

PENYEDIAAN FASILITAS PEJALAN KAKI BAGI DISABILITAS PADA TAMAN KOTA AKTIF DI SEMARANG

(The Providence of Pedestrian Facilities for People with Disabilities at Semarang Active City Parks)

Felicia Ellen Kristanto Rahardjo¹; L.M.F Purwanto²; Robert Rianto Widjaja³

Fakultas Arsitektur dan Desain, Universitas Katolik Soegijapranata
Jl. Pawiyatan Luhur Sel. IV No.1, Bendan Duwur, Kec. Gajahmungkur, Kota Semarang, Jawa Tengah
¹ellen.xtanto@gmail.com, ²lmf_purwanto@unika.ac.id, ³robert@unika.ac.id

Abstract

Semarang City Government is improving the city park, conveyed by the Mayor of Semarang. However, some improved city parks have not provided easy access to disabled people. Government admits that infrastructures in Semarang are not friendly to persons with disabilities, so Semarang City Housing and Settlement Service strive to build city parks that are friendly for people with disabilities. Semarang Disabled Community spreads awareness of equal rights for people with disabilities and gets involved by providing criticism and input to fulfil Semarang as a friendly city for people with disabilities. This study aims to seek the causes of not achieving easy access for people with disabilities on the pedestrian facility of the city parks that follow the standards of public space needs. Data collection by conducting field observation and interviews with the Semarang government and the CSR, as well as taking data in the form of images and measurements needed for analysis. The research method used is a qualitative case study by taking several active city parks in Semarang. The result of this study indicates a lack of understanding regarding the provision of adequate pedestrian facilities following disability standards both by providers and workers so that parks in Semarang City are still not accessible for people with disabilities.

Keywords: *People with disabilities, pedestrian facilities, city parks, Semarang*

Abstrak

Pemerintah Kota Semarang sedang membenahi taman kota, disampaikan oleh Walikota Semarang. Namun beberapa taman yang diperbaiki belum memberikan akses yang mudah bagi disabilitas. Pemerintah mengakui bahwa infrastruktur di Semarang belum ramah bagi disabilitas, sehingga itu Dinas Perumahan dan Permukiman Semarang berupaya untuk membangun taman-taman kota yang ramah bagi disabilitas. Komunitas Disabilitas Kota Semarang yang bergerak dalam meningkatkan kesadaran mengenai kesetaraan hak bagi disabilitas dan terlibat untuk memberikan kritik dan masukan untuk mewujudkan Semarang sebagai kota yang ramah bagi disabilitas. Studi ini bertujuan untuk mencari penyebab belum tercapainya kemudahan akses bagi disabilitas pada fasilitas pejalan kaki taman kota yang memenuhi standar kebutuhan ruang publik. Pengumpulan data pada dilakukan dengan melakukan observasi lapangan dan wawancara dengan Pemerintah Kota Semarang dan CSR serta pengambilan data berupa gambar dan pengukuran yang diperlukan untuk analisis. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif studi kasus dengan mengambil beberapa taman aktif di Kota Semarang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan kurangnya pemahaman mengenai penyediaan fasilitas pejalan kaki yang layak dan sesuai dengan standar disabilitas, baik oleh pihak penyedia maupun pekerja sehingga taman-taman di Kota Semarang masih belum dapat diakses oleh disabilitas.

Kata kunci: Disabilitas, fasilitas pejalan kaki, taman kota, Semarang

Pendahuluan

Pembangunan dan pembenahan ruang terbuka untuk mencapai Ruang Terbuka Hijau 30% di Semarang dilakukan melalui kebijakan Walikota Semarang Hendrar Prihadi yang bersinergi dengan Dinas Perumahan dan Pemukiman (DISPERKIM) Semarang. Namun sayangnya pembangunan ini masih mengesampingkan kebutuhan dalam kemudahan akses terutama pada fasilitas pejalan kaki bagi disabilitas. Peraturan Daerah Kota Semarang No. 9 Tahun 2021 tentang Penyandang Disabilitas turut mengatur hak aksesibilitas untuk memanfaatkan fasilitas publik dan diakomodasi dengan aksesibilitas yang layak sebagai individu. Kasus taman kota yang mengesampingkan standar desain yang aksesibel ini dapat dijumpai seperti pada Taman Museum Kota Lama Semarang (eks. Taman Bubakan) yang merupakan salah satu taman baru yang dibangun pada tahun 2022 dengan tujuan rekreatif dan edukatif. Namun taman ini sulit diakses oleh pengguna kursi roda karena tidak adanya trotoar untuk disabilitas. Hanya ada satu buah *ramp* yang diakses dari Jl. M.T. Haryono namun rambu dan marka penanda *ramp* tersebut tidak visibel, dan jalur pemandu yang belum tepat. Didik Sugianto selaku Ketua Yayasan Satu Harapan yang membawahi Komunitas Sahabat Difabel dan Rumah Difabel Semarang menyampaikan keluhan mengenai belum ramahnya Taman Museum Kota Lama Semarang terhadap disabilitas (Wycaksono, 2021).

Beberapa studi lainnya menunjukkan kondisi aksesibilitas disabilitas di beberapa taman di Kota Semarang belum memadai. Taman di Simpang Lima Semarang kurang dapat diakses karena fasilitas publik yang belum memenuhi standar disabilitas, kurangnya keamanan, tidak mendukung kemandirian, dan kurangnya daya tarik bagi pengunjung disabilitas (Kurniati & Almas, 2018). Aksesibilitas di Taman Pandanaran termasuk jalur pedestrian sudah disediakan namun terdapat aspek yang belum memenuhi indikator standar aksesibilitas bagi disabilitas (Iswara & Werdiningsih, 2020). Taman-taman publik seperti Taman Pandanaran, Taman Tirto

Agung, Taman Banjir Kanal Barat, Taman Srigunting, Taman Kasmaran, dan Taman Indonesia Kaya yang memberikan keindahan dan keunikan namun masih terdapat hal-hal yang belum memenuhi kebutuhan akses bagi para disabilitas (Supriyono dkk., 2020). Penelitian-penelitian yang dilakukan tersebut belum membahas secara spesifik mengenai kendala dari penyediaan jalur pejalan kaki bagi disabilitas pada taman kota aktif di Semarang seperti yang akan dibahas pada studi ini. Berdasarkan fenomena yang terjadi memunculkan rumusan masalah seperti kendala yang ditemui pada proses penyediaan jalur pedestrian pada taman-taman di Kota Semarang yang sulit diakses oleh tunanetra dan tunadaksa serta cara mengatasi kegagalan tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk menelusuri kondisi fasilitas pejalan kaki yang belum memberikan kemudahan akses bagi tunanetra dan tunadaksa pada taman kota yang sesuai dengan standar kebutuhan ruang publik. Taman aktif di Kota Semarang yang akan menjadi sampel penelitian yaitu Taman Pandanaran, Taman Indonesia Kaya, Taman Srigunting, dan Taman Tirto Agung. Dari penelitian ini diharapkan memunculkan manfaat berupa temuan yang menjadi dasar berpikir pada studi tahap selanjutnya mengenai fasilitas pejalan kaki bagi disabilitas dalam kasus ini tunanetra dan tunadaksa pada ruang-ruang terbuka khususnya di Kota Semarang untuk menciptakan ruang publik yang ideal.

Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan studi kasus. Studi pustaka dan observasi dilakukan untuk menganalisis hal-hal yang mempengaruhi ketidaksesuaian standar aksesibilitas yang berlaku bagi disabilitas pada fasilitas pejalan kaki pada taman-taman di Kota Semarang, khususnya bagi tunanetra dan tunadaksa. Pemilihan empat kasus taman aktif dilakukan berdasarkan tahun pembangunan 15 tahun terakhir, jenis taman aktif, dan skala taman kota di Semarang. Data foto dan pengukuran hasil observasi taman akan dianalisis dengan dibandingkan dengan standar aksesibilitas bagi disabilitas yang berlaku. Data

wawancara akan dikelompokkan berdasarkan kesamaan data yang disampaikan antar informan sehingga menghasilkan triangulasi data yang akurat.

Kajian Teori

Kebutuhan ruang gerak disabilitas

Ruang gerak yang disediakan pada fasilitas-fasilitas umum perlu mempertimbangkan ruang gerak disabilitas yang mengacu pada ukuran dasar minimum (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006):

1. Bagi pengguna kruk memerlukan ruang gerak minimal 95 cm untuk jangkauan samping, dan minimal 120 cm untuk jangkauan ke depan;
2. Bagi tunanetra tanpa tongkat membutuhkan ruang gerak jangkauan samping dengan lebar minimal 63 cm dan tinggi 75 cm, untuk jangkauan ke depan minimal 60 cm dan tinggi minimal 210 cm. Jika dengan tongkat membutuhkan ruang gerak samping minimal 90 cm, dan ke arah depan minimal 95 cm;
3. Bagi pengguna kursi roda membutuhkan ruang gerak vertikal maksimal 130 cm dan ruang gerak untuk kursi roda minimal 80 cm, dan masing-masing sisi samping minimal 15 cm. Pada belokan membutuhkan ruang gerak minimal 150 cm.

Persyaratan fasilitas pejalan kaki bagi disabilitas

Jalur pedestrian

Jalur ini dirancang untuk dapat digunakan secara mandiri baik berjalan kaki maupun menggunakan kursi roda berdasarkan kebutuhan kenyamanan, kemudahan, keamanan, dan tanpa hambatan. Berikut ini adalah persyaratan jalur pedestrian bagi disabilitas menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006:

1. Permukaan jalur pedestrian harus kuat, stabil, tahan cuaca, bertekstur halus namun tidak licin, dan minimal gundukan;
2. kemiringan maksimum adalah 1:8 dengan bagian datar 120 cm setiap jarak 900 cm;
3. terdapat area istirahat di bagian tepi;
4. pencahayaan sekitar 50-150 lux;

5. dilakukan perawatan untuk mengurangi risiko kecelakaan;
6. lubang drainase yang diletakkan jauh dari tepi *ramp*;
7. lebar minimum adalah 120 cm jika searah, 160 cm jika dua arah;
8. diberikan tepi pengaman (tinggi 10 cm dan lebar 15 cm).

Ramp

Ramp (lerengan) merupakan fasilitas yang disediakan bagi pengguna yang tidak dapat menggunakan tangga dengan persyaratan berikut (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006):

1. Kemiringan *ramp* di luar bangunan maksimum 6° dengan perbandingan tinggi dan kelandaian 1:10 (tidak termasuk awalan atau akhiran *ramp*);
2. Jika panjang mendatar dari suatu *ramp* dengan perbandingan antara tinggi dan kelandaian 1:8 tidak boleh lebih dari 900 cm. Dengan kemiringan *ramp* yang rendah maka *ramp* bisa lebih panjang;
3. Lebar minimal jika tanpa tepi pengaman adalah 95 cm, dan 120 cm jika dengan tepi pengaman. Lebar *ramp* harus mengakomodasi fungsi pejalan kaki atau jika terdapat fungsi lain (dipisah atau digabung);
4. Pada awalan maupun akhiran harus terdapat *bordes* dengan ukuran minimum 160 cm bebas dan datar yang memungkinkan memutar kursi roda;
5. Permukaan *bordes* atau muka datar harus bertekstur tidak boleh licin saat basah;
6. Lebar tepi pengaman *ramp* 10 cm untuk menghalangi roda kursi tidak terpeledek keluar jalur *ramp* dan tidak mengganggu jalan umum apabila berbatasan dengan lalu lintas jalan umum atau persimpangan;
7. Penerangan *ramp* harus cukup terutama saat malam hari, pada bagian yang memiliki perbedaan ketinggian, ataupun yang membahayakan;
8. Harus disediakan pegangan atau *handrail* dengan ketinggian 65-80 cm.

Ramp trotoar

Ramp trotoar membantu pengguna yang tidak bisa menggunakan tangga untuk mengakses trotoar dengan standar menurut 2010 ADA Standards for

Accessible Design (Department of Justice, 2010), yaitu:

1. Ujung kemiringan dari pertemuan antara selokan dengan permukaan jalan yang berbatasan langsung dengan tepian *ramp* tidak boleh lebih curam dari 1:20. Permukaan-permukaan yang berdekatan pada transisi di tepi jalan landai ke jalan setapak, selokan, dan jalan harus berada pada tingkat yang sama;
2. Pendaratan harus disediakan pada bagian atas trotoar dengan panjang dan lebar minimum 91,5 cm. Jika tidak memungkinkan adanya pendaratan maka kemiringan *ramp* tidak boleh lebih dari 1:12;
3. Trotoar harus disediakan pada area yang tidak langsung berhadapan dengan lalu lintas atau area parkir. Jika trotoar berada di lalu lintas harus seluruhnya berada di dalam marka, tidak termasuk sisi yang melebar;
4. Trotoar yang diagonal harus memiliki tepi yang sejajar dengan arah arus pejalan kaki. Bagian bawah miring diagonal pada atau tidak lalu lintas harus memiliki ruang kosong minimum 122 cm di luar jalur lalu lintas aktif jalan raya. Trotoar diagonal dengan sisi melebar harus memiliki segmen dengan panjang minimum 61 cm yang terletak di setiap sisi lereng tepi jalan dan di dalam persimpangan bertanda;
5. Pada area penyebrangan antar trotoar harus memiliki *ramp* trotoar pada keduanya dengan ukuran yang sama.

Jalur Pemandu

Jalur pemandu terdiri dari dua tipe tekstur ubin pemandu yaitu pengarah dan peringatan. Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan, sedangkan tekstur ubin peringatan (bulat) memberi peringatan atau *warning* terhadap adanya perubahan di sekitarnya. Ubin pemandu harus berdekatan dengan kursi taman, tempat sampah, telepon umum, serta elemen lanskap (rambu, toilet, tangga, *ramp*, parkir, dan halte). Pemasangan ubin pemandu harus membedakan tekstur dan warna (diberi warna kuning atau jingga) dengan ubin eksisting agar tidak membingungkan.

(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006)

Rambu dan Marka

Rambu dan marka diberikan pada jalur pedestrian (untuk arah dan tujuan), toilet umum, telepon umum, parkir disabilitas, dan rambu dengan huruf braille (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006).

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Melalui pengamatan dan pengukuran terhadap empat taman aktif di Kota Semarang akan dikaji jalur pedestrian, *ramp*, jalur pemandu, serta rambu dan marka. Dari hasil wawancara dengan Sub Koordinator Perencanaan, Pengawasan dan Pengendalian Pertamanan dan Pemakaman Semarang (DISPERKIM Semarang) mengungkapkan bahwa pembangunan taman di Kota Semarang sudah direncanakan, diawasi, dan dievaluasi sesuai dengan standar aksesibilitas yang berlaku.

Jalur pedestrian

Aspek dari jalur pedestrian akan diamati mencakup lebar jalur pedestrian, pemilihan penutup lantai, kontur, serta tempat duduk dan pencahayaan.

1. Taman Pandanaran

Memiliki lebar trotoar 170 cm hingga 360 cm dengan penutup lantai khusus *outdoor* dan tidak licin, tidak ada kemiringan pada trotoar, tersedianya tempat duduk, dan pencahayaan di area jalur pedestrian (Gambar 1).



Gambar 1: Trotoar Taman Pandanaran (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Namun terdapat kerusakan pada beberapa bagian trotoar dan tidak terdapat tepi pengaman membuat trotoar ini belum memenuhi standar jalur pedestrian (Gambar 2). Kerusakan-

kerusakan ini beberapa kali terjadi dan sudah dilaporkan oleh masyarakat ke pihak Pemerintah Kota Semarang. Penggunaan material yang kurang kuat dan kurangnya kesadaran dari masyarakat dalam menggunakan dan ikut serta merawat taman dengan baik menjadi faktor kerusakan terjadi.



Gambar 2: Trotoar Taman Pandanaran (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

2. Taman Indonesia Kaya

Pedestrian pada Taman Indonesia Kaya terdiri dari trotoar yang dibangun oleh Pemerintah Kota Semarang (Gambar 3). *Jogging track* di Taman Indonesia Raya dibangun oleh CSR Djarum (Gambar 4). Baik trotoar dan *jogging track* disediakan tempat duduk dan pencahayaan. Hasil pengamatannya dapat dilihat pada Tabel 1.



Gambar 3: Trotoar Taman Indonesia Kaya (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)



Gambar 4: *Jogging track* Taman Indonesia Kaya (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 1: Tabel Hasil Pengamatan Jalur Pedestrian Taman Indonesia Kaya

	L	S	M	TP	P
Trotoar	200-500 cm	Kontur	Tidak licin	-	Ada
Jogging Track	150-200 cm	Kontur	Tidak licin	-	Ada

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; M= Material; TP = Tepi pengaman; P= Penerangan
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Pada taman ini, beberapa hal belum memenuhi standar yaitu jalur pedestrian tidak terdapat tepi pengaman (pada trotoar maupun *jogging track*), drainase berdekatan dengan *ramp* di pintu masuk gerbang mural.

3. Taman Srigunting

Jalur pedestrian pada Taman Srigunting yaitu trotoar dan *jogging track*, keduanya terdapat tempat duduk dan pencahayaan (Gambar 5). Hasil pengamatannya dapat dilihat pada Tabel 2.



Gambar 5: Jalur Pedestrian Taman Srigunting (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 2: Tabel Hasil Pengamatan Jalur Pedestrian Taman Srigunting

	L	S	M	TP	P
Trotoar	150 cm	Rata	Tidak licin	Tidak ada	Ada
Jogging Track	200 cm	Rata	Tidak licin	Tidak ada	Ada

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; M= Material; TP = Tepi pengaman; P= Penerangan
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Berdasarkan pengamatan di atas, maka jalur pedestrian Taman Srigunting belum memenuhi dalam tepi pengaman.

4. Taman Tirto Agung

Jalur pedestrian pada Taman Tirto Agung yaitu trotoar dan *jogging track* (Gambar 6).



Gambar 6: Jalur Pedestrian Taman Tirto Agung (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Pada jogging track disediakan tempat duduk dari beton yang tersebar. Berikut hasil pengamatan pada Tabel 3.

Tabel 3: Tabel Hasil Pengamatan Jalur Pedestrian Taman Tirto Agung

	L	S	M	TP	P
Trotoar	150 cm	Rata	Tidak licin	Tidak ada	Ada
Jogging Track	180- 250 cm	Rata	Tidak licin	Tidak ada	Ada

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; M= Material; TP = Tepi pengaman; P= Penerangan
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Jalur pedestrian Taman Tirto Agung belum memenuhi standar dalam aspek tepi pengaman.

Dari empat taman, jalur pedestrian belum memenuhi standar karena adanya kontur (Taman Indonesia Kaya), kerusakan (Taman Pandanaran), dan belum ada tepi pengaman. Melalui wawancara dengan CSR Djarum Foundation memang membenarkan bahwa kontur lahan menjadi kendala utama yang mengakibatkan Taman Indonesia Kaya terdapat banyak elevasi.

Ramp

1. Taman Pandanaran

Taman Pandanaran terdapat empat ramp dengan dua ukuran yang berbeda dan terdapat penerangan di seluruh bagian taman termasuk ramp (Gambar 7).



Gambar 7: Ramp Taman Pandanaran
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 3: Tabel Hasil Pengamatan Ramp Taman Pandanaran

Ramp	L	S	H	M	TP	P
1	92 cm	9°	Tidak ada	Tidak licin	Ada	<160 cm
2	92 cm	7°	Tidak ada	Tidak licin	Ada	>160 cm

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; H= ketersediaan *handrail*; M= Material; TP = Tepi pengaman 10 cm; P = lebar pendaratan

(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Adanya perbedaan elevasi dari trotoar dengan jalan (Gambar 7) belum difasilitasi dengan adanya ramp trotoar yang belum memberikan kemudahan bagi pengguna kursi roda untuk mengakses. Hal ini juga ditemukan pada kasus Taman Ayodia Jakarta (Masruroh dkk., 2015). Perbedaan elevasi dapat menghambat pengguna kursi roda dalam pencapaian. Perubahan elevasi permukaan yang mendadak seperti pada tangga maupun parit serta tidak tersedianya pertautan landai antara jalan dengan trotoar merupakan hambatan arsitektural bagi pengguna kursi roda (Tarsidi, 2011). Ramp pada Taman Pandanaran sudah memenuhi persyaratan seperti material yang tidak licin, tersedia tepi pengaman, dan pencahayaan, namun kemiringan masih melebihi maksimal 6° dan ketersediaan *handrail* yang belum memenuhi persyaratan.

2. Taman Indonesia Kaya

Pada Taman Indonesia kaya terdapat ramp trotoar (Gambar 8).



Gambar 8: Ramp trotoar Taman Indonesia Kaya

(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 4 menunjukkan hasil pengamatan yang dilakukan pada ramp trotoar Taman Indonesia Kaya.

Tabel 4: Tabel Hasil Pengamatan Ramp Trotoar Taman Indonesia Kaya

	L	S	H	M	TP	P
1	100 cm	7°	Tidak ada	Rusak	Tidak ada	>92 cm
2	100 cm	5°	Tidak ada	Licin	Tidak ada	>92 cm

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; H= ketersediaan *handrail*; M= Material; TP = Tepi pengaman 10 cm; P = lebar pendaratan

(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Di dalam taman terdapat beberapa *ramp* yang digunakan untuk mencapai setiap area taman yang berkontur. Berikut tiga buah *ramp* yang ada di Taman Indonesia Kaya dengan variasi ukuran yang berbeda (Gambar 9).



Gambar 9: *Ramp* Taman Indonesia Kaya (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Pada *ramp* 3 merupakan satu-satunya *ramp* yang memiliki *bordes*, namun lebar kurang dari 160 cm, dengan ketinggian *handrail* 97 cm. Tabel 5 menunjukkan hasil pengamatan yang dilakukan pada *ramp* Taman Indonesia Kaya.

Tabel 5: Tabel Hasil Pengamatan *Ramp* Taman Indonesia Kaya

	L	S	H	M	TP	P
1	120 cm	2°	Tidak ada	Tidak Licin	Ada	>160 cm
2	90 cm	7°	Tidak ada	Tidak Licin	Ada	>160 cm
3	130 cm	6°	Ada	Tidak Licin	Ada	>160 cm

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; H= ketersediaan *handrail*; M= Material; TP = Tepi pengaman 10 cm; P = lebar pendaratan

(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Ramp Taman Indonesia Kaya hampir memenuhi persyaratan dengan kemiringan maksimal 6°, terdapat tepi pengaman dan pencahayaan, namun belum dilengkapi *handrail* dan *bordes* yang kurang lebar yaitu 140 cm. Data ini juga didukung oleh penelitian Amal & Harsritanto (2020) dengan data yang serupa namun pada penelitian tersebut kemiringan *ramp* sudah memenuhi standar.

3. Taman Srigunting

Penelitian oleh Esariti dkk., (2020) menunjukkan bahwa Taman Srigunting belum terdapat *ramp* untuk akses masuk. Namun setelah observasi lapangan (2022), terdapat dua buah *ramp* pada trotoar bagian dalam Taman Srigunting (Gambar 10).



Gambar 10: *Ramp* trotoar Taman Srigunting (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 6 menunjukkan hasil pengamatan dan pengukuran yang dilakukan pada *ramp* Taman Srigunting.

Tabel 6: Tabel Hasil Pengamatan *Ramp* Trotoar Taman Srigunting

	L	S	H	M	TP	P
1	150 cm	12°	Tidak ada	Tidak Licin	Ada	>91,5 cm
2	150 cm	14°	Tidak ada	Tidak Licin	Ada	>91,5 cm

Keterangan. L= lebar; S(*slope*)= kemiringan; H= ketersediaan *handrail*; M= Material; TP = Tepi pengaman 10 cm; P = lebar pendaratan

(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Ramp Taman Srigunting sudah memenuhi standar dengan kemiringan maksimal 12° untuk *ramp* trotoar dan lebar pendaratan minimal 91,5 cm. *Ramp* trotoar ini terdapat penerangan namun pada malam hari pada bagian *ramp* tidak terlihat dengan jelas. *Ramp* untuk mengakses ke dalam taman masih belum ada.

4. Taman Tirto Agung

Pada penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Alda & Nurini (2015) menyatakan bahwa *ramp* atau akses untuk disabilitas sudah disediakan seperti pada Gambar 11. Namun saat penelitian ini dilakukan belum tersedia *ramp* pada Taman Tirto Agung.



Gambar 11: Ramp Taman Tirto Agung (Sumber: Alda & Nurini, 2015)

Pengamatan terhadap ramp pada empat taman menunjukkan hasil yang sekedar pada aspek kuantitas ada dan tidaknya ramp, namun kualitas (ukurannya) belum sesuai dengan standar, bahkan pada Taman Tirto Agung dan Taman Srigunting belum disediakan. Hal ini juga ditemukan pada Taman Simpang Lima Semarang yang memiliki jumlah ramp yang kurang dan belum memadai sehingga belum memberi rasa aman bagi para responden (Swastika & Pamungkas, 2018).

Tangga

1. Taman Pandanaran

Untuk mengakses Taman Pandanaran disediakan tangga yang ada hampir di seluruh bagian taman (Gambar 12).



Gambar 12: Tangga Taman Pandanaran (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 7 menunjukkan hasil pengamatan yang dilakukan pada tangga Taman Pandanaran.

Tabel 7: Tabel Hasil Pengamatan Tangga Taman Pandanaran

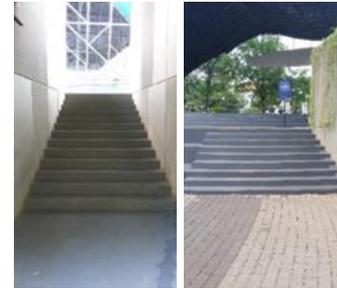
	An	Op	H	M
1	60 cm	10-20 cm	Tidak ada	Tidak Licin

Keterangan. An= *antrade*; Op = *Optrade*; H= ketersediaan *handrail*; M= Material (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Ukuran lebar *antrade* sudah memenuhi standar namun *optrade* belum memenuhi karena masih ada yang lebih dari 18 cm dan hanya tersedia 1 *handrail* tangga dengan ketinggian kurang dari 65 cm.

2. Taman Indonesia Kaya

Pada tangga Taman Indonesia Kaya pernah dilakukan penelitian oleh Amal & Harsritanto (2020) yang menyimpulkan bahwa semua tangga sudah memenuhi syarat dengan lebar tangga 1,2 - 2 m dan ketinggian *optrade* 15 cm, namun hanya pada tangga 1 di dekat area panggung (Gambar 13).



Gambar 13: Tangga 1 Taman Indonesia Kaya (Sumber: Amal & Harsritanto, 2020)

Untuk tangga 2 adalah tangga untuk area sekitar taman selain panggung (Gambar 14).



Gambar 14: Tangga 2 Taman Indonesia Kaya (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 8 menunjukkan hasil pengamatan tangga untuk penelitian ini.

Tabel 8: Tabel Hasil Pengamatan Tangga Taman Indonesia Kaya

	An	Op	H	M
1	30 cm	12-15 cm	Tidak ada	Tidak licin
2	40 cm	18 cm	Tidak ada	Tidak licin

Keterangan. An= *antrade*; Op = *Optrade*; H= ketersediaan *handrail*; M= Material (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Maka dari itu, ukuran tangga Taman Indonesia Kaya sudah memenuhi lebar

antrade dan *optrade*, secara garis besar memiliki ukuran yang seragam, dan kondisi yang baik. Namun ketersediaan *handrail* belum memenuhi standar.

3. Taman Srigunting

Tangga pada Taman Srigunting menghubungkan taman dengan trotoar bagian dalam. Tangga ini berhadapan dengan GPIB Immanuel Semarang atau Gereja Blenduk (Gambar 15).



Gambar 15: Tangga Taman Srigunting (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tabel 9: Tabel Hasil Pengamatan Tangga Taman Srigunting

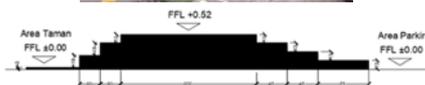
	An	Op	H	M
1	30 cm	15 cm	Ada	Tidak licin

Keterangan. An= *antrade*; Op = *Optrade*; H= ketersediaan *handrail*; M= Material (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Maka tangga pada Taman Srigunting memiliki ukuran yang sesuai, tersedia *handrail*, dan dalam kondisi yang baik.

4. Taman Tirto Agung

Tangga yang tersedia pada Taman Tirto Agung hampir semua titik dekat pintu masuk (Gambar 16).



Gambar 16: Tangga Taman Tirto Agung (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Tangga-tangga ini dapat digunakan untuk duduk seperti pada amfiteater dengan hasil pengamatan pada tabel 10.

Tabel 10: Tabel Hasil Pengamatan Tangga Taman Srigunting

	An	Op	H	M
1	60 cm	13 cm	Tidak Ada	Tidak beberapa rusak licin;

Keterangan. An= *antrade*; Op = *Optrade*; H= ketersediaan *handrail*; M= Material (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Maka ukuran dan pemilihan material sudah memenuhi persyaratan, namun tidak disediakan *handrai* dan mengalami kerusakan.

Dari empat taman yang dikaji, secara garis besar memiliki ukuran yang hampir memenuhi standar dan kualitas dari permukaan yang baik. Namun jumlah *handrail* yang disediakan masih sangat sedikit.

Jalur pemandu

1. Taman Pandanaran

Pada trotoar Taman Pandanaran terdapat kerusakan penghalang (Gambar 2), bahkan memberikan belokan pada jalur pemandu (Gambar 17) namun tidak disertai dengan fungsi yang tepat. Hal ini juga ditemui pada sepanjang koridor Jalan Pandanaran (Diharto, 2010). Temuan ini turut didukung dengan penelitian yang dilakukan oleh Sari & Dewi (2015) yang menyebabkan disabilitas tidak menggunakan jalur pemandu karena tidak adanya keamanan.



Gambar 17: Jalur pemandu Taman Pandanaran (Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Menurut Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki, pemasangan ubin pemandu harus meminimalisir pembelokan yang tidak terlalu penting (ITDP Indonesia, 2019). Berdasarkan salah satu disabilitas yang menggunakan Taman Kota Lama Semarang menyebutkan bahwa belokan-belokan pada jalur pemandu tersebut dikhawatirkan akan

membahayakan tunanetra yang menggunakan jalur pemandu.



Gambar 18: Jalur pemandu Taman Pandanaran
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Pola belokan jalur pemandu hanya dengan ubin pemandu (Gambar 18). Jika mengacu pada standar pola belokan maka perlu menggunakan ubin peringatan sebelum pergantian arah (Gambar 19). Selain pola ubin, warna ubin pengarah belum membedakan dengan sekitar. Dalam hal ini jalur pemandu pada Taman Pandanaran belum sesuai dengan standar yang berlaku.



Gambar 19: Jalur pemandu belokan
(Permen PU No.30/PRT/M/2006)

2. Taman Indonesia Kaya

Jalur pemandu pada Taman Indonesia Kaya hanya disediakan pada beberapa bagian di dalam taman, oleh sebab itu jalur pemandu menjadi terputus (Gambar 20).



Gambar 20: Jalur Pemandu Taman Indonesia Kaya
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Pola ubin persimpangan pada Taman Indonesia Kaya menunjukkan adanya contoh yang benar dan salah dalam pemasangan (Gambar 21).



Gambar 21: Jalur Pemandu Taman Indonesia Kaya (Simpang 3)
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Jika mengacu pada standar jalur pemandu simpang tiga maka terdapat ubin peringatan sebelum perubahan arah (Gambar 22).



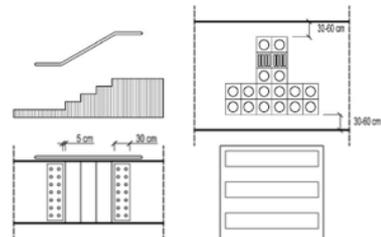
Gambar 22: Jalur Pemandu Simpang 3
(Permen PU No.30/PRT/M/2006)

Salah satu tangga terdapat jalur pemandu namun hanya menggunakan ubin pengarah (Gambar 23).



Gambar 23: Jalur Pemandu Tangga Taman Indonesia Kaya
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Jika mengacu pada standar jalur pemandu pada tangga menggunakan ubin peringatan pada setiap anak tangga (Gambar 24).



Gambar 24: Jalur Pemandu Tangga
(Permen PU No.30/PRT/M/2006)

Jalur pemandu Taman Indonesia Kaya menggunakan warna dan tekstur yang sesuai standar, namun pola ubin pemandu dan penyediaan jalur

pemandu masih kurang sehingga belum memenuhi standar.

3. Taman Srigunting

Pada penelitian yang dilakukan oleh Puspita & Firmadhani (2020) menyatakan bahwa jalur pemandu sudah disediakan, namun pada penelitian ini tidak ditemukan adanya jalur pemandu di area taman.

4. Taman Tirto Agung

Pada penelitian sebelumnya jalur pemandu Taman Tirto Agung sudah tersedia (Alda & Nurini, 2015), namun pada saat observasi ini dilakukan jalur pemandu hanya tersedia pada trotoar yang ada di Jl. Tirto Agung (dapat dilihat pada Gambar 25).



Gambar 25: Jalur Pemandu Trotoar Taman Tirto Agung
(Sumber: Dokumen pribadi, 2022)

Jalur pemandu pada empat taman yang diteliti belum disediakan dengan baik, dan belum memenuhi persyaratan seperti adanya kerusakan maupun kesalahan dalam pemasangan. Dinas Sosial Semarang Bidang Rehabilitasi Disabilitas pernah menemukan kesalahan dalam pemasangan jalur pemandu karena para pekerja tidak mengerti arti dari pemasangan ubin pemandu, yang menganggapnya hanya sekadar dekorasi.

Rambu dan marka

Rambu dan marka belum tersedia pada taman-taman yang diteliti.

Penutup

Kesimpulan

Pada taman-taman kota aktif di Semarang yang diteliti yaitu Taman Pandanaran, Taman Indonesia Kaya, Taman Srigunting, dan Taman Tirto Agung menunjukkan belum tersedianya jalur

pejalan kaki yang mudah diakses oleh disabilitas terutama bagi tunanetra dan tunadaksa (pengguna kursi roda). Beberapa fasilitas pejalan kaki seperti jalur pedestrian, *ramp*, dan tangga sudah tersedia pada hampir semua taman namun belum sepenuhnya sesuai standar, kondisi eksisting lahan, ukuran, dan kurangnya pengawasan atau evaluasi rutin mengenai kerusakan sehingga menjadi kendala dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai. Jalur pemandu serta rambu dan marka masih terbatas difasilitasi dan untuk jalur pemandu masih belum tepat pada penerapan polanya. Dalam hal ini pemahaman dari pihak penyedia, pihak pelaksana, dan pengawas masih belum terawasi dengan baik dengan banyaknya pola-pola ubin pemandu yang tidak tepat dan dapat membahayakan pengguna tunanetra.

Wawancara dengan tiga narasumber yaitu DISPERKIM Semarang, CSR Djarum Foundation, dan Dinas Sosial Semarang juga memperkuat bahwa taman-taman aktif di Kota Semarang belum aksesibel bagi disabilitas. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman mengenai standar aksesibilitas yang baik oleh pihak pengada (CSR swasta maupun BUMN) maupun pihak pekerja lapangan. Selain itu pihak DINSOS Semarang juga menyatakan bahwa para disabilitas belum mendapatkan undangan untuk dilibatkan dalam pembangunan fasilitas bagi disabilitas tersebut. Maka, keterlibatan pihak disabilitas merupakan hal yang sangat penting dalam hal pemenuhan hak aksesibilitas bagi disabilitas. Perencanaan maupun evaluasi yang melibatkan disabilitas penting untuk dilakukan agar sesuai dengan kebutuhan pengguna terkait.

Saran

Kesadaran mengenai pentingnya pemahaman dan penerapan standar aksesibilitas perlu ditingkatkan terutama dalam penelitian-penelitian sehingga dalam prosesnya semua pihak dapat memahami kebutuhan dari disabilitas. Kesadaran ini akan membantu dalam perancangan akses bagi disabilitas yang lebih layak dan memadai. Oleh sebab itu perlu adanya penelitian lebih lanjut

mengenai aksesibilitas pada fasilitas publik lainnya secara terukur dan mendetail sehingga tidak hanya mengetahui fasilitas yang tersedia tapi juga kualitas dari fasilitas yang disediakan bagi disabilitas agar meningkatkan nilai aksesibilitas tidak hanya dalam taman-taman tapi juga semua fasilitas publik.

Daftar Pustaka

- Alda, A. F., & Nurini. (2015). Penataan Taman Tirto Agung Sebagai Ruang Publik di Kecamatan Banyumanik Semarang. *Ruang*, 1(4), 171–180. <https://doi.org/10.14710/ruang.1.4.171-180>
- Amal, I., & Harsritanto, I. R. (2020). Kajian Aksesibilitas pada Taman Indonesia Kaya Semarang. *Imaji*, 9(5), 531-540. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/imaji/issue/viewFile/1505/79>
- Department of Justice. (2010). ADA Standards for Accessible Design. <https://www.ada.gov/regs2010/2010ADStandards/2010ADStandards.pdf>
- Diharto. (2010). Kajian Teknis Perencanaan Koridor Jalan Pandanaran Semarang. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 12(2), 181–190. <https://doi.org/10.15294/jtsp.v12i2.7004>
- Esariti, L., Ariyanti, K. E., & Putri, M. D. (2020). Penyediaan Fasilitas Responsif Gender Pada Ruang Terbuka Publik di Kota Lama Semarang. *Jurnal RIPTEK*, 14(2), 108–114.
- Iswara, G. A., & Werdiningsih, H. (2020). Evaluasi Aksesibilitas Pada Taman Pandanaran Kota Semarang. *Imaji*, 9(6), 661-670.
- ITDP Indonesia. (2019). *Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022*.
- Kurniati, R., & Almas, D. (2018). ACCESSIBILITY FOR DIFABLED ON PUBLIC SPACE IN SIMPANG LIMA SEMARANG, INDONESIA. *International Journal of Sustainable Building, Infrastructure, and Environment*, 1(2), 1-11. <http://journal.upgris.ac.id/index.php/ijobsbie/article/view/6995>
- Masruroh, F., Mauliani, L., & Anisa. (2015). Kajian Arsitektural Taman yang Mengakomodasi Aksesibilitas Difabel. *Jurnal Arsitektur NALARs*, 14(2), 145–167. <https://doi.org/10.24853/nalars.14.2.%25p>
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, Pub. L. No. 30/PRT/M/2006.
- Puspita, W., & Firmadhani, S. W. (2020). KAJIAN FASILITAS TAMAN KOTA SRIGUNTING. *Imaji*, 9. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/imaji>
- Sari, R. O., & Dewi, D. I. K. (2015). Pemanfaatan Jalur Pemandu Tunanetra Pada Pedestrian di Kota Semarang. *RUANG*, 1(1), 11–20. <https://doi.org/HTTP://DX.DOI.ORG/10.14710/RUANG.1.4.11-20>
- Supriyono, Saraswati, R. D., & Aprilia, K. Y. (2020). *EVALUASI TAMAN KOTA DI SEMARANG SEBAGAI RUANG TERBUKA PUBLIK*. <http://repository.unika.ac.id/22380/>
- Swastika, V. A., & Pamungkas, S. T. (2018). Keamanan dan Kenyamanan Fisik Pejalan Kaki di Kawasan Pedagang Kaki Lima Simpang Lima Semarang. *Jurnal Mahasiswa Departemen Arsitektur*, 6(3).
- Tarsidi, D. (2011). Kendala Umum yang Dihadapi Penyandang Disabilitas dalam Mengakses Layanan Publik. *JASSI*, 10(2), 201–205. <https://ejournal.upi.edu/index.php/jassii/article/viewFile/3991/2862>
- Wycaksono, A. (2021, January 29). *Museum Kota Lama Belum Ramah Disabilitas*. <https://radarsemarang.jawapos.com/berita/jateng/semarang/2021/01/29/museum-kota-lama-belum-ramah-disabilitas/>