

Advokasi Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kota Bandung

Advocacy for Pedestrian Accessibility for Persons with Disabilities in Bandung City

¹Reza Septian, ²Raisa Rafifiti Choerunnisa*, ³Dinoroy Marganda Aritonang, ⁴Siti Widharetno Mursalim

^{1,2,3,4}Politeknik STIA LAN Bandung, Jawa Barat, Indonesia

e-mail: ¹rezaseptian1945@gmail.com; ²raisa.rafifiti@poltek.stialanbandung.ac.id; ³dinoroy@poltek.stialanbandung.ac.id; ⁴sitiwidharetno@poltek.stialanbandung.ac.id

Informasi Artikel: (Dikirim 20/08/25; Revisi 21/11/25; Diterima 28/12/25)

ABSTRAK

Isu aksesibilitas bagi 8.717 penyandang disabilitas di Kota Bandung pada 2024 menunjukkan kebutuhan mendesak akan perbaikan fasilitas pedestrian sesuai Pedoman No 07/P/BM/2023. Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat ini bertujuan mendorong implementasi aksesibilitas melalui *policy advocacy* berbasis bukti. Kegiatan dilakukan pada Februari–Agustus 2025 melalui observasi pada 13 ruas jalan kota, wawancara dengan 10 narasumber dari DSDABM, komunitas disabilitas, dan masyarakat, serta kampanye digital. Advokasi dilakukan melalui penyusunan *policy brief*, audiensi resmi dengan DSDABM, dan pemberian rekomendasi teknis mengenai lebar jalur minimal 1,8 meter, kemiringan *ramp* 1:12, serta penyambungan *guiding block* pada titik-titik terputus, serta melakukan monitoring secara berkala. Hasil kegiatan menunjukkan masih terdapat jalur pedestrian yang masih belum memenuhi pedoman, terutama terkait *ramp* dan jalur taktil. Namun, setelah advokasi, DSDABM menyatakan komitmen tertulis untuk memprioritaskan perbaikan dimulai melakukan penataan menyeluruh di Jalan Terusan Jakarta, yang kini memenuhi seluruh prinsip *Universal Design*. *Policy brief* diterima sebagai acuan penyusunan rencana kerja teknis tahun berikutnya. Kegiatan ini menghasilkan peningkatan respons institusional serta arah kebijakan yang lebih jelas dalam perbaikan aksesibilitas pedestrian di Kota Bandung.

Kata kunci: advokasi kebijakan, Aksesibilitas jalur pedestrian, penyandang disabilitas

Keywords: policy advocacy, pedestrian accessibility, persons with disabilities

© The Author(s)



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

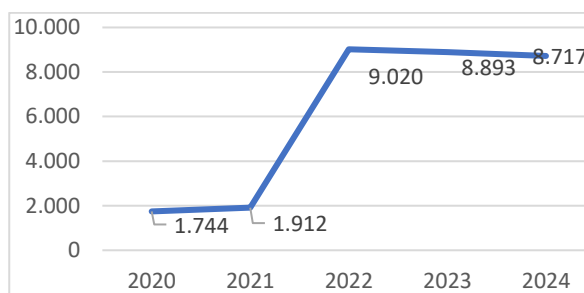
ABSTRACT

The issue of accessibility for 8,717 people with disabilities in Bandung City in 2024 shows an urgent need for improvements to pedestrian facilities in accordance with Guideline No. 07/P/BM/2023. This Community Service activity aims to encourage the implementation of accessibility through evidence-based policy advocacy. The activity was carried out from February to August 2025 through observations on 13 city roads, interviews with 10 sources from DSDABM, the disability community, and the public, as well as a digital campaign. Advocacy was carried out through the preparation of policy briefs, official hearings with DSDABM, and the provision of technical recommendations regarding a minimum lane width of 1.8 meters, a ramp slope of 1:12, and the connection of guiding blocks at disconnected points, as well as conducting regular monitoring. The results of the activity showed that there

were still pedestrian paths that did not meet the guidelines, especially regarding ramps and tactile paths. However, following the advocacy, DSDABM issued a written commitment to prioritize improvements, starting with a comprehensive overhaul of Jalan Terusan Jakarta, which now complies with all Universal Design principles. The policy brief was accepted as a reference for the preparation of the following year's technical work plan. This activity resulted in improved institutional response and clearer policy direction for improving pedestrian accessibility in the city of Bandung.

1. PENDAHULUAN

Di Indonesia, isu disabilitas menunjukkan urgensi yang semakin kuat untuk ditangani secara komprehensif. Badan Pusat Statistik mencatat bahwa pada tahun 2024 terdapat 22,97 juta penyandang disabilitas atau sekitar 8,5% dari total populasi, angka yang mencerminkan kebutuhan mendesak akan penyediaan fasilitas aksesibilitas yang layak. Kota-kota besar seperti Bandung menghadapi tantangan signifikan dalam memenuhi kebutuhan penyandang disabilitas secara memadai. Hal ini ditegaskan oleh data Open Data Kota Bandung (2025) yang menunjukkan pertumbuhan penyandang disabilitas selama lima tahun terakhir.



Gambar 1. Jumlah Disabilitas Kota Bandung Tahun 2020-2024 (Jiwa)
Sumber: Open Data Kota Bandung (2024)

Berdasarkan gambar diatas dapat diketahui bahwa jumlah penyandang disabilitas di Kota Bandung pada tahun 2024 mencapai 8.717 jiwa, dengan variasi kategori disabilitas mulai dari fisik, mental, tuna netra, dan gabungan. Distribusi kategori ini menggambarkan keragaman kebutuhan fasilitas publik, terutama kebutuhan akan aksesibilitas fisik yang memadai. Penyandang disabilitas fisik dan tuna netra memerlukan fasilitas jalur pedestrian yang dirancang sesuai standar teknis. Sementara penyandang disabilitas mental membutuhkan lingkungan berjalan kaki yang aman dan bebas hambatan. Data tersebut menunjukkan pentingnya pembangunan fasilitas pedestrian yang mampu mengakomodasi kebutuhan berbagai kelompok disabilitas.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas menegaskan pemenuhan hak penyandang disabilitas untuk hidup mandiri dan berpartisipasi penuh dalam masyarakat. Regulasi ini mengharuskan lingkungan fisik, termasuk jalur pedestrian, dapat diakses oleh seluruh warga tanpa diskriminasi. Aksesibilitas dalam konteks ini mencakup kemampuan penyandang disabilitas untuk masuk, bergerak, dan memanfaatkan fasilitas publik secara aman dan mudah. Ketidakterpenuhinya aksesibilitas berarti tidak terpenuhinya hak-hak konstitusional penyandang disabilitas. Oleh karena itu, penataan fasilitas publik harus mengikuti standar teknis agar tidak menimbulkan eksklusi sosial.

Aksesibilitas dalam perspektif akademik didefinisikan sebagai penyediaan lingkungan yang dapat digunakan oleh semua orang, termasuk mereka dengan keterbatasan fisik, sensorik, maupun kognitif. Pareira et al (2024) menegaskan bahwa aksesibilitas bukan sekadar infrastruktur fisik, tetapi merupakan prinsip keadilan sosial. Rasyid et al (2022) menjelaskan bahwa penyediaan aksesibilitas merupakan bagian dari pemenuhan hak asasi manusia karena berkaitan dengan peluang individu untuk berpartisipasi dalam

masyarakat. Aksesibilitas yang buruk dapat menghambat mobilitas penyandang disabilitas. Oleh sebab itu, fasilitas publik seperti jalur pedestrian harus memenuhi standar agar aman digunakan oleh seluruh pihak.

Untuk menjamin bahwa penyandang disabilitas dapat mengakses lingkungan, transportasi, informasi, serta teknologi informasi dan komunikasi secara setara dengan warga lainnya, pemerintah Indonesia telah menetapkan regulasi khusus yang mengatur pemenuhan hak-hak tersebut, berupa Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 42 Tahun 2020 Tentang Aksesibilitas Terhadap Permukiman, Pelayanan Publik, Dan Pelindungan Dari Bencana Bagi Penyandang Disabilitas. Peraturan ini menjelaskan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas terhadap permukiman, layanan publik, dan fasilitas umum, termasuk jalur pedestrian. Regulasi ini mewajibkan penyediaan fasilitas yang aman, nyaman, dan mandiri bagi seluruh pengguna, salah satunya jalur pedestrian.

Pemerintah telah membuat Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas yang mengatur fasilitas yang perlu tersedia di jalur pedestrian, termasuk fasilitas bagi disabilitas. Namun, implementasi regulasi di berbagai daerah sering kali tidak maksimal. Hal ini menimbulkan kesenjangan antara standar teknis dengan kondisi lapangan.

Berbagai studi menunjukkan bahwa aksesibilitas jalur pedestrian di kota-kota Indonesia masih jauh dari layak. Menurut Rakhmanty (2024) jalur pedestrian di sisi selatan Jalan Slamet Riyadi Surakarta belum dapat digunakan secara maksimal karena belum mampu memenuhi aspek keselamatan bagi pengguna penyandang disabilitas. Selanjutnya, menurut Saepurrahman et al., (2025) Jalan Asia Afrika Kota Bandung memperlihatkan jalur pedestrian dengan tingkat kenyamanan yang rendah akibat ukuran jalur yang terlalu sempit, kondisi permukaan yang tidak rata, serta minimnya perlindungan dari cuaca maupun gangguan kendaraan bermotor

Kesenjangan antara standar teknis dan kondisi lapangan di Bandung menunjukkan perlunya intervensi strategis. Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas telah mengatur secara spesifik dan jelas sesuai dengan kebutuhan para pengguna jalur pedestrian. Namun, temuan lapangan menunjukkan banyak fasilitas yang tidak memenuhi ketentuan tersebut. Ketidaksiuaian ini menandakan adanya kelemahan dalam pengawasan dan implementasi kebijakan. Dampaknya, fasilitas publik tidak dapat digunakan secara optimal oleh penyandang disabilitas.

Dalam konteks PKM, Advokasi kebijakan adalah suatu tindakan terstruktur untuk memengaruhi kebijakan melalui strategi komunikasi, mobilisasi publik, dan kolaborasi, di mana media memiliki peran penting dalam mengangkat isu serta membangun dukungan masyarakat (Tendi Rustandi et al., 2025). Advokasi kebijakan bertujuan memperoleh dukungan melalui pembelaan dan pendampingan guna memastikan terpenuhinya hak penyandang disabilitas secara adil. Pendekatan ini memungkinkan dialog antara akademisi, masyarakat, dan pemerintah daerah. Dengan demikian, temuan lapangan dapat diterjemahkan menjadi rekomendasi yang relevan bagi pembuat kebijakan. PKM berbasis advokasi mampu memberikan kontribusi nyata bagi perbaikan kebijakan publik.

PKM serupa telah dilakukan oleh Koesoemawati et al. (2025) dan Rosnati et al. (2023) dalam kegiatannya melakukan advokasi mengenai peningkatan aksesibilitas bagi para pejalan kaki. Program tersebut tidak hanya menyoroti pentingnya ruang berjalan yang aman dan nyaman, tetapi juga menekankan perlunya kesadaran berbagai pihak terhadap hak pejalan kaki dalam tata ruang perkotaan, yang dilakukan di satu dan dua ruas jalan. Sedangkan kami melakukan observasi di 13 ruas jalan. Selain itu juga kami menggunakan regulasi terbaru PUPR tahun 2023, yaitu membuat Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas

Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, penting dilakukan advokasi kebijakan jalur pedestrian ramah disabilitas. Kegiatan ini bertujuan mendorong Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Kota Bandung agar menerapkan standar aksesibilitas dalam pembangunan fasilitas pedestrian. Selain itu, kegiatan ini juga bertujuan meningkatkan kesadaran masyarakat agar menggunakan jalur pedestrian sesuai fungsi. Melalui pendekatan advokasi berbasis bukti, PKM ini diharapkan mampu mendorong terciptanya lingkungan kota yang inklusif. Dengan demikian, kegiatan ini memiliki relevansi kuat baik secara akademik maupun sosial.

2. METODE PELAKSANAAN

Metode pelaksanaan pengabdian masyarakat ini menggunakan pendekatan yang digunakan *policy advocacy*, yaitu bentuk advokasi yang secara khusus ditujukan untuk mempengaruhi kebijakan publik melalui strategi terencana dan sistematis. Tujuan utama dari *policy advocacy* publik adalah untuk memperoleh dukungan dalam bentuk pembelaan dan pendampingan guna menjamin terpenuhinya hak-hak konstitusional individu maupun kelompok masyarakat secara demokratis dan adil (Wahyudin, 2008). Pendekatan ini dipilih karena mampu menghasilkan perubahan struktural jangka panjang yang berbasis bukti empiris. Selain itu, *policy advocacy* memberikan kerangka metodologis yang sistematis, mulai dari pemetaan masalah hingga audiensi kebijakan.

2. 1 Sasaran dan Mitra Kegiatan

Sasaran dan mitra kegiatan dalam pengabdian masyarakat ini melibatkan tiga pihak utama yang memiliki relevansi langsung terhadap isu aksesibilitas jalur pedestrian di Kota Bandung. Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga (DSDABM) menjadi mitra strategis karena memiliki kewenangan dalam pembangunan dan pemeliharaan trotoar, sehingga masukan advokasi diarahkan kepada mereka. Komunitas penyandang disabilitas berperan penting sebagai penyedia informasi empiris terkait pengalaman nyata ketika menggunakan jalur pedestrian yang tidak aksesibel. Selain itu, masyarakat umum sebagai pengguna trotoar turut dilibatkan untuk memberikan pandangan terkait kondisi fasilitas pejalan kaki dan praktik penggunaannya. Keterlibatan ketiga mitra ini di setiap tahapan kegiatan memastikan bahwa proses advokasi bersifat partisipatif, representatif, dan berbasis kebutuhan nyata di lapangan.

2. 2 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan

Kegiatan ini dilaksanakan di Kota Bandung dengan fokus pada beberapa titik jalur pedestrian yang dianggap mewakili kawasan strategis dan intensitas penggunaan yang tinggi. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Bandung, yaitu jalan yang berstatus Kota Bandung, yaitu: Jalan Ahmad Yani; Jalan Ambon; Jalan Andir; Jalan Arcamanik; Jalan Astana Anyar; Jalan Babakan Ciparay; Jalan Banda; Jalan Jakarta Otto Iskandar Dinata; Jalan Pajajaran; Jalan R.E Martadinata; Jalan Supratman; dan Jalan Terusan Jakarta. Seluruh kegiatan berlangsung selama periode Februari 2025 hingga Agustus 2025, mencakup observasi, wawancara, analisis data, penyusunan materi advokasi, serta pelaksanaan audiensi dengan mitra pemerintah. Rentang waktu ini dipilih untuk memberikan kesempatan yang cukup dalam mengumpulkan data komprehensif dan memvalidasi hasil temuan sebelum disampaikan kepada pemangku kepentingan.

2. 3 Teknik dan Instrumen Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara semi-terstruktur, dan dokumentasi visual untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai kondisi aksesibilitas trotoar. Observasi dilakukan pada empat titik pedestrian menggunakan *checklist* observasi yang mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Wawancara melibatkan sepuluh narasumber yang terdiri dari perwakilan DSDABM, anggota komunitas disabilitas, dan masyarakat umum, menggunakan panduan wawancara yang memuat pertanyaan mendalam terkait hambatan aksesibilitas. Dokumentasi visual digunakan untuk memperkuat temuan dan memberikan bukti konkret pada rekomendasi yang disusun. Ketiga teknik ini dipilih untuk memastikan triangulasi data sehingga validitas analisis menjadi lebih kuat. Dengan demikian, hasil pengumpulan data bersifat terukur, kredibel, dan dapat dipertanggungjawabkan.

2. 4 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

Tahapan pelaksanaan dimulai dengan pemetaan masalah melalui observasi di lokasi yang telah ditentukan untuk mengidentifikasi hambatan aksesibilitas pada jalur pedestrian. Tahap selanjutnya adalah wawancara semi-terstruktur untuk menggali perspektif dari berbagai pemangku

kepentingan terkait kebutuhan dan pengalaman penggunaan trotoar. Tahap ketiga mengolah hasil observasi dan wawancara kemudian dianalisis dan disusun dalam bentuk *policy brief* yang memuat bukti visual, analisis masalah, dan rekomendasi teknis. Tahap keempat, tim menyiapkan media kampanye publik berupa poster digital untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya penggunaan jalur pedestrian secara benar. Tahap kelima dilakukan audiensi serta penyampaian rekomendasi kepada DSDABM untuk membahas kemungkinan implementasi kebijakan. Tahap terakhir adalah *monitoring*, yaitu pemantauan lanjutan terhadap tindak lanjut rekomendasi yang telah disampaikan. Pada tahap ini, tim mengobservasi perkembangan di lapangan, mengevaluasi apakah perbaikan atau kebijakan yang diusulkan mulai diterapkan, serta mengidentifikasi kendala yang mungkin muncul.

2. 5 Peran Tim Pelaksana

Tim pelaksana yang terdiri dari dosen dan mahasiswa Politeknik STIA LAN Bandung memiliki peran penting dalam keseluruhan kegiatan ini. Tim bertanggung jawab dalam menyusun rancangan metodologi dan instrumen pengumpulan data sehingga proses berjalan sistematis dan terarah. Selain melakukan observasi dan wawancara, tim juga melakukan analisis temuan dan menyusun *policy brief* sebagai dasar kegiatan advokasi. Tim turut berperan dalam merancang media kampanye publik serta mengelola koordinasi dengan mitra seperti DSDABM dan komunitas disabilitas. Peran ini memastikan kegiatan berjalan lancar dan menghasilkan temuan yang kredibel dan bermanfaat bagi perbaikan aksesibilitas pedestrian di Kota Bandung.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Advokasi dilakukan untuk memastikan terpenuhinya hak penyandang disabilitas terhadap aksesibilitas jalur pedestrian dan fasilitas publik lainnya, dengan menekankan dorongan perubahan kebijakan yang bersifat inklusif, partisipatif, dan berkelanjutan, sehingga mampu menjawab kebutuhan nyata di lapangan. Proses advokasi ini harus dirancang secara sistematis, mulai dari pemetaan permasalahan, pengumpulan data faktual, analisis kesenjangan antara kebijakan dan implementasi, hingga penyusunan rekomendasi yang aplikatif sesuai dengan standar aksesibilitas yang berlaku. Seluruh rangkaian kegiatan advokasi wajib berbasis bukti yang kuat, baik berupa hasil observasi, studi dokumen, maupun masukan langsung dari kelompok sasaran, agar usulan yang disampaikan memiliki legitimasi dan daya dorong yang tinggi. Keberhasilan advokasi sangat bergantung pada keterlibatan berbagai pemangku kepentingan, seperti pemerintah daerah, komunitas disabilitas, akademisi, pelaku usaha, dan masyarakat umum, yang secara bersama-sama berkomitmen untuk menciptakan lingkungan yang ramah dan aman bagi seluruh pengguna jalan tanpa terkecuali (Friend & Fachri Adnan, 2024). Dalam melakukan advokasi ini terdapat beberapa tahapan sebagai berikut:

3.1 Hasil Penelitian

3.1.1 Gambaran Umum Hasil Observasi Lapangan

Secara keseluruhan, dari hasil penelusuran di lapangan, terdapat 13 titik trotoar yang diamati secara lebih mendalam. Titik-titik tersebut ditandai berdasarkan keberadaan fasilitas *ramp*, *guiding block*, penempatan halte, serta potensi hambatan fisik lain seperti pedagang kaki lima (PKL), parkir kendaraan, tiang utilitas, dan fasilitas umum lainnya. Berikut kondisi jalan yang peneliti observasi

Tabel 3. 1 Kondisi Jalan Berstatuskan Kota Bandung

No	Nama Jalan	Sudah Baik/mudah diakases	butuh perbaikan	sangat diakses	sulit
1	Ahmad Yani		✓		
2	Ambon		✓		
3	Andir		✓		
4	Arcamanik		✓		
5	Astana Anyar			✓	
6	Babakan Ciparay			✓	
7	Banda		✓		
8	Jakarta		✓		
9	Laswi				
10	Otto Iskandar Dinata		✓		
11	Pajajaran			✓	
12	R.E Martadinata	✓			
13	Supratman			✓	
14	Terusan Jakarta		✓		

Sumber: Diolah Oleh Peneliti (2025)

Hasil observasi yang dilakukan pada 20 Juni 2025 menunjukkan bahwa kondisi fisik jalur pedestrian pada titik-titik tersebut cukup bervariasi. Pada beberapa segmen, trotoar tampak telah mengalami perbaikan dan pelebaran sehingga memberikan ruang gerak yang relatif lebih nyaman bagi pejalan kaki. Namun, pada banyak bagian lainnya, jalur pedestrian justru menunjukkan kondisi yang memprihatinkan. Masih terdapat beberapa titik yang tidak sesuai dengan No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas memberikan standar yang sangat rinci mengenai aksesibilitas. Diantaranya kemiringan *ramp* yang 8% rasio dan tata letak *guiding block* yang tidak sesuai dengan pedoman yang ada.

3.1.2 Perspektif Penyandang Disabilitas terhadap Jalur Pedestrian

Suara dari para penyandang disabilitas menjadi sumber informasi paling langsung mengenai bagaimana trotoar di Kota Bandung dipahami dan dialami oleh mereka yang memiliki kebutuhan khusus. Hasil wawancara dengan penyandang tunanetra menunjukkan bahwa mereka sering merasakan kebingungan ketika berjalan di atas trotoar. *Guiding block* yang terputus tanpa pola yang konsisten membuat mereka kehilangan arah dan harus berhenti untuk kembali mengenali posisi mereka. Selain itu juga, masih terdapat PKL atau Parkir Motor yang menghalangi jalan mereka. Situasi ini menciptakan rasa ketidakpastian yang membuat perjalanan menjadi lebih lambat dan melelahkan. Meski begitu, saya melihat bahwa beberapa bagian jalan pedestrian kini mulai mengalami perbaikan yang bertahap.

Sedangkan dalam sudut pandang Pengguna kursi roda menggambarkan bahwa hambatan fisik masih menjadi tantangan utama ketika mereka menggunakan trotoar di Kota Bandung. Mereka menyebutkan bahwa *ramp* yang terlalu curam serta permukaan trotoar yang tidak rata membuat mobilitas mereka semakin berat. Selain itu juga, lebar jalan yang sempit menghambat dalam menggunakan jalur pedestrian. Kondisi tersebut mendorong sebagian dari mereka untuk memilih jalur lain yang lebih jauh namun lebih nyaman dan aman digunakan. Beberapa pengguna bahkan rela bercampur dengan arus

kendaraan karena merasa risiko di trotoar lebih besar daripada di jalan. Walaupun demikian, mereka merasa bahwa perbaikan pada fasilitas pedestrian tetap terus dilakukan meskipun belum merata.

3.1.3 Respons Pemerintah Daerah dan Bentuk Komitmen yang Ditunjukkan

Wawancara dengan pihak Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga (DSDABM) memberikan gambaran mengenai bagaimana lembaga pemerintah daerah memahami persoalan aksesibilitas pada jalur pedestrian. Mereka menjelaskan bahwa mereka sudah melakukan pekerjaan sesuai dengan pedoman yang ada. Selain itu, kerusakan yang berulang serta gangguan dari pihak ketiga seperti PKL dan parkir liar turut memperparah situasi.

Pihak DSDABM menegaskan bahwa secara prinsip mereka berkomitmen mewujudkan jalur pedestrian yang ramah bagi penyandang disabilitas. Mereka menyebutkan beberapa langkah yang sedang dikembangkan untuk memperkuat upaya tersebut. Salah satu bentuk komitmen tersebut adalah rencana untuk meninjau ulang desain trotoar pada beberapa ruas yang dianggap bermasalah. Selain itu, penyusunan prioritas perbaikan pada titik-titik kritis juga menjadi bagian dari strategi mereka. DSDABM menambahkan bahwa peningkatan kapasitas SDM teknis melalui pelatihan infrastruktur inklusif menjadi langkah penting agar perencanaan dan pelaksanaan dapat berjalan lebih baik.

3.1.4 Alokasi Anggaran Belum Sepenuhnya Dapat Menutupi Kerusakan Jalan

Berdasarkan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Penataan Ruang (DSDABM) Kota Bandung tahun 2024, anggaran yang tersedia masih belum cukup untuk menjaga atau meningkatkan kondisi kemantapan jalan di Kota Bandung. Situasi ini menjadi perhatian penting karena infrastruktur jalan yang berkualitas sangat diperlukan untuk mendukung mobilitas serta keselamatan masyarakat. Keterbatasan anggaran menyebabkan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan jalan tidak dapat dilakukan secara optimal, sehingga berisiko meningkatkan jumlah jalan yang rusak atau tidak layak digunakan.

3.2. Pembahasan

3.2.1. Analisis berdasarkan Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas di Jalan Jakarta



Gambar 3.1 Kondisi Jalur Pedestrian Jalan Terusan Jakarta Pada 29 November 2025
Sumber: Diolah Oleh Peneliti (2025)

Berdasarkan foto tersebut, terlihat bahwa trotoar di Jalan Terusan Jakarta telah melalui tahap perbaikan yang mengikuti Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas, terutama pada pemasangan *guiding block*, *ramp*, dan penataan fasilitas pendukung. Permukaan trotoar tampak telah diratakan dengan material baru, sementara jalur taktik (*guiding block*) sudah

ditempatkan pada posisi yang benar dan mengikuti arah lintasan utama pejalan kaki. Area *ramp* juga terlihat dibentuk dengan ketinggian dan kemiringan yang sesuai standar, memberikan akses lebih mudah untuk pengguna kursi roda. Beberapa lubang utilitas masih terbuka, menunjukkan bahwa proses pekerjaan masih berlangsung tetapi menunjukkan upaya penataan yang lebih rapi dan terstruktur. Secara umum, foto menggambarkan bahwa perbaikan trotoar mengarah pada kondisi yang lebih aman, inklusif, dan sesuai pedoman teknis fasilitas pejalan kaki. Secara keseluruhan, foto ini menggambarkan bahwa perbaikan trotoar mengarah pada kondisi yang lebih aman, inklusif, dan sesuai pedoman teknis fasilitas pejalan kaki, serta membuktikan komitmen DSDABM dalam meningkatkan kualitas infrastruktur pedestrian di Kota Bandung.

3.2.2 Analisis Berdasarkan Prinsip Universal Design (Setelah Perbaikan di Jalan Terusan Jakarta)
Perbaikan trotoar di Jalan Terusan Jakarta menunjukkan peningkatan signifikan terhadap aspek aksesibilitas dan kenyamanan pejalan kaki. Revitalisasi khususnya memperhatikan elemen-elemen Universal Design (UD). Universal Design digunakan dalam analisis karena mampu memastikan fasilitas tetap aman dan bermanfaat bagi semua kelompok pengguna, sekaligus menyesuaikan diri dengan perubahan kemampuan manusia seiring waktu agar kualitas hidup tetap terjaga (Sumiati & Indriane, 2024). Dengan analisis ini akan menciptakan fasilitas pedestrian kini lebih inklusif dan ramah bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak. Adapun hasil analisis sebagai berikut:

Tabel 3.2. Analisis UD terhadap Komitemen DSDABM Dalam Meningkatkan Jalur Pedestrian di Kota Bandung

Prinsip UD	Indikator Penilaian	Kondisi Aktual Setelah Perbaikan	Evaluasi
1. Equitable Use	- Akses setara - Trotoar bebas hambatan - <i>Guiding block</i> berfungsi	- Trotoar kini rapi dan bebas hambatan - <i>Guiding block</i> tersambung dan dalam kondisi baik- <i>Ramp</i> dirancang sesuai standar	Terpenuhi
2. Flexibility in Use	- Rute aman bagi semua pengguna - Lebar jalur memadai	- Jalur pedestrian cukup lebar- Pengguna disabilitas dapat memilih rute dengan aman - Tidak ada blokade dari PKL atau parkir motor	Terpenuhi
3. Simple & Intuitive Use	- Jalur mudah dipahami- <i>Guiding block</i> konsisten	- Pola <i>guiding block</i> mengikuti standar - Alur pergerakan intuitif tanpa jebakan atau arah menyesatkan	Terpenuhi
4. Perceptible Information	- Warna kontras - Penerangan baik- Rambu jelas	- Warna <i>guiding block</i> sangat kontras - Penerangan malam hari cukup terang - Rambu dan marka disediakan dengan jelas	Terpenuhi
5. Tolerance for Error	- Jalur aman - <i>Guiding block</i> tidak berakhir pada situasi berbahaya	- <i>Guiding block</i> mengarah ke titik aman - Area berbahaya diberi petunjuk atau penghalang	Terpenuhi

Prinsip UD	Indikator Penilaian	Kondisi Aktual Setelah Perbaikan	Evaluasi
6. <i>Low Effort</i>	<i>Physical</i> - <i>Ramp</i> landau - Permukaan rata	- Kemiringan <i>ramp</i> landai sesuai standar 1:12 - Permukaan trotoar halus dan tidak licin	Terpenuhi
7. <i>Size & Space for Approach & Use</i>	- Ruang gerak memadai - Tidak terhalang objek	- Lebar trotoar lebih dari standar minimal - Bebas PKL dan parkir motor- Ruang manuver kursi roda memadai	Terpenuhi

Sumber: Diolah Oleh Peneliti (2025)

Tabel tersebut bahwa seluruh prinsip Universal Design telah terpenuhi pada trotoar di Jalan Terusan Jakarta setelah perbaikan dilakukan. Setiap indikator, mulai dari akses setara, ketersediaan jalur yang intuitif, fleksibel, dan bebas hambatan, hingga kualitas informasi visual seperti warna *guiding block* dan pencahayaan, telah memenuhi standar yang dipersyaratkan. Fasilitas teknis seperti *ramp*, permukaan trotoar, dan jalur taktil juga telah dibangun sesuai pedoman, sehingga penggunaan fisik menjadi lebih ringan dan aman bagi semua kelompok pengguna. Selain itu, ruang gerak yang memadai serta kondisi trotoar yang bebas dari PKL dan parkir liar menjamin kenyamanan serta mobilitas optimal, termasuk bagi pengguna kursi roda. Secara keseluruhan, isi tabel menggambarkan bahwa perbaikan trotoar telah berhasil mewujudkan fasilitas pejalan kaki yang inklusif, aman, dan sesuai standar teknis terkini. Meskipun belum semua jalan telah diperbaiki, Pembangunan jalan yang terlaksana di Jalan terusan Jakarta menjadi komitmen awal DSDABM dalam meningkatkan kualitas jalan di Kota Bandung

3.2.3. Pemaknaan Temuan dalam Konteks Studi Terdahulu

Temuan penelitian ini sejalan dengan berbagai studi nasional yang menegaskan bahwa tingkat aksesibilitas trotoar di Indonesia masih berada pada kategori rendah. Kajian sebelumnya (Mardiana et al., 2019; Ashar et al., 2019) telah menyoroti persoalan serupa, seperti kerusakan *guiding block*, *ramp* yang terlalu curam, serta berbagai hambatan fisik yang mengganggu mobilitas pengguna, terutama di kota-kota besar. Namun, penelitian ini menawarkan kontribusi yang lebih komprehensif dengan pendekatan yang lebih mendalam. Pertama, penelitian ini melakukan observasi lapangan langsung pada 13 ruas jalan, sehingga memberikan gambaran empiris yang lebih detail mengenai kondisi aksesibilitas aktual. Kedua, penelitian ini mengaitkan temuan dengan regulasi terbaru PUPR tahun 2023, yakni Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, sehingga analisis lebih relevan dengan standar perencanaan terkini. Ketiga, penelitian ini turut mengidentifikasi faktor sosial-ekonomi seperti PKL dan parkir liar sebagai elemen kunci yang menyebabkan kegagalan aksesibilitas, sebuah aspek yang belum banyak disorot dalam penelitian sebelumnya. Dengan demikian, penelitian ini memperkaya pemahaman tentang permasalahan trotoar di Indonesia dari sisi teknis, regulatif, dan sosial.

4. KESIMPULAN

Kondisi awal menunjukkan bahwa sebagian besar dari 13 ruas jalan kota Bandung belum memenuhi standar aksesibilitas, terutama terkait kemiringan *ramp*, kesinambungan *guiding block*, serta hambatan fisik yang memperburuk mobilitas penyandang disabilitas. Melalui intervensi PKM berupa observasi berbasis pedoman teknis terbaru, penyusunan *policy brief*, kampanye publik, dan audiensi resmi, kegiatan ini berhasil memperkuat pemahaman pemangku kepentingan—khususnya DSDABM—bahwa ketidaksesuaian desain bukan hanya persoalan teknis, tetapi berdampak langsung bagi keselamatan dan mobilitas penyandang disabilitas.

Setelah advokasi, terjadi perubahan respons kelembagaan yang konkret. DSDABM menerima rekomendasi teknis mengenai lebar jalur, standar *ramp* 1:12, dan penyambungan *guiding block*, lalu menindaklanjutinya melalui komitmen tertulis serta implementasi awal berupa penataan menyeluruh di Jalan Terusan Jakarta yang kini memenuhi prinsip Universal Design. Policy brief juga digunakan sebagai rujukan penyusunan rencana kerja teknis tahun berikutnya, menunjukkan bahwa advokasi ini memiliki dampak struktural dan tidak berhenti pada kegiatan jangka pendek.

5. SARAN

1. Untuk Pemerintah Kota / DSDABM

- Memprioritaskan perbaikan pada ruas yang *sangat sulit diakses* (Astana Anyar, Babakan Ciparay, Pajajaran, Supratman) sesuai Pedoman 07/P/BM/2023 dan prinsip Universal Design.
- Melakukan audit aksesibilitas tahunan mencakup *ramp* 1:12, jalur 1,8 m, dan kesinambungan *guiding block*.
- Menyusun peta prioritas anggaran berdasarkan tingkat urgensi kerusakan.
- Melibatkan komunitas disabilitas dalam perencanaan dan uji fungsional trotoar.
- Mengembangkan prototipe aplikasi atau peta digital untuk memetakan jalur pedestrian ramah disabilitas dan titik risiko.

2. Untuk Komunitas Disabilitas

- Memperkuat kampanye publik tentang pentingnya trotoar bebas hambatan.

3. Untuk Masyarakat Umum

- Menggunakan trotoar sesuai fungsi dan tidak memarkir kendaraan, berjualan, atau menempatkan barang yang menghalangi jalur pedestrian, terutama jalur taktil.
- Berpartisipasi dalam pelaporan kendala trotoar melalui kanal komunitas atau laporan ke pemerintah daerah.
- Mendukung kampanye inklusivitas dengan meningkatkan kesadaran mengenai hak mobilitas penyandang disabilitas.

4. Untuk Agenda PKM Lanjutan

- Mereplikasi model advokasi berbasis bukti ini ke kecamatan atau kota lain.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan apresiasi dan rasa terima kasih kepada Politeknik STIA LAN Bandung atas segala bentuk dukungan yang diberikan dalam pelaksanaan kegiatan pengabdian ini. Ucapan terima kasih juga ditujukan kepada Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga, Komunitas Bilic, serta seluruh masyarakat Kota Bandung yang telah berkontribusi dan membantu terselenggaranya kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Friend, A., & Fachri Adnan, M. (2024). Policy Advocacy On Accessibility Of Pedestrian Paths And Trans Padang For People With Disabilities In Padang City. In *Jurnal Ilmu Sosial* (Vol. 22, Issue 3). <http://jurnaldialektika.com/>
- Koesoemawati, D. J., Hasanuddin, A., Putri, F. K., Priyono, T. H., & Viphindartin, S. (2025). Redefining pedestrian accessibility through inclusive design and community engagement. *Urbani Izziv*, 36(1), 119–134. <https://doi.org/10.5379/urbani-izziv-en-2025-36-01-03>
- Open Data Kota Bandung. (2024). *Jumlah Penyandang Disabilitas di Kota Bandung*. <https://opendata.bandung.go.id/dataset/jumlah-penyandang-disabilitas-di-kota-bandung>.
- Pareira, Rute, S., Sousa, S., Martins, M., & Schoeller, S. D. (2024). Perceptions from people with physical disabilities about accessibility and social conditions: interventions for rehabilitation nursing. *Rev Bras Enferm*, 77(5), 20240005. <https://ilostat.ilo.org/resources/>
- Pedoman No 07/P/BM/2023 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Fasilitas (2023).

- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 42 Tahun 2020 Aksesibilitas Terhadap Permukiman, Pelayanan Publik, Dan Pelindungan Dari Bencana Bagi Penyandang Disabilitas, Pub. L. No. LN.2020/NO.182 (2020).
- Rakhmanty, F. P. (2024). FASILITAS PEJALAN KAKI UNTUK DIFABEL PADA JALUR PEDESTRIAN JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA SISI SELATAN. *Journal of Architecture, Cultural, and Tourism Studies*, 2(1), 80–89. <http://ejournal.utp.ac.id/index.php/JACTS/indexFASILITASPEJALANKAKIUNTUKDIFABELPA DAJALUR>
- Rasyid, R., Setyono, D. A., & Sasongko, W. (2022). Kinerja Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Babat-Lamongan. *Planning for Urban Region and Environment*, 11(1).
- Rosnati, D., Topan, M., Rahmah, N., & Purnomo, A. B. (2023). Percontohan Dan Penataan Kembali Jalur Pejalan Kaki Di Rumah Susun Tambora Jakarta Barat. *Kocenin Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 3(1), 9–22.
- Saepurrahman, D., Gustian, A., Dwi Lestari, S., Rahayu, I., Nur Setiadi, S., Syarif Hidayat, Y., & Subiantoro, W. (2025). Studi Tingkat Kenyamanan Pedestrian (Jalur Pejalan Kaki) di Pusat Kota Bandung: Studi Kasus Jalan Asia Afrika. *Jurnal Media Komunikasi Dunia Ilmu Sipil*, 7(1), 18–24.
- Sumiati, I., & Indrianie, M. (2024). Pelayanan Publik yang Inklusif Bagi Penyandang Tunanetra dalam Penggunaan *Guiding block* di Kota Bandung. *ARMADA : Jurnal Penelitian Multidisiplin*, 2(2), 125–131. <https://doi.org/10.55681/armada.v2i2.1207>
- Tendi Rustandi, Syauqi Midadan Da'iyah Ilallah, Lukmanul Hakim, M Fikry Haikal, M Azmi Rivaldi, M Rafli Putra Panggarbesi, & Herdiana, D. (2025). Advokasi Kebijakan Publik: Kajian Teoritis dan Praktis tentang Aktor, Tujuan, Langkah, dan Media. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin Nusantara (JIMNU)*, 3(1), 22–27. <https://doi.org/10.59435/jimnu.v3i1.502>
- Wahyudin, I. (2008). *Memahami Kebijakan Publik dan Strategi Advokasi*. In-Trans Publishing.