

## BAB V

### SIMPULAN, IMPLIKASI, DAN REKOMEDASI

#### 5.1 Simpulan

Dalam bermobilitas, tunanetra telah memenuhi haknya dengan menggunakan jalur pedestrian yang telah disediakan. Namun, jalur pedestrian di Kota Bandung masih belum “ramah” terhadap tunanetra. Pasalnya, trotoar di pusat Kota Bandung yaitu Alun-alun Kota Bandung saja pada beberapa sisi belum dilengkapi oleh aksesibilitas untuk tunanetra yaitu *guiding block*. Sedangkan pusat tunanetra beraktivitas yaitu Sentra Wyata Guna Kota Bandung merupakan tempat bekerja, sekolah, bahkan beribadah untuk tunanetra pun kondisi jalur pedestrian di bagian depannya cukup “mengkhawatirkan”. Alih-alih aksesibel atau “mempermudah” bahkan beberapa bagian *guiding block* nya saja sudah sulit teridentifikasi. Dari beberapa jalur pedestrian, jalur pejalan kaki atau trotoar lebih sering digunakan oleh tunanetra.

Tunanetra sangat jarang menggunakan fasilitas penyeberangan yang terdiri dari penyeberangan zebra, pelican, dan jembatan penyeberangan orang (JPO) sangat jarang digunakan. Penyeberangan zebra sulit diidentifikasi keberadaannya oleh tunanetra sehingga sangat jarang digunakan. Bahkan tunanetra *low vision* merasa kesulitan mengidentifikasi penyeberangan zebra jika marka garis putih sudah mulai pudar. Sedangkan penyeberangan pelican belum cukup “akrab” dengan tunanetra. Kurangnya sosialisasi pengenalan pelican membuat salah satu fasilitas penyeberangan ini kurang familiar padahal aksesibilitas yang disediakan sangat membantu tunanetra untuk menyeberang. Intensitas penggunaan JPO oleh tunanetra cukup rendah. Hal tersebut dikarenakan beberapa JPO di Kota Bandung kondisinya sudah kurang baik seperti *hand railing* yang sudah mulai keropos hingga perbedaan ukuran ketinggian optrede. Hal tersebut membuat tunanetra merasa kurang aman dan nyaman. Selain itu, keberadaan *gepeng* membuat JPO menjadi kurang aman dan nyaman. Keterbatasan tunanetra untuk melihat sering kali membuat tunanetra menabrak *gepeng* yang akhirnya membuat kegaduhan.

Ketentuan kenyamanan yang telah dirumuskan negara kebanyakan sudah berbanding lurus dengan kebutuhan tunanetra. Namun, masih belum tersedia ketentuan marka untuk fasilitas penyeberangan (penyeberangan zebra dan pelican). Hal tersebut mengakibatkan tunanetra tidak dapat mengetahui keberadaan fasilitas penyeberangan. Tunanetra memerlukan ciri medan tetap (*landmark*) sebagai penanda fasilitas penyeberangan. Ketentuan penggunaan jalur pemandu atau *guiding block* dirasa sangat membantu tunanetra sebagai “pengarah” petunjuk. Namun terdapat ketentuan yang membuat sebagian tunanetra menjadi merasa kurang nyaman dan aman dalam menggunakan jalur pedestrian. Ketentuan yang dirasa kurang nyaman ini adalah dengan menggunakan lajur landai di trotoar. Hal tersebut dinilai memudahkan pengendara bermotor untuk menaiki trotoar yang akan menyebabkan pelapis trotoar mudah rusak, serta membuat keamanan dan kenyamanan tunanetra dalam bermobilisasi terganggu. Namun, mayoritas tunanetra merasa terbantu dengan adanya lajur landai ini karena dinilai tidak mencelakakan mereka karena perbedaan ketinggian tidak langsung berubah. Selain itu tunanetra menilai, keberadaan lajur landai diperlukan dalam rangka merangkul penyandang disabilitas lain yaitu tuna daksa.

Ukuran jalur pedestrian di Kota Bandung rata-rata sudah dirasa nyaman bagi tunanetra. Akan tetapi, beberapa aksesibilitas yang disediakan belum cukup “aksesibel” atau mudah diakses bagi tunanetra. Keberadaan tiang listrik serta vegetasi sering kali mencelakakan tunanetra. Selain hal tersebut pemasangan lajur pemandu yang kurang memerhatikan maknanya juga sering kali mencelakakan tunanetra. Pasalnya, sering kali ditemukan pemasangan lajur pemandu yang menabrak vegetasi atau utilitas jalur pedestrian lain. Penggunaan lajur landai pada JPO dirasa kurang efisien bagi tunanetra. Hal ini membuat lintasan JPO menjadi lebih panjang. Namun disamping itu, tunanetra merasa senang karena aksesibilitas yang disediakan dapat merangkul penyandang disabilitas lain selain tunanetra.

Kurangnya perawatan menyebabkan kerusakan pada jalur pedestrian sehingga mengakibatkan jalur pedestrian kurang nyaman dilintasi dan kurang aksesibel.

Lajur pemandu yang sudah mulai tidak berwarna kuning sulit diidentifikasi oleh tunanetra *low vision*. Selain itu, banyak ditemukannya lajur pemandu sudah mulai pecahbahkan telah terangkat oleh akar pohon. Penyeberangan zebra yang catnya sudah mulai pudar pun membuat tunanetra *low vision* kesulitan mengidentifikasi keberadaan penyeberangan zebra. Selain itu, beberapa JPO di Kota Bandung tidak memiliki penutup atap, memiliki perbedaan ukuran ketinggian optrede, serta beberapa sudah mengalami perkaratan sehingga rapuh.

## 5.2 Implikasi

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat kesesuaian antara ketentuan yang telah ditetapkan pemerintah dengan jalur pedestrian yang dibutuhkan oleh tunanetra. Namun belum ada peraturan khusus yang mengatur tentang marka penyeberangan zebra untuk disabilitas khususnya tunanetra. Kurangnya edukasi terhadap tunanetra dan masyarakat mengakibatkan kurang maksimalnya penggunaan penyeberangan pelican.

## 5.3 Rekomendasi

- a. Bagi pemerintah, perlu adanya penambahan ketentuan marka khusus yang dapat di kenali tunanetra sebagai penanda keberadaan fasilitas penyeberangan zebra atau pelican, perlu adanya sinkronisasi antara ketentuan yang telah dibuat dengan pelaksanaan pembuatan jalur pedestrian, pengecekan dan perbaikan jalur pedestrian secara rutin, mengadakan sosialisasi mengenai pengenalan penyeberangan pelican bagi tunanetra, serta memberikan edukasi kepada masyarakat bahwasanya aksesibilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas khususnya tunanetra perlu di jaga.
- b. Bagi perencana, perlu mengetahui ketentuan-ketentuan terbaru yang telah dibuat oleh pemerintah agar terdapat kesesuaian antara ketentuan dengan desain yang dibuat untuk penyandang disabilitas khususnya tunanetra.
- c. Bagi masyarakat, perlu meningkatkan kesadaran penggunaan fasilitas publik sebagaimana mestinya.

- d. Bagi dunia pendidikan, perlu menambahkan pembelajaran mengenai istilah-istilah terbaru dari jalur pedestrian sebagai panduan orientasi bermobilisasi tunanetra.