

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kota-kota di Negara Indonesia sedang berupaya mewujudkan Kota Inklusif. Disahkannya *Sustainable Development Goals* (SDGs) atau Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) pada tahun 2015 silam menjadi latar belakang pengupayaan Kota Inklusif. Salah satu poin yang secara khusus menunjukkan tujuan kota inklusif yaitu poin ke-11 “mewujudkan kota dan pemukiman inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan”. Kota Inklusif yang dimaksud merupakan kota yang menjamin kesetaraan hak serta partisipasi dari seluruh penduduknya tanpa terkecuali (Maftuhin, 2017). Dalam hal ini salah satu kelompok yang menjadi prioritas untuk mewujudkan Kota Inklusif yaitu penyandang disabilitas. Mengingat UU RI no.8 tahun 2016 menyatakan bahwa sebagian besar penyandang disabilitas di Indonesia masih mengalami hambatan, kesulitan, bahkan pembatasan sehingga hidup dalam kondisi terbelakang, rentan, dan atau miskin. Sebanyak 14,2% penduduk Indonesia atau 37,58 juta jiwa merupakan penyandang disabilitas. Dengan presentase disabilitas terbanyak adalah disabilitas netra atau tunanetra yaitu 6,36% (Survey Ekonomi Nasional tahun 2018 ).

Keterbatasan seorang penyandang tunanetra untuk melihat berpengaruh terhadap pemenuhan kebutuhan hidupnya. Upaya negara untuk memenuhi kebutuhan hidup penyandang disabilitas yaitu dengan menyediakan aksesibilitas. Aksesibilitas yang dimaksud merupakan kemudahan yang disediakan demi merealisasikan kesamaan kesempatan segala aspek kehidupan dan penghidupan (Permen PU no.30 tahun 2006). Salah satu kegiatan yang menunjang kebutuhan hidup tunanetra diantaranya adalah bergerak dan berpindah tempat atau biasa disebut bermobilitas (KBBI). Kegiatan berpindah dari tempat asal (*origin*) menuju tempat lain (*destination*) dengan berjalan

merupakan pedestrian (Rubenstein, 1992). Dalam proses perpindahan tersebut, diperlukan suatu tempat khusus untuk para pejalan kaki yang biasa dikenal dengan jalur pedestrian. Dalam pembuatannya jalur pedestrian harus menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki termasuk penyandang tunanetra (Permen PU no : 03/PRT/M/2014).

Landasan pembuatan jalur pedestrian untuk penyandang disabilitas sudah ditentukan dalam Pedoman Teknik no.32/T/BM/1999 yang kemudian dikembangkan dalam Permen PU no.30/PRT/M/2006 dan Permen PU no.03/PRT/M/2014. Ketentuan terbaru telah diterbitkan pada 2018 silam melalui Surat Edaran Menteri PUPR 02/SE/M/2018. Seluruh Kota di Indonesia sudah berupaya untuk mewujudkan Kota Inklusif. Kota Bandung justru sudah memulainya sejak sebelum Indonesia merdeka. Pada tahun 1901 di Jalan Pajajaran Kota Bandung DR. CH. A. Westhoff mendirikan Yayasan Perbaikan Nasib Orang Buta (Rumah Buta) yang menjadi cikal bakal SLBN A. Kini Yayasan Perbaikan Nasib Orang Buta (Rumah Buta) menjadi Sentra Wyata Guna. Hal ini tentunya menjadi awal yang baik bagi Kota Bandung dalam mewujudkan Kota Inklusif. Bahkan Kota Bandung telah menerbitkan PERDA no.15 tahun 2019 yang khusus membahas mengenai disabilitas.

Terdapat beberapa penelitian mengenai kenyamanan jalur pedestrian. Kajian mengenai kenyamanan pedestrian untuk penyandang disabilitas berdasar UU no.22 tahun 2009 oleh Nurmansyah dan Hilmy (2019), Kualitas dan kenyamanan pedestrian di Kota Surakarta oleh Damia dan Nugrahaini (2020), Identifikasi kenyamanan pedestrian berdasarkan tingkat *walkability* Martin T (2020), dan Persepsi penyandang difabel mengenai kenyamanan fasilitas sosial dan fasilitas umum di Kota Makassar oleh Fitrawan U dkk (2021).

Peneliti menemukan beberapa permasalahan saat melakukan observasi awal. Permasalahan ini diantaranya sejumlah penyandang tunanetra belum mengetahui fungsi jalur pemandu (*guiding block*). Beberapa penyandang

tunanetra menyadari perbedaan tekstur pada ubin pemandu namun belum paham arti dan fungsi dari perbedaan ubin pemandu tersebut. Selain itu, beberapa penyandang tunanetra tidak ingin adanya lajur landai karena dinilai mencelakakan mereka. Menurut mereka, hal itu memudahkan pengendara bermotor naik keatas trotoar dan mengganggu pejalan kaki tunanetra dalam bermobilisasi. Permasalahan lain yaitu keberadaan pohon ataupun vegetasi yang ditanam dalam jalur pedestrian mencelakai tunanetra. Hal ini dikarenakan oleh akar pohon yang besar timbul ke permukaan pedestrian dan membuat tunanetra tersandung.

Pendapat mengenai kebutuhan serta keinginan penyandang tunanetra sangatlah penting. Hal ini tentunya merupakan bentuk perwujudan hak disabilitas dan juga upaya perwujudan Kota Inklusif. Belum ada penelitian yang mawadahi aspirasi mengenai keinginan dan kebutuhan jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra di Kota Bandung. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk membuat penelitian berjudul **“Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kota Bandung untuk Tunanetra”**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

1. Adanya sejumlah keluhan pengguna jalur pedestrian (tunanetra) mengenai keamanan, kenyamanan, dan peningkatan kemandirian.
2. Ketentuan kenyamanan jalur pedestrian yang telah dirumuskan pemerintah sebagian belum diterapkan dalam pembuatan jalur pedestrian.
3. Perlu partisipasi (pendapat) disabilitas untuk menentukan kenyamanan jalur pedestrian sebagai perwujudan Kota Inklusif.

## **1.3 Batasan Masalah**

Subjek penelitian ini dilakukan kepada para pejalan kaki (tunanetra) baik kurang awas (*low vision*) dan kebutaan total (*totally blind*). Lingkup jalur pedestrian yang dimaksud yaitu trotoar, jalur penyeberangan sebidang

(penyeberangan zebra dan penyeberangan pelican) serta penyeberangan tidak sebidang *overpass* (jembatan).

#### **1.4 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana penggunaan jalur pedestrian oleh tunanetra sebagai bentuk pemenuhan hak disabilitas?
2. Bagaimana kesesuaian ketentuan kenyamanan pedestrian dengan kebutuhan tunanetra?
3. Bagaimana pendapat tunanetra terhadap kenyamanan pedestrian di Kota Bandung?

#### **1.5 Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui penggunaan jalur pedestrian oleh tunanetra sebagai pemenuhan hak dan perwujudan Bandung Kota Inklusif.
2. Mengetahui kesesuaian ketentuan kenyamanan jalur pedestrian dengan kebutuhan tunanetra.
3. Mengetahui pendapat tunanetra terhadap kenyamanan jalur pedestrian di Kota Bandung.

#### **1.6 Manfaat Penelitian**

##### **1.6.1 Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan masukan dalam peningkatan kenyamanan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas khususnya tunanetra.

##### **1.6.2 Manfaat Praktis**

###### **a. Bagi Penyandang Tunanetra**

Penelitian ini diharapkan dapat membantu mewedahi aspirasi penyandang tunanetra agar merasa nyaman, aman, dan mandiri dalam melakukan mobilisasi demi terwujudnya Bandung Kota Inklusif.

b. Bagi Perencana

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan-masukan untuk mengetahui kebutuhan dan keinginan tunanetra dalam mewujudkan kenyamanan pedestrian.

c. Bagi Dunia Pendidikan

Hasil penelitian ini dapat dijadikan dasar sebagai sumbangan pemikiran dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya pada perancangan pedestrian untuk tunanetra demi terwujudnya Kota Inklusif.

d. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan akan berguna untuk menambah wawasan serta pengetahuan peneliti mengenai kebutuhan dan keinginan tunanetra mengenai tingkat kenyamanan pedestrian dan keterkaitannya terhadap perwujudan Kota Inklusif.