkan observasi dan kuesioner. Penentuan klasifikasi untuk melihat kesesuaian dapat dihitung menggunakan rumus interval (Sudjana, 2005). Untuk menghitung nilai kesesuaian jalur pejalan kaki maka dapat menggunakan rumus interval kesesuaian sebagai berikut :

$$P = \frac{R}{K}$$

Keterangan:

- P : Interval
R : Rentang (Nilai max- min)
K : Banyak kelas

Sementara itu, penilaian observasi berdasarkan pada parameter yang telah ditetapkan sesuai standar dalam Permen PU No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan, Permen PU No.3/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 468/ KPTS/ 1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas Pada Bangunan Umum Dan Lingkungan. Sedangkan penentuan skor dibagi menjadi 3 (tiga) klasifikasi sebagai berikut:

- a. 1= Tidak sesuai;
- b. 2= Kurang sesuai; dan
- c. 3= Sesuai

Observasi terhadap jalur pejalan kaki dilakukan terhadap 25 jalan di lokasi penelitian. Dengan demikian, nilai tertinggi untuk penilaian kesesuaian jalur pejalan kaki adalah 75 dan nilai terendah 25. Klasifikasi untuk melihat kesesuaian jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas secara keseluruhan di lokasi studi dapat dilihat sebagai berikut:

- a. Apabila skor yang diperoleh 61-75 maka nilai tersebut dinyatakan sesuai;
- b. Apabila skor yang diperoleh 43-60 maka nilai tersebut dinyatakan kurang sesuai ; dan
- c. Apabila skor 25-42 maka nilai tersebut dinyatakan tidak sesuai.

Sementara dalam penilaian kesesuaian akses halte, data dikumpulkan dengan menggunakan metode kuesioner yang dibagikan pada 42 responden dari organisasi penyandang disabilitas Komunitas Roda Tiga Kutaradja. Jumlah responden ini dianggap mencukupi mempertimbangkan sulitnya mendapatkan jumlah responden yang lebih besar. Skoring yang digunakan untuk mengolah hasil kuesioner menggunakan skala guttman dengan pilihan jawaban pada kuesioner dibagi menjadi 2 klasifikasi yaitu :

- a. 0 = Tidak setuju; dan
- b. 1 = Setuju

Ada 18 pertanyaan yang diberikan dalam kuesioner kesesuaian halte. Dengan demikian, nilai tertinggi adalah 756 dan nilai terendah 0. Klasifikasi untuk melihat kesesuaian akses halte bagi penyandang disabilitas berdasarkan hasil kuesioner diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Apabila skor yang diperoleh 0-378 maka nilai tersebut dinyatakan tidak sesuai; dan
- b. Apabila skor 379-756 maka nilai tersebut dinyatakan sesuai.

Wawancara dilakukan dengan Ketua Komunitas Roda Tiga Kutaradja, akademisi dari Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Syiah Kuala dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Banda Aceh. Analisis koding dilakukan untuk mengolah data hasil wawancara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penilaian kesesuaian aksesibilitas jalur pejalan kaki dilakukan dengan membandingkan hasil kondisi eksisting dari hasil observasi dengan ketentuan jalur pejalan kaki yang telah ditetapkan dalam peraturan. Tabel klasifikasi kesesuaian jalur pejalan kaki berdasarkan hasil observasi dengan Permen PU No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Klasifikasi Kesesuaian Jalur Pejalan Kaki

Zona	Ruas Jalan	Klasifikasi Kesesuaian	Skor
	Jl. Krueng Kale	Tidak Sesuai	1

Zona	Ruas Jalan	Klasifikasi Kesesuaian	Skor
Zona 1(Kawasan CBD, Pasar Peunayong)	Jl. Maimun saleh	Tidak Sesuai	1
	Jl. H.T. Daudsyah	Tidak Sesuai	1
	Jl. TWK Daudsyah	Tidak Sesuai	1
	Jl. Syekh Moh Yamin	Tidak Sesuai	1
	Jl. WR. Supratman	Tidak Sesuai	1
	Jl. Jendral Ahmad yani	Tidak Sesuai	1
	Jl. Sri Ratu Syafiatuddin	Tidak Sesuai	1
	Jl. Panglima Polem	Tidak Sesuai	1
Zona 2(Kawasan CBD dan Kota Pusaka, Peribadatan dan perdagangan)	Jl. Cut Mutia	Tidak Sesuai	1
	Jl. Tentara Pelajar	Tidak Sesuai	1
	Jl. Daud Beureueh	Tidak Sesuai	1
	Jl. Diponegoro	Tidak Sesuai	1
	Jl. Tgk. Chik Pante Kulu	Tidak Sesuai	1
	Jl. KH. Ahmad Dahlan	Tidak Sesuai	1
	Jl. Moh Jam	Tidak Sesuai	1
Zona 3(Kawasan Pusaka dan Ruang terbuka)	Jl. Sultan Mahmudsyah	Tidak Sesuai	1
	Jl. Imam Bonjol	Tidak Sesuai	1
	Jl. Amajid Ibrahim	Tidak Sesuai	1
	Jl. Syekh Muda Wali	Tidak Sesuai	1
	Jl. Sultan Iskandar Muda	Tidak Sesuai	1
	Jl. Ujung Rimba	Kurang Sesuai	2
	Jl. Abu Lam U	Kurang Sesuai	2
Jl. Teuku Umar	Tidak Sesuai	1	
Total			27

Zona 1 (Kawasan CBD dan Pasar Peunayong)

Zona 1 merupakan kawasan perdagangan dan pertokoan. Trotoar di zona ini merupakan trotoar yang terkoneksi dengan teras pertokoan. Pada beberapa segmen jalan tidak tersedia trotoar namun hanya tersedia teras toko dengan tinggi yang beragam. Trotoar yang tersedia di beberapa segmen jalan sulit dilalui oleh penyandang disabilitas dikarenakan kondisi lantai trotoar yang tidak rata. Selain itu, trotoar ini juga digunakan oleh pedagang untuk berjualan. Kondisi ketersediaan fasilitas secara keseluruhan belum terpenuhi terutama bagi penyandang disabilitas seperti *ramp*, *guiding block*, dan *handrail*. Pada zona ini, terdapat tiga jalan yang menyediakan fasilitas *ramp* yaitu Jalan Krung Kale, WR Supratman, dan Sri Ratu Syafiatuddin. Namun, *ramp* ini tidak dapat digunakan oleh penyandang disabilitas karena kemiringan *ramp* yang terlalu curam.

Di zona ini juga terdapat fasilitas *guiding block* yang terletak pada Jalan Sri Ratu Syafiatuddin dan Panglima Polem. Namun *guiding block* ini juga tidak bisa digunakan secara optimal oleh penyandang disabilitas akibat trotoar yang terputus dan tidak terkoneksi dengan baik. Sementara itu, fasilitas *handrail* tidak tersedia pada seluruh zona 1. Berdasarkan

penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki pada zona 1 terklasifikasi tidak sesuai dan tidak ramah penyandang disabilitas.

Zona 2 (Kawasan CBD dan Kota Pusaka, peribadatan dan perdagangan)

Zona 2 merupakan kawasan peribadatan dimana terdapat Mesjid Raya Baiturrahman (MRB) yang menjadi landmark Kota Banda Aceh serta kawasan perdagangan dan pertokoan. Trotoar di kawasan ini sering digunakan oleh para penduduk dan turis yang mengunjungi *landmark* kota yaitu Mesjid Baiturrahman. Menurut hasil observasi, trotoar yang tersedia di beberapa segmen jalan sulit untuk dilalui oleh penyandang disabilitas akibat kondisi trotoar yang rusak seperti lantai berlubang dan tidak rata. Sementara itu, trotoar di kawasan perdagangan digunakan oleh pedagang untuk berjualan. Fasilitas bagi penyandang disabilitas juga banyak yang belum terpenuhi secara keseluruhan terutama seperti *ramp*, *guiding block*, dan *handrail*.

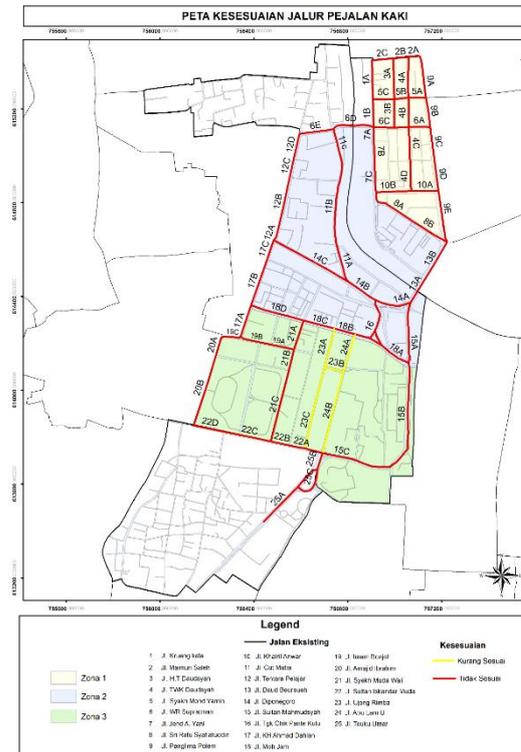
Pada zona ini, fasilitas *ramp* tersedia pada empat jalan yaitu Jalan Cut Mutia, Daud Beureueh, Diponegoro, dan Moh Jam. Namun, *ramp* ini sulit digunakan oleh penyandang disabilitas akibat kemiringan yang terjal. Fasilitas *guiding block* dan *handrail* juga tidak tersedia. Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki pada zona 2 terklasifikasi tidak sesuai dan tidak ramah penyandang disabilitas.

Zona 3 (Kawasan Kota Pusaka dan ruang terbuka)

Zona 3 merupakan Kawasan Kota Pusaka dimana terdapat ruang terbuka dan tempat-tempat bersejarah. Jalur pejalan kaki pada zona ini secara keseluruhan tidak ramah terhadap penyandang disabilitas karena tidak rata dan berlubang. Lebar jalan juga terlalu sempit sehingga penyandang disabilitas sulit melakukan aktivitas. Beberapa jalur pejalan kaki juga digunakan oleh pedagang kaki lima sehingga menyulitkan penyandang disabilitas untuk menggunakan jalur pejalan kaki.

Ketersediaan fasilitas secara keseluruhan belum terpenuhi terutama bagi penyandang disabilitas seperti *ramp*, *guiding block*, dan *handrail*. Pada zona ini, terdapat empat jalan yang tersedia *ramp* yaitu Jalan Amajid Ibrahim, Ujung Rimba, Abu Lam U, dan Teuku Umar. Fasilitas *ramp* yang telah memenuhi ketentuan terdapat pada Jalan Amajid Ibrahim, Ujung Rimba dan Abu Lam U. Sementara itu, fasilitas *guiding block* tersedia pada tiga jalan yaitu Jalan Sultan Mahmudsyah, Ujung Rimba, dan Abu Lam U. Fasilitas *handrail* tidak tersedia pada zona ini. Berdasarkan hasil analisis diatas dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki pada zona ini terklasifikasi tidak sesuai dan tidak ramah penyandang disabilitas.

Menurut hasil observasi pada jalur pejalan kaki di 25 jalan, ada dua jalan yang memiliki skor 2 dengan klasifikasi kurang sesuai yaitu pada Jalan Ujung Rimba dan Abu Lam U. Namun secara umum, kondisi jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian terklasifikasi tidak sesuai dengan persyaratan aksesibilitas berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014 dan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 468/ KPTS/ 1998. Berikut peta kesesuaian jalur pejalan kaki pada lokasi studi.



Gambar 2. Peta Kesesuaian jalur Pejalan Kaki

Hasil kuesioner mendapatkan hasil yang selaras dengan hasil observasi. Fasilitas jalur pejalan kaki pada lokasi studi cukup tersedia, namun jalur pejalan kaki ini masih sulit untuk diakses karena akomodasi yang tersedia tidak memadai. Akibatnya masyarakat penyandang disabilitas tidak dapat melakukan aktivitas secara mandiri sehingga jalur pejalan kaki jarang difungsikan. Masyarakat penyandang disabilitas lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum roda tiga atau becak untuk melakukan mobilitas.

Ketua komunitas Roda Tiga Kutaraja dan akademisi Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota juga menyatakan bahwa fasilitas yang ada di lokasi studi sudah tersedia namun belum mengakomodasi kebutuhan penyandang disabilitas. Hal ini disebabkan karena trotoar yang tidak digunakan sebagaimana mestinya seperti adanya PKL yang menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang. Sementara perwakilan dari Dinas PUPR Kota Banda Aceh menyatakan bahwa jalur pejalan kaki secara struktur sudah cukup memadai namun dari segi

fungsi belum optimal. Jalur pejalan kaki yang ada juga belum ramah terhadap penyandang disabilitas karena tidak tersedianya jalur penanda serta kurangnya *ramp* yang optimal. Belum optimalnya fungsi jalur pejalan kaki ini disebabkan karena kurangnya ketersediaan lahan dan penyalahgunaan fungsi trotoar sebagai area berdagang dan perlintasan sepeda motor.

Perwakilan akademisi menyatakan bahwa fasilitas jalur pejalan kaki yang tersedia belum sesuai dengan kebutuhan. Fasilitas yang tersedia saat ini hanya mempertimbangkan desain namun kurang mempertimbangkan faktor konektivitas. Hal ini terlihat misalnya dari kurang terhubungnya jalur pejalan kaki dengan fasilitas halte dan jalur trotoar yang putus. Selain itu, kurangnya vegetasi alami menyebabkan pengguna tidak merasa nyaman berjalan. Hambatan lainnya yang dirasakan oleh penyandang disabilitas untuk bermobilisasi pada jalur pejalan kaki yaitu kondisi jalur pejalan kaki yang tidak memadai seperti lantai trotoar yang tidak rata dan berlubang, trotoar yang terlalu tinggi dan terputus tanpa adanya *ramp*.

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan kondisi jalur pejalan kaki pada lokasi studi tidak memenuhi karakteristik lingkungan yang menjadi penilaian tingkat pelayanan prasarana dan sarana jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki tidak memenuhi kriteria kenyamanan dimana tidak tersedianya pelindung bagi pejalan kaki dari cuaca dan lainnya. Kemudian juga tidak memenuhi kriteria kenikmatan terutama bagi penyandang disabilitas tuna netra dimana pada lokasi studi tidak tersedia *sign* berbentuk huruf braille. Selain itu penyandang disabilitas tidak merasa aman untuk dapat menghindari konflik lalu lintas.

Pada jalur pejalan kaki ini juga tidak memenuhi kriteria keamanan dimana penyandang disabilitas masih sulit untuk menggunakan fasilitas penyeberangan akibat terhalang oleh tiang yang tersedia pada jalur pejalan kaki dan juga kondisi jalur yang masih belum memiliki ruang yang cukup. Dilihat dari segi keekonomisan, ketersediaan jalur pejalan kaki ini tidak efisien dalam hal biaya, masyarakat penyandang disabilitas tidak dapat melakukan mobilisasi secara mandiri dan membutuhkan bantuan orang lain. Akibatnya banyak penyandang disabilitas lebih memilih menggunakan transportasi pribadi, becak, atau ojek untuk memudahkan perjalanan mereka sampai ketujuan.

Dengan mengacu pada (Fardila et al., 2018) mengenai parameter jalur pejalan kaki berbasis SHE, maka jalur pejalan kaki ini belum dapat diklasifikasikan sesuai. Hal ini dilihat dari segi *safety*, jalur pejalan kaki yang tersedia belum memenuhi kriteria keamanan dan keselamatan. Lebar jalur pejalan kaki masih sulit untuk dilalui kursi roda, ketersediaan dan akomodasi *ramp* yang belum terpenuhi, rambu-rambu yang tersedia tidak dapat difungsikan bagi penyandang disabilitas, lampu penerangan yang belum tersedia pada seluruh jalan. Dari segi

healthy, jalur pejalan kaki yang tersedia belum memenuhi kriteria kesehatan dan layanan. Hal ini dapat dilihat dari jalur peneduh, tempat sampah, dan tempat duduk yang belum terpenuhi ketersediaan dan akomodasinya. Kemudian juga dari segi environment, terlihat dari kondisi penggunaan jalur pejalan kaki yang masih salah digunakan seperti PKL yang masih menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan.

Jalur pejalan kaki ini juga tidak memenuhi 4 (empat) asas dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan yaitu keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian. Kondisi jalur pejalan kaki tidak memperhatikan jalur keselamatan pengguna termasuk penyandang disabilitas, sehingga jalur pejalan kaki ini tidak dapat dipergunakan dengan baik. Hal ini juga mengakibatkan penyandang disabilitas tidak dapat mempergunakan fasilitas ini secara mandiri

Belum optimalnya layanan jalur pejalan kaki di kawasan pusata kota Banda Aceh bagi penyandang disabilitas menunjukkan adanya hambatan dalam mengakses fasilitas dan ruang publik. Hal ini merepresentasikan sebuah bentuk eksklusi spasial terhadap penyandang disabilitas yang disebabkan oleh hambatan fisik dari aspek infrastruktur, tata ruang dan desain fasilitas sehingga membatasi mobilitas penyandang disabilitas (Muthohharoh et al., 2021). Eksklusi spasial menyulitkan penyandang disabilitas untuk menggunakan fasilitas yang ada. Belum ramahnya fasilitas pejalan kaki membuat penyandang disabilitas mengalami eksklusi dalam ruang publik di pusat kota dan merupakan bentuk pengabaian hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Eksklusi sosial juga merupakan bentuk diskriminasi terkait aksesibilitas. Eksklusi spasial dari ruang pusat kota yang merupakan pusat kegiatan ekonomi bisa memicu terjadinya eksklusi sosial yang lebih luas di Banda Aceh sehingga partisipasi penyandang disabilitas dalam ruang publik menjadi sangat terbatas (Qiu et al., 2022) dan memperburuk kondisi sosial dan ekonomi penyandang disabilitas (Pinilla-Roncancio & Alkire, 2021).

Oleh sebab itu, diperlukan intervensi spasial untuk meningkatkan kualitas dari jalur pejalan kaki sehingga nyaman digunakan oleh seluruh kalangan termasuk penyandang disabilitas. Hal ini dapat dilakukan dengan penerapan desain pejalan kaki yang sesuai dengan prinsip desain universal. Hal ini dapat dilakukan dengan membuat desain yang lebih ramah penyandang disabilitas, seperti menyediakan turunan yang landai pada jalur pejalan kaki, menambah peneduh, serta memperbaiki lantai yang berlubang dan tidak rata. Penerapan desain universal bisa mengurangi diskriminasi dalam pemanfaatan ruang (Erdtman et al., 2021) dan

meningkatkan mobilitas penyandang disabilitas (Nielsen, 2023). Selain itu, diperlukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk tidak menyalahgunakan fungsi jalur pejalan kaki.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa kondisi aksesibilitas jalur pejalan kaki pada lokasi studi belum ramah terhadap penyandang disabilitas dan belum sesuai serta memenuhi persyaratan yang telah ditentukan. Klasifikasi kesesuaian jalur pejalan kaki pada lokasi studi terbagi menjadi dua yaitu kurang sesuai dan tidak sesuai. Dari 25 segmen jalan, hanya dua segmen jalan yang terklasifikasi kurang sesuai yaitu pada Jalan Ujung Rimba dan Jalan Abu Lam U. Artinya, secara umum aksesibilitas kawasan pusat kota Banda Aceh belum ramah bagi penyandang disabilitas.

Belum optimalnya layanan jalur pejalan kaki di kawasan pusat kota Banda Aceh bagi penyandang disabilitas menciptakan hambatan yang menyebabkan adanya eksklusi spasial terhadap penyandang disabilitas. Hal ini menyebabkan hambatan partisipasi dalam ruang publik di pusat kota dan merupakan bentuk pengabaian dan diskriminasi terhadap hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Eksklusi spasial menyebabkan terbatasnya partisipasi penyandang disabilitas dalam ruang publik sehingga bisa berperan dalam memperburuk kehidupan sosial dan ekonomi penyandang disabilitas. Untuk mengatasi eksklusi spasial, diperlukan intervensi spasial dengan penerapan prinsip desain universal. Penerapan desain universal bisa mengurangi eksklusi spasial dan diskriminasi dalam pemanfaatan ruang serta meningkatkan mobilitas penyandang disabilitas. Selain itu, diperlukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk tidak menyalahgunakan fungsi jalur pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Caisarina, I., Harahap, S. A., & Rani, H. A. (2018). Pedestrian and Its Safety in Historical Area of Banda Aceh: an Observation. *3rd International Conference on Rebuilding Place (ICRP2018)*, 199–206.
- Erdtman, E., Rasmus-Gröhn, K., & Hedvall, P. O. (2021). Universal design as guiding, striving and unifying: A qualitative study about how universal design is understood, practised and realised in contemporary sweden. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 23(1), 158–168. <https://doi.org/10.16993/sjdr.770>
- Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health, and Environment (She). *INERSIA*, 14(2), 133–145. <https://doi.org/10.21831/inersia.v14i2.22536>

- Hanson, J. (2004). The Inclusive City: delivering a more accessible urban environment through inclusive design. *RICS Cobra 2004 International Construction Conference : Responding to Change, 07-08 Sept 2004*, 1–39.
- Herawaty, E., Isya, M., & Caesarina, I. (2015). Kajian Penyediaan Aksesibilitas Trotoar Untuk Penyandang Difabel di Kota Banda Aceh Menurut Persepsi Masyarakat (Studi Kasus: Jln. Tgk. Daud Beureueh). *Jurnal Teknik Sipil Universitas Syiah Kuala*, 4(3), 313–322.
- Leonardi, M., Bickenbach, J., Ustun, T. B., Kostanjsek, N., Chatterji, S., & Consortium, M. (2006). The definition of disability: what is in a name? *Lancet*, 368(9543), 1219–1221. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(06\)69498-1](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(06)69498-1)
- 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>
- Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia. (2006). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*.
- Muthohharoh, N. H., Soetarto, E., & Adiwibowo, S. (2021). Kontestasi Pemanfaatan Ruang Taman Nasional Komodo : Perspektif Akses dan Eksklusi. *Sodality Jurnal Sosiologi Pedesaan*, 09(02). <https://doi.org/10.22500/9202135506>
- Nielsen, A. F. (2023). Universal design for people with psychosocial disabilities – The effect of COVID-19. *Research in Transportation Economics*, 98(March), 101280. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2023.101280>
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Pengesahan Convention On The Rights Of Persons With Disabilities (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas, (2011).
- Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 14 tahun 2017 Tentang Perencanaan Pembangunan Inklusif, (2017).
- Qanun Kota Banda Aceh Nomor 2 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Qanun Kota Banda Aceh Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banda Aceh Tahun 2009- 2029, Pemerintah Kota Banda Aceh (2018).
- Pinilla-Roncancio, M., & Alkire, S. (2021). How Poor Are People With Disabilities? Evidence Based on the Global Multidimensional Poverty Index. *Journal of Disability Policy Studies*, 31(4), 206–216. <https://doi.org/10.1177/1044207320919942>
- Qiu, N., Cheng, J., & Zhang, T. (2022). Spatial disparity and structural inequality in disability patterns across Tianjin municipality: A multiple deprivation perspective. *Habitat International*, 130(August 2021), 102685. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2022.102685>
- Rizkiya, P., Yusuf, M. A., & Caesarina, I. (2021). Akses Penyandang Disabilitas Terhadap Layanan Dan Fasilitas Transportasi Publik Di Kota Banda Aceh. *Jurnal Arsitekno*, 8(1), 37. <https://doi.org/10.29103/arj.v8i1.3833>
- Sudjana. (2005). *Metode Statistika*. Tarsito.
- Sugiyono. (2007). *Statistik Untuk Penelitian*. Alfabeta,cv.
- Sze, N. N., & Christensen, K. M. (2017a). Access to urban transportation system for individuals with disabilities. *IATSS Research*, 41(2), 66–73. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2017.05.002>

- Sze, N. N., & Christensen, K. M. (2017b). Access to urban transportation system for individuals with disabilities. In *IATSS Research* (Vol. 41, Issue 2, pp. 66–73). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2017.05.002>
- UNESCO. (2017). Instrumen Penilaian Kota Inklusif. In 2017.
- United Nations. (2023). *The Sustainable Development Goals Report 2023: Special Edition*.
- Zakiah, U., & Fadiyah, D. (2020). Inovasi Pelayanan Transportasi Publik Ramah Penyandang Disabilitas Di DKI Jakarta. *Administratio*, 11(1), 29–36. <https://doi.org/10.23960/administratio.v11i1.102>