

Inclusive and Disabled Friendly Pedestrian Path Strategy

Nahdatunnisa^{1*}, M. Arzal Tahir², Andi Al-Mustagfir Syah³, Ahsan Hidayat Setiadi⁴

^{1,3,4}Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Kendari

²Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari

Corresponding Author: Nahdatunnisa nahdatunnisa@umkendari.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords : Strategy,
Pedestrian Path, Inclusive,
Disabled

Received : 07 May

Revised : 27 May

Accepted: 28 June

©2024 Nahdatunnisa, Tahir, Syah, Setiadi: This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Attribution 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRACT

Pedestrian paths are an important aspect for a sustainable city, designed and equipped with supporting infrastructure that will be used by all levels of society. Revitalization of pedestrian paths must prioritize inclusivity and expand its benefits to all levels of society, including people with disabilities. This research aims to analyze the performance of pedestrian paths in urban public green open space areas, by carrying out a simulation process on the available ramps. The method used in this research is the data triangulation method. The results obtained are a model, an optimal pedestrian path development strategy and detailed ramp sizes that can be accessed by people with disabilities with a path slope of 7°, a path height of 25 cm from the road surface, with a minimum width of 150 cm and a slope/slope length of 175 cm.

Strategi Jalur Pedestrian Inklusif dan Ramah Difabel

Nahdatunnisa^{1*}, M. Arzal Tahir², Andi Al-Mustagfir Syah³, Ahsan Hidayat Setiadi⁴

^{1,3,4}Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Kendari

²Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Haluoleo Kendari

Corresponding Author: Nahdatunnisa nahdatunnisa@umkendari.ac.id

ARTICLE INFO

Kata Kunci: Strategi, Jalur Pedestrian, Inklusif, Difabel

Received : 07 Mei

Revised : 27 Mei

Accepted: 28 Juni

©2024 Nahdatunnisa, Tahir, Syah, Setiadi: This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRAK

Jalur pejalan kaki merupakan aspek penting bagi kota yang berkelanjutan, dirancang dan dilengkapi dengan infrastruktur pendukung yang akan digunakan oleh seluruh lapisan masyarakat. Revitalisasi jalur pejalan kaki harus mengedepankan inklusivitas dan memperluas manfaatnya bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk penyandang disabilitas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja jalur pedestrian pada area ruang terbuka hijau publik perkotaan, dengan melakukan proses simulasi pada jalur landai yang tersedia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode triangulasi data. Hasil yang diperoleh adalah model, strategi pengembangan jalur pejalan kaki yang optimal dan detail ukuran ramp yang dapat diakses oleh penyandang disabilitas dengan kemiringan jalur 7°, tinggi jalur 25 cm dari permukaan jalan, dengan lebar minimal 150 cm dan panjang kemiringan/lereng 175 cm.

PENDAHULUAN

Perencanaan kota yang walkable, selalu memperhatikan infrastruktur pendukung jalur pejalan kaki yang ramah lingkungan dan bersahabat dengan semua kalangan, karena jalur pejalan kaki merupakan salah satu aspek terpenting, yang menjadi dasar untuk berjalan kaki, selain itu kualitas kondisi di sekitar jalur pejalan kaki juga harus mendukung kenyamanan bagi para pejalan kaki (Kustianingrum et al., 2013). Berjalan kaki sebagai moda transportasi aktif telah terbukti menjadi strategi yang efektif untuk mengatasi masalah lingkungan sekaligus meningkatkan kesehatan.

Jalur pejalan kaki dibutuhkan sebagai komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan efektivitas mobilitas warga di perkotaan (Nahdatunnisa^{1*}, Henny Pratiwi Adi², Slamet Imam Wahyudi², 1991). Saat ini, ketersediaan jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman dan manusiawi di perkotaan belum dapat memenuhi kebutuhan warga baik dari segi jumlah maupun standar penyediaan (Handayani et al., 2018). Selain itu, integrasi jalur pejalan kaki dengan tata letak bangunan, aksesibilitas antar lingkungan dan sistem transportasi juga belum dapat diwujudkan (Dewang & Leonardo, 2010).

TINJAUAN PUSTAKA

Penyandang disabilitas adalah warga negara yang memiliki hak untuk mendapatkan akses yang sama dan penyediaan layanan transportasi yang adil, Konvensi PBB tentang Hak-hak Penyandang Disabilitas dan Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 2011 menegaskan bahwa individu penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan individu yang bukan penyandang disabilitas, antara lain hak untuk hidup, kesejahteraan sosial, aksesibilitas, dan hak untuk hidup mandiri. Jalur pejalan kaki merupakan komponen penting dalam kebutuhan transportasi dan kehidupan individu penyandang disabilitas (Sanjaya et al., 2017).

Peraturan pemerintah Indonesia menetapkan bahwa perencanaan dan pelaksanaan infrastruktur publik dan sekitarnya harus menyertakan ketentuan aksesibilitas bagi semua individu, termasuk penyandang disabilitas (DPU Binamarga, 2011). Setiap jalur pejalan kaki harus memenuhi kriteria sebagai berikut : 1. Aksesibilitas untuk semua pejalan kaki, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik ; 2. Pemilihan spesies tanaman yang memberikan cakupan dan arah ; 3. Perabot yang sesuai dan mudah diakses; 4. Papan informasi dan rambu-rambu yang mudah terlihat; 5. Terdapat jalur landai dan penanda bagi penyandang disabilitas, yang harus berfungsi sebagaimana mestinya (Kurniawan, 2014).

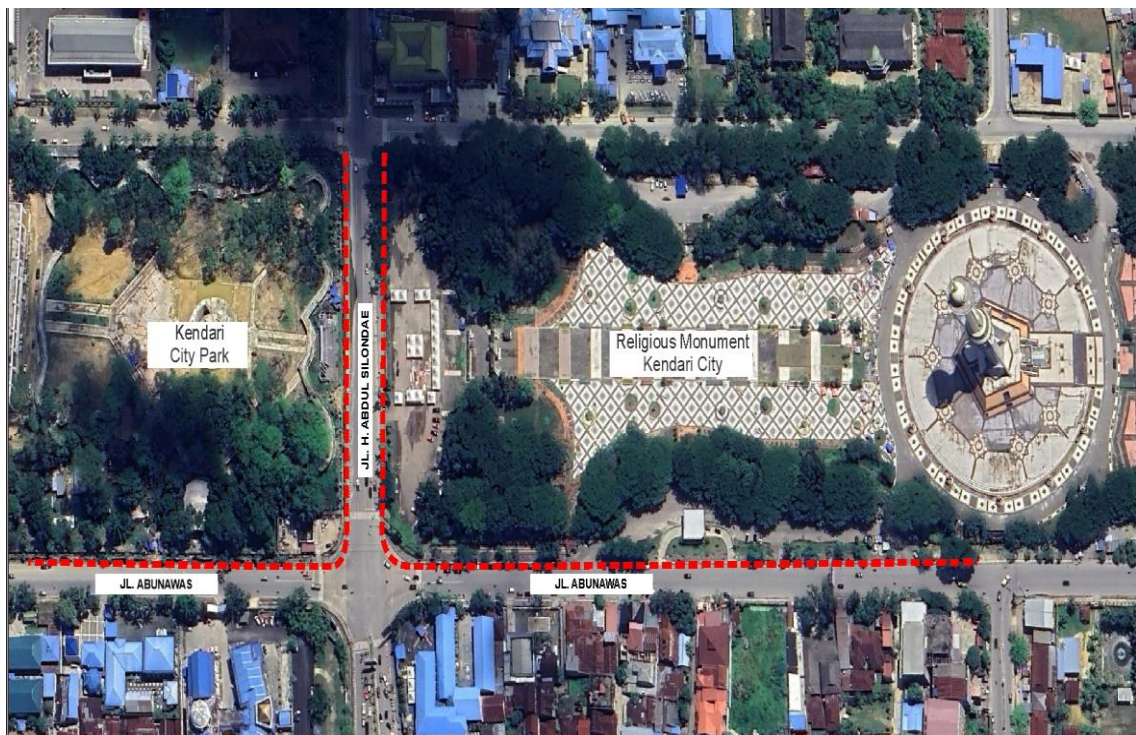
Komponen-komponen penting dari jalur pejalan kaki meliputi sistem drainase, jalur landai, blok pemandu, peralatan penerangan, fasilitas pembuangan sampah, pengaturan tempat duduk, dan trotoar (Zaini Miftach, 2018). Hak aksesibilitas bagi penyandang disabilitas meliputi hak untuk menikmati akomodasi yang 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 . Salah satu

aksesibilitas dalam bentuk fisik adalah aksesibilitas pada jalan umum (Global & Teknologi, n.d.) Aksesibilitas pada jalan umum wajib untuk menyediakan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas (Fitria Febryani et al., 2021).

METODOLOGI

Penelitian ini berada di kawasan ruang Terbuka Hijau Publik di Kota Kendari, Indonesia yang sudah dilengkapi dengan jalur pejalan kaki dan fasilitas penunjang lainnya yang mendukung aktifitas sosial maupun ekonomi masyarakat.

Studi dalam penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, data yang digunakan terdiri dari : Observasi lapangan, pengumpulan data yang ada di lapangan khususnya menyangkut jalur pedestrian pada kawasan RTH Publik perkotaan, Wawancara kepada pihak-pihak terkait. Serta mengumpulkan dan mempelajari literatur dari buku, majalah dan sumber lain yang berkaitan dengan judul kajian.



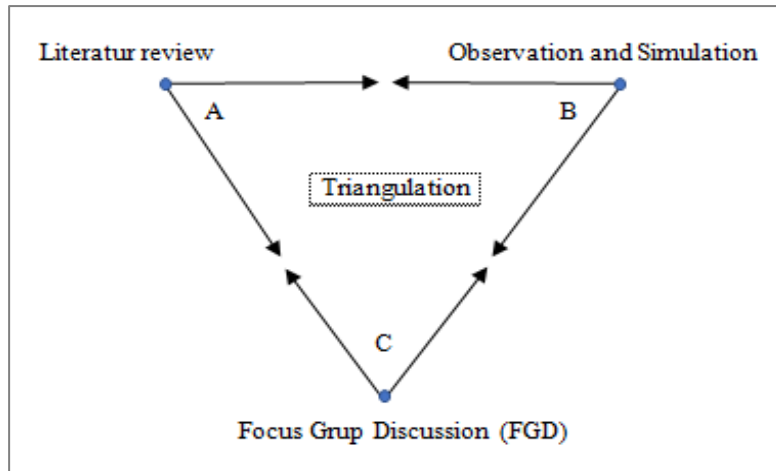
Gambar 1. Kawasan RTH Publik Perkotaan

Triangulasi Data

Pendekatan triangulasi data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup tiga komponen yang tidak terpisahkan: (1) tinjauan literatur mengenai prinsip-prinsip desain universal, (2) observasi dan simulasi yang melibatkan pengguna kursi roda di jalur pejalan kaki, dan (3) diskusi kelompok terarah (FGD) yang melibatkan para pemangku kepentingan seperti penyedia jalur pejalan kaki dan ahli domain.

Sesi FGD melibatkan partisipasi dari kelompok yang terdiri dari 30 orang yang mewakili penyandang disabilitas, spesialis perencanaan kota, otoritas desain lanskap, ahli arsitektur, profesional perencanaan transportasi, ahli

kesehatan masyarakat, dan praktisi dari Departemen Pekerjaan Umum. Tujuan utama dari sesi FGD ini adalah untuk secara kolaboratif merumuskan model jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman, khususnya bagi para penyandang disabilitas.



Gambar 2. Kawasan RTH Publik Perkotaan

HASIL PENELITIAN

Kondisi Fisik Jalur Pedestrian RTH publik

Strategi untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor, adalah menciptakan ruang publik yang nyaman bagi pengguna jalur pedestrian, yang tentunya diintegrasikan dengan sistem moda transportasi. Sampai saat ini perancangan dan pemanfaatan ruang publik yang nyaman bagi pedestrian masih belum sesuai dengan harapan yakni terwujudnya pedestrian yang nyaman, produktif dan berkelanjutan. Fenomena di atas juga terjadi di Kota Kendari, utamanya di kawasan sibuk kota dengan jumlah populasi dan kendaraan bermotor yang padat.



(a)



(b)

Gambar 3. Jalur Pedestrian Pada Segmen 3

Zona/segmen jalur pedestrian RTH publik dibagi menjadi 6 zona/segmen berdasarkan aktivitas masing-masing segmen. Adapun dasar pengelompokan zona/segmen melalui tinjauan fisik dari masing-masing segmen yaitu jalan yang memisahkan beberapa tempat tujuan/destinasi yang terdapat di RTH publik. Setiap zona/segmen terdiri dari beberapa kluster berdasarkan pada kelompok pembagian zona.

Berikut pembagian zona segmen beserta ukuran dan kelengkapan fasilitas segmen, antara lain :

Tabel 1. Ukuran dan Kelengkapan Material Masing - Masing Segmen Jalur

No.	Segmen	Lebar	Tinggi Jalur	Panjang Jalur	Material Penutup	Material Pendukung (Ramp, Bollard)	Material Pendukung (Guiding Block)
1.	Segmen 1	3,3 m	35 m	180 m	Paving	Tidak Ada	Tidak Ada
2.	Segmen 2	4,0 m	25 m	330 m	Paving	Ada	Ada
3.	Segmen 3	4,0 m	25 m	443 m	Paving	Ada	Ada
4.	Segmen 4	1,0 m	20 m	449 m	Paving, licin, berlumut	Tidak Ada	Tidak Ada
5.	Segmen 5	1,0 m	30 m	324 m	Rumput	Tidak Ada	Tidak Ada
6.	Segmen 6	3,2 m	30 m	173 m	Rumput	Tidak Ada	Tidak Ada

Inkonsistensi Jalur Pedestrian RTH Publik

Berdasarkan pengamatan segmen-segmen yang ada pada jalur pedestrian RTH Publik, lebar jalur pedestrian yang tersedia tidak memiliki ukuran yang konsisten. Lebar yang tidak konsisten ini membuat pejalan kaki harus beradaptasi setiap berpindah segmen, sehingga mengurangi kenyamanan gerak jalan. Perbedaan lebar jalur pedestrian ini juga berdampak terhadap kesatuan kawasan secara visual. Pepohonan dapat berguna sebagai peneduh bagi pejalan kaki dan pemberi aspek visual yang menyatukan kawasan di dalam koridor jalur pedestrian RTH Publik. Titik pepohonan harus ditata sedemikian rupa sehingga rangkaian pepohonan dapat memberikan nilai estetika dan keteduhan terhadap pengguna jalur.



Gambar 4. Inkonsistensi Pemanfaatan Lahan pada Segmen 2

Berdasarkan pengamatan, titik vegetasi tidak memiliki perletakkan yang konsisten. Hal ini berdampak pada pengalaman berjalan kaki, dimana pada titik. Selain lebar jalur pedestrian yang tidak konsinten terdapat beberapa hal penting lainnya yang perlu menjadi perhatian dari penyedia jalur pedestrian demi terciptanya kenyamanan pada penggunaan jalur pedestrian RTH Publik seperti : keberadaan parkir dan pedagang kaki lima (PKL). Berdasarkan pengamatan pada beberapa segmen/zona yang ada terlihat kondisi perparkiran yang kurang tertata dengan baik. Dimana pengunjung RTH Publik cenderung untuk memarkir kendaraannya disembarang tempat dengan tidak teratur, sehingga hal ini dapat berdampak pada keamanan dan kenyamanan pengguna jalur pedestrian karena pengguna jalur pedestrian harus turun ke badan jalan untuk melanjutkan aktifitasnya sehingga hal ini dapat membahayakan keselamatan.

Demikian pula halnya dengan keberadaan PKL yang menjajakan dagangannya disekitar kawasan perlu dilakukan penertiban agar mereka menggelar barang dagangannya pada area yang sudah disediakan sehingga tercipta suasana aman dan nyaman bagi pengguna jalur pedestrian yang beraktifitas pada daerah RTH Publik.



Gambar 5. Jalur Pedestrian Pada Segmen 2

PEMBAHASAN

Kinerja Jalur Pedestrian

Standarisasi kinerja jalur pedestrian yang secara khusus dimaksudkan untuk jalur pedestrian lebih cenderung berorientasi pada kondisi makro, yang hasilnya baru dapat diketahui setelah berlangsung dalam kurun waktu paling tidak satu tahun. Secara spesifik, aturan tentang standarisasi jalur pedestrian di Indonesia belum tuntas membahas seluruh aspek. Hal ini ironis mengingat banyaknya permasalahan transportasi di wilayah perkotaan. Standarisasi kinerja pelayanan, khususnya dalam penyelenggaraan jalur pedestrian, sangat diperlukan untuk menjamin terpenuhinya hak masyarakat pengguna jalur pedestrian secara "Aman, Nyaman, dan Aksesibel". Tolak ukur pelayanan

merupakan acuan tingkat pelayanan untuk mempertemukan tingkat kepentingan dari berbagai pihak yang terkait dalam suatu sistem pelayanan.

Rekap Kinerja Jalur Pedestrian

Kinerja jalur pedestrian yang telah diulas sebelumnya memberi gambaran tingkatan terhadap pengukuran dan penilaian parameter. Tabel 2 berikut memberi ilustrasi hasil kinerja jalur pedestrian di Kota Kendari.

Tabel 2. Rekap Kinerja Jalur Pedestrian

Metode	Kode	Variabel	Kriteria					
			Sangat Puas	Puas/Baik	Cukup/Biasa	Tidak Puas/Buruk	Sangat Tidak Puas/Sangat Buruk	
Kuisisioner	P1	Aksesibilitas			√			
	P2	Konektivitas			√			
	P3	Sirkulasi			√			
	P4	Keamanan			√			
	P5	Keselamatan			√			
	P6	Kebisingan			√			
	P7	Keindahan		√				
	P8	Iklim/Keteduhan		√				
	P9	Kebersihan			√			
	P10	Faktor Penunjang			√			
Observasi	P1	Aksesibilitas						
		Ramp Model 1					√	
		Ramp Model 2		√				
		Ramp Model 3				√		

Model Desain Jalur Pedestrian yang Ideal

Perumusan model desain jalur pedestrian yang ideal merupakan tahap akhir dari penelitian ini. Adapun alat analisis yang digunakan dalam merumuskan model desain jalur pedestrian adalah analisis triangulasi data. Pada penelitian ini, analisis triangulasi didapat dari hasil penangkapan fenomena yang diteliti di wilayah penelitian. Untuk mengecek kebenaran, maka penggalan informasi didapatkan dari berbagai sudut pandang keilmuan

Berdasarkan Hasil analisis triangulasi pada penelitian ini didapatkan 3 rumusan konsep desain jalur pejalan kaki yang ramah lingkungan yang diidentifikasi berdasarkan fungsi jalan (Nahdatunnisa et al., 2022). Berikut adalah 3 model jalur pedestrian yang dapat diimplemetasikan dalam desain infrastruktur kota berdasarkan klasifikasi fungsi jalan, lebar minimum ruang bebas untuk pejalan kaki, lebar efektif jalur pedestrian, yang merujuk pada Permen PU No. 2 Tahun 12 kemudian telah dikembangkan berdasarkan hasil observasi dan temuan di lapangan terkait penilaian dari 10 variabel dan 31 indikator penelitian pada pengguna jalur(Nahdatunnisa et al., 2023).

Model Jalur Pedestrian Untuk Jalan Arteri

Merupakan rekomendasi model jalur pedestrian yang terletak pada segmen/zona 1 pada jalan arteri Ahmad Yani yang berada di bagian depan kawasan RTH Publik perkotaan.

Menerapkan jalur pedestrian di jalan arteri dapat menjadi tantangan karena jalan arteri biasanya memiliki volume lalu lintas yang tinggi dan kecepatan kendaraan yang cepat. Berikut adalah konsep desain yang dapat diterapkan dalam merencanakan jalur pedestrian di jalan arteri :

1. Pemisahan Fisik :

Jalur pedestrian di jalan arteri sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan motor untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Pemisahan fisik dapat berupa trotoar yang terpisah, median pengaman, atau pagar pembatas yang memisahkan pejalan kaki dari kendaraan yang berlalu.

2. Lebar yang Cukup :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus cukup lebar untuk memungkinkan pejalan kaki berjalan dengan aman dan nyaman. Lebar minimal yang direkomendasikan adalah 1,8 meter, tetapi dapat ditingkatkan hingga 2,4 meter atau lebih, tergantung pada kondisi lokal dan volume pejalan kaki yang diperkirakan.

3. Tanda dan Marka Jalan :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus diberi tanda dan marka jalan yang jelas untuk memastikan pejalan kaki tahu di mana mereka harus berjalan dan kendaraan tahu di mana mereka harus berhenti untuk memberikan prioritas kepada pejalan kaki. Tanda dan marka jalan harus ditempatkan secara strategis untuk meningkatkan visibilitas dan kesadaran pengguna jalan.

4. Fasilitas Penyeberangan yang Aman :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan yang aman, seperti zebra cross, pelican cross, atau pedestrian bridge, untuk memastikan pejalan kaki dapat menyeberang jalan dengan aman. Fasilitas penyeberangan yang aman harus dirancang dengan mempertimbangkan visibilitas, waktu sinyal, dan keberadaan fasilitas lain seperti lampu lalu lintas.

5. Aksesibilitas :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus dirancang dengan memperhatikan aksesibilitas bagi semua pengguna jalan, termasuk pejalan kaki dengan kebutuhan khusus seperti pengguna kursi roda, tuna netra, atau pengguna tongkat tunanetra. Ini termasuk menyesuaikan ketinggian trotoar, menghindari rintangan, dan memberikan fasilitas yang memadai untuk mereka.

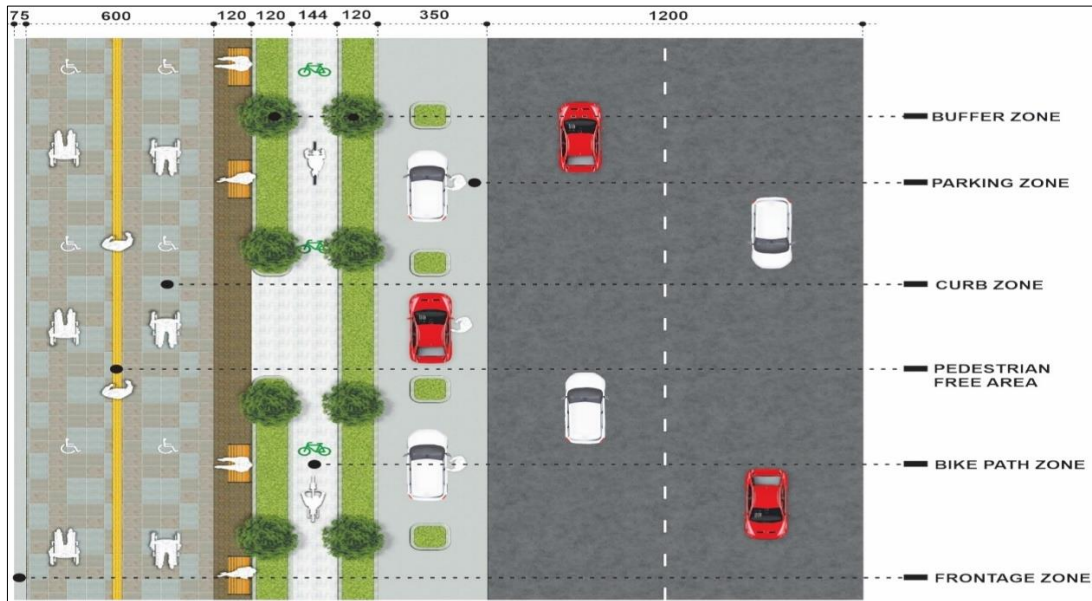
6. Penerangan Jalan :

Jalur pedestrian di jalan arteri harus diberikan penerangan jalan yang cukup untuk meningkatkan visibilitas pejalan kaki, terutama saat malam hari. Penerangan jalan yang cukup dapat mencakup penerangan di trotoar, penerangan jalan umum, atau penerangan khusus untuk jalur pedestrian.

7. Pengaturan Lalu Lintas yang Tepat :

Pengaturan lalu lintas yang tepat di sekitar jalur pedestrian di jalan arteri juga penting untuk memastikan keselamatan pejalan kaki. Pengaturan lalu lintas

harus mempertimbangkan kecepatan kendaraan, waktu sinyal, dan waktu perjalanan.



Gambar 6. Model 1 Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri

Desain jalur pedestrian pada jalan arteri didesain dan merujuk pada peraturan dan regulasi lokal, serta kondisi geografis dan lingkungan setempat. Oleh karena itu, desain mengacu pada Permen PU N0. 2 Tahun 2018 dan mengikuti tanda-tanda dan petunjuk yang ada di lapangan untuk menggunakan jalur pedestrian dengan aman dan sesuai peraturan.



Gambar 7. Tampak Model 1 Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri



Gambar 8. Perspektif Model 1 Jalur Pedestrian Pada Jalan Arteri

Model untuk Tipe Jalan Arteri dengan ilustrasi terdapat pada Gambar 8. Zona yang digunakan sebagai jalur pejalan kaki pada tipe jalan Arteri terdiri dari ruang bebas jalur pejalan kaki dengan lebar minimum 5 - 6 meter dan ruang fasilitas penunjang minimum 1,2 meter dengan atribut pelayanan yang memenuhi kriteria aksesibilitas, konektivitas, sirkulasi, keamanan, keselamatan, kenyamanan, Keindahan, Iklim/keteduhan, kebersihan dan tersedia fasilitas penunjang jalur pedestrian agar semua kalangan bisa mengakses jalur pejalan kaki tersebut.

Rekomendasi Model Ramp

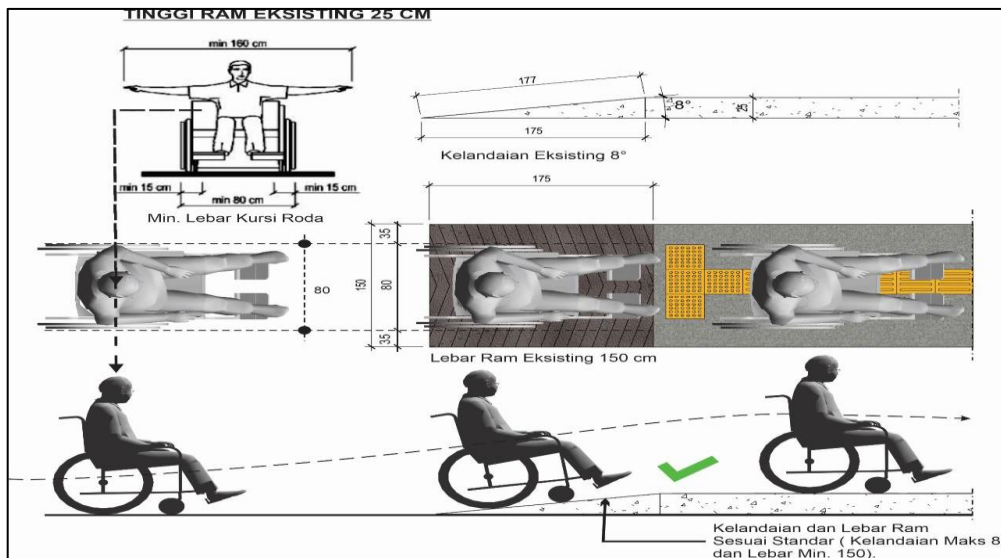
Simulasi ramp pada jalur pedestrian yang fokus pada simulasi tunadaksa untuk memastikan aksesibilitas bagi pengguna dengan mobilitas terbatas, seperti pengguna kursi roda. Simulasi ini bertujuan untuk menguji apakah ramp yang ada sudah memenuhi standar aksesibilitas dan dapat digunakan dengan aman dan nyaman oleh pengguna dengan mobilitas terbatas.

Simulasi tunanetra pada area jalur pedestrian tidak dilakukan karena dianggap kurang praktis atau sulit untuk diimplementasikan karena beberapa alasan seperti :

1. Kesulitan teknis : Simulasi tunanetra memerlukan penggunaan perangkat atau teknologi yang khusus untuk melakukan simulasi pada pengalaman tunanetra, seperti kaca mata gelap atau perangkat berbasis suara. Implementasi teknologi ini memerlukan biaya, waktu, dan sumber daya teknis yang signifikan.
2. Keamanan dan risiko : Simulasi tunanetra dapat melibatkan risiko terhadap keselamatan pengguna, karena penggunaan perangkat atau teknologi yang membatasi penglihatan atau pendengaran dapat meningkatkan risiko kecelakaan atau cedera pada lingkungan yang sebenarnya. Hal ini dapat

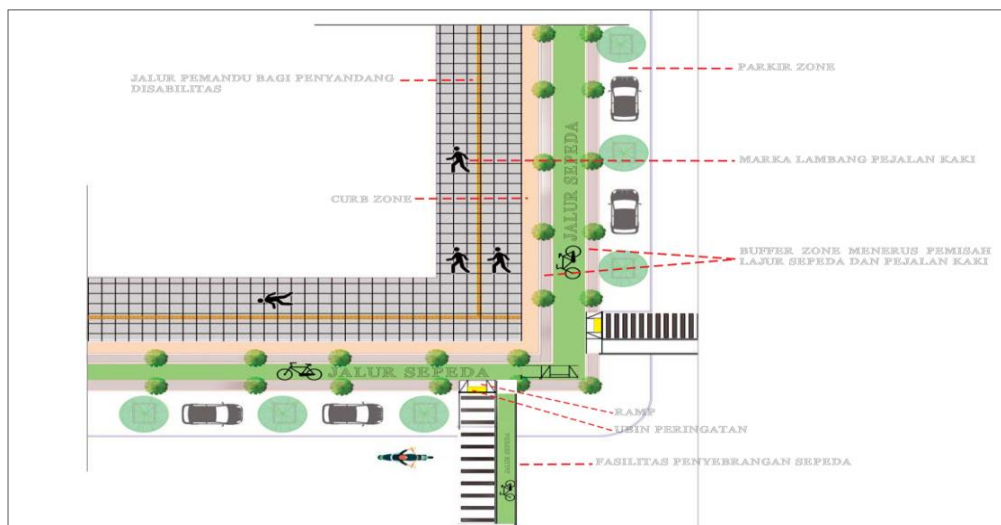
menjadi kendala dalam melakukan simulasi tunanetra dalam skala besar atau di area jalur pedestrian yang sibuk.

3. Etika dan sensitivitas : Simulasi tunanetra juga melibatkan pertimbangan etika dan sensitivitas terhadap pengalaman sebenarnya tunanetra. Beberapa orang mungkin merasa tidak nyaman atau tidak pantas untuk mensimulasikan pengalaman tunanetra, mengingat bahwa tunanetra adalah kelompok yang rentan dan perlu dihormati dalam penggunaan data atau informasi mereka dalam simulasi.



Gambar 9. Rekomendasi Ramp

Jalur tersebut harus memiliki ramp dengan tinggi maksimum 25 cm, lebar 150 cm, kemiringan 7°, dan panjang ramp 178 cm (Gambar 9). Keberadaan tonggak di ujung jalur landai tidak direkomendasikan. Namun, jika bollard dipasang di jalur pejalan kaki, minimal 100 cm antar bollard disarankan untuk memberikan ruang bagi penyandang disabilitas untuk melewatinya.



Gambar 10. Rekomendasi Jalur Sepeda

Gambar 10. merupakan gambar detail model lajur sepeda yang sudah menyatu dengan jalur pedestrian sehingga konektivitas antar segmen kawasan sudah terbuhung dengan baik, tampak pada gambar berbagai fasilitas sudah tersedia seperti *ramp*, ubin penyeberangan, fasilitas penyeberangan sepeda, zona parkir dan lain-lain.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Jalur pejalan kaki harus dirancang tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki biasa, tetapi juga untuk mengakomodasi para penyandang disabilitas. Jalur pejalan kaki yang ideal harus mencakup elemen-elemen penting untuk aksesibilitas, termasuk ukuran ruang dasar, jalur pemandu, dan jalur landai. Evaluasi terhadap 3 segmen jalur pejalan kaki yang menjadi sampel di lokasi studi menunjukkan bahwa pada segmen 1 dan 3, penyandang disabilitas menghadapi tantangan dalam mengakses jalur pejalan kaki karena jalur landai yang sempit dan curam, sehingga membutuhkan bantuan orang lain untuk mendorong kursi roda mereka.

Kemiringan ramp yang relatif curam menimbulkan potensi risiko bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil triangulasi data, akses masuk jalur pejalan kaki yang direkomendasikan untuk menjamin keamanan dan kenyamanan bagi penyandang disabilitas sebaiknya memiliki ramp dengan tinggi maksimal 25 cm, kemiringan 7°, panjang ramp 178 cm, dan lebar ramp minimal 150 cm.

PENELITIAN LANJUTAN

Rekomendasi untuk peneliti selanjutnya agar melakukan simulasi pada jalur pedestrian terhadap penyandang disabilitas lainnya seperti : tunanetra, ibu hamil, anak-anak dan lansia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Program Doktor Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung, Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Muhammadiyah Kendari, dan seluruh pemangku kepentingan yang telah berpartisipasi dan mendukung penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Dewang, N., & Leonardo. (2010). Aksesibilitas Ruang Terbuka Publik Bagi Kelompok Masyarakat Tertentu Studi Fasilitas Publik Bagi Kaum Difabel Di Kawasan Taman Suropati Menteng-Jakarta Pusat. *Jurnal Planesa*, 1(1), 8-18.
- DPU Binamarga. (2011). Tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689-1699.
- Fitria Febryani, B., Dwi Purnamasari, W., & Kurniawan, E. B. (2021). Pemanfaatan Ruang Bagi Penyandang Disabilitas Di Alun-Alun Kota Malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 10(4), 21-32. <https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/31>

Global, P. T., & Teknologi, E. (n.d.). *FASILITAS JALUR PEDESTRIAN*.

Handayani, S., Irwansyah, M., & Isya, M. (2018). Tinjauan Sarana Dan Prasarana Jalur Pedestrian Di Kawasan Peunayong, Banda Aceh. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 1(1), 72–80. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i1.10357>

Kurniawan, H. (2014). Implementasi Aksesibilitas Pada Gedung Baru Perpustakaan UGM. *IJDS Indonesian Journal of Disability Studies*, 1(1), 44–51. <https://doi.org/10.21776/ub.ijds.2014.01.01.06>

Kustianingrum, D., Sukarya, A. K., Nugraha, R. A., & Tyagarga, F. R. (2013). Fungsi dan Aktivitas Taman Ganesha Sebagai Ruang Publik di Kota Bandung. *Jurnal Reka Karsa*, 1(2), 1–14. <https://ejournal.itenas.ac.id/index.php/rekakarsa/article/view/260>

Nahdatunnisa, N., Wahyudi, A., Adi, H., & Tahir, M. A. (2022). Validity and Reliability of the Satisfaction Measurement Scale on Pedestrian Paths in Kendari City. *Indonesian Journal of Multidisciplinary Science*, 1(11), 1491–1500. <https://doi.org/10.55324/ijoms.v1i11.226>

Nahdatunnisa, Wahyudi, S. I., Adi, H. P., & Arzal Tahir, M. (2023). Pedestrian Path Infrastructure in Urban Public Green Open Space (Case Study: Green Open Space Religious Monument Kendari City, Indonesia). *Civil Engineering and Architecture*, 11(5), 2631–2643. <https://doi.org/10.13189/cea.2023.110529>

Nahdatunnisa^{1*}, Henny Pratiwi Adi², Slamet Imam Wahyudi², dan M. A. T. 1. (1991). Evaluasi Kinerja Jalur Pedestrian di Kawasan Ruang Terbuka Hijau Publik Perkotaan. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 18(1), 159–159.

Sanjaya, R., Soedarsono,), & Mudiyo, R. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity*, 108–122.

Zaini Miftach. (2018). 濟無No Title No Title No Title. 53–54.