

## Pemanfaatan Jalur Pemandu Tunanetra Pada Pedestrian Di Kota Semarang

The Utilization of Tacticle Ground Surface Line For Visually Impaired People On The Pedestrian Ways In Semarang City

Rischa Oktari Sari<sup>1</sup>

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

Diah Intan Kusumo Dewi<sup>2</sup>

Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

**Abstrak:** Penyediaan jalur pemandu di Kota Semarang dilatarbelakangi oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no.30 tahun 2006 dan Perda Kota Semarang no 14 tahun 2011-2031 yang menyatakan bahwa pengembangan fasilitas pejalan kaki harus dilengkapi dengan aksesibilitas, dengan tetap memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat. Sayangnya, penataan itu kurang disertai dengan perencanaan yang matang, karena tidak memperhatikan keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas bagi tunanetra yang menggunakan jalur pemandu. Dalam penelitian ini metode pendekatan yang digunakan adalah analisis kuantitatif deskriptif, sementara teknik analisis yang digunakan adalah distribusi frekuensi. Berdasarkan hasil observasi, jalur pemandu di Kota Semarang jarang dimanfaatkan oleh tunanetra, hal ini disebabkan oleh hampir secara keseluruhan tunanetra tidak mengetahui penyediaan jalur tersebut. Menurut mereka pemerintah tidak pernah melakukan sosialisasi terkait penyediaan jalur. Alasan lain adalah penyediaan jalur pemandu baru disediakan di Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda dimana dikawasan tersebut banyak terdapat ruang publik, aktivitas pemerintahan dan aktivitas perdagangan jasa sementara pada hasil analisis ditemukan bahwa tunanetra sangat jarang melakukan aktivitas ke ruang publik. Selain itu jarak antara rumah tunanetra dengan lokasi penyediaan jalur cukup jauh, karena tunanetra sendiri lebih banyak yang bertempat tinggal dikawasan pinggiran seperti di kawasan Pedurungan, Mijen dan lainnya. Hal ini yang menyebabkan minimnya jumlah tunanetra yang memanfaatkan jalur pemandu di Kota Semarang.

*Kata Kunci: pemanfaatan, tunanetra, jalur pemandu, jalur pedestrian*

**Abstract:** The providing of Tactile Ground Surface Line in Semarang is based on Ministry of Public Work regulation no.30 year 2006 and Semarang Regional Regulation no.14 year 2011-2031 which explain the development of pedestrian facility should be facilitated by accessibilities which still considering its use for people with different ability. Unfortunately, the arrangement of tactile ground surface line was less wisely planned because it is not concerning on security, comfortability and accessibility for people with visually impaired. This study is using descriptive quantitative method and distributed frequency technique for the analysis. Based on the observation, Tactile Ground Surface Line in Semarang is less usefull for visually impaired people, it caused almost all of visually impaired people do not know about it. According to them, the government is never doing socialization. The other reason was that the sidewalk for visually impaired people is newly providing in Simpang Lima and Tugu Muda. In fact, those places have more public space, government activity, trade and service activity which is rarely used by visually impaired people. Futhermore, visually impaired housing was located in Peri-urban areas such as Pedurungan, Mijen, etc, whic his far away from those sidewalk. This case leds to low number of visually impaired who used tactile ground surface line in Semarang.

*Keywords: utilization, visually impaired, tactile ground surface line, pedestrian ways*

<sup>1</sup> Korespondensi Penulis: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia  
Email: rischaoktari.sari@gmail.com

<sup>2</sup> Korespondensi Penulis: Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia  
Email: diah.dewi@undip.ac.id

## Pendahuluan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 pasal 3 ayat 1 dalam merencanakan, dan melaksanakan pembangunan bangunan gedung dan lingkungan, harus dilengkapi dengan penyediaan fasilitas dan aksesibilitas. Kota-kota besar di Indonesia dalam menyediakan fasilitas publik dan aksesibilitas sudah mulai mengikuti aturan yang telah dicanangkan pada Permen PU Nomor 30 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan. Termasuk diantaranya adalah Kota Semarang, namun yang disayangkan penyediaan fasilitas dan aksesibilitas baru dicantumkan pada Perda ditahun 2011. Hal tersebut dituangkan dalam Lampiran Perda Kota Semarang no 14 tahun 2011-2031 bahwa untuk menciptakan ruang kota yang manusiawi dan mampu mendukung kedinamisan pergerakan penduduk kota, maka setiap pengembangan ruas jalan yang digunakan untuk kendaraan umum dan pribadi harus memiliki ruang bagi pejalan kaki. Pengembangan fasilitas pejalan kaki dilakukan secara memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.

Saat ini Kota Semarang sebagai kota yang berkembang, sedang giat dalam memperbaiki citra dan wajah kotanya. Perbaikan citra dan wajah kota mulai digerakkan dengan penataan kota yang dilakukan secara bertahap. Demi mendukung pembangunan Kota Semarang dan meningkatkan wajah Kota Semarang, pemerintah kota telah mulai memperbaiki fasilitas publik seperti perbaikan jalur-jalur pedestrian yang merupakan bagian dari ruang publik. Penataan wajah kota pada tahun 2011-2012 dilakukan Pemerintah Kota Semarang seiring dengan agenda Walikota tahun 2011 untuk mewujudkan slogan "Semarang Setara". Semarang Setara merupakan sebuah slogan yang mengandung pengertian Kota Semarang memiliki kedudukan sejajar dengan Kota Metropolitan lainnya. Hal ini dibuktikan dengan mulai memperbaiki fasilitas publik di Kota Semarang. Perbaikan dilakukan mulai dari penataan jalan, perbaikan jalur pejalan kaki sampai pada *street furniture*-nya. Hal yang dilakukan oleh pemerintah Kota Semarang dalam menciptakan Semarang Setara salah satunya adalah dengan memperlebar luasan jalur pejalan kaki, mengganti lantai jalur pejalan kaki yang pecah maupun berlubang dan memperbaharui *street furniture* yang ada. Alhasil kondisi jalur yang dulunya sempit menjadi jalur pejalan kaki yang nyaman dapat diakses oleh semua orang. Pemerintah sudah mulai menyediakan jalur pemandu bagi tunanetra untuk memudahkan tunanetra dalam mengakses ke beberapa ruas jalan di Kota Semarang.

Proyek penataan jalur pedestrian dan jalur pemandu bagi tunanetra ini menelan biaya hingga Rp 78 miliar. Biaya yang dikeluarkan cukup mahal atau sekitar Rp 25 miliar untuk pembangunan jalur pemandu, alokasi dana diperoleh dari anggaran pendapatan daerah (APBD) Kota Semarang. Akan sangat disayangkan jika pembangunan jalur pemandu yang terbilang cukup mahal tidak dapat dimanfaatkan oleh pengguna dengan semaksimal mungkin. Saat ini penyediaan jalur pemandu yang tersedia di Kota Semarang hanya tersedia di koridor kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda. Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda merupakan kawasan yang banyak dikenal oleh masyarakat Kota Semarang. Seiring dengan program pemerintah Kota Semarang yaitu perbaikan wajah Kota Semarang maka di koridor Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda telah mengalami perbaikan yang signifikan di dalam memperbaiki kualitas ruang publik khususnya jalur pejalan kaki. Perbaikan yang cukup signifikan itu ditekankan oleh pemerintah Kota Semarang agar semua golongan masyarakat dapat menggunakan, akan tetapi kenyataannya kedua jalur pedestrian yang telah diperbaiki tersebut masih jarang terlihat dipergunakan oleh masyarakat golongan berkebutuhan khusus yakni masyarakat difabel.

Jika diamati aktifitas yang terjadi pada siang dan malam hari bukanlah aktivitas berjalan kaki melainkan aktivitas rekreasi seperti mengobrol, duduk-duduk, bersepatu roda, dan aktivitas berjualan pedagang kaki lima. Berdasarkan gambaran aktivitas di atas maka dapat diketahui bahwa masyarakat normal merupakan pengguna yang mendominasi jalur tersebut. Lalu bagaimana dengan difabel tunanetra?. Kualitas jalur pejalan kaki yang kurang baik dikhawatirkan menjadi penyebab minimnya jumlah tunanetra yang menggunakan jalur pedestrian di kawasan Simpang Lima dan kawasan Tugu Muda tersebut. Oleh karena itu, untuk mengetahui penyebab lebih lanjut dan harapan terkait penyediaan jalur pemandu kedepannya agar tunanetra mau menggunakan jalur, maka muncul pertanyaannya

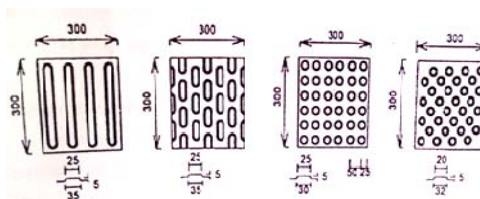
yakni “apa yang menyebabkan tunanetra sangat jarang memanfaatkan jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang?”.

## Kajian Literatur

### Jalur Pemandu

Jalur pemandu adalah jalur yang digunakan untuk membantu memberikan informasi perjalanan bagi masyarakat difabel dengan memanfaatkan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan (Kurniawan, 2014). Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis yang menunjukkan arah perjalanan, sedangkan tekstur ubin peringatan bermotif bulat-bulat yang memberi peringatan terhadap adanya perubahan situasi sekitarnya. Daerah-daerah yang harus menggunakan ubin pemandu (*guiding blocks*) adalah area di depan jalur lalu lintas kendaraan, di depan pintu masuk/keluar dari dan ke tangga dan pada terminal transportasi umum, area pedestrian yang menghubungkan jalan dan bangunan, dan pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi umum tersebut.

Selain profil atau motif ubin, karakteristik ubin pengarah ini juga dikenali oleh warnanya yang pada umumnya berwarna kuning, meskipun di beberapa negara (seperti Australia dan Itali) ubin pengarah ini mempergunakan warna abu-abu atau warna lainnya. Penggunaan warna kuning dipilih karena warna ini akan selalu bisa diidentifikasi (atau tidak mengalami perubahan signifikan) oleh semua orang termasuk orang dengan gangguan buta warna. Hal lain yang memberi nilai lebih pada penggunaan jalur atau ubin pemandu ini adalah ternyata jalur ini tidak saja bermanfaat bagi orang dengan gangguan penglihatan, tetapi juga bagi mobilitas orangtua yang berjalan kaki.



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan

**Gambar 1. Jenis-Jenis Guiding Block Pada Jalur Pejalan**

### Pengertian Persepsi, Preferensi dan Pemanfaatan

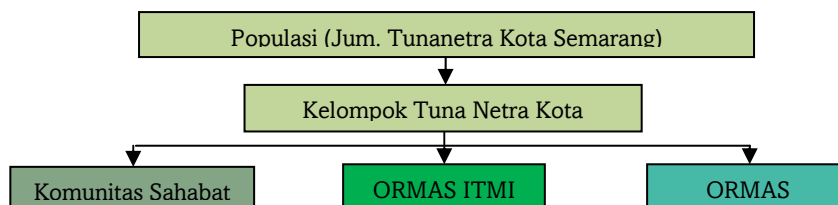
Menurut Kamus Tata Ruang, persepsi adalah tanggapan atau pengertian yang terbentuk langsung dari suatu peristiwa atau pembicaraan atau pengertian yang terbentuk lewat proses yang diperoleh melalui panca indera. Dalam studi ini definisi persepsi adalah berupa pendapat kaum difabel terhadap pentingnya penyediaan jalur khusus difabel dalam mendukung proses pergerakan difabel yang aman dan nyaman. Persepsi merupakan sebuah proses saat individu mengatur dan menginterpretasikan kesan-kesan sensoris mereka guna memberikan arti bagi lingkungan mereka. Perilaku individu seringkali didasarkan pada persepsi mereka tentang kenyataan, bukan pada kenyataan itu sendiri.

Sementara preferensi menurut wikipedia adalah sebuah konsep yang digunakan dalam ilmu sosial yang mengasumsikan pilihan alternatif-alternatif berdasarkan kesenangan, kepuasan. Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) pemanfaatan adalah proses atau cara untuk memanfaatkan/menggunakan suatu benda. Para penelitian pemanfaatan yang dimaksud adalah pemanfaatan terkit penyediaan fasilitas jalur pemandu yang ditunjukkan bagi difabel di Kota Semarang.

## Metode Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif untuk mengkaji mengapa tunanetra sangat jarang menggunakan jalur pemandu di Kota Semarang padahal sudah disediakan oleh pemerintah. Pada penelitian ini, metode penarikan sampel yang digunakan adalah teknik acak berkelompok (*cluster random sampling*). Teknik ini digunakan jika kita memiliki keterbatasan karena ketiadaan kerangka sampel (daftar nama seluruh anggota populasi), namun kita memiliki data yang lengkap tentang kelompok (Prasetyo, 2012). Populasi dikelompokkan dalam kelompok yang homogen terlebih dahulu,

kemudian baru ditarik sampelnya. Pada *cluster random sampling*, pengambilan sampel berdasarkan informasi awal berkaitan dengan stratifikasi dari populasi. Dalam hal ini, pengambilan sampel pada setiap stratifikasi dilakukan secara acak. Teknik penarikan sampel ini digunakan jika sifat/karakteristik kelompok adalah homogen.



**Gambar 2. Pengelompokan Responden**

Sampel disebar di ketiga kelompok tunanetra tersebut, dengan rincian 9 responden merupakan tunanetra yang aktif di komunitas sahabat mata, 19 responden merupakan tunanetra yang aktif di Ormas ikatan tunanetra muslim Indonesia (ITMI) dan 22 responden merupakan tunanetra yang aktif di ormas perkumpulan tunanetra Indonesia (PERTUNI) dengan total responden sebanyak 50 sampel. Pemilihan sampel dilakukan karena sulitnya mencari tunanetra secara acak sehingga dipilih sampel tunanetra berdasarkan jumlah tunanetra yang masi aktif di komunitas tersebut.

Adapun tahapan yang terdapat dalam menganalisis penelitian ini adalah sebagai berikut:

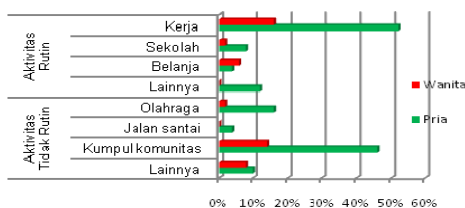
1. Menganalisis karakteristik sosial-ekonomi dan aktivitas tunanetra di Kota Semarang, karakteristik dilihat dari aktivitas rutin dan tidak rutin yang dilakukan oleh tunanetra dalam kesehariannya. Karakteristik aktivitas rutin dan tidak rutin, dalam hal ini akan dibahas terkait pengaruh karakteristik sosial-ekonomi terhadap karakteristik aktivitas rutin dan tidak rutin yang sering dilakukan oleh komunitas tunanetra dalam kesehariannya.
2. Menganalisis pengaruh karakteristik sosial-ekonomi terhadap pengetahuan tunanetra akan jalur jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang. Menganalisis preferensi tunanetra terhadap jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang, analisis ini berisi kondisi jalur pemandu di Kota Semarang, kemauan tunanetra untuk menggunakan jalur pemandu, preferensi tunanetra terhadap kebutuhan jalur dan preferensi terhadap rasa aman dan nyaman yang sesuai dengan kebutuhan tunanetra.

### Analisis Pengaruh Karakteristik Sosial - Ekonomi Terhadap Karakteristik Aktivitas Rutin Dan Tidak Rutin Tunanetra

#### Jenis Kelamin Dan Tujuan

Berdasarkan hasil kuesioner menunjukkan bahwa dilihat dari aktivitas rutin yang dilakukan adalah aktivitas bekerja yang memperoleh prosentase paling tinggi dibandingkan dengan aktivitas lainnya untuk pria 52% sementara wanita 16% dengan total 68%. Lebih banyaknya pria melakukan aktivitas rutin bekerja dipengaruhi beberapa faktor antara lain pria dalam hal ini merupakan kepala keluarga yang harus menafkahi keluarga, seperti yang telah dielaskan sebelumnya terkait hubungan antara jenis kelamin dan pekerjaan.

Tidak banyak tunanetra yang beraktivitas sekolah untuk pria nilai prosentasenya 8%, wanita 2% hal ini dikarenakan tunanetra yang bergabung dalam komunitas tidak banyak yang dalam usia remaja. Pada aktivitas rutin belanja lebih banyak wanita dari pada perempuan yaitu wanita 6% dan pria 4%. Sementara pada aktivitas tidak rutin pada olahraga lebih di dominasi pria dengan nilai prosentase sebesar 16%, wanita 2%. Cukup banyaknya jumlah pria dibandingkan wanita dipengaruhi oleh tunanetra pria lebih cenderung ingin melakukan aktivitas selayaknya orang normal lainnya dibandingkan dengan tunanetra wanita yang lebih memilih dirumah saja.

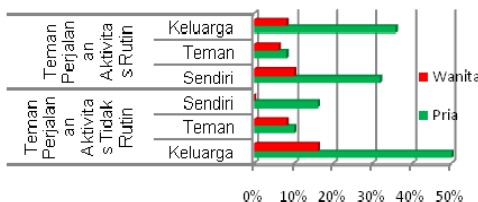


**Gambar 3. Prosentase Jumlah Tunanetra Berdasarkan Jenis Kelamin dan Tujuan**

**Jenis Kelamin dan Teman Perjalanan**

Pada aktivitas rutin sebanyak 36% tunanetra pria menyatakan selalu didampingi keluarga saat melakukan aktivitas rutin seperti bekerja, biasanya tunanetra yang melakukan aktivitas keluar rumah dengan pendampingan merupakan tunanetra yang bekerja dikawasan yang berbeda dengan lingkungan tempat tinggal. Sementara untuk wanita sekitar 8% menyatakan bahwa dalam berpergian selalu didampingi oleh keluarga. Namun, tidak semua tunanetra membutuhkan pendampingan dalam melakukan aktivitas, sebanyak 32% tunanetra pria menyatakan bahwa mereka sering berpergian keluar tanpa pendampingan, sementara 10% tunanetra wanita juga menyatakan hal demikian.

Pada aktivitas tidak rutin tunanetra baik wanita maupun pria membutuhkan teman perjalanan dalam beraktivitas yaitu pria sebesar 50%, wanita 16% dengan total 66%. Alasan mengapa tunanetra baik pria maupun wanita lebih membutuhkan teman dalam perjalanan karena ativitas yang dilakukan berupa kumpul komunitas, dimana kumpul komunitas sering dilakukan di tempat yang berpindah-pindah. Keluarga yang sering mendampingi merupakan suami, istri maupun anak dari mereka, biasanya seorang tunanetra yang sudah berubah tangga memiliki calon pendamping yang tidak sama seperti mereka (dapat melihat) sehingga keluarga dapat mendampingi mereka dalam beraktivitas. Alasan lainnya adalah keterbatasan tunanetra dalam melakukan mobilitas sehingga membatasi ruang-gerak mereka untuk berpindah-pindah tempat.

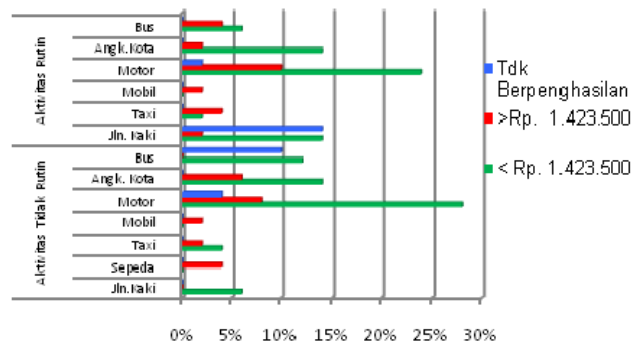


**Gambar 4. Prosentase Jumlah Tunanetra Berdasarkan Jenis Kelamin dan Teman Perjalanan**

**Tingkat Pendapatan dan Moda Transportasi**

Penggunaan sepeda motor paling banyak jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya dilihat dari aktivitas rutin maupun aktivitas tidak rutin dengan total prosentase 36% pada aktivitas rutin dan 40% pada aktivitas tidak rutin. Dilihat dari pendapatan tunanetra yang < Rp1.423.500 moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah moda transportasi umum seperti bus, angkutan kota, motor dan berjalan kaki. Motor yang dimaksud dalam hal ini adalah ojek, tetapi juga terdapat tunanetra yang memiliki kendaraan motor pribadi. Pemilihan ojek, angkutan kota dalam beraktivitas karena moda transportasi tersebut dianggap paling efisien dari segi biaya.

Jika dilihat dari pendapatan tunanetra yang > Rp1.423.500 moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor. Walaupun pendaptan tunanetra sudah tergolong cukup besar namun dalam pemilihan moda transportasi menurut mereka yang paling aman adalah menggunakan sepeda motor/ojek. Jika menggunakan sepeda motor/ojek mereka tidak harus memikirkan rute menuju ke lokasi tujuan, cukup dengan memanggil tukang ojek langganan mereka dan diantarkan langsung ke alamat yang dituju.



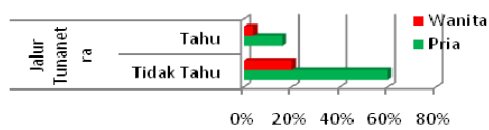
**Gambar 5. Prosentase Jumlah Tunanetra Berdasarkan Pendapatan dan Moda Transportasi**

**Analisis Pengaruh Karakteristik Sosial-Ekonomi Terhadap Pengetahuan Tunanetra Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu Pada Pedestrian Di Kota Semarang**

**Jenis Kelamin dengan Pengetahuan Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

Dalam hal ini masih terdapat beberapa tunanetra yang mengetahui keberadaan jalur pemandu tunanetra yaitu sebanyak 20% tunanetra dengan rincian prosentase pria 16% dan prosentase wanita 4%. Banyaknya jumlah pria yang mengetahui keberadaan jalur dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu mobilitas pria lebih sering dibandingkan dengan wanita, pria tunanetra lebih sering beradaptasi dengan lingkungan sekitar sehingga memperoleh informasi yang lebih dibandingkan dengan tunanetra wanita yang lebih sering menghabiskan waktu sehari-harinya di rumah. Selain itu tunanetra pria juga lebih sering melakukan aktivitas keluar rumah, sehingga mereka dapat memperoleh informasi dari teman mereka yang merupakan masyarakat normal.

Seperti yang dialami oleh beberapa tunanetra pria, mereka diajak oleh teman mereka yang merupakan masyarakat normal atau dalam bahasa mereka adalah orang awas untuk mencoba langsung jalur pemandu, atau mereka hanya sekedar bermain disekitar kawasan Simpang Lima dan mencoba langsung jalur tersebut. Karena diajak untuk mengenal jalur pemandu ini mereka menjadi tahu bahwa di Kota Semarang telah menyediakan jalur pemandu bagi tunanetra. Namun hal yang disayangkan tunanetra yang mengetahui penyediaan jalur tidak berbagi informasi kepada tunanetra lainnya pada saat berlangsungnya aktivitas perkumpulan. Aktivitas perkumpulan malah sama sekali tidak membahas terkait aksesibilitas penyediaan jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang yang disediakan untuk difabel tunanetra. Berikut ini merupakan diagram prosentase anatara tingkat pengetahuan tunanetra terhadap penyediaan jalur pemandu dengan jenis kelamin

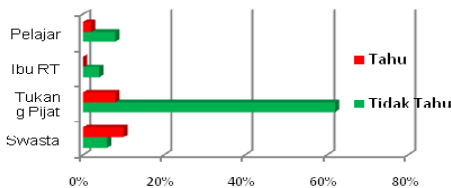


**Gambar 6. Prosentase Persepsi Tunanetra Berdasarkan Jenis Kelamin dan Pengetahuan Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

**Pekerjaan Dengan Pengetahuan terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

Dari hasil kuesioner yang telah disebar, dapat diperoleh informasi bahwa dari 20% tunanetra yang mengetahui keberadaan jalur jika dilihat dari jenis pekerjaan merupakan tunanetra dengan latar belakang pekerjaan swasta dengan prosentase 10%, tukang pijat sebesar 8% dan pelajar 2%. Lebih banyak tahunya tunanetra yang bekerja disektor swasta disebabkan oleh tunanetra ini lebih sering melakukan aktivitas di luar rumah sehingga tingkat interaksi antara tunanetra dengan masyarakat normal lainnya lebih sering terjadi, dalam hal ini masyarakat normal merupakan yang memberikan informasi kepada tunanetra. Informasi yang tidak mereka peroleh dalam komunitas tunanetra dapat diperoleh dari teman mereka yang seprofesi atau teman lainnya. Selain itu tunanetra yang bekerja disektor swasta juga lebih gampang dalam bergaul selain memang pekerjaan yang mengharuskan mereka berinteraksi dengan masyarakat normal lainnya.

Sementara pada pelajar, hanya sebagian kecil pelajar yang mengetahui penyediaan jalur pemandu. Pelajar yang mengetahui penyediaan jalur merupakan tunanetra yang saat ini sedang menempuh pendidikan dibangku kuliah IAIN Kota Semarang. Sisanya ketidaktahuan pelajar dalam penyediaan jalur ini disebabkan oleh sebagian besar pelajar dalam sampel yang diambil merupakan pelajar yang belajar bukan pada pendidikan formal sehingga mereka tidak memperoleh informasi terkait penyediaan jalur. Mereka hanya memperoleh informasi terkait pembelajaran yang mereka lakukan seperti membaca Al-Quraan *braille*, komputer dengan aplikasi suara, telpon genggam dengan aplikasi suara dan keterampilan-keterampilan lainnya. Berikut ini merupakan diagram prosentase anantara tingkat pengetahuan tunanetra terhadap penyediaan jalur pemandu dengan pekerjaan.



**Gambar 7. Prosentase Persepsi Tunanetra Berdasarkan Pekerjaan dan Pengetahuan Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

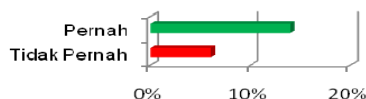
**Preferensi Tunanetra Terhadap Penyediaan Pemandu Pada Pedestrian Di Kota Semarang**

**Kondisi Jalur Pemandu Menurut Tunanetra yang Pernah Menggunakan Jalur Pemandu di Kota Semarang**

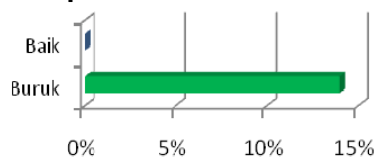
Dari total prosentase 20% tunanetra yang mengetahui ketersediaan jalur pemandu, hanya 14% tunanetra yang mengaku pernah menggunakan jalur pemandu. Sementara 6% tunanetra belum pernah menggunakan jalur pemandu baik yang disediakan disekitar kawasan Simpang Lima, maupun yang disediakan di kawasan Tugu Muda. Alasan tunanetra jarang menggunakan jalur tersebut karena hanya sedikit sekali tunanetra yang bertempat tinggal di kawasan tempat tersedianya jalur, jarak antara tempat tinggal tunanetra berjauhan dengan tempat disediakan jalur.

Dilihat dari tingkat pendapatan tunanetra sendiri yang sebagian besarnya dibawah upah minimum rakyat di Kota Semarang, sehingga sangat jarang tunanetra yang bertempat tinggal di kawasan perkotaan. Menurut mereka harga sewa rumah di Simpang Lima dan Tugu Muda tergolong sangat mahal, sehingga mereka lebih memilih untuk bertempat tinggal di kawasan pinggiran kota seperti di kawasan Pedurungan, di Siliwangi, di Majapahit dan di kawasan Mijen.

Sementara tunanetra yang menyatakan pernah menggunakan jalur mengaku hanya menggunakan untuk mencoba jalur semata, mereka mencoba jalur ketika sedang berada dikawasan sekitar seperti saat bermain di simpang lima tepatnya di lapangan Pancasila ataupun sedang pergi ke mall Citraland. Tunanetra yang pernah menggunakan jalur biasanya dibawa oleh keluarga atau temannya untuk mencoba menggunakan jalur pada saat sedang melintasi kawasan tersebut. Namun setelah mencoba kondisi dilapangan jalur tersebut sangat tidak aman jika digunakan oleh tunanetra. Tunanetra menyebutkan jalur tersebut dalam kondisi yang berlubang, banyak jalur yang menabrak pohon dan tiang selain itu masih banyak PKL yang berjualan menutupi jalur pemandu.



**Gambar 8. Prosentase Persepsi Tunanetra Berdasarkan Pengguna Jalur Pemandu**



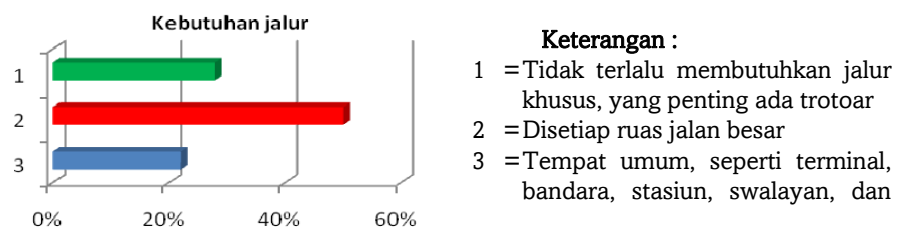
**Gambar 9. Kondisi Jalur Pemandu Menurut Tunanetra**

### Preferensi Tunanetra Terhadap Kebutuhan Penyediaan Jalur Pemandu Pada Pedestrian Di Kota Semarang

Dari hasil kuesioner diketahui sebanyak 50% tunanetra menyatakan sebaiknya pembangunan jalur pemandu dibangun disetiap ruas jalan besar, jangan hanya disediakan di kawasan jalan protokol kawasan perkotaan Kota Semarang saja. Hal ini disebabkan karena lebih banyaknya tunanetra yang bertempat tinggal di kawasan pinggiran, dengan begitu jika penyediaan jalur juga disediakan di kawasan pinggiran mereka juga dapat mengakses jalur tersebut. Pada hasil kuesioner yang telah disebar terlihat bahwa tunanetra banyak yang bertempat tinggal di kawasan pinggiran tepatnya di Pedurungan, di Siliwangi, di Majapahit, Mijen. Selain itu pembangunan jalur di kawasan perkotaan akan terkesan sia-sia karena tunanetra sendiri jarang berpergian ke pusat kota.

Sebanyak 28% tunanetra menyatakan jika mereka tidak harus disediakan jalur pemandu, mereka cukup disediakan trotoar/jalur pedestrian di setiap ruas jalan. Yang terpenting trotoar tersebut tidak berlubang, tidak terdapat PKL yang berjualan disekitarnya. Karena menurut mereka sangat tidak mungkin pemerintah dapat menyediakan jalur pemandu yang jumlahnya minoritas. Karena akan menelan biaya yang sangat banyak jika di Kota Semarang harus disediakan jalur pemandu. Lebih baik pemerintah mulai membangun jalur- jalur trotoar/pedestrian selain dapat digunakan oleh masyarakat normal juga dapat digunakan oleh tunanetra.

Sebanyak 22% tunanetra menyatakan bahwa fasilitas pendukung kegiatan tunanetra sebaiknya juga disediakan di tempat-tempat umum seperti terminal, bandara, stasiun, swalayan, mall, lapangan olahraga, sehingga tunanetra tidak kesulitan jika ingin berpergian jauh ataupun ingin mengunjungi pasar-pasar swalayan atau hanya ingin melakukan aktivitas berolahraga seperti masyarakat normal pada umumnya. Fasilitas yang disediakan seperti jalur pemandu, rambu pemandu, penanda informasi yang dibuat dalam bentuk huruf *braille*, dengan adanya fasilitas tersebut memberikan kesempatan bagi tunanetra untuk mendapatkan gambaran mengenai tempat-tempat umum yang sedang dikunjungi tunanetra. Prosentase dapat dilihat bagian gambar 10 dibawah ini.



**Gambar 10. Prosentase Preferensi Tunanetra Berdasarkan Kebutuhan Tunanetra Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

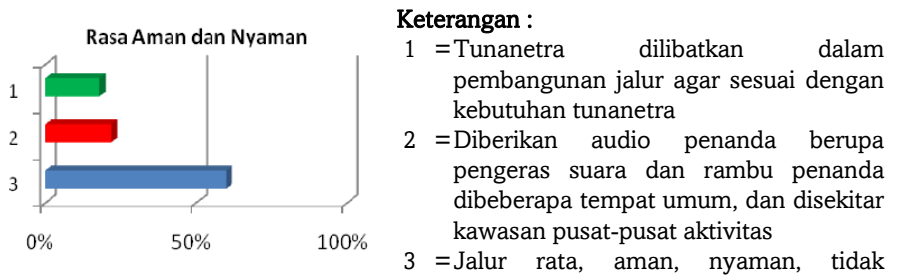
### Preferensi Tunanetra Terhadap Rasa Aman Dan Nyaman Terkait Penyediaan Jalur Pemandu Pada Pedestrian Di Kota Semarang

Sebanyak 60% tunanetra menginginkan agar jalur pemandu kedepannya dibangun dengan bentuk jalur yang lebih rata, aman, nyaman, tidak terdapat lagi jalur yang menabrak tiang atau pohon seperti yang terjadi pada pembangunan jalur sebelumnya, serta PKL yang sering berjualan di sekitar trotoar agar ditertibkan supaya tidak mengganggu lalu lintas pengguna jalur. Hal ini disebabkan karena sampai saat ini trotoar-trotoar di beberapa ruas jalan dalam kondisi yang tidak aman dan nyaman bagi tunanetra, sebagai contoh adalah jalur pemandu yang terdapat di jalan Pemuda dan jalan Pahlawan.

Tunanetra dengan prosentase 22% menginginkan disetiap kawasan komersial diberikan penanda dan pada penyebrangan lampu merah diberikan pengeras suara (*audio*). Hal ini disebabkan saat ini di kawasan komersial seperti mall, bandara, stasiun, terminal dan kawasan wisata belum menyediakan penanda informasi di setiap kawasannya. Permasalahan lainya adalah jembatan penyebrangan tidak selalu ada di setiap ruas jalan, zebra cross juga tidak ada tekstur khusus sebagai penanda bagi tunanetra, dan kurangnya kepedulian pengendara kendaraan bermotor. Dengan adanya informasi berupa penanda tersebut dapat membantu tunanetra untuk mengetahui informasi letak suatu tempat sehingga tunanetra tidak harus merepotkan orang lain jika mengakses ke ruang-ruang publik.



Sementara 18% tunanetra lainnya menginginkan supaya tunanetra turut dilibatkan dalam pembangunan jalur pemandu kedepannya agar sesuai dengan kebutuhan tunanetra. Tunanetra memilih untuk turut dilibatkan dalam pembangunan selanjutnya karena pada saat pembangunan jalur pemandu di Kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda tunanetra sama sekali tidak dilibatkan dalam proyek pembangunan. Sehingga pembangunan jalur pemandu ini terkesan sia-sia, masih banyak tunanetra yang tidak mengetahui penyediaan jalur tersebut, selain itu jalur yang disediakan juga tidak sesuai dengan aktivitas perjalanan yang sering dilakukan tunanetra. Tunanetra yang banyak bertempat tinggal di kawasan pinggiran seperti di kawasan Pedurungan, di Siliwangi, di Majapahit, Mijen di kawasan tersebut malah belum menyediakan jalur pedestrian apa lagi jalur pemandu bagi tunanetra.



**Gambar 11. Prosentase Preferensi Tunanetra Berdasarkan Rasa Aman dan Nyaman Tunanetra Terhadap Penyediaan Jalur Pemandu**

**Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan didapatkan bahwa alasan tunanetra jarang menggunakan jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya adalah dilihat dari penyediaan jalur pemandu sebagian besar disediakan di kawasan ruang terbuka publik, dan dilihat dari karakteristik aktivitas rutin dan tidak rutin jenis tujuan aktivitas ke ruang publik merupakan aktivitas tidak rutin bagi tunanetra. Sementara berdasarkan hasil analisis aktivitas tidak rutin tujuan tunanetra ke ruang publik sangat jarang dilakukan, hanya terdapat 2% tunanetra yang pernah melakukan aktivitas ke ruang publik. Karena dalam beraktivitas rutin saja tunanetra tidak dapat mandiri dan membutuhkan pendamping apa lagi pergi ke ruang publik, menurut mereka akan sangat merepotkan pendamping jika mereka harus berpergian ke kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda hanya untuk menggunakan fasilitas berupa jalur pemandu.

Alasan lainnya adalah masih banyak tunanetra yang belum mengetahui penyediaan fasilitas jalur pemandu, dari seluruh sampel sebanyak 50 sampel hanya 20% sampel yang menyatakan mengetahui penyediaan jalur pemandu. Hal ini dikarenakan dari pihak pemerintah selaku penyedia fasilitas belum melakukan sosialisasi kepada tunanetra terhadap penyediaan jalur pemandu. Sehingga hanya sebagian kecil saja tunanetra yang mengetahui penyediaan jalur.

Jarangnya tunanetra menggunakan jalur pemandu juga disebabkan oleh kurang tersedianya fasilitas penunjang aktivitas disekitar kawasan jalur pemandu. Hal ini terlihat pada kondisi eksisting dimana penyediaan jalur pemandu hanya berupa blok pemandu (*guiding blocks*) saja, belum disediakan rambu penanda lainnya seperti peta penunjuk arah dan lainnya. Pemerintah saat ini hanya merencanakan namun tidak disertai dengan skenario perencanaan, tidak terlihat papan penunjuk arah yang dapat menunjukkan arah kepada tunanetra, jika sudah seperti itu tunanetra hanya dapat meraba jalur namun tidak dapat mengetahui arah tujuannya, karena belum tersedianya fasilitas rambu penanda. Alasan lainnya adalah kondisi jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang kurang memperhatikan keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas karena masih banyak terdapat jalur yang menabrak tiang telepon, tiang listrik, tiang rambu lalu lintas, tiang papan penunjuk jalan serta pohon pelindung ditempatkan sembarangan, serta masih kurangnya moda angkutan umum untuk mencapai ke kawasan tersebut.

Sementara itu dilihat dari karakteristik sosial-ekonomi tunanetra, ternyata hampir keseluruhan tunanetra merupakan masyarakat berpenghasilan rendah karena

penghasilan tunanetra perbulan masih dibawah upah minum Kota Semarang. Tentu saja ini berdampak pada tempat tinggal tunanetra, tunanetra lebih banyak bertempat tinggal dikawasan pinggiran kota seperti di kawasan Mijen dan Pedurungan, sementara penyediaan jalur baru disediakan disekitar kawasan pusat kota yaitu kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda. Jarak antara rumah tunanetra yang pada umumnya bertempat tinggal di pinggiran kota menjadi alasan minimnya tunanetra yang menggunakan jalur pemandu pada pedestrian di Kota Semarang. Karena untuk menjangkau kawasan tersebut dibutuhkan waktu yang lama, selain itu fasilitas angkutan umum yang kurang mendukung untuk menuju ke kawasan Simpang Lima dan Tugu Muda, seperti halte BRT yang masih terbatas dikawasan tersebut dan halte *Bus Rapid Transit* (BRT) yang tidak terintegrasi dengan jalur pemandu juga menjadi salah satu alasan minimnya tunanetra yang menggunakan fasilitas jalur pemandu tersebut.

## Rekomendasi

1. Mengikutsertakan tunanetra dalam proses perencanaan fasilitas jalur pemandu agar penyediaan jalur pemandu dapat sesuai dengan kebutuhan tunanetra, sehingga jalur dapat digunakan secara maksimal.
2. Pemerintah melakukan sosialisasi beserta simulasi kepada tunanetra terkait penyediaan jalur pemandu, titik penyediaan jalur beserta cara menempuh ke lokasi penyediaan jalur pemandu dengan menggunakan transportasi umum dan pengenalan terkait bentuk ubin pemandu dan penanda lainnya.
3. Jalur pemandu tidak hanya disediakan di kawasan jalur pedestrian saja tapi juga disediakan di tempat-tempat umum seperti terminal, bandara, stasiun, mall dan lain-lain.
4. Menyediakan fasilitas pendukung jalur pemandu seperti penyediaan rambu-rambu yang dapat dibaca oleh tunanetra untuk mengetahui lokasi atau titik untuk masuk ke gedung-gedung pemerintahan, perdagangan, dan tempat ibadah, seperti peta timbul ditulis dengan huruf *braille*.
5. Penyediaan jalur pemandu yang terintegrasi dengan angkutan umum seperti BRT, agar aksesibel bagi tunanetra serta dilakukan penambahan dan perbaikan halte *bus rapid transit* (BRT) yang lebih pro difabel.

## Daftar Pustaka

- Kota Semarang Dalam Angka Tahun 2011*. Biro Pusat Statistik Kota Semarang, 2011.
- Kurniawan, Haryy, dkk. 2014. *Perancangan Aksesibilitas Untuk Fasilitas Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Lampiran Perda Kota Semarang no 14 Tahun 2011
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Putra, Eka Adhitya. 2014. *Pengaruh Privitasasi Ruang Terbuka Publik Taman Tabanas Gombel Semarang Terhadap Tingkat Kenyamanan Pengunjung*. Semarang : Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro
- Tamin, O.Z. 2008. *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi*. ITB. Bandung
- \_\_\_\_\_.2010. *Pedoman Penyediaan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Diakses pada tanggal 3 Januari 2014 Web Site: johannes.lecture.ub.ac.id