

PERENCANAAN STRATEGIS BERBASIS INKLUSI PADA PENINGKATAN AKSESIBILITAS DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN BAGI TUNANETRA DI KAWASAN PEUNAYONG

T. Zainuddin

BAPPEDA Kota Banda Aceh, Indonesia

E-mail : zaizakhas69@gmail.com

ABSTRAK

Penyandang tunanetra belum memperoleh perhatian optimal dalam penyediaan fasilitas umum, sebagaimana terjadi pada Kawasan Peunayong, Banda Aceh yang memiliki keterbatasan penyediaan jalur pedestrian sehingga terdapat keterbatasan aksesibilitas tunanetra untuk kawasan tersebut. Tujuan kajian ini untuk merumuskan perencanaan strategis dalam upaya peningkatan aksesibilitas jalur pedestrian bagi tunanetra sehingga dapat meningkatkan kemandirian. Kajian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif, jenis data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data divalidasi dengan menggunakan triangulasi sumber. Data dianalisis dengan menggunakan SWOT dan AHP dan dideskripsikan dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Hasil: 1) Kawasan Peunayong memiliki keterbatasan sarana prasarana jalur pedestrian yang tidak dilengkapi guiding block, material tidak ramah disabilitas dan tidak layak guna bagi penyandang tunanetra. Disisi lain, jalur pedestrian mengalami perubahan fungsi untuk perdagangan dan parkir liar; 2) untuk menindaklanjuti hal tersebut maka perlu dirumuskan perencanaan strategis dengan menggunakan analisis SWOT yang menghasilkan kombinasi strategi strength-opportunity, beberapa pilihan alternatif strategi dilakukan analisa berdasarkan skala prioritas dengan menggunakan analisis AHP; 3) strategi prioritas untuk menyelesaikan masalah aksesibilitas tunanetra adalah melakukan perencanaan strategis berbasis inklusi sehingga tunanetra memperoleh haknya dalam penggunaan jalur pedestrian. Perencanaan strategis diimplementasikan dalam waktu 3 tahun yakni tahap perencanaan meliputi pembuatan kebijakan universal dan inklusif dengan pendekatan collaborative governance, sosialisasi dan edukasi; tahap pelaksanaan meliputi pembangunan sarana prasarana, pengembalian fungsi jalur pedestrian, zonasi Kawasan Peunayong dan lanjutan sosialisasi serta edukasi; tahap evaluasi meliputi monitoring dan penertiban kawasan serta evaluasi keberhasilan. Kesimpulan tunanetra mempunyai hak penggunaan fasilitas umum untuk pemberdayaan kualitas dan perannya dalam masyarakat, hal tersebut ditindaklanjuti dengan perencanaan dan kebijakan berbasis inklusi.

Kata Kunci: *Jalur Pedestrian, Tunanetra, Inklusif, Perencanaan Strategis, Disabilitas.*

ABSTRACT

The blind have not received optimal attention in the provision of public facilities, such as in Peunayong Area, Banda Aceh, which has limited provision of pedestrian paths. The purpose of this study is to formulate strategic planning in an effort to improve the accessibility of pedestrian paths for the blind to increase independence. This study was conducted with qualitative approach, the types of data used were primary and secondary data. Data were validated using source triangulation. Data were analyzed using SWOT and AHP. Results: 1) The Peunayong Area has limited pedestrian path that is not equipped with guiding blocks, unrecommended materials and suitable for blind people. The function of pedestrian path has changed into trade and illegal parking; 2) it is necessary to formulate strategic planning using SWOT analysis that produces combination of strength-opportunity strategies, several alternative strategy options are analyzed using AHP; 3) The priority strategy to solve the problem of accessibility for the blind is to conduct inclusion strategic planning. Strategic planning is implemented within 3 years, namely the planning stage includes the creation of universal and inclusive policies with collaborative governance approach, socialization and education; the implementation stage includes the construction of infrastructure, the return function of pedestrian paths, zoning of the Peunayong Area and continued socialization and education; the evaluation stage includes monitoring and evaluating success. Conclusion: the blind have the right to use public facilities to empower their quality and role in society, this is followed up with inclusion-based planning and policies.

Keywords: *pedestrian paths, blind, inclusive, strategic planning, disability*

PENDAHULUAN

Fasilitas untuk pejalan kaki merupakan salah satu fasilitas pendukung aktivitas manusia, namun fasilitas berupa jalur pedestrian banyak ditemukan penyalahgunaan fungsi diantaranya adalah jalur pedestrian digunakan untuk berdagang, lokasi parkir kendaraan, sehingga berdampak pada ketidaknyamanan pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian tersebut (Maghfirah et al., 2023). Ketidaknyamanan pengguna jalur

pedestrian menunjukkan adanya kesalahan dalam melakukan pengelolaan hak ruang bagi pejalan kaki. Pada jaman modern seperti halnya saat ini, fungsi pedestrian sangatlah vital sehingga harus dilakukan pengelolaan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan (Putri & Rosilawati, 2020).

Penyalahgunaan pedestrian pada umumnya terjadi karena keterbatasan lahan untuk melakukan aktivitas

ekonomi pada kawasan perdagangan. Hal ini sebagaimana yang terjadi pada Kawasan Peunayong, Kota Banda Aceh yang merupakan Kawasan perdagangan, kuliner, dan wisata sehingga banyak dikunjungi oleh wisatawan dan warga Kota Banda Aceh. Kawasan Peunayong merupakan kawasan strategis karena terdapat penginapan, pertokoan souvenir khas Aceh, pusat kuliner Rex, pasar tradisional Peunayong, Kawasan Pecinan Peunayong, Taman Krueng Aceh serta Masjid Raya Baiturrahman. Kawasan Peunayong akan semakin padat seiring dengan bertambahnya jumlah wisatawan ke Banda Aceh. Menurut data Dinas Komunikasi, Informasi dan Statistik, jumlah wisatawan ke Banda Aceh pada tahun 2022 sebanyak 328.169 orang kemudian pada tahun 2023 jumlah tersebut meningkat menjadi 382.029 orang, dan kenaikan jumlah wisatawan ke Kota Banda Aceh diprediksikan setiap tahun sebesar 16,41% (Humas Diskominfo, 2024)

Adanya peningkatan jumlah wisatawan berbanding lurus dengan jumlah pengguna jalur pedestrian di Kawasan Peunayong karena Kawasan Peunayong merupakan salah satu destinasi wisata belanja dan kuliner di Kota Banda Aceh. Namun bertambahnya pengguna jalur pedestrian tidak diikuti dengan peningkatan kualitas sarana prasarana

dan penambahan ketersediaan sarana prasarana pada fisik bangunan jalur pedestrian. Fenomena yang terjadi, jalur pedestrian di Kawasan Peunayong digunakan sebagai sebagai tempat untuk melakukan aktivitas non pejalan kaki seperti halnya tempat berjualan non permanen berupa *stand booth*, tempat meletakkan barang dagangan, area parkir kendaraan dan aktivitas ekonomi lainnya yang melanggar peruntukan jalur pedestrian. Kawasan Peunayong sebagai kawasan perdagangan dibagi menjadi Empat Koridor:

a) Koridor I yakni kawasan jalur pejalan kaki yang terletak di Jalan Sri Ratu Safiatudin, yang merupakan koridor penghubung antar Kawasan Simpang Lima dan Rex Peunayong dan digunakan oleh masyarakat untuk melaksanakan aktivitas. Pada Koridor I, pedestrian tidak dilengkapi dengan fasilitas untuk disabilitas khususnya tunanetra, bahkan material penutup lantai pedestrian licin saat terpercik air, tidak mudah kering dan tidak menyerap air. Pada jalur pedestrian tidak dilengkapi dengan *ramp* kecuali median pedestrian yang dibuat landai pada jalur keluar masuk toko. Koridor I mempunyai tingkat kepadatan tertinggi pada pukul 18.00-22.00 WIB. Pengunjung pada waktu tersebut umumnya adalah wisatawan belanja

dengan mengunjungi toko souvenir dan wisata kuliner khas Aceh.

- b) Koridor II yakni kawasan Jalan Jenderal Ahmad Yani yang merupakan penghubung antara Jalan Sri Ratu Safiatuddin, Rex Peunayong, Jalan Khairil Anwar hingga Jalan WR. Supratman. Jalur pada koridor ini digunakan oleh masyarakat dan wisatawan. Jalur ini tidak memiliki jalur pedestrian, dan banyak terdapat genangan air karena seluruh jalan rata dengan jalan raya. Material penutup lantai adalah cor semen kasar bertekstur, tidak silau, tidak licin, cepat kering dan menyerap air. Penataan jalan tidak teratur karena bahu jalan banyak digunakan untuk area parkir, tidak ada fasilitas untuk tunanetra dan terdapat *ramp* dengan cor semen pada jalan masuk toko sebagai penghubung antara jalur pejalan kaki dengan kawasan parkir. Pada koridor ini terdapat kerusakan jalan pada beberapa titik. Koridor II memiliki tingkat kepadatan tertinggi pada pukul 16.00-20.00 WIB dengan mayoritas pengunjung warga sekitar berbelanja di toko-toko sekitar Peunayong untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Jalur yang seharusnya diperuntukan bagi pejalan kaki pada kawasan ini, digunakan sebagai kawasan kuliner sehingga tunanetra dan penyandang disabilitas lainnya tidak memperoleh akses untuk melakukan aktivitas jalan kaki dengan aman.
- c) Koridor III yakni Jalan Khairil Anwar, yang merupakan penghubung antara Kawasan Jalan T. Panglima Polem menuju Rex Peunayong. Jalur pejalan kaki pada Kawasan ini melalui dua jalan yakni Jalan Kartini dan Jalan Twk Daudsyah. Jalur pedestrian pada koridor ini memiliki perbedaan ketinggian antara 10-45 cm dari permukaan jalan, material yang digunakan adalah keramik non tekstur, non corak. Material yang digunakan untuk lantai bersifat licin saat terpercik air, tidak cepat kering dan tidak menyerap air, tidak ada kerusakan pada lantai tetapi tidak terdapat fasilitas untuk pejalan kaki dengan disabilitas khususnya tunanetra. Pada koridor ini terdapat *ramp*, dan kawasan parkir berada pada kemiringan slot parkir 60° dan dipenuhi oleh kendaraan. Koridor ini memiliki tingkat kepadatan pada pukul 16.00-20.00 WIB yakni dengan adanya pusat kuliner yang menggunakan jalur pedestrian hingga badan jalan.
- d) Koridor IV yakni Jalan Sultan Hotel, merupakan penghubung antara Kawasan Jalan T Palingma Polem menuju Jalan Sri Ratu Safiatuddin. Pada koridor IV tidak terdapat jalur pedestrian, untuk pejalan kaki dapat menggunakan

teras depan pertokoan dengan material keramik non tekstur dan *paving block* serta cor semen. Jalan tersebut licin ketika terpercik air, tidak mudah menyerap air dan tidak cepat kering. Pada koridor IV tidak terdapat jalur khusus disabilitas maupun *ramp*. Koridor ini memiliki tingkat kepadatan pada pukul 16.00-20.00 WIB, dan aktivitas menurun setelah pukul 20.00 keatas.

Berdasarkan pada kondisi jalur pedestrian Kawasan Peunayong, maka dapat diketahui bahwa fasilitas pedestrian bagi tunanetra tidak ramah disabilitas. Hal tersebut terbukti dengan minimnya tunanetra yang menggunakan dkawasan tersebut. Menurut data yang diperoleh dari Bappeda Provinsi Aceh tahun 2023, dalam satu minggu hanya sebanyak 10 orang cacat (2 orang tunanetra, 3 orang tunarungu, dan 6 orang tuna wicara) dari 1917 orang yang melewati koridor I, hanya 9 orang cacat (6 tuna rungu, dan 3 tunanetra) dari 1741 orang yang melewati koridor II, hanya 8 orang cacat (4 orang tuna wicara dan 2 orang tunanetra dan 2 orang dhaksa) dari 880 orang yang menggunakan koridor III dan hanya 3 orang tuna wicara dari 654 orang yang menggunakan koridor IV. Dengan demikian dapat dibuktikan bahwa para penyandang disabilitas khususnya tunanetra menghindari kawasan tersebut.

Kondisi Kawasan Peunayong yang tidak ramah tunanetra bertentangan dengan Pasal 18 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas yang menegaskan bahwa penyandang disabilitas mempunyai hak yang sama dalam hal aksesibilitas penggunaan fasilitas publik. Pengelolaan Kawasan Peunayong juga melanggar standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 30/PRT/M/2006 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan bahwa pedestrian harus memenuhi standar keamanan, kenyamanan, kemudahan dan bebas hambatan.

Permasalahan mengenai pedestrian tidak hanya terjadi di Kawasan Peunayong tetapi juga di kawasan lain yang memiliki potensi sebagai kawasan perekonomian, seperti halnya di Alun-Alun Temanggung, Jawa Tengah yang mempunyai kondisi sama dengan Kawasan Peunayong yakni tidak adanya infrastruktur pedestrian bagi tunanetra sehingga dinilai membahayakan pengguna tunanetra karena tidak memiliki jalur pemandu atau *guiding block*, dan infrastruktur lainnya (Prahastuti & Setyowati, 2024). Kondisi yang sama terjadi pada Kawasan Stasiun KRL Tangerang Selatan yang tidak memenuhi standar fasilitas bagi

penyandang tunanetra yakni tidak adanya jalur pemandu atau *guiding block* dan aksesibilitas rendah (Mantasya & Tampi, 2023). Kondisi serupa juga terjadi pada Kawasan Taman Kota Lapangan Merdeka Kota Bengkulu yakni jalur pedestrian belum memenuhi standar keamanan dan kenyamanan karena pada jalur tersebut terdapat gundukan dan retakan yang diakibatkan oleh akar pohon, kondisi jalan tidak stabil karena penggunaan jalur pedestrian untuk berdagang dengan gerobak dorong dan kerusakan *ramp* (Dwi Oktavallyan Saputri, 2023).

Kondisi pada beberapa daerah tersebut menggambarkan bahwa jalur pedestrian dibangun dengan aksesibilitas rendah bagi tunanetra karena adanya hambatan-hambatan untuk menggunakan jalur tersebut secara mandiri, dan sistem pembangunan jalur pedestrian yang tidak bersinergi dengan pengguna jalur tersebut (Theodorou et al., 2023). Kondisi aksesibilitas jalur pedestrian yang tidak ramah tunanetra tidak dapat dipisahkan dari peran pemerintah dalam hal perencanaan dan pengembangan suatu Kawasan yakni dengan cara mengintegrasikan standar pedestrian kedalam perencanaan dan pengembangan kawasan (Prayoga et al., 2023).

Identifikasi Masalah

Kondisi aksesibilitas jalur pedestrian yang tidak ramah tunanetra

berdampak pada ketidaknyamanan dan ketidakamanan tunanetra dalam memanfaatkan fasilitas umum sehingga hak-hak tunanetra untuk menggunakan fasilitas umum menjadi terbatas. Permasalahan tersebut akan diuraikan dengan menggunakan *Five Ways* berikut.

1. *Why 1* – Permasalahan penegakan aturan dan kebijakan pemerintah
 - a. Permasalahan pedestrian yang tidak ramah tunanetra disebabkan oleh tidak adanya penegakan aturan dan kebijakan pemerintah mengenai syarat pembangunan jalur pedestrian dan pengembangan kawasan.
 - b. Kebijakan pemerintah belum sampai pada pemerataan pemberian hak-hak yang setara antara orang-orang penyandang disabilitas khususnya tunanetra dengan orang normal pada umumnya.
 - c. Aktor kebijakan tidak mempunyai pemahaman bahwa penyandang disabilitas mempunyai hak yang sama dan pemerintah wajib memenuhi hak-hak tersebut.
 - d. Tidak adanya kepedulian untuk memahami dan memenuhi hak-hak penyandang disabilitas.
 - e. Tidak dilaksanakannya *collaborative governance* sehingga aspirasi masyarakat, *stakeholder* dan pihak swasta tidak dijadikan dasar untuk membuat kebijakan.

2. *Why* 2—Permasalahan perencanaan
 - a. Tingkat aksesibilitas tunanetra rendah dalam penggunaan fasilitas publik karena kelemahan perencanaan pembangunan tata ruang.
 - b. Kelemahan perencanaan tata ruang karena adanya keterbatasan anggaran dan prioritas untuk pembangunan infrastruktur.
 - c. Penentuan prioritas adalah untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur lain yang mendesak sehingga pemenuhan hak para penyandang tunanetra menjadi terhambat.
 - d. Perencanaan tata ruang tidak dilengkapi dengan desain yang inklusif yakni desain jalur pedestrian yang dapat digunakan oleh orang normal dan penyandang cacat.
 - e. Keterbatasan teknologi dan material sehingga mempengaruhi desain jalur pedestrian.
3. *Why* 3—Permasalahan pengetahuan dan kesadaran
 - a. Tidak adanya kesadaran masyarakat dalam hal penggunaan fasilitas umum.
 - b. Kurangnya pengetahuan mengenai pemanfaatan fasilitas umum.
 - c. Kurangnya sosialisasi dari pemerintah melalui instansi terkait mengenai fungsi fasilitas umum yakni jalur pedestrian.
- d. Tidak adanya anggaran untuk melakukan sosialisasi pada masyarakat sekitar kawasan perekonomian terkait penggunaan fasilitas umum khususnya jalur pedestrian.
- e. Kurangnya kepedulian masyarakat mengenai penyandang disabilitas khususnya tunanetra yang mempunyai hak sama dalam penggunaan jalur pedestrian.
4. *Why* 4—Permasalahan penertiban
 - a. Kurangnya penertiban kawasan perekonomian sehingga pedagang leluasa menggunakan jalur pedestrian untuk melakukan aktivitas perdagangan.
 - b. Tidak adanya perintah atasan untuk melakukan penertiban kawasan perekonomian karena penertiban dilakukan berdasarkan surat tugas.
 - c. Petugas tidak peduli dengan kondisi tersebut karena sudah terjadi dalam waktu lama dan sudah menjadi kebiasaan.
 - d. Adanya faktor sosial dan budaya yang tidak memperhatikan aksesibilitas para penyandang tunanetra.
 - e. Belum adanya aspirasi dari masyarakat penyandang tunanetra yang menyuarakan persamaan hak untuk menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Peunayong

5. *Why 5*—Permasalahan keterlibatan *stakeholder*
 - a. Kurangnya keterlibatan *stakeholder* dalam memberikan aspirasi perencanaan, pemantauan dan pengawasan implementasi program pemerintah khususnya persamaan hak tunanetra.
 - b. Tidak adanya ruang bagi *stakeholder* untuk menyampaikan aspirasinya.
 - c. Tidak adanya kepedulian dan kesempatan untuk menyampaikan aspirasi *stakeholder* untuk menyamakan hak-hak tunanetra dalam penggunaan fasilitas umum.
 - d. Stigma dan diskriminasi pada penyandang cacat sehingga kebutuhan akan penegakan regulasi tidak diutamakan.
 - e. Kurangnya edukasi mengenai pelanggaran hak asasi manusia pada penyandang tunanetra.

Berdasarkan identifikasi masalah dan akar masalah tersebut, maka akan dilakukan analisa untuk memperoleh solusi dari permasalahan tersebut. Adapun beberapa indikator yang dapat digunakan untuk menyelesaikan permasalahan aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra di Kawasan Peunayong adalah sebagai berikut.

1. Peningkatan kualitas SDM yang akan berkontribusi dalam pembuatan kebijakan, pengimplementasikan

kebijakan dan melakukan evaluasi kebijakan.

2. Pemahaman mengenai aksesibilitas jalur pedestrian dan hak-hak tunanetra dalam penggunaan fasilitas publik.

3. Perencanaan tata ruang untuk penyandang disabilitas khususnya tunanetra.

Ketiga isu prioritas tersebut akan dilakukan pemilihan dengan menggunakan metode *Urgency-Seriousness* dan *Growth* (USG) dengan menggunakan skor 1-5. Isu prioritas yang mempunyai skor tertinggi maka isu tersebut yang mempunyai prioritas sehingga harus dilakukan penyelesaian terlebih dahulu.

Table 1. Identifikasi Isu Strategis Prioritas Dengan Menggunakan Metode USG

Isu Strategis	Kriteria				Rank	Fact
	U	S	G	Total		
Peningkatan kualitas SDM untuk pembuatan kebijakan	3	5	3	11	III	Minimnya anggaran pengembangan SDM.
Peningkatan pemahaman aksesibilitas jalur pedestrian dan hak tunanetra	4	5	4	14	II	Membutuhkan waktu dan edukasi bertahap.
Perencanaan tata ruang untuk penyandang tunanetra	5	5	5	15	I	Digunakan sebagai perencanaan strategis Kota Banda Aceh.

Berdasarkan pada Tabel 1 tersebut, maka diketahui bahwa isu strategis yang mempunyai bobot tertinggi adalah perencanaan tata ruang untuk penyandang tunanetra yang dapat dilaksanakan dengan melakukan perencanaan strategis.

Rumusan Masalah

Permasalahan mengenai aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra merupakan

permasalahan yang tidak hanya terjadi di Kawasan Peunayong tetapi hampir terjadi pada setiap Kawasan perdagangan dan strategis yang mempunyai kegiatan ekonomi aktif. Adanya fenomena minimnya aksesibilitas penyandang tunanetra, maka bertentangan dengan hak asasi manusia, yakni hak-hak pemanfaatan fasilitas publik sebagaimana yang sudah dirumuskan dalam regulasi Pemerintah Indonesia. Disisi lain, adanya permasalahan aksesibilitas jalur pedestrian merupakan bukti bahwa terdapat kurangnya pemahaman mengenai eksistensi penyandang tunanetra dan kebutuhannya dalam rangka bertahan hidup. Dengan demikian, diperlukan suatu analisa untuk menghasilkan perencanaan strategis sebagai upaya peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra sehingga dapat meningkatkan kemandirian dalam melakukan aktivitas harian.

Tujuan Dan Manfaat Kajian

Tujuan dilakukan analisa ini adalah untuk merumuskan suatu perencanaan strategis dalam upaya peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra sehingga dapat meningkatkan kemandirian dalam melakukan aktivitas harian.

Manfaat dilakukan kajian ini meliputi 2 hal yakni sebagai berikut.

1. Manfaat teoritis, yaitu kajian ini dapat digunakan sebagai referensi untuk dasar pengambilan kebijakan yang berhubungan dengan pembuatan perencanaan strategis sebagai upaya peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan penggunaan jalur pedestrian bagi penyandang tunanetra.
2. Manfaat praktis, yaitu hasil kajian ini dapat digunakan sebagai solusi atau pemecahan masalah aksesibilitas jalur pedestrian pada kawasan perekonomian sehingga menghambat pemberdayaan dan aktivitas bagi tunanetra di kawasan tersebut.

Kajian Teori

Pada kajian ini akan digunakan *grand theory* yakni teori manajemen. Menurut Naning & Widyaningru (2019) manajemen merupakan suatu proses untuk melakukan koordinasi atas pengelolaan sumber daya melalui proses perencanaan, pengorganisasian, penetapan tenaga kerja, pengarahan dan pengawasan sehingga dapat digunakan untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. Menurut Hasibuan (2020) manajemen merupakan suatu ilmu yang mengatur mengenai proses pemanfaatan sumber daya secara efektif dan efisien. Berdasarkan definisi mengenai manajemen, maka dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan suatu ilmu yang

mempelajari pengelolaan sumber daya untuk mendukung aktivitas organisasi, melalui proses perencanaan, pengorganisasian, penetapan, pengarahan dan pengawasan.

Penggunaan *grand theory* akan dilanjutkan dengan *middle theory*. *Middle theory* yang digunakan pada kajian ini adalah teori perencanaan. Perencanaan adalah suatu proses yang berkelanjutan untuk melakukan pemilihan beberapa alternatif terhadap ketersediaan sumber daya untuk mencapai tujuan tertentu di waktu yang telah diprediksikan (Sjafrizal, 2016). Untuk melakukan perencanaan terdapat beberapa proses yakni sebagai berikut.

- a. Melakukan penetapan sasaran dan tujuan untuk menentukan *goal* organisasi secara keseluruhan.
- b. Merumuskan kondisi saat ini, yakni pada proses perencanaan sangat diperlukan untuk melakukan identifikasi kondisi organisasi, sumber daya yang tersedia dan informasi kebutuhan anggaran untuk mencapai tujuan yang ditargetkan oleh organisasi.
- c. Membuat alternatif yakni suatu proses dalam perencanaan yang dilakukan dengan membuat beberapa pilihan alternatif untuk mencapai tujuan yang ditetapkan, dengan tujuan untuk meminimalisir terjadinya ketidaktercapaian target.
- d. Mengembangkan rencana yakni tahap akhir dalam proses

perencanaan yang dilakukan dengan mengembangkan alternatif kebijakan sehingga dapat digunakan untuk mencapai tujuan (Zakiyudin, 2013).

Setelah menggunakan *middle theory*, maka pada kajian ini juga menggunakan *applied theory* yakni perencanaan tata ruang. Menurut Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, tata ruang merupakan wujud struktur ruang dan pola ruang. Tata ruang merupakan susunan ruang yang serasi sehingga mudah dipahami dan dilaksanakan sehingga kegiatan dan sarana prasarana dapat digunakan. Tata ruang dapat diwujudkan dengan menggunakan 3 (tiga) tahapan ini yakni perencanaan tata ruang, perwujudan tata ruang dan pengendalian tata ruang (Silalahi, 2006). Rencana tata ruang wilayah digunakan sebagai pedoman untuk penyusunan rencana pembangunan jangka panjang, jangka menengah, pemanfaatan ruang, pengendalian ruang, untuk mewujudkan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan antar sektor sehingga dapat melakukan investasi untuk penataan ruang kawasan strategis (Irman, 2016).

Pada konteks kajian ini, perlu dilakukan penataan jalur pedestrian. Pedestrian merupakan salah satu elemen perencanaan kawasan yang menentukan keberhasilan perencanaan

dalam suatu wilayah (Septika, 2016). Pedestrian merupakan pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat yang dituju dengan cara berjalan kaki (Iswanto, 2006). Fungsi pedestrian menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan adalah sebagai jalur penghubung antarpusat kegiatan, sebagai bagian yang tidak terpisahkan pada sistem pergantian moda pergerakan lainnya, sebagai ruang interaksi sosial, pendukung keindahan dan jalur evaluasi ketika terdapat bencana.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Sarana Prasarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, pedestrian merupakan ruang yang dapat digunakan untuk berjalan kaki maupun berkursi roda bagi penyandang disabilitas sehingga dapat melakukan aktivitas secara mandiri karena sudah dirancang untuk keleluasaan gerak, keamanan, kemudahan, dan kenyamanan, sehingga jalur tersebut harus dibebaskan dari rintangan. Dengan demikian, dalam aturan tersebut telah menyebutkan bahwa pedestrian digunakan bukan hanya

untuk orang normal tetapi juga penyandang disabilitas.

METODE

Kajian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan adalah data primer yakni data yang diperoleh dari hasil *Focus Group Discussion* (FGD) dengan melibatkan para *stakeholder* Bappeda Kota Banda Aceh dalam hal pembuatan perencanaan peningkatan aksesibilitas jalur pedestrian di Kawasan Peunayong yakni Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Tata Kota, Bappeda, Dinas Perumahan dan Pemukiman, Dinas Sosial, Dinas Koperasi UMKM dan Perdagangan, Dinas Perhubungan serta perwakilan pedagang kaki lima di Kawasan Peunayong dengan total jumlah 21 orang. Kajian ini juga menggunakan data sekunder yakni dokumentasi, laporan evaluasi, jurnal dan referensi pendukung lainnya. Data yang sudah dikumpulkan akan divalidasi dengan menggunakan triangulasi sumber. Data dianalisa dengan menggunakan analisis SWOT dan AHP kemudian dielaborasi dengan menggunakan pendekatan deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan Peunayong merupakan kawasan perekonomian yang digunakan sebagai pusat perdagangan, jasa, wisata dan aktivitas fisik lainnya.

Adapun pengguna pada kawasan ini sangat beranekaragam, mulai dari wisatawan, pedagang, tentara, polisi, pegawai negeri, pegawai swasta, supir, siswa, mahasiswa dan anggota masyarakat lainnya. Kawasan ini merupakan kawasan terbuka dan terdapat beberapa ruas jalan yang masing-masing menghubungkan antar kawasan di wilayah tersebut yakni Jalan Sri Ratu Safiatuddin, Jalan Jenderal A Yani, Khairil Anwar dan Jalan Sultan Hotel. Adapun *locus* kajian ini sebagaimana terdapat pada gambar berikut.



Gambar 1. Kawasan Peunayong
Sumber : www.arcgis.com

Untuk melakukan kajian mengenai perencanaan strategis guna meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan penyandang tunanetra maka perlu dilakukan kajian pada faktor internal dan eksternal untuk melakukan pengembangan jalur pedestrian di Kawasan Peunayong dengan menggunakan analisis SWOT.

Analisis SWOT Perencanaan Strategis Peningkatan Kenyamanan

Penyandang Tunanetra di Kawasan Peunayong

Analisis SWOT dilakukan dengan mengakomodir aspirasi *stakeholder* yang menghadiri *Focus Group Discussion* (FGD) sehingga dapat digunakan sebagai dasar untuk melakukan perencanaan strategis. Adapun peserta berjumlah 21 (dua puluh satu) orang dengan hasil identifikasi dan penghitungan sebagai berikut.

Faktor internal

Tabel 1. *Matrix Internal Factor Evaluation (IFE Matrix)*

Faktor Internal Utama	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan (Strength)			
1) Berada pada kawasan perdagangan.	4,9	3,5	0,17
2) Kawasan Peunayong mempunyai koneksi ke kawasan lain.	5,3	3,3	0,17
3) Kawasan Peunayong merupakan lokasi tujuan pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat sekitar.	5,9	3,7	0,22
4) Kawasan Peunayong sudah terkenal di kalangan wisatawan.	5,4	3,7	0,19
5) Kawasan Peunayong terletak di pusat kota Banda Aceh.	6,1	3,7	0,22
6) Adanya payung hukum dalam pengembangan kawasan.	5,6	3,5	0,19
7) Adanya pengelolaan kawasan dari dinas terkait.	5,2	3,2	0,17
8) Kawasan Peunayong tidak pernah sepi karena selalu dikunjungi wisatawan dan masyarakat sekitar.	5,7	3,3	0,19
9) Kawasan Peunayong merupakan kawasan historis.	5,2	3,5	0,18
10) Kawasan Peunayong mempunyai potensi <i>waterfront</i> .	5,9	3,5	0,21
Total Kekuatan	55,1	34,9	1,91
Kelemahan (Weakness)			
1) Sulit diakses karena jalur pedestrian digunakan untuk aktivitas perdagangan.	4,0	3,4	0,13
2) Sarana tidak lengkap di beberapa titik	3,7	3,5	0,12
3) Prasarana tidak lengkap di beberapa titik	4,7	3,3	0,15
4) Kurang aman bagi tunanetra pengguna jalur pedestrian	4,5	3,3	0,15
5) Tingkat kenyamanan kurang bagi pengguna tunanetra.	5	3,4	0,17
6) Alih fungsi jalur pedestrian yang tidak memfasilitasi pejalan kaki.	4,2	3,6	0,15
7) Tingkat kepedulian pada pengguna jalur pedestrian rendah.	4,7	3,5	0,16
8) Tidak adanya kepatuhan pada standarisasi pembangunan jalur pedestrian	4,5	3,5	0,16
9) Tidak ada perencanaan yang tepat dalam pembuatan Rencana Tata Ruang Wilayah.	4,7	3,4	0,16
10) Tidak adanya penegakan hukum pada pemanfaatan fasilitas umum.	4,7	3,6	0,16
Total kelemahan	44,9	34,5	1,55
Total S-W	100	69	3,47

Sumber: Hasil Analisis SWOT (2024)

Berdasarkan hasil identifikasi faktor internal yang terdiri dari *strength*

(kekuatan) dan *weakness* (kelemahan), maka dapat diketahui Kawasan Peunayong merupakan kawasan strategis dan memiliki potensi untuk dikembangkan karena adanya potensi *waterfront*, kawasan tujuan wisata karena adanya pusat pertokoan, hotel, pasar dan pusat wisata kuliner. Dengan adanya kawasan potensial tersebut maka Kawasan Peunayong merupakan kawasan yang dibutuhkan oleh penyandang disabilitas dalam rangka pengembangan diri dan meningkatkan eksistensi karena adanya hak yang sama dalam memanfaatkan fasilitas umum. Disisi lain, untuk memanfaatkan fasilitas umum di Kawasan Peunayong sangat sulit dilakukan oleh penyandang tunanetra karena sarana prasarana tidak mendukung tunanetra untuk ikut memanfaatkan kawasan tersebut. Jalur pedestrian yang tidak aman dan tidak nyaman digunakan sehingga tunanetra menghindari kawasan tersebut. Jika kondisi tersebut tidak dilakukan analisa, maka hak-hak tunanetra tidak akan dipenuhi.

2. Faktor eksternal

Tabel 2. *Matrix External Factor Evaluation (EFE Matrix)*

Faktor Eksternal Utama	Bobot	Rating	Skor
Kesempatan (<i>Opportunity</i>)			
1) Meningkatnya kenyamanan penyandang tunanetra dalam memanfaatkan jalur pedestrian.	5,6	2,2	0,12
2) Meningkatnya keamanan penyandang tunanetra ketika menggunakan jalur pedestrian.	5,1	2,8	0,14
3) Terwujudnya pengembangan wilayah inklusif.	5,1	2,0	0,10
4) Meningkatnya perekonomian warga termasuk tunanetra.	5,6	2,8	0,15
5) Adanya perencanaan yang berkualitas dan tepat guna.	5,3	2,1	0,11
6) Meningkatnya kesadaran masyarakat mengenai pemanfaatan fasilitas umum bagi tunanetra.	4,9	2,8	0,14
7) Terwujudnya nilai estetika pada Kawasan Peunayong.	5,8	3,3	0,19
8) Terwujudnya sistem transportasi terintegrasi dan ramah tunanetra.	4,9	3,0	0,15
9) Terwujudnya potensi kawasan <i>heritage</i> yang dapat dikembangkan	4,4	3,1	0,14
10) Peningkatan partisipasi dan aktivitas tunanetra pada kawasan tersebut.	4,9	2,5	0,12
Total Kesempatan	51,7	27	1,37
Ancaman (<i>Threat</i>)			
1) Tunanetra semakin terpinggirkan.	5,6	2,4	0,13
2) Tunanetra tidak dapat ikut memanfaatkan jalur pedestrian pada Kawasan Peunayong.	4,9	2,9	0,14
3) Tidak adanya kesadaran bagi masyarakat untuk ikut memberdayakan penyandang tunanetra dalam aktivitas ekonomi.	4,0	3,0	0,12
4) Tidak adanya kepedulian pembuat kebijakan dalam pengembangan wilayah.	5,6	2,5	0,14
5) Tidak adanya penegakan hukum dalam pemanfaatan fasilitas umum.	4,0	2,4	0,09
6) Kawasan Peunayong tidak teratur penataannya.	4,3	2,8	0,12
7) Kawasan Peunayong tidak dapat dijadikan sebagai kawasan <i>heritage</i> yang dikembangkan dengan pendekatan inklusif.	4,8	2,7	0,13
8) Kawasan Peunayong tidak ramah disabilitas.	5,6	2,9	0,16
9) Kawasan Peunayong dikembangkan tidak sesuai dengan standar pengembangan kawasan yang peduli disabilitas.	4,9	3,0	0,15
10) Pengembangan kawasan dilakukan secara diskriminatif.	4,6	2,9	0,13
Total Ancaman	48,3	28	1,32
Total O-T	100	55	2,69

Sumber : Hasil Analisis SWOT (2024)

Berdasarkan pada analisis faktor eksternal yakni *opportunity* atau kesempatan dan *threat* atau ancaman, maka dapat diketahui bahwa pengembangan Kawasan Peunayong menjadi pusat perdagangan dan wisata sangat potensial. Namun pengembangan tersebut harus dilakukan secara inklusif yakni dengan meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan jalur pedestrian sehingga dapat meningkatkan pemberdayaan penyandang tunanetra sehingga dapat ikut berpartisipasi dalam aktivitas ekonomi di Kawasan Peunayong. Jika kondisi hambatan aksesibilitas dan kenyamanan tunanetra tidak dilakukan

perencanaan, maka kondisi tersebut tidak akan terselesaikan sehingga terdapat beberapa ancaman yang akan terjadi, seperti halnya adanya diskriminasi pada kelompok masyarakat tertentu yakni penyandang tunanetra, ketidakpedulian pada tunanetra dan sebagainya. Kondisi tidak adanya kepedulian pada penyandang tunanetra akan berdampak pada semakin maraknya pelanggaran hak asasi manusia secara tidak disadari dan tidak tercapainya Misi Pemerintah Aceh Tahun 2023-2026 yang ingin melakukan pembangunan yang berkualitas, maju, adil dan merata.

Adapun penentuan strategi dilakukan berdasarkan hasil penghitungan SWOT dengan hasil berikut.

$$X = 1,92 - 1,55 = 0,37$$

$$Y = 1,37 - 1,32 = 0,05.$$

Berdasarkan hasil penghitungan untuk menentukan sumbu X dan Y, maka strategi yang akan digunakan dalam kajian ini terletak pada kuadran 1. Kuadran 1 merupakan kuadran yang menguntungkan karena untuk melakukan strategi harus memberdayakan seluruh kekuatan dan peluang sehingga dapat memecahkan masalah yang dihadapi (Rangkuti, 2004).



Gambar 2. Kuadran Matriks Analysis SWOT

Untuk merumuskan strategi dalam kwadran tersebut, maka harus dilakukan analisis data dengan menggunakan analisis IFAS dan EFAS sebagai berikut:

Tabel 3. Matrik IFAS-EFAS

IFAS EFAS	IFAS	EFAS
	Kekuatan (Strength) 1. Benda pada kawasan pertinggalan. 2. Menyusuri kondisi dengan kawasan lain. 3. Lokasi tujuan konsumsi dan pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. 4. Toleransi dilindungi wisatawan. 5. Terletak di pusat Kota Banda Aceh. 6. Adanya payung hukum pengembangan kawasan. 7. Pengelolaan Kawasan dan terikat. 8. Kawasan ramai dan padat pengunjung. 9. Kawasan historis. 10. Potensi waterfront. Adanya Strength = 1,91	Kekurangan (Weakness) 1. Jalur pedestrian sulit diakses. 2. Sarana tidak lengkap di beberapa titik. 3. Prasarana tidak lengkap di beberapa titik. 4. Kurang aman bagi tunanetra. 5. Kurang nyaman bagi tunanetra. 6. Pedestrian untuk parkir luas. 7. Rendahnya tingkat kepedulian pengguna. 8. Tidak sesuai standar pengembangan. 9. Perencanaan tata ruang wilayah tidak tepat. 10. Tidak ada pengalihan lokasi pada penastifan fasilitas umum. Weakness = 1,55
Kesempatan (Opportunity) 1. Meningkatkan kenyamanan jalur pedestrian bagi tunanetra. 2. Meningkatkan keamanan jalur pedestrian bagi tunanetra. 3. Terwujudnya pengembangan wilayah inklusif. 4. Meningkatkan perekonomian warga tunanetra. 5. Perencanaan berkualitas dan tepat guna. 6. Meningkatkan kesadaran penastifan fasilitas umum bagi tunanetra. 7. Terwujudnya etika. 8. Terwujudnya sistem transportasi terintegrasi dan ramah tunanetra. 9. Terwujudnya potensi kawasan heritage yang dapat dikembangkan. 10. Peningkatan partisipasi dan aktivitas tunanetra pada Kawasan tersebut. Opportunity = 1,37	Alternatif Strategi S-O 1. Melakukan sosialisasi baik-baik tunanetra dalam pemanfaatan fasilitas umum. 2. Melakukan penertiban lingkungan Kawasan Penayang. 3. Membuat kebijakan penertiban Kawasan Penayang. 4. Melakukan identifikasi baik-baik diabilitas pada jalur pedestrian. 5. Membuat roadmap pengembangan Kawasan Penayang ramah diabilitas. 6. Melakukan perencanaan strategis pengembangan Kawasan Penayang secara inklusif. Bobot Strength-Opportunity = 3,28	Alternatif Strategi W-O 1) Melakukan identifikasi sarana prasarana yang dibutuhkan tunanetra. 2) Melengkapi akses jalur pedestrian pada setiap lokasi. 3) Penertiban parkir luas. 4) Melakukan pengalihan lokasi bagi pedagang kaki lima. Bobot Weakness-Opportunity = 2,92
Ancaman (Threat) 1. Tunanetra semakin terpinggirkan. 2. Tunanetra tidak dapat memanfaatkan jalur pedestrian. 3. Tidak adanya kesadaran untuk memberdayakan tunanetra pada aktivitas ekonomi di wilayah tersebut. 4. Tidak adanya kepedulian para pembuat kebijakan. 5. Tidak adanya pengalihan lokasi dalam pemanfaatan fasilitas umum. 6. Pemetaan wilayah tidak tepat. 7. Tidak dapat dikembangkan menjadi Kawasan heritage. 8. Tidak ramah diabilitas. 9. Pengembangan Kawasan tidak sesuai standar. 10. Pengembangan Kawasan diskriminatif. Threat = 1,32	Alternatif Strategi S-T 1. Melakukan penastifan Kawasan Penayang terintegrasi. 2. Melakukan penastifan jalur pedestrian untuk tunanetra. 3. Melakukan pemberdayaan tunanetra untuk memanfaatkan Kawasan Penayang dalam hal aktivitas ekonomi. 4. Mengembangkan kawasan heritage di Kawasan Penayang secara inklusif. 5. Penastifan Kawasan Penayang sesuai standar fasilitas umum. Bobot Strength-Threat = 3,23	Alternatif Strategi W-T 1) Penastifan secara terpadu penggunaan fasilitas umum. 2) Penastifan anggaran penastifan Kawasan Penayang. 3) Penastifan akses parkir dan pertinggalan. 4) Penastifan etika dan kenyamanan Kawasan Penayang. 5) Melakukan pembangunan jalur pedestrian. Bobot Weakness-Threat = 2,87

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan Tabel IFAS-EFAS maka diperoleh strategi yang paling tepat dilaksanakan dalam hal pembuatan rencana strategis peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan penyandang tunanetra adalah strategi

strength-opportunity (S-O) dengan skor 3,28. Dengan adanya strategi S-O tersebut maka dilakukan beberapa langkah berikut.

1. Melakukan sosialisasi hak-hak tunanetra dalam pemanfaatan fasilitas umum.
2. Melakukan penertiban lingkungan Kawasan Peunayong.
3. Membuat kebijakan penertiban Kawasan Peunayong.
4. Melakukan identifikasi hak-hak disabilitas pada jalur pedestrian.
5. Membuat *roadmap* pengembangan Kawasan Peunayong ramah disabilitas.
6. Melakukan perencanaan strategis pengembangan Kawasan Peunayong secara inklusif.

Keenam strategi tersebut tidak dapat dilaksanakan secara bersamaan karena harus diwujudkan berdasarkan skala prioritas. Adapun cara yang digunakan untuk menentukan skala prioritas adalah dengan menggunakan *Analythical Hierarchy Process* (AHP) sebagai berikut.

Tabel 3. Analisis AHP

Nilai Kriteria	Bobot
Sosialisasi hak tunanetra dan pemanfaatan fasum	0,030209155
Penertiban lingkungan Kawasan Peunayong	0,090627464
Kebijakan penertiban Kawasan Peunayong	0,154143667
Identifikasi hak disabilitas pada jalur pedestrian	0,211464083
<i>Roadmap</i> pengembangan kawasan	0,241673238
Perencanaan strategis Kawasan Peunayong secara inklusif	0,271882393

Sumber: Hasil Analisis AHP (2024)

Berdasarkan hasil analisis AHP, maka dapat diketahui bahwa strategi utama yang harus dilaksanakan pada

beberapa alternatif strategi dalam *strength-opportunity* adalah perencanaan strategis dengan menggunakan pendekatan inklusi yakni perencanaan Kawasan Peunayong yang tidak hanya mengakomodir kebutuhan masyarakat secara umum tetapi juga masyarakat yang mempunyai keterbatasan fisik yakni tunanetra.

Perencanaan strategis secara inklusif merupakan perencanaan yang dilakukan untuk meningkatkan keterlibatan penyandang disabilitas, bukan hanya dalam hal penggunaan sarana prasarana fisik tetapi juga ekonomi (Bharata et al., 2021). Pertimbangan untuk memberikan prioritas pada penyandang disabilitas dalam perencanaan strategis merupakan cara yang efektif untuk menyelaraskan tujuan dan tanggung jawab pemerintah pada masyarakat penyandang disabilitas (Putranto, 2012). Pada konteks perencanaan strategis Kawasan Peunayong dengan peningkatan aksesibilitas tunanetra pada kawasan tersebut merupakan respon dari munculnya terminologi *smart city* yang dapat mengakomodir kelompok disabilitas dan kelompok marginal lain sehingga seluruh kelompok dalam masyarakat tidak diperlakukan dengan diskriminatif, karena semua anggota masyarakat memperoleh kesamaan hak. Hal tersebut sebagaimana dalam kajian Giffinger et al., (2007) bahwa analisis

pada aksesibilitas para penyandang disabilitas merupakan suatu respon perencanaan untuk mengatasi kesenjangan akses. Dengan demikian untuk membuat perencanaan strategis sangat penting dilakukan pembuatan *roadmap* pengembangan Kawasan Peunayong sehingga pengembangan Kawasan Peunayong dilaksanakan secara bertahap.

Pembuatan *roadmap* untuk pengembangan Kawasan Peunayong harus melakukan identifikasi atas kebutuhan para penyandang disabilitas, dalam kajian ini khususnya adalah tunanetra karena tunanetra bukan hanya membutuhkan sarana prasarana yang mudah diakses secara jangkauan fisik seperti halnya jalan yang luas dan aman, tetapi juga sarana prasarana substitusi yang dapat membantu para penyandang tunanetra dalam memenuhi kebutuhan penglihatan seperti halnya *guiding block* atau ubin pemandu untuk menggantikan fungsi visualisasi manusia ketika melaksanakan aktivitas jalan kaki, adanya desain jalur pedestrian yang aman sehingga tunanetra tidak terperosok selokan atau salah mengambil jalur jalan kaki sehingga sampai pada jalan raya.

Pentingnya pengembangan jalur pedestrian pada Kawasan Penayong sejalan dengan kajian Rizkiya et al., (2021) yang membuktikan bahwa Kota Banda Aceh masih memerlukan

peningkatan signifikan dalam hal pembangunan kota inklusif karena masih kurangnya penerapan desain universal yang dapat diakses oleh seluruh masyarakat untuk mempermudah mobilitas, seperti halnya sarana transportasi dan pedestrian. Kajian tersebut sejalan dengan laporan evaluasi pembangunan fasilitas umum Badan Perencanaan Daerah bekerjasama dengan Universitas Syiah Kuala (2019) yang menyatakan bahwa aksesibilitas tunanetra untuk menggunakan fasilitas umum masih sangat rendah, karena beberapa hal yakni sebagai berikut.

Rancangan fasilitas umum tidak ramah disabilitas seperti halnya *ramp* yang curam, tidak adanya *guiding block* atau ubin pemandu, pembuatan lantai pedestrian yang tidak dapat dilewati kursi roda, pemilihan material jalur pedestrian yang licin, tidak menyerap air, pembangunan halte yang sulit dijangkau penyandang tunanetra. Dengan demikian aksesibilitas tunanetra untuk memanfaatkan fasilitas umum terbatas.

Rancangan jalur pedestrian yang nyaman, aman, mempunyai aksesibilitas tinggi dan meningkatkan kemandirian penyandang tunanetra. Tunanetra seperti halnya penyandang disabilitas lainnya membutuhkan sarana prasarana yang dibangun untuk mendukung aksesibilitas fasilitas umum, dengan demikian untuk

melakukan desain penataan kota harus dapat dilakukan secara universal sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial (Kissow, 2015). Pada kondisi di Kawasan Peunayong jalur pedestrian belum tersedia pada seluruh koridor sehingga aksesibilitas satu koridor ke koridor lain terhambat oleh fasilitas yang tidak tersedia.

3. Keberterimaan masyarakat pada penyandang tunanetra. Keberterimaan merupakan kebutuhan penyandang disabilitas sehingga dapat menggunakan fasilitas umum secara nyaman. Hal tersebut sejalan dengan kajian Putra (2024) bahwa implementasi inklusi harus memenuhi 4 (empat) indikator yakni partisipasi penuh, penyediaan layanan hak, aksesibilitas dan sikap inklusif. Dengan demikian dapat diketahui bahwa perencanaan strategis yang inklusif tidak hanya merencanakan pembangunan Kawasan Peunayong dari segi fisik tetapi juga keberterimaan masyarakat pada penyandang tunanetra sehingga terbentuk lingkungan yang harmoni. Jika tidak dapat keberterimaan dari masyarakat pengguna jalur pedestrian, maka keberadaan tunanetra dapat tersisihkan karena tidak adanya kesadaran dan kepedulian masyarakat secara luas.
4. Kebijakan dan penertiban Kawasan Peunayong. Kebijakan yang dibuat oleh pejabat publik harus dapat dirasakan secara universal.

Implementasi kebijakan membutuhkan komitmen dari aktor kebijakan yang ada di daerah seperti halnya pada aktor kebijakan pada Pemerintah Kota Banda Aceh. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Hastuti et al., (2020) bahwa peranan strategis pembuatan kawasan inklusif bagi penyandang disabilitas terdiri atas pemerintah pusat, pemerintah daerah, organisasi non pemerintah, pihak swasta, media massa dan masyarakat. Pada konteks pengembangan Kawasan Peunayong khususnya pengembangan jalur pedestrian harus dapat melibatkan aspirasi dari *stakeholder* tersebut sehingga dapat dibentuk kebijakan yang universal.

Adanya identifikasi kebutuhan tersebut, maka pembangunan Kawasan Peunayong sebagai kawasan yang nyaman bagi penyandang tunanetra adalah dengan menggunakan *roadmap* perencanaan strategis yang dapat diimplementasikan dalam waktu tiga tahun. Untuk membuat *roadmap* maka dibutuhkan visi misi Pemerintah Aceh Tahun 2023-2026 yakni ingin mewujudkan Aceh yang Islami, maju, damai dan Sejahtera. Salah satu misi pemerintah Aceh yang linier dengan kajian ini adalah mewujudkan pembangunan yang berkualitas, maju, adil dan merata. Unsur adil dan merata inilah yang akan dijadikan sebagai pedoman dalam pembangunan Kawasan Peunayong sebagai kawasan

ramah tunanetra sehingga akan tercipta pemerataan dalam penggunaan fasilitas umum.

Untuk pembuatan *roadmap*, perlu mendasarkan pada Laporan Penyelenggaraan Pemerintah Kota Banda Aceh Tahun 2023 yang menyoroti tentang masih adanya penyimpangan dalam penggunaan fasilitas umum dan belum optimalnya sarana prasarana umum yang ramah disabilitas (LPPD Kota Banda Aceh, 2023) Adapun *roadmap* yang dibutuhkan untuk peningkatan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Peunayong adalah sebagai berikut.



Gambar 3. *Roadmap* Peningkatan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Peunayong Kota Banda Aceh

Mengacu pada *roadmap* sebagaimana terdapat dalam Gambar 3,

maka dapat dideskripsikan sebagai berikut.

1. Tahap perencanaan

Pada tahap perencanaan strategis perlu dilakukan pembuatan kebijakan universal dengan menggunakan pendekatan *collaborative governance* yakni suatu pendekatan yang digunakan sebagai dasar untuk membuat kebijakan yakni dengan menjaring aspirasi dari berbagai *stakeholder* seperti halnya instansi lain, pihak swasta, masyarakat dan lembaga non pemerintah. Penggunaan *collaborative governance* ini sangat penting untuk mendukung keterwakilan kebutuhan dan keinginan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh Taylor & Loë (2012) bahwa *collaborative governance* juga dapat digunakan untuk menampung budaya lokal dalam sebuah kebijakan sehingga kebijakan yang dihasilkan tepat guna dan tepat sasaran.

Para konteks kajian ini, perumusan perencanaan strategis mengakomodir hasil laporan evaluasi pembangunan fasilitas umum Badan Perencanaan Daerah bekerjasama dengan Universitas Syiah Kuala (2019) yang mengidentifikasi hambatan rancangan fasilitas umum yang

tidak ramah disabilitas khususnya tunanetra, keterbatasan rancangan jalur pedestrian yang nyaman, aman dan mempunyai aksesibilitas tinggi, hambatan keberterimaan masyarakat dan kebijakan yang tidak universal. Hasil identifikasi tersebut digunakan sebagai rancangan untuk membuat perencanaan program dan anggaran pengembangan jalur pedestrian Kawasan Peunayong. Pada perencanaan pengembangan jalur pedestrian Kawasan Peunayong perlu dilakukan pemilihan material, desain dan infrastruktur yang mendukung keamanan dan kenyamanan pengguna khususnya tunanetra. Dengan demikian tunanetra dapat mengakses jalur pedestrian di Kawasan Peunayong secara mandiri. Pada perencanaan pengembangan jalur pedestrian juga harus mempunyai konektivitas antar jalan sehingga jalur pedestrian tersebut dapat digunakan sebagai sarana mobilitas bagi tunanetra. Hal tersebut sebagaimana diulas dalam kajian Prayoga et al., (2023) bahwa aksesibilitas bagi penyandang disabilitas perlu didukung dengan konektivitas. Dengan demikian, jalur pedestrian harus dibangun pada seluruh Kawasan Peunayong dan jalur-jalur penghubung ke jalan yang lain.

Kebijakan dan perencanaan berbasis inklusi yang dibuat oleh aktor kebijakan publik, harus dilakukan sosialisasi dan edukasi pada dinas terkait dan masyarakat. Adapun fungsi dari sosialisasi tersebut adalah untuk memberikan pengetahuan dan pemahaman mengenai hak-hak disabilitas yang harus dipenuhi oleh pemerintah, dan sikap masyarakat secara umum untuk ikut serta dan bersinergi dalam mewujudkan tujuan kebijakan tersebut. Hal tersebut sebagaimana dalam kajian Yudhoyono et al., (2021) bahwa sosialisasi mengenai hak-hak disabilitas sangat penting dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman sehingga dapat meningkatkan keberterimaan pada penyandang disabilitas. Sosialisasi dilakukan dengan melibatkan Dinas Sosial Kota Banda Aceh sehingga sosialisasi yang dilakukan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi dinas terkait.

2. Tahap pelaksanaan

Pada tahap pelaksanaan, ditandai dengan pelaksanaan program dan pembangunan sarana prasarana jalur pedestrian di Kawasan Peunayong. Pelaksanaan pembangunan dilakukan berdasarkan rancangan desain, material dan konektivitas yang sudah dilakukan pada tahap

perencanaan. Pembangunan jalur pedestrian tidak hanya pembangunan fisik bangunan tetapi juga pengembalian fungsi jalur pedestrian untuk pejalan kaki bukan untuk memfasilitasi perdagangan dan parkir liar yang selama ini dilakukan oleh pedagang kakilima di Kawasan Peunayong.

Pada Kawasan Peunayong telah dilakukan zonasi perdagangan sebagaimana yang telah dideskripsikan dalam Gambar 1, namun zonasi tersebut dilakukan penyimpangan oleh pedagang kakilima dengan menggunakan bangunan tidak permanen pada jalur pedestrian sehingga terjadi pelanggaran hak-hak pejalan kaki termasuk didalamnya adalah hak penyandang tunanetra. Adapun langkah untuk mengembalikan fungsi jalur pedestrian adalah dengan menggunakan kebijakan yang universal dan inklusif serta penegakan aturan. Jalur pedestrian merupakan ruang terbuka yang digunakan untuk pejalan kaki, sehingga perlu adanya pembagian yang jelas antara jalur pedestrian untuk kegiatan non perdagangan dengan jalur pejalan kaki (Sari, 2019). Pada konteks Kawasan Peunayong, jalur pedestrian untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan tunanetra perlu disediakan jalur tersendiri yang

menyatu dengan jalur pejalan kaki sehingga tunanetra yang melintasi kawasan tersebut tidak bertabrakan dengan para pengguna jalur pedestrian yang lain. Perbedaan jalur tersebut bukan untuk melakukan diskriminasi tetapi meningkatkan kenyamanan kedua belah pihak, yakni tunanetra selaku kelompok yang harus memperoleh perlakuan khusus dan pengguna jalur pedestrian lain yang juga mempunyai hak untuk menggunakan jalur pedestrian secara nyaman.

Pembagian jalur pedestrian lain adalah untuk fungsi kerindangan yakni adanya tanaman-tanaman ditepi jalur pedestrian untuk meningkatkan nilai estetika. Jalur pedestrian tidak hanya untuk mendukung aktivitas pejalan kaki tetapi juga harus mempunyai fungsi estetika dengan menggunakan pepohonan sehingga menambah kenyamanan pengguna (Sari, 2019). Pada konteks Kawasan Peunayong, penggunaan tanaman bukan hanya untuk kerindangan tetapi juga dapat digunakan sebagai pembatas antara jalur pedestrian dengan jalan raya, selain dibatasi dengan ketinggian lantai yang berbeda antara jalan raya dengan jalur pedestrian. Fungsi dari jalur pedestrian lain adalah untuk keseimbangan

lingkungan yakni adanya fungsi penyerapan polutan menggunakan tanaman pada sekitar jalur pedestrian. Tanaman yang digunakan adalah tanaman yang dapat menyerap CO₂ karena padatnya Kawasan Peunayong akan berbanding lurus dengan emisi gas buangan yang dapat membahayakan Kesehatan manusia. Pohon yang direkomendasikan untuk ditanam adalah satu pohon asam jawa karena pohon tersebut mempunyai kemampuan menyerap polutan sebesar 1,5 ton/pertahun. Pohon asam jawa juga digunakan sebagai pohon yang direkomendasikan pada Kawasan Malioboro Yogyakarta, dengan kondisi eksisting 200 pohon dapat menyerap polutan sebesar 300 ton/tahun (Hendarto, 2024).

3. Tahap evaluasi

Tahap evaluasi diimplementasikan dengan monitoring dan penertiban Kawasan Peunayong oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Adapun tujuan penertiban adalah untuk memastikan fungsi jalur pedestrian adalah untuk pejalan kaki dan aktivitas non perdagangan sehingga jalur pedestrian dapat menunjang kelancaran aktivitas masyarakat termasuk didalamnya adalah tunanetra. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh

dapat melakukan koordinasi dengan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Kota Banda Aceh untuk melakukan sosialisasi dan penyuluhan serta penghimbauan, hingga penindakan untuk menimbulkan efek jera para pelanggaran fungsi jalur pedestrian.

Berdasarkan pada rangkaian tahap implementasi perencanaan strategis peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Peunayong, maka terdapat upaya pemerintah Kota Banda Aceh untuk memenuhi hak-hak tunanetra dalam pemanfaatan fasilitas umum. Dengan demikian perencanaan strategis sebagai upaya peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan jalur pedestrian sesuai dengan misi Pemerintah Aceh Tahun 2023-2026 yakni mewujudkan pembangunan yang berkualitas, maju, adil dan merata.

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan pada kajian ini adalah sebagai berikut.

1. Kawasan Peunayong merupakan kawasan pusat perekonomian, perdagangan dan kuliner yang masih memiliki kelemahan dalam hal sarana prasarana untuk penyandang tunanetra seperti halnya jalur pedestrian yang jauh dari standar kenyamanan, keamanan, estetika dan

kemandirian. Hal tersebut dikarenakan penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian untuk perdagangan yakni pedagang kakilima, lokasi parkir liar, penggunaan material lantai yang licin dan tidak mudah menyerap air, serta kondisi jalur pedestrian yang berlubang dan rusak.

2. Peningkatan kenyamanan pada jalur pedestrian perlu dilakukan perencanaan strategis yang dianalisa dengan menggunakan analisis SWOT, yakni dengan mengkombinasikan kekuatan dan peluang untuk meminimalisir ancaman. Adapun strategi yang dilakukan adalah sosialisasi hak tunanetra dan pemanfaatan fasilitas umum, penertiban lingkungan Kawasan Peunayong, kebijakan penertiban Kawasan Peunayong, identifikasi hak disabilitas pada jalur pedestrian, roadmap pengembangan kawasan dan perencanaan strategis Kawasan Peunayong secara inklusif.
3. Keenam strategi tersebut perlu dilakukan penilaian sesuai dengan skala prioritas dengan menggunakan analisis AHP dan diperoleh perencanaan strategis Kawasan Peunayong secara inklusif sebagai prioritas utama. Adapun caranya adalah dengan pembuatan roadmap yang berlaku selama tiga tahap yakni tahap

perencanaan meliputi pembuatan kebijakan universal dan inklusif dengan pendekatan *collaborative governance*, sosialisasi dan edukasi; tahap pelaksanaan meliputi pembangunan sarana prasarana, pengembalian fungsi jalur pedestrian, zonasi Kawasan Peunayong dan lanjutan sosialisasi serta edukasi; tahap evaluasi meliputi monitoring dan penertiban kawasan serta evaluasi keberhasilan.

Rekomendasi pada kajian ini ditujukan pada beberapa pihak berikut.

1. Walikota Kota Banda Aceh mempunyai komitmen dalam pembangunan Kawasan Peunayong secara inklusif yakni dengan pembuatan regulasi dan kebijakan universal untuk memaksimalkan peran penyandang tunanetra dan penyandang disabilitas lain pada penggunaan fasilitas umum khususnya pedestrian sebagai sarana penghubung pendukung aktivitas perekonomian.
2. Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Banda Aceh bertindak sebagai penggerak untuk menyosialisasikan perencanaan strategis peningkatan kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Peunayong dan mensinergikan dinas terkait untuk saling berkontribusi sesuai dengan

- tugas pokok dan fungsinya dalam penataan Kawasan Peunayong.
3. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kota Banda Aceh bertindak sebagai komando dalam melakukan studi kelayakan bangunan, material dan desain jalur pedestrian, melakukan identifikasi kondisi dan kelengkapan sarana prasarana pada jalur pedestrian, dengan tujuan untuk peningkatan kenyamanan tunanetra.
 4. Kepala Dinas Tata Kota Banda Aceh bertindak sebagai komando dalam melakukan penataan Ruang Terbuka Hijau pada Kawasan Peunayong sehingga meningkatkan kenyamanan ditinjau dari sisi kerindangan dan estetika. Kepala Dinas Tata Kota Banda Aceh perlu melakukan penelitian mengenai jumlah polutan yang timbul per tahun pada Kawasan Peunayong sehingga dapat dilakukan pemilihan mengenai pohon dan tanaman yang dapat menyerap polutan dengan lebih baik.
 5. Kepala Dinas Koperasi, UMKM dan Perdagangan Kota Banda Aceh bertindak sebagai komando dalam melakukan penataan para pedagang kuliner, pedagang kakilima, juru parkir dan pedagang kecil lain yang melakukan aktivitas ekonomi di Kawasan Peunayong. Disisi lain Kepala Dinas Koperasi, UMKM dan Perdagangan Kota Banda Aceh juga melakukan sosialisasi dan penyadaran mengenai penggunaan fasilitas umum.
 6. Kepala Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bertindak sebagai komando dalam melakukan analisa aksesibilitas transportasi dan konektivitas pada Kawasan Peunayong dengan wilayah lain tujuannya adalah untuk meningkatkan kenyamanan penyandang tunanetra dalam penggunaan jalur pedestrian untuk mengakses sarana transportasi yang menghubungkan antara satu kawasan dengan kawasan lain. Kepala Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh harus melakukan koordinasi dengan Satpol PP Kota Banda Aceh dalam rangka melakukan sosialisasi, penyuluhan dan himbauan hingga penindakan untuk memberikan efek jera bagi pelanggaran fungsi jalur pedestrian sebagai salah satu fasilitas umum.
 7. Kepala Dinas Sosial Kota Banda Aceh merupakan komando dalam hal pelaksanaan sosialisasi mengenai hak-hak disabilitas. Dengan demikian, Dinas Sosial harus melakukan sosialisasi secara massif khususnya pada Kawasan Peunayong untuk meningkatkan keberterimaan pengguna Kawasan Peunayong yang selama ini sudah melakukan penyalahgunaan fungsi jalur pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

- ## DAFTAR PUSTAKA
- Aceh, P. D. K. B. (2023). *Laporan Penyelenggaraan Pemerintah Kota Banda Aceh*.
- Bharata, R. W., Rani, U., Priyono, N., & Novitaningtyas, I. (2021). Analisis Partisipasi Penyandang Disabilitas Dalam Perencanaan Pembangunan di Kabupaten Gunungkidul. *Integralistik*, 32(2), 83–88.
<https://doi.org/10.15294/integralistik.v32i2.28818>
- Dwi Oktavallyan Saputri. (2023). Fasilitas Pejalan Kaki bagi Penyandang Disabilitas pada Jalur Pedestrian di Lapangan Merdeka Kota Bengkulu. *Inklusi*, 9(2), 125–144.
<https://doi.org/10.14421/ijds.090201>
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanović, N., & Meijers, E. (2007). *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities*.
[https://ign.ku.dk/ansatte/landska%0Abarkitekturplanlaegning/?pure=files%252%0AF37640170%252Fsmart_cities_final_report%0A .pdf](https://ign.ku.dk/ansatte/landska%0Abarkitekturplanlaegning/?pure=files%252%0AF37640170%252Fsmart_cities_final_report%0A.pdf),
- Hasibuan, M. S. (2020). *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi*. PT. Bumi Aksara.
- Hastuti, Dewi, R. K., Pramana, R. P., & Sadaly, H. (2020). *Kendala mewujudkan pembangunan inklusif*.
https://smeru.or.id/sites/default/files/publication/wp_disabilitas_in_0.pdf
- Hendarto, P. N. (2024). *PERANCANGAN MALIOBORO CENTRAL HUB SEBAGAI TAMAN KOTA DAN RUANG PUSAT AKTIVITAS MALIOBORO DENGAN PENDEKATAN PERANCANGAN ARSITEKTUR REGENERATIF*. Universitas Islam Indonesia.
- Humas. (2024). *Sebanyak 382.029 Wisatawan Berkunjung ke Kota Banda Aceh Sepanjang Tahun 2023*. Diskominfotik Kota Banda Aceh.
<https://diskominfo.bandaacehkota.go.id/2024/02/22/sebanyak-382-029-wisatawan-berkunjung-ke-kota-banda-aceh-sepanjang-tahun-2023/>
- Irman, J. (2016). *Ruang Terbuka Hijau*.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, 5(1), 21–29.
- Kissow, A.-M. (2015). Participation in physical activity and the everyday life of people with physical disabilities: a review of the literature. *Scand. J. Disabil. Res*, 17(2), 144–166.
<https://doi.org/10.1080/15017419.2013.787369>
- Mantasya, R., & Tampi, D. M. (2023). Studi Fasilitas Pejalan Kaki Pada Konsep Aksesibilitas (Studi Kasus: Stasiun Krl Sudimara, Tangerang Selatan). *Jurnal Trave, XXVII*(1), 27–32.
- Naning, K., & Widyaningru, W.

- (2019). . *MANSKILL Managerial Skill*. UNMUH PONOROGO PRESS.
- Prahastuti, A. C., & Setyowati, S. (2024). EVALUASI AKSESIBILITAS JALUR PEDESTRIAN DAN JALUR PEMANDU BAGI TUNANETRA DI ALUN-ALUN TEMANGGUNG. *Siar* V, 932–941.
- Prayoga, D., Aliyah, I., & Widodo, C. E. (2023). Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN. *Desa-Kota*, 5(2), 12. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27>
- Putra, L. B. W. (2024). AKSESIBILITAS RUANG PUBLIK BAGI PENYANDANG. *TheJournalish: Social and Government*, 5(2), 203–214.
- Putranto, A. (2012). Pengaruh Moderasi Informasi Asimetri Cohesiveness Terhadap dan Group Hubungan Partisipasi Anggaran dan Budgetary Slack. *Jurnal Economica*, 8(2).
- Putri, R. A., & Rosilawati, Y. (2020). Komunikasi Strategis Pemerintah Kota Yogyakarta dalam Mensosialisasikan Kawasan Pedestrian di Malioboro. *Jurnal Audiens*, 1(1). <https://doi.org/10.18196/ja.11011>
- R, A. M., Iftironi, M., Aptareka, B., F, N. S., & Alya, N. (2023). *REDESIGN JALUR PEDESTRIAN DENGAN KONSEP LIVEABLE Studi Kasus : Kawasan Malioboro*. 6(1), 756–764.
- Rangkuti, F. (2004). *Manajemen Persediaan Aplikasi di Bidang Bisnis*. PT. Raja Grafindo Persada.
- Rizkiya, P., Yusuf, M. A., & Caisarina, I. (2021). AKSES PENYANDANG DISABILITAS TERHADAP LAYANAN DAN FASILITAS TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA BANDA ACEH. *Arsitekno*, 08(01), 37–44.
- Sari, A. I. C. (2019). JALUR PEDESTRIAN ADALAH HAK RUANG BAGI PEJALAN KAKI. *RADIAL JuRnal PerADaban SaIns, RekayAsa Dan TeknoLogi*, 2(1), 47–56.
- Septika, E. (2016). Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Jalan Asia Afrika. *Jurnal Prosiding Temu Ilmiah IPLBI*.
- Silalahi, M. D. (2006). *Hukum Lingkungan Dalam Sistem Penegakan Hukum Lingkungan Indonesia*. Alumni.
- Sjafrizal. (2016). *Perencanaan Pembangunan Daerah dalam Era Otonomi*. Raja Grafindo Persada.
- Taylor, B., & Loë, R. C. de. (2012). Conceptualizations of Local Knowledge in Collaborative Environmental Governance. *Geoforum*, 43(6), 1207–1217.
- Theodorou, P., Tsiligkos, K., Meliones, A., & Filios, C. (2023). A Training Smartphone Application for the Simulation of Outdoor Blind Pedestrian Navigation: Usability, UX Evaluation, Sentiment Analysis.

Sensors, 23(1).
<https://doi.org/10.3390/s23010367>

- Yudhoyono, S., W, L. T. A. L.,
Magister, S., Hukum, I., Hukum,
F., Diponegoro, U., Hukum, F.,
& Diponegoro, U. (2021).
Pelaksanaan Fungsi Dinas Sosial
Dalam Upaya Memberikan
Perlindungan Bagi Penyandang
Disabilitas Di Kabupaten
Grobogan. *Jurnal Pembangunan
Hukum Indonesia*, 3(2), 190–202.
<https://doi.org/https://doi.org/10.14710/jphi.v3i2.190-202>
- Zakiyudin, A. (2013). *Akuntansi
Tingkat Dasar*. Mitra Wacana
Media.