



Optimalisasi Aksesibilitas Jalur Pejalan Kaki Bagi Penyandang Disabilitas

(Studi Kasus Jalan Blora dan Jalan Kendal Dukuh Atas)

Adam Nugraha¹, Agus Budi Purnomo², Nurhikmah Budi H³

Universitas Trisakti, Jakarta

Informasi Artikel

Histori Artikel:

Submit 10 December 2023

Accepted 15 December 2023

Published 20 December 2023

Email :

Adamdet19@gmail.com,
nurhikmah@trisakti.ac.id,
agusbp@trisakti.ac.id

ABSTRACT

Public service is a form of service provided by the service manager, in this case the DKI Jakarta City Government. The government needs to ensure that these services are distributed fairly and equally to meet the needs of all members of society, without exception. One type of public service that must be provided to the community is accessibility services. Accessibility can be obtained through physical access, such as pedestrian paths (sidewalks) for persons with disabilities. In 2019, there were 14,459 individuals with disabilities in DKI Jakarta. Even though the level of mobility in the area is high, it is important to ensure that all residents have adequate accessibility to public facilities. By providing physical infrastructure that is friendly to persons with disabilities, their capabilities can be increased. This study aims to evaluate how Regional Regulation No. 10 of 2011 fulfills the accessibility of public facilities for persons with disabilities in DKI Jakarta. This study is a descriptive case study using a qualitative approach. A survey technique of academic literature in the field of public services is used to find concepts that are relevant to the accessibility of public roads (pedestrian paths) for persons with disabilities. Data was collected by tracing sources and literature from government documents, electronic mass media, journals and books related to this research. In addition, documentation techniques in the field such as taking photos and observations are also used to strengthen the data.

Keyword– Accessibility, Disability, Public Facilities, Pedestrian

ABSTRAK

Layanan umum adalah bentuk pelayanan yang diberikan oleh pengelola layanan, dalam hal ini adalah pemerintah Kota DKI Jakarta. Pemerintah perlu memastikan bahwa layanan tersebut didistribusikan secara adil dan merata untuk memenuhi kebutuhan semua anggota masyarakat, tanpa terkecuali. Salah satu jenis layanan umum yang harus diberikan kepada masyarakat adalah layanan aksesibilitas. Aksesibilitas dapat diperoleh melalui akses

fisik, seperti jalur pejalan kaki (trotoar) untuk penyandang disabilitas. Pada tahun 2019, terdapat sebanyak 14.459 individu penyandang disabilitas di DKI Jakarta. Meskipun tingkat mobilitas di wilayah tersebut tinggi, namun penting untuk memastikan bahwa semua warga memiliki aksesibilitas yang memadai terhadap fasilitas publik. Dengan menyediakan infrastruktur fisik yang ramah terhadap penyandang disabilitas, maka kapabilitas mereka dapat ditingkatkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi bagaimana Perda Nomor 10 Tahun 2011 memenuhi aksesibilitas fasilitas publik bagi penyandang disabilitas di DKI Jakarta. Studi ini merupakan penelitian kasus deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik survei literatur akademis di bidang pelayanan publik digunakan untuk menemukan konsep-konsep yang relevan dengan aksesibilitas jalan umum (jalur pedestrian) bagi penyandang disabilitas. Data dikumpulkan melalui penelusuran sumber dan literatur dari dokumen pemerintah, media massa elektronik, jurnal, dan buku yang terkait dengan penelitian ini. Selain itu, teknik dokumentasi di lapangan seperti pengambilan foto dan pengamatan juga digunakan untuk memperkuat data..

Kata Kunci – Aksesibilitas, Disabilitas, Fasilitas Publik, Pedestrian

PENDAHULUAN

Perencanaan rancangan kota sebaiknya memperhatikan aspek lingkungan yang ramah, baik untuk lingkungan sekitar maupun penghuninya. Rancangan kota harus mudah diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk mereka yang memiliki kebutuhan khusus atau penyandang disabilitas. Untuk menjawab kebutuhan tersebut dengan sungguh- sungguh, pemerintah berupaya membangun fasilitas publik baru, memperbaharui fasilitas publik yang sudah ada, serta memperbaiki jalur pejalan kaki. Salah satu tindakan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Jakarta adalah membangun dan memperbaiki jalur pejalan kaki yang ada, serta menambahkan fasilitas pendukung lainnya. Dengan bantuan pemerintah dalam perencanaan dan perancangan kota yang mudah dijangkau, kota yang nyaman dan mudah diakses dapat diwujudkan.

Kehadiran orang yang memiliki keterbatasan dalam sebuah komunitas yang beragam seringkali tidak terlihat karena jumlahnya yang sedikit dibandingkan dengan kelompok masyarakat lainnya. Keterbatasan jumlah dan kurangnya kesadaran tentang hak mereka sebagai warga negara, mengakibatkan terpinggirkan dalam berbagai aspek kehidupan. Konsep masyarakat yang "ideal dan sempurna" seringkali menghasilkan tindakan yang merugikan bagi orang yang memiliki keterbatasan atau disabilitas. (Kurniasari, 2012; Propiona, 2013).

Jalur pejalan kaki dijalan Kendal dan Blora, Dukuh Atas, Jakarta menggambarkan tantangan aksesibilitas yang dihadapi penyandang disabilitas. Meskipun ada upaya untuk meningkatkan infrastruktur pejalan kaki, masalah serius tetap ada. Trotoar seringkali tidak memadai untuk orang yang menggunakan kursi roda atau alat bantu mobilitas lainnya. Permukaan yang tidak rata, bebatuan, dan bahkan trotoar yang diblokir oleh kendaraan yang diparkir atau penghalang fisik lainnya merupakan penghalang mobilitas yang nyata bagi penyandang disabilitas. Kurangnya isyarat sentuhan atau visual juga menyebabkan kesulitan navigasi, yang bisa menjadi situasi berbahaya. Selain itu, kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga menjadi masalah serius. Terkadang trotoar digunakan sebagai tempat parkir atau digunakan untuk berbagai tujuan komersial, sehingga

mengurangi ruang bagi pejalan kaki, termasuk penyandang disabilitas. Ini menciptakan lingkungan yang tidak hanya berbahaya tetapi juga tidak bersahabat bagi orang-orang dengan kemampuan fisik atau indera yang terbatas. Dampak dari situasi ini tidak hanya mengurangi kebebasan bergerak penyandang disabilitas, tetapi juga menciptakan perasaan terisolasi dan membatasi partisipasi mereka dalam kehidupan ekonomi dan sosial.

Diperlukan tindakan yang lebih aktif untuk memperbaiki kondisi jalan setapak di kawasan Kendal dan Blora, Dukuh Atas, Jakarta agar sesuai dengan prinsip akses universal. Ini termasuk perbaikan fisik, seperti permukaan datar, bebas penghalang, tanda peka sentuhan, dan kontrol ketat untuk mencegah perambatan di area pejalan kaki. Selain itu, kampanye pendidikan publik juga diperlukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga aksesibilitas bagi semua individu, terlepas dari keterbatasan fisik maupun sensorik mereka. Berkat langkah-langkah ini, jalur pejalan kaki industri dapat menjadi lingkungan yang lebih inklusif dan ramah bagi semua orang, termasuk penyandang disabilitas.

Seperti yang diungkapkan oleh (Maftuhin,2017), terdapat beberapa faktor pembangunan inklusif yang memperhatikan hak-hak individu dengan disabilitas, yaitu (1) faktor kesejahteraan; (2) faktor keterjangkauan layanan publik; (3) faktor kesempatan kerja; dan (4) faktor partisipasi dalam pembangunan.

Tujuan dari aksesibilitas adalah untuk memberikan kemudahan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna dengan memperhatikan susunan, posisi, sirkulasi, dan ukuran. Jalan pejalan kaki memainkan peran penting dalam menghubungkan dan menjadi penopang vitalitas sebuah ruang perkotaan. Jalan pejalan kaki yang menuju ke halte bus dan feeder telah diubah dan ditingkatkan agar dapat diakses oleh semua orang, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan. Aksesibilitas berfungsi untuk memberikan kemudahan dengan memperhatikan kebutuhan dan kemampuan orang dengan keterbatasan fisik dan visual, keterbatasan mental, kognitif, dan sensorik, serta memperhatikan kebutuhan dan kemampuan orang lanjut usia, ibu hamil, bayi, anak-anak, dan orang pendek. Aksesibilitas menekankan pada penerapan prinsip keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian. Dengan renovasi jalan pejalan kaki, terutama di Jalan Blora dan Jalan Kendal, diharapkan dapat memberikan kemudahan dan kesetaraan hak bagi semua pengguna jalan, terutama bagi masyarakat yang memiliki kebutuhan khusus dan keterbatasan.

Jakarta saat ini menempati peringkat ke- 116 di dunia sebagai salah satu kota yang paling nyaman untuk dihuni (Aninda, 2017). Salah satu tanda kota yang nyaman adalah pembangunan inklusif. Jakarta dengan banyak perannya memerlukan fasilitas publik yang dapat dijangkau oleh semua penduduknya. Dengan tingkat mobilitas yang tinggi, transportasi publik yang terintegrasi sangat dibutuhkan. Namun, modernisasi fasilitas publik belum tentu dapat digunakan oleh orang dengan disabilitas. Sebagai contoh, beberapa trotoar di ibukota telah dilengkapi dengan blok petunjuk untuk orang dengan disabilitas penglihatan (*guiding block*), tetapi trotoar tersebut seringkali dibongkar karena galian kabel sehingga tidak dapat diakses oleh orang dengan disabilitas (terutama orang dengan kebutuhan khusus seperti netra dan pengguna kursi roda). Kualitas *guiding block* di beberapa trotoar juga terlihat retak dan ada yang bertabrakan dengan pohon atau tiang. Hal yang sama terjadi ketika mencoba menuju halte Bus Transjakarta, orang dengan disabilitas masih kesulitan. Maka dari itu Aksesibilitas yang akan dibahas pada tulisan ini bersifat fisik dan dapat dinilai secara obyektif.

METODE

Penelitian ini memanfaatkan pendekatan kualitatif untuk memungkinkan pencatatan kronologis yang akurat, evaluasi sebab-akibat, dan mendapatkan penjelasan yang berharga (Wijaya dan Nurhajati 2018). Data dikumpulkan melalui observasi dan studi literatur. Peneliti memulai dengan studi literatur tentang orang dengan disabilitas dan kebijakan perda Provinsi DKI Jakarta, kemudian mengamati fasilitas publik. Lokasi penelitian dilakukan di Jalan Kendal dan Jalan Blora Dukuh Atas, Jakarta.

Lokasi penelitian dipilih di sepanjang Jalan Blora dan Jalan Kendal, Dukuh Atas, Jakarta, karena daerah ini memiliki karakteristik yang penting dalam perkembangan kota dan aktivitas ekonomi. Terletak di pusat perkotaan, kedua jalan ini menjadi kawasan strategis dengan berbagai perkantoran, restoran, toko, dan pusat bisnis lainnya. Kawasan ini merupakan pusat aktivitas harian bagi banyak orang, baik pekerja, pengunjung, maupun penduduk setempat.

Jalan Blora dan Jalan Kendal memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas dan konektivitas di wilayah ini. Jalan Blora, dengan segala kesibukan dan keramaian yang ada, seringkali menjadi lintasan utama bagi kendaraan yang menuju pusat bisnis atau menghubungkan berbagai titik penting dalam kota. Di sisi lain, Jalan Kendal menawarkan aksesibilitas serupa dengan lingkungan yang lebih teratur, menawarkan beragam layanan komersial dan fasilitas publik.

Namun, dalam keramaian dan dinamika perkotaan tersebut, penting untuk menciptakan lingkungan yang inklusif bagi semua lapisan masyarakat. Oleh karena itu, keberadaan jalur pedestrian yang aksesibel dan optimal menjadi suatu keharusan. Jalur pedestrian yang baik dan ramah disabilitas akan memberikan akses yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik. Ini akan meningkatkan keamanan pejalan kaki, mengurangi potensi tabrakan antara kendaraan bermotor dan pejalan kaki, serta menciptakan suasana yang lebih ramah bagi lingkungan sekitar.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
(Sumber: Google Maps, 2023)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya pengadaan akses jalur disabilitas pada jalan umum merupakan bagian penting dari usaha untuk menciptakan masyarakat yang inklusif dan ramah bagi semua individu, termasuk orang-orang dengan disabilitas. Perbaikan jalur pejalan kaki dilakukan pada kedua sisi Jalan blora dan kendal guna memfasilitasi jumlah pejalan kaki yang terus meningkat seiring kesadaran

masyarakat akan kesehatan, tersedianya beberapa akses ke moda transportasi seperti LRT, MRT bahkan bus yang memadai, serta mempercantik jalan kota dan menyediakan ruang terbuka publik yang nyaman.

Jalan blora dan jalan kendal ini merupakan salah satu jalan yang menghubungkan akses masyarakat sekitar karena merupakan jalan yang terintegrasi kawasan Transit oriented development kemudian banyak dilalui kendaraan bermotor dan menjadi salah satu area transit yang menghubungkan ke beberapa tempat di jakarta. Penelitian ini terbatas pada jalur pedestrian di Jalan Kendal dan Blora, yaitu dari belakang.

D1. AKSESIBILITAS JALUR PEDESTRIAN JALAN BLORA DAN JALAN KENDAL BERDASARKAN PRINSIP *UNIVERSAL DESIGN*, *REACHBILITY* DAN *SAFE & CARE*

Dalam rangka mewujudkan aksesibilitas universal, evaluasi terhadap jalur pedestrian di Jalan Blora dan Kendal Dukuh Atas, Jakarta, dengan menggunakan tolak ukur prinsip Universal Design, menjadi langkah penting untuk mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan. Beberapa tolak ukur yang digunakan, seperti lebar dan ruang manuver yang memadai, tanda taktil dan visual yang jelas, tingkat kemiringan yang sesuai, perawatan rutin, serta fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang aman, mengungkapkan perbedaan signifikan antara kondisi eksisting dan standar aksesibilitas yang diharapkan.

Tabel 1. Rangkuman Analisis Aksesibilitas Jalur Pedestrian

Kriteria Aksesibilitas	Tolok Ukur	Kondisi Eksisting	Kebutuhan perancangan	Respon (konsep)
1. Universal Design	1.1 Ruang Manuver yang cukup	Adanya hambatan fisik seperti tiang listrik, pohon, atau fasilitas umum lainnya yang terletak di tengah-tengah trotoar dapat membatasi ruang manuver dan menghambat pergerakan.	Jalan harus dirancang dengan mempertimbangkan ruang manuver yang cukup bagi kursi roda, alat bantu mobilitas, dan individu	Memindahkan atau mengurangi hambatan fisik di trotoar, seperti tiang listrik atau pohon yang menghalangi, untuk memastikan aliran yang lancar dan akses mudah.
	1.2 Tanda dan Informasi yang jelas	kurangnya konsistensi dalam penggunaan tanda-tanda, ukuran teks yang sulit	Tanda, marka jalan, dan informasi sekitar jalan harus dirancang dengan jelas dan mudah dibaca	Tanda-tanda harus ditempatkan pada posisi yang mudah terlihat dan mudah diakses oleh

		dibaca, atau tanda-tanda yang tidak sesuai dengan kebutuhan pengguna dengan keterbatasan penglihatan atau pendengaran.		semua pengguna jalan. Tanda-tanda perlu ditempatkan pada ketinggian yang sesuai sehingga dapat dibaca dengan mudah oleh pejalan kaki, termasuk mereka yang menggunakan kursi roda.
	1.3 Bahan Permukaan yang tepat	permukaan jalan terdiri dari aspal atau beton. Sementara itu, kondisi trotoar atau jalur pedestrian dapat berkisar dari bahan beton, paving block, atau bahan lainnya.	Permukaan jalan dan trotoar harus dirancang agar aman dan nyaman bagi pengguna jalan	Bahan permukaan harus tahan lama dan stabil, terutama di area yang sering menerima beban berat dari lalu lintas kendaraan atau alat bantu mobilitas. Hal ini akan memastikan bahwa permukaan tetap aman dan mudah diakses dalam jangka waktu yang lama.
2. Reachability	2.1 Fasilitas Transportasi Umum	halte bus di sepanjang Jalan Kendal dan Blora belum sepenuhnya ramah disabilitas. Respon desain yang tepat adalah merancang ulang atau	Halte bus harus mudah diakses oleh semua individu, termasuk mereka dengan kursi roda atau alat bantu mobilitas.	Rancang halte bus dengan platform datar yang sejajar dengan pintu bus, sehingga tidak ada anak tangga atau hambatan lainnya. Sediakan ruang yang cukup

		memperbarui halte bus agar memenuhi standar aksesibilitas, termasuk papan penunjuk jadwal bus yang mudah dibaca, jalan setapak yang datar menuju halte, serta area yang cukup luas bagi kursi roda dan penumpang lainnya.		untuk kursi roda dan area penunggu yang nyaman.
3. Save & Care	3.1 Penggunaan Teknologi dan Sistem Pemantauan	Tingkat penggunaan teknologi serta system pemantau tidak ada sehingga rawan terjadi kriminalitas saat malam hari dan tentunya membahayakan pengguna pedestrian	Sistem harus mampu memantau kondisi lalu lintas dan situasi jalan secara real-time. Notifikasi darurat harus dapat diterima dan ditindaklanjuti dengan cepat oleh petugas keamanan atau layanan darurat	Penerapan sistem lalu lintas cerdas yang menggunakan sensor dan kamera untuk memantau aliran lalu lintas dapat membantu mengidentifikasi titik-titik kemacetan dan mengelola aliran lalu lintas dengan lebih efisien. Sistem ini dapat mengatur waktu lampu lalu lintas berdasarkan volume lalu lintas aktual.
	3.2 Lingkungan Bersih dan Teratur	Perancangan lingkungan yang bersih, teratur, dan aman memerlukan kolaborasi antara	Instalasi tempat sampah di lokasi strategis seperti trotoar atau persimpangan jalan, dilengkapi dengan pengelolaan	Penyediaan tempat sampah yang cukup di sepanjang jalan, terutama di area yang sering dilewati oleh

		pemerintah daerah, otoritas lalu lintas, dan masyarakat setempat. Setelah implementasi perancangan, penting untuk memiliki mekanisme pengawasan dan pemeliharaan berkala guna memastikan berkelanjutan kualitas lingkungan dan aksesibilitas yang aman.	sampah yang baik.	pejalan kaki dan pengendara. Penempatan tempat sampah di lokasi strategis seperti persimpangan jalan, halte bus, atau area umum lainnya.
--	--	---	-------------------	--

D.1.1 Universal Design

Tolok ukur kriteria aksesibilitas berdasarkan prinsip Universal Design di Jalan Kendal dan Blora Dukuh Atas, Jakarta, merujuk pada upaya untuk menciptakan lingkungan yang dapat diakses dengan mudah, aman, dan nyaman oleh semua orang, tanpa memandang usia, kemampuan fisik, atau latar belakang. Kriteria tersebut melibatkan beberapa aspek penting seperti:



Gambar 2. Parkir Liar dan pedagang kaki lima pada Jalan Blora yang tidak tertib sehingga mengganggu kenyamanan pengguna jalan khususnya disabilitas
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023)

(a) Keterjangkauan Fisik: Jalan harus dirancang dengan tanpa rintangan fisik yang signifikan, seperti trotoar yang datar dan bebas dari hambatan seperti tangga atau trotoar yang rusak. Rambu dan petunjuk harus mudah dilihat dan diakses oleh semua orang.

(b) Keterjangkauan Sensorial: Desain harus mempertimbangkan berbagai indera, seperti pandangan, pendengaran, dan sentuhan. Lampu lalu lintas dengan tanda suara dan penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki tunanetra adalah contoh implementasi keterjangkauan sensorial.

(c) Keterjangkauan Kognitif: Tanda-tanda dan petunjuk harus dirancang dengan jelas dan mudah dimengerti. Hal ini membantu orang dengan tantangan kognitif untuk lebih mudah berorientasi dan bergerak di sekitar lingkungan tersebut.

Kondisi eksisting di Jalan Kendal dan Blora Dukuh Atas, Jakarta, mungkin tidak selalu memenuhi kriteria aksesibilitas Universal Design dengan baik. Trotoar yang tidak rata, ketidaktersediaan tanda-tanda yang jelas, kurangnya penyeberangan pejalan kaki yang aman, atau ketidakcocokan dengan kebutuhan orang dengan berbagai tantangan fisik dan sensorial, dapat menjadi masalah yang perlu diperbaiki. Oleh karena itu, perancangan ulang yang lebih inklusif dan memperhatikan Universal Design adalah suatu kebutuhan. Ini dapat mencakup:

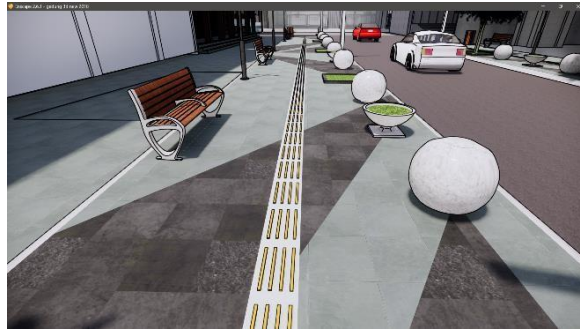


Gambar 3. Banyaknya penghalang pada jalur pedestrian seperti parkir liar dan pedagang kaki lima sehingga mengurangi efektivitas gerak bagi pengguna jalan apalagi disabilitas.
(Sumber: Google Street View, 2023)

(a) Pembersihan Trotoar: Memastikan bahwa trotoar dirancang dengan permukaan yang rata, bebas dari hambatan, dan cukup lebar untuk memungkinkan pengguna kursi roda atau orang dengan perangkat bantu bergerak dengan nyaman.



Gambar 3. Desain Informasi serta tanda-tandakhusus untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus
(Sumber: Pribadi didesain dari Sketchup)



Gambar 4. Penerapan Desainnya Untuk LajurPemandu
(Sumber: Pribadi didesain dari Sketchup)

(b) Tanda-tanda yang Jelas: Penempatan tanda-tanda dan informasi penting dengan tepat dan jelas, serta mempertimbangkan berbagai bentuk komunikasi untuk memastikan semua orang dapat memahaminya.



Gambar 5. Penerapan Desainnya UntukLajur Pedestrian
(Sumber: Pribadi didesain dari Sketchup)



Gambar 6. Lampu 2 Penerapan DesainnyaUntuk Lajur Pedestrian
(Sumber: Pribadi didesain dari Sketchup)

(c) Penyeberangan Aman: Mendesain penyeberangan pejalan kaki dengan lampu lalu lintas yang dilengkapi dengan tanda suara, waktu yang cukup, dan tanda jalan yang jelas untuk membantu pejalan kaki termasuk mereka yang memiliki tantangan sensorial.

Melalui perancangan yang memprioritaskan Universal Design, Jalan Kendal dan Blora Dukuh Atas, Jakarta, dapat diubah menjadi lingkungan yang lebih inklusif, nyaman, dan aman bagi semua warganya, tanpa memandang latar belakang atau kemampuan individu.

D.1.2 Reachability

Tolok ukur kriteria aksesibilitas berdasarkan Reachability mengacu pada sejauh mana suatu lokasi dapat dijangkau dengan berbagai sarana transportasi dan dalam jangka waktu yang wajar. Dalam konteks jalan kendal dan Blora Dukuh Atas Jakarta, tolok ukur ini dapat diukur dengan seberapa cepat dan mudahnya penduduk atau pengguna jalan dapat mencapai titik-titik penting seperti pusat kota, pusat bisnis, pusat perbelanjaan, stasiun kereta, dan tempat umum lainnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi reachability meliputi ketersediaan jalan yang memadai, sarana transportasi publik yang efisien, serta koneksi antarmoda yang baik.

Kondisi eksisting di jalan kendal dan Blora Dukuh Atas Jakarta perlu dievaluasi. Apakah ada kemacetan lalu lintas yang sering terjadi, apakah sarana transportasi publik sudah memadai, dan seberapa baik aksesibilitas untuk pejalan kaki dan penyandang disabilitas. Juga perlu dianalisis sejauh mana jarak tempuh dan waktu yang dibutuhkan untuk mencapai titik-titik penting dari daerah tersebut.

Kebutuhan perancangan aksesibilitas dapat mencakup beberapa aspek. Pertama, peningkatan ketersediaan dan kualitas sarana transportasi publik seperti bus, kereta, dan angkutan umum lainnya. Ini dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan. Kedua, perluasan dan perbaikan infrastruktur jalan untuk mengatasi kemacetan dan memfasilitasi pergerakan lancar. Ketiga, pembangunan infrastruktur pejalan kaki yang aman dan nyaman, termasuk trotoar, penyeberangan zebra, dan fasilitas penyandang disabilitas. Keempat, penggunaan teknologi untuk memantau dan mengatur lalu lintas guna mengoptimalkan arus kendaraan.

Dengan perancangan yang baik, aksesibilitas di jalan kendal dan Blora Dukuh Atas Jakarta dapat ditingkatkan, memudahkan mobilitas penduduk, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat setempat

D.1.3 Save & Care

Tolok ukur kriteria aksesibilitas berdasarkan save & care di jalan Kendal dan Blora, Dukuh Atas, Jakarta, merujuk pada sejumlah faktor yang memastikan bahwa infrastruktur jalan dapat diakses dengan aman dan nyaman oleh pengguna jalan, sambil mengutamakan perlindungan terhadap potensi risiko kecelakaan dan bahaya. Faktor-faktor ini mencakup desain geometri jalan yang sesuai, fasilitas pejalan kaki yang memadai, pengaturan lalu lintas yang efektif, penerangan yang memadai, serta tanda dan marka jalan yang jelas. Selain itu, aspek keamanan dan keselamatan juga harus mempertimbangkan pengendalian kecepatan kendaraan, penggunaan bahan konstruksi jalan yang tahan lama dan aman, serta integrasi teknologi yang mendukung pemantauan dan pengendalian lalu lintas.

Kondisi eksisting di jalan Kendal dan Blora, Dukuh Atas, Jakarta, dapat bervariasi tergantung pada informasi terkini. Namun, biasanya area perkotaan seperti ini menghadapi tantangan terkait peningkatan lalu lintas, kurangnya fasilitas pejalan kaki yang memadai, potensi kemacetan, dan risiko kecelakaan akibat konflik antara kendaraan bermotor, sepeda, dan pejalan kaki. Penerangan jalan yang tidak memadai juga bisa menjadi masalah, terutama pada malam hari.



Gambar 7. Rambu-rambu khusus pengguna disabilitas
(Sumber:<https://infografis.sindonews.com/photo/2019>)

Kebutuhan perancangannya perlu mempertimbangkan beberapa hal. Pertama, desain geometri jalan harus disesuaikan agar kendaraan dapat bergerak dengan lancar dan aman, sambil memberikan ruang yang cukup bagi pejalan kaki dan sepeda. Penyediaan trotoar yang lebar dan terpisah dari lalu lintas kendaraan menjadi penting untuk keamanan pejalan kaki. Pengaturan lalu lintas yang efisien, seperti penggunaan lampu lalu lintas, rambu-rambu, dan marka jalan yang jelas, harus diperhatikan untuk mengurangi potensi kecelakaan.

Penggunaan teknologi seperti sensor lalu lintas, kamera pemantauan, dan sistem pengendalian lalu lintas cerdas dapat membantu dalam memantau kondisi jalan secara real-time dan mengambil langkah-langkah pencegahan atau respons yang cepat terhadap situasi darurat. Selain itu, penggunaan bahan konstruksi jalan yang tahan lama dan ramah lingkungan serta penerangan jalan yang memadai akan berkontribusi pada peningkatan keselamatan dan keamanan di jalan ini. Dalam konteks ini, perancangan ulang atau perbaikan infrastruktur jalan di jalan Kendal dan Blora, Dukuh Atas, Jakarta, harus memprioritaskan keamanan dan keselamatan sebagai prioritas utama, sambil menjaga kelancaran lalu lintas dan aksesibilitas bagi semua pengguna jalan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi, analisis, dan pembahasan, kesimpulan yang dapat diambil yaitu pemanfaatan fasilitas pejalan kaki, terutama bagi disabilitas, di jalan Blora dan jalan Kendal Dukuh Atas belum optimal dalam mendukung perjalanan dan aktivitas masyarakat. Pejalan kaki masih menghadapi berbagai hambatan, potensi konflik, dan aktivitas yang tidak dapat terfasilitasi secara maksimal oleh jalur pejalan kaki. Terdapat pengaruh signifikan dari aspek lingkungan buatan, sirkulasi, dan kondisi fisik jalur pejalan kaki terhadap mobilitas pejalan kaki. Aspek lingkungan buatan menjadi aspek utama yang perlu ditingkatkan dalam jalur pejalan kaki, namun setelah dilakukan analisis lebih mendalam, aspek ini ternyata tidak optimal. Strategi perancangan yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan pemanfaatan jalur pejalan kaki di jalan Blora dan jalan Kendal Dukuh Atas adalah dengan memahami setiap sudut permasalahan untuk meningkatkan aspek yang belum optimal pada jalur pejalan kaki. Konsep perancangan harus

bersifat multifungsi dan ramah disabilitas, serta didasarkan pada potensi jalur dan karakteristik pejalan kaki, sehingga implementasinya dapat dilakukan dengan mudah dan optimal.

BIBLIOGRAFI

- Aninda, N. 2017. 14 Kota di Indonesia Tanda Tangani Piagam Jaringan. Diakses pada 13 November 2020. Diperoleh dari <http://jakarta.bisnis.com/read/20171031/77/704648/14-kota-diindonesia-tandatangan-piagam-jaringan>
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Surat Edaran Menteri PUPR Nomor: 02/SE/M/2018. Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. 2018.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14/PRT/M/2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung
- Prajalani, Y. N. H. (2017). Aksesibilitas Bagi Anak Berkebutuhan Khusus di SLB Negeri Sukoharjo. *Indonesian Journal of Disability Studies*, 4(2), 87–95.
- Propiona, J. K., Widyawati, N., dan Rohman, S. 2013. Implementasi HAM di Indonesia: Hak Kesehatan dan Jaminan Sosial Bagi Penyandang Disabilitas di Kabupaten Daerah Tertinggal di Indonesia. Jakarta: PT.Gading Inti Prima.
- Maftuhin, A. 2017. Mendefinisikan Kota Inklusif: Asal Usul, Teori dan Indikator. *Jurnal Tata Loka* Volume 19 Nomor 2. Semarang: Biro Penerbit Planologi Undip
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.
- Widanan, I.W., Linggasani, M.A.W., & Wicaksana, G.B.A. (2018). Studi Aksesibilitas pada Ruang Terbuka Publik Terhadap Penyandang Disabilitas di Taman Kota Lumintang Denpasar. *Jurnal Ilmiah Arsitektur*. 6(2), 82-89.
- Wijaya, A., Nurhajati, L., 2020. Implementasi CRPD Dalam Aspek Aksesibilitas Transportasi Publik di DKI Jakarta. *Jurnal.ubm.ac.id* Volume 4 Nomor 2. Bricolage.
- Zakiyah Ummi & Rahmawati Husein. 2016. Pariwisata Ramah Penyandang Disabilitas (Studi Ketersediaan Fasilitas dan Aksesibilitas Pariwisata untuk Disabilitas di Kota Yogyakarta. <http://journal.umy.ac.id/index.php/GPP/article/download/2639/2602>. Diakses 15 April 2023.

Copyright holder:

Adam Nugraha, Agus Budi Purnomo, Nurhikmah Budi H (2023)

First publication right:

ETNIK : Jurnal Ekonomi dan Teknik