

Evaluasi Jalur Pedestrian Ramah Gender dengan Menggunakan Indikator *Gender Impact Assestment* (GIA)

(Studi Kasus Jalur Pedestrian Jalan Piere Tendeau-Kawasan *Boulevard on Business*)

Stefani Switly Peginusa¹, Sylviana J Pelealu², Arnetha S Raintung³, Dian Puspita Sari⁴

Program Studi D-IV KBG, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Manado, Manado ^{1,4}

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Pembangunan Indonesia, Manado ^{2,3}

E-mail: switly.peginusa@polimdo.ac.id

Abstrak

Suatu keharusan bahwa setiap infrastruktur yang dibangun harus memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan permasalahan yang berhubungan dengan semua kelompok pengguna dengan tujuan menciptakan rasa aman dan nyaman. Suatu infrastruktur yang responsif gender akan dinilai berhasil apabila mampu mengakomodir semua kebutuhan laki-laki, perempuan, anak-anak, lansia, kelompok rentan secara setara dan adil. Keberadaan jalur pejalan kaki, selain mempermudah akses pejalan kaki, juga dapat menjadi sarana promosi kota yang memberikan dampak positif bagi peningkatan ekonomi perkotaan dan mengurangi tingkat polusi akibat emisi gas buang kendaraan bermotor untuk kualitas udara yang lebih baik. Jalur pedestrian jalan Piere Tendeau disepanjang jalur kawasan *Boulevard on Business* merupakan salah satu infrastruktur PUPR yang dibangun oleh Pemerintah Kota Manado Dengan melihat prinsip pedestrian sebagai ruang publik yang digunakan untuk semua kalangan, maka sudah seharusnya infrastruktur ini dibangun berdasarkan kriteria infrastruktur responsif gender. Evaluasi dilakukan dengan menggunakan *Gender Impact Assestment* (GIA) sebagai panduan untuk mengukur tingkat responsivitas gender infrastruktur PUPR dan permukiman dengan melibatkan responden yang berasal dari pengguna langsung jalur pedestrian tersebut. Setelah itu didapati bahwa, jalur pedestrian terbangun secara umum belum memenuhi beberapa kriteria yang digunakan. Dari 5 (lima) kriteria yang di nilai, 2 (dua) kriteria yaitu infrastruktur untuk semua (aksesibilitas) dan kriteria infrastruktur ramah lingkungan, belum terpenuhi. Sehingga masih perlu adanya perbaikan dan pengembangan lebih lanjut untuk memenuhi standar infrastruktur responsif gender.

Kata kunci : infrastruktur responsif gender, jalur pedestrian, ramah gender,

Abstract

It is a must that any infrastructure built must pay attention to the aspirations, needs and problems associated with all user groups with the aim of creating a sense of security and comfort. A gender-responsive infrastructure will be considered successful if it is able to accommodate all the needs of men, women, children, the elderly, vulnerable groups equally and fairly. The existence of pedestrian paths, in addition to facilitating pedestrian access, can also be a means of city promotion which has a positive impact on improving the urban economy and reducing pollution levels due to motor vehicle exhaust emissions for better air quality. The Piere Tendeau pedestrian street along the *Boulevard on Business* area is one of the PUPR infrastructure built by the Manado City Government. By looking at the pedestrian principle as a public space that is used for all groups, this infrastructure should have been built based on gender responsive

infrastructure criteria. The evaluation was carried out using the Gender Impact Assessment (GIA) as a guide to measure the level of gender responsiveness of PUPR infrastructure and settlements by involving respondents from direct users of the pedestrian path. Afterwards it was found that, the pedestrian paths built in general did not meet several of the criteria used. Of the 5 (five) criteria assessed, 2 (two) criteria, namely infrastructure for all (accessibility) and environmentally friendly infrastructure criteria, have not been met. So that there is still a need for improvement and further development to meet gender responsive infrastructure standards.
Keywords: *gender responsive infrastructure, pedestrian paths, gender friendly,*

1. PENDAHULUAN

Pembangunan sarana umum yang responsif gender merupakan satu cara untuk menyediakan infrastruktur yang bisa mengakomodir kebutuhan semua elemen pengguna termasuk kelompok rentan dan berkebutuhan khusus. Isu kesetaraan gender dalam pembangunan dipahami sebagai suatu kondisi dimana setiap kelompok masyarakat memperoleh kesempatan serta hak dalam berperan dan berpartisipasi serta menikmati pembangunan. Namun, jika melihat kondisi yang ada, pembangunan infrastruktur yang dilakukan masih mengasumsikan bahwa setiap pengguna memiliki kebutuhan yang sama atau netral gender, sehingga baik laki-laki maupun perempuan menerima manfaat yang sama. Gender Infrastruktur PUPR merupakan seluruh kebijakan/program/kegiatan bidang infrastruktur PUPR yang memperhatikan perbedaan kebutuhan, hambatan/kesulitan, aspirasi kelompok laki-laki dan perempuan termasuk lansia, penyandang disabilitas, anak-anak, kelompok rentan dan lainnya. Dalam perkembangannya, gender bukan hanya berbicara tentang laki-laki dan perempuan, melainkan berkembang dengan definisi yang lebih luas, yaitu gender + dengan menambahkan kelompok berkebutuhan khusus seperti anak-anak, lanjut usia, kelompok rentan (ibu hamil dan orang dengan keterbatasan fisik) (Kemen PUPR, 2013). Konsep responsif gender adalah pendekatan penyediaan kebutuhan seluruh lapisan masyarakat untuk dapat diperlakukan secara adil (Esariti & Dewi, 2016; Esariti dkk, 2020).

Dengan melihat hal tersebut, akan menjadi keharusan bahwa setiap infrastruktur yang dibangun harus memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan permasalahan yang berhubungan dengan semua kelompok pengguna dengan tujuan menciptakan rasa aman dan nyaman. Sehingga suatu infrastruktur yang responsif gender akan dinilai berhasil apabila mampu mengakomodir semua kebutuhan laki-laki, perempuan, anak-anak, lansia, kelompok rentan secara setara dan adil.

Aktivitas berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi perkotaan, dimana orang akan memilih berjalan kaki untuk jarak tempuh yang dekat dan untuk menghemat biaya. Salah satu infrastruktur yang digunakan untuk mobilitas pejalan kaki yaitu pedestrian atau jalur pejalan kaki. Keberadaan jalur pejalan kaki, selain mempermudah akses pejalan kaki, juga dapat menjadi sarana promosi kota yang memberikan dampak positif bagi peningkatan ekonomi perkotaan dan mengurangi tingkat polusi akibat emisi gas buang kendaraan bermotor untuk kualitas udara yang lebih baik.

Peraturan pemerintah no. 21 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang, pasal 21 ayat (3) huruf i, menegaskan bahwa perlu adanya Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) kota yang memuat rencana penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki untuk menjalankan fungsi kota sebagai pusat pelayanan sosial, ekonomi dan pusat pertumbuhan wilayah. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14/PRT/M/2017 jalur pedestrian merupakan jalur yang digunakan oleh pejalan kaki atau

pengguna kursi roda secara mandiri yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak secara aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan.

Jalur pedestrian merupakan suatu sarana untuk pengguna jalan, untuk melakukan aktivitas dan pergerakan mencapai suatu tempat. Secara fisik jalur ini terletak pada sisi pinggir jalan raya atau ruang transisi yang menghubungkan bangunan dengan jalan raya. Biasanya dibangun sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki. Keberadaan jalur pedestrian yang awalnya berfungsi sebagai jalur penghubung antar bangunan, harus diperhatikan sebagai suatu tempat orang melakukan aktivitas, sehingga keberadaannya perlu direncanakan untuk memenuhi kebutuhan aktivitas publik, seperti olahraga, rekreasi dan media interaksi sosial. Jalur pejalan kaki dibangun untuk memberikan manfaat maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran penggunaannya.

Dengan melihat prinsip pedestrian sebagai ruang publik yang digunakan untuk semua kalangan, maka sudah seharusnya dibangun berdasarkan kriteria infrastruktur responsif gender. Infrastruktur responsif gender dapat berupa pengadaan fisik atau perubahan dan rekayasa desain sehingga sesuai dengan kebutuhan untuk beraktivitas dalam ruang terbuka publik (Widyastuti & Agustin, 2019). Tantangan dalam perencanaan dan perancangan kota adalah bagaimana mengintegrasikan gender dalam program pembangunan (Moser, 2016; Horelli, 2017) Terdapat 5 (lima) kriteria yang harus dipenuhi dalam perencanaan dan pembangunan, dan apabila ada kriteria yang tidak terpenuhi, maka hal tersebut harus menjadi perhatian bersama. Kriteria-kriteria yang dimaksud, adalah:

1. Infrastruktur untuk semua.

Infrastruktur yang ada harus bisa dimanfaatkan oleh kelompok gender secara universal dan tidak memerlukan adaptasi atau perlakuan khusus. Hal ini dimaksud, bahwa dalam memanfaatkan jalur pedestrian, pengguna dapat melalui jalur tersebut secara mudah, mandiri atau tanpa bantuan orang lain. Sebagai contoh, tersedianya jalur khusus tuna netra, sehingga dapat dilalui dengan mudah tanpa harus bergantung dari tuntunan orang lain. Begitu juga dengan tinggi *kerb* antara jalan dan trotoar, jika terlalu tinggi maka tidak akan mudah untuk dilalui bagi kelompok lansia dan wanita hamil. Sementara ruang gerak yang dibutuhkan bagi penyandang disabilitas yang menggunakan kruk maupun tongkat, yaitu minimal 90-95 cm. Sehingga dengan kondisi eksisting yang ada, baik disabilitas dengan kursi roda maupun dengan kruk dan tongkatpun akan kesulitan untuk melewati portal tersebut, sekalipun dengan pemandu.

2. Infrastruktur yang memperhatikan kebutuhan semua orang.

Kebutuhan semua orang terhadap sarana umum, seperti jalur pedestrian, pada umumnya sama, hanya saja cara pemenuhannya yang berbeda. Contohnya, laki-laki menggunakan infrastruktur jalan untuk mencapai tempat kerjanya dengan lebih mengutamakan jaminan kecepatan dan keamanan, sedangkan perempuan menggunakan jalan untuk melakukan banyak kegiatan ke banyak tempat dalam sekali perjalanan (Kunieda, Gauthier, 2007). Dari hal tersebut terlihat bahwa setiap kelompok memiliki perbedaan kebutuhan, sehingga infrastruktur yang dibangun harus merespon perbedaan kebutuhan tersebut.

3. Infrastruktur yang aman.

Secara umum, rasa aman dapat diartikan bebas dari gangguan dan bahaya, terlindung dan tentram, sehingga berhubungan dengan jaminan kesehatan, stabilitas, struktur, perlindungan, dan terhindar dari rasa cemas dan takut. Infrastruktur yang dibangun harus menumbuhkan rasa aman pada saat digunakan oleh semua kelompok, seperti tersedianya jalur penyebrangan, lampu dan marka jalan.

4. Infrastruktur yang nyaman.

Perasaan nyaman pada manusia ditimbulkan oleh perasaan aman dan tentram, sehingga indikator infrastruktur yang aman dan nyaman memiliki hubungan satu sama lain. Infrastruktur yang aman pada saat digunakan, yang bebas dari ancaman dan gangguan, akan memberikan rasa nyaman bagi pengguna saat melakukan aktivitasnya. Contohnya untuk infrastruktur jalur pedestrian, harus memperhatikan tinggi dan bentuk fisik lantai. Lantai yang terlalu tinggi akan menyulitkan pengguna untuk kelompok tertentu, seperti perempuan dan lansia, untuk menaiki lantai jalur pedestrian tersebut.

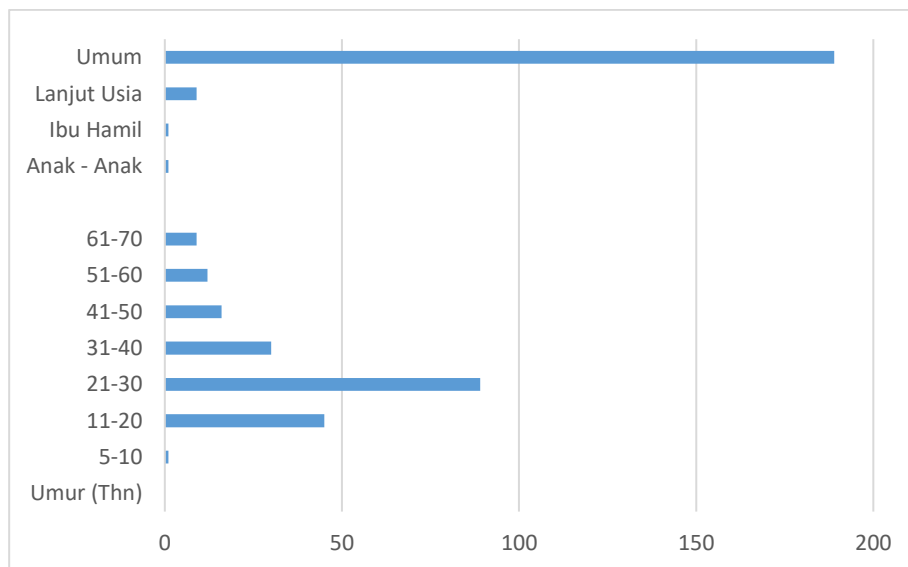
5. Infrastruktur yang ramah lingkungan.

Yang dimaksud dengan infrastruktur ramah lingkungan adalah bangunan atau fasilitas fisik yang dibangun atau dikembangkan yang memberikan kemudahan bagi suatu kelompok atau komunitas masyarakat untuk memanfaatkannya sesuai dengan tujuan pembangunan fasilitas tersebut. Infrastruktur yang dibangun selain bisa memenuhi kebutuhan semua kelompok pengguna, harus juga memberikan kemudahan pada saat menggunakannya.

Jalur pedestrian jalan Piere Tendean merupakan salah satu infrastruktur PUPR yang dibangun oleh Pemerintah Kota Manado, selain menambah kemudahan akses pejalan kaki sepanjang jalur kawasan *Boulevard on Business* juga untuk merubah wajah kawasan perkotaan. Infrastruktur ini mulai dibangun sejak Agustus tahun 2022 dan rampung serta bisa digunakan di awal tahun 2023. Sebagai infrastruktur umum, sangat diharapkan jalur pedestrian ini dapat digunakan oleh semua kelompok pengguna termasuk kelompok gender⁺ dengan memperhatikan kriteria pembangunan yang ada, sebagai infrastruktur responsif gender.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini menggunakan metode *insidental sampling*. Pemilihan responden dilakukan dengan metode *insidental sampling* yaitu responden ditentukan dengan memilih siapa pengguna pedestrian yang kebetulan dijumpai dan terbiasa berjalan kaki disepanjang Jalan Piere Tendean serta sesuai dengan karakteristik sampel dari penelitian ini. Karakteristik sampel yang ditentukan pada penelitian ini adalah pengertian gender berdasarkan Kementerian Pekerjaan Umum tahun 2013 yaitu bukan hanya laki-laki dan perempuan tetapi dengan menambahkan kelompok berkebutuhan khusus seperti anak-anak, orang lanjut usia, dan kelompok rentan (ibu hamil dan orang dengan keterbatasan fisik). Penelitian ini dilakukan pada jalur pedestrian Jalan Piere Tendean Kawasan *Boulevard on Business* dengan membagi daerah tinjauan ini kedalam 3 (tiga) segmen. Segmen 1 (Satu) mencakup jalur pedestrian dari Dinas PM-PTSP sampai pada Jembatan Mantos-Megamas. Segmen 2 (Dua) mencakup jalur pedestrian dari Jembatan Mantos-Megamas sampai pada *Manado Trade Center* (MTC). Segmen 3 (Tiga) mencakup jalur pedestrian dari *Manado Trade Center* (MTC) sampai pada pintu keluar kawasan Megamas. Responden dalam penelitian ini berjumlah 202 orang terdiri dari responden di Segmen 1 berjumlah 70 orang, responden di Segmen 2 berjumlah 62 orang dan responden di Segmen 3 berjumlah 70 orang. Berdasarkan jenis kelamin responden terdiri dari 104 orang Laki-laki dan 98 orang Perempuan. Responden dari kelompok rentan sesuai dengan klasifikasi diatas berjumlah 13 orang.



Gambar 1. Grafik Karakteristik Responden

Metode pengumpulan data pada penelitian ini dibagi menjadi 2 (dua) yaitu data primer dan sekunder. Data sekunder adalah data-data mengenai peraturan dan undang-undang tentang jalur pejalan kaki dan dari penelitian sejenis terdahulu. Data ini diperoleh dari studi pustaka. Data primer merupakan data yang berasal langsung dari sumber data yang dikumpulkan secara khusus dan berhubungan langsung dengan permasalahan yang diteliti. Data primer dalam penelitian ini adalah tanggapan secara langsung menggunakan kuesioner yang disebar pada pejalan kaki yang sedang berjalan di trotoar jalan. Hal ini bertujuan untuk tidak menghilangkan pengalaman yang dirasakan saat berjalan kaki, sehingga responden dapat langsung merasakan tingkat kepuasan dari elemen-elemen pembentuk jalur pejalan kaki sepanjang jalan Piere Tendean saat mengisi kuesioner. Tanggapan responden yang berisi tentang evaluasi manfaat jalur pedestrian, terhadap pemenuhan kebutuhan, kesulitan dan aspirasi pejalan kaki berdasarkan *Gender Impact Assessment* (GIA). GIA merupakan panduan untuk mengukur tingkat responsivitas gender infrastruktur PU dan permukiman dengan menilai apakah kebijakan/keputusan yang diambil telah mempertimbangkan kriteria-kriteria responsif gender atau justru memberikan dampak ketidakadilan dan menyulitkan kelompok gender tertentu. Selain menggunakan GIA juga dilakukan observasi kondisi eksisting lapangan dan wawancara kepada pengguna jalur ini untuk mengetahui beberapa alasan terkait penggunaan jalur pedestrian ini.

Selanjutnya, data hasil kuesioner dianalisis deskriptif untuk menganalisis implementasi pedoman GIA pada kondisi real di lapangan. Kemudian dikeluarkan rekomendasi dan rencana tindak terhadap pemanfaatan jalur pedestrian di jalan Piere Tendean.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam panduan GIA, hal pertama yang harus dilakukan adalah menilai apakah jalur pedestrian yang ditinjau dalam tahap perencanaannya menggunakan peraturan atau dokumen yang mengakomodir isu terkait infrastruktur responsif gender. Berdasarkan data yang didapat, dalam tahap perencanaan menggunakan Permen PUPR no 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Dalam lampiran peraturan ini, pada Bab II Ketentuan Perencanaan Prasarana

dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki, dalam prinsip dan kriteria ideal berdasarkan pertimbangan kepekaan pejalan kaki, mengharuskan jaringan pejalan kaki yang dibangun dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal. Selain itu, dalam peraturan ini juga terdapat standar teknis yang mengatur terkait ketersediaan jalur yang dilengkapi dengan rambu dan marka pejalan kaki berkebutuhan khusus. Setelah melihat bahwa peraturan yang digunakan sudah memperhatikan kebutuhan gender, maka pedoman yang dipakai dapat dikatakan sudah responsif gender sehingga diharapkan jalur pedestrian yang terbangun juga telah memenuhi kebutuhan gender tanpa mengubah pola perilaku pejalan kaki pada jalur pedestrian (Widiyono, 2016).

Selanjutnya, analisis dilakukan terhadap jalur pedestrian yang terbangun, dengan meninjau tahap pemanfaatannya, melalui survei lapangan dan kuesioner yang ditujukan untuk pengguna jalur pedestrian tersebut. Analisa dilakukan terhadap 5 (lima) kriteria infrastruktur responsif gender, yaitu:

1. Infrastruktur untuk semua.

Sesuai hasil pengamatan di lapangan, didapatkan bahwa jalur pedestrian yang terbangun, belum memenuhi aksesibilitas untuk semua pengguna, khususnya pengguna kursi roda. Keberadaan portal yang digunakan untuk mencegah masuknya pengendara sepeda motor ke jalur pedestrian, juga menyulitkan bagi kursi roda untuk melewati portal tersebut, karena jarak antar portal umumnya hanya 35 cm, sedangkan ruang gerak yang dibutuhkan untuk jalur kursi roda sesuai dengan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki no 02/SE/M/2018, yaitu minimal 80 cm tanpa pergerakan tangan.

2. Infrastruktur yang memperhatikan kebutuhan setiap orang.

Salah satu indikator yang digunakan terkait pemenuhan kebutuhan yaitu konektivitas dan aksesibilitas (waktu tempuh singkat dan jarak yang pendek). Berdasarkan hasil kuesioner yang didapat dari pengguna, sejumlah 87% responden menyatakan bahwa jalur pedestrian ini sudah memenuhi kebutuhan perjalanannya. Namun, kondisi yang ditemui di lapangan, jumlah pengguna jalur ini, khususnya pada segmen 2 dan 3 masih kurang dibandingkan dengan pejalan kaki yang menggunakan koridor ruko di sekitar segmen yang ditinjau. Hasil wawancara yang didapat, sebagian besar pengguna memilih jalur koridor karena lebih nyaman (terlindung dari panas dan hujan).

3. Infrastruktur yang aman.

Untuk indikator ini, hal yang ditinjau meliputi:

- a. Bebas hambatan/ancaman. Sebanyak 92% pengguna menyatakan tidak ada hambatan/ancaman dalam menggunakan jalur tersebut, sementara sisanya berpendapat adanya hambatan seperti letak tiang listrik dan papan iklan yang masuk ke jalur pedestrian tersebut. Seperti terlihat pada gambar dibawah ini, letak tiang papan iklan berada tepat di jalur *guiding block*. Sementara berdasarkan teori Carlson dan Schwarz terdapat beberapa indikator yang harus dipenuhi untuk pelayanan umum jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas, diantaranya: kemudahan dan keamanan. Jika melihat keadaan yang ada, di beberapa titik sesuai hasil pengamatan, adanya hambatan pada jalur *guiding block*, tentunya akan membahayakan pengguna. Tentunya hal ini tidak memenuhi kebutuhan dari pengguna berkebutuhan khusus untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan (Hasanah, 2017). Selain itu, untuk kemudahan penyandang disabilitas, jalur pedestrian yang menyediakan *guiding block* harus informatif dan sesuai untuk memberikan arahan dan gambaran yang jelas bagi penggunanya (Desetyaningrum & Sari, 2021).



Gambar 2. Letak portal pencegah masuknya kendaraan roda dua dan tiang papan iklan yang menghalangi *guiding block*

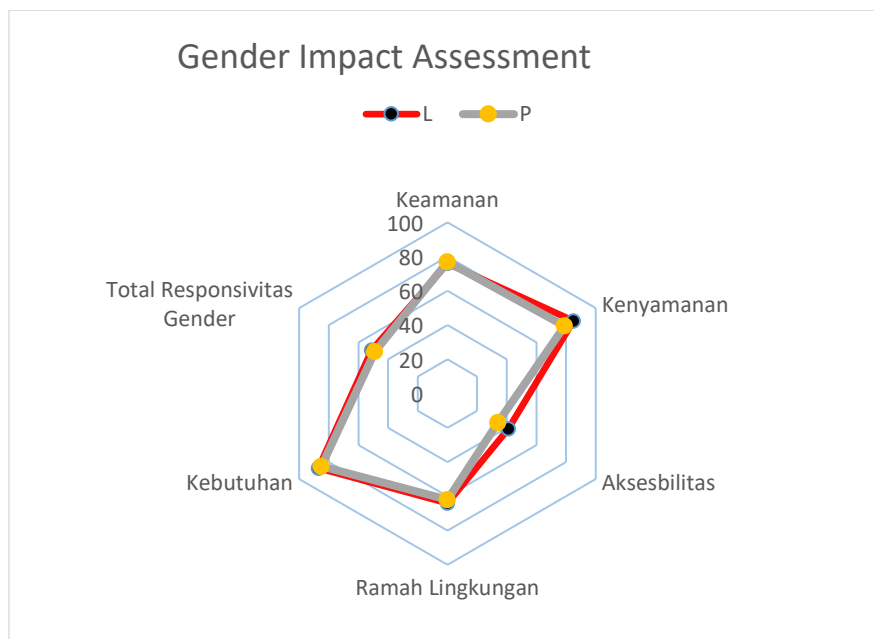
- b. Beda tinggi antara trotoar dan jalan. Berdasarkan pedoman teknis yang ada, tinggi *kerb* pemisah antara jalan dan jalur pejalan kaki, adalah 15 cm, dan jika dibandingkan dengan kondisi yang ada, tinggi *kerb* eksisting sebesar 30 cm. Walaupun kondisi ini tidak sesuai dengan standar teknis, tetapi 78% responden menyatakan kondisi yang ada tidak curam dan mudah dilalui, sehingga kondisi *kerb* tidak mengganggu pengguna pedestrian.
 - c. Ketersediaan lampu penerangan yang cukup terang. Hal ini berhubungan dengan rasa aman terhadap potensi terjadinya tindakan kriminalitas di jalur tersebut. Sebesar 96% responden menyatakan lampu penerangan yang ada cukup terang, sehingga menimbulkan perasaan aman bagi pengguna.
 - d. Tersedianya tempat penyebrangan jalan yang terkoneksi dengan jalur pedestrian. Sesuai dengan kondisi yang ada, terdapat beberapa fasilitas penyebrangan yang ada disekitar lokasi tinjauan, dengan jumlah responden sebesar 77% menyatakan fasilitas tersebut, aman digunakan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas
4. Infrastruktur yang nyaman.
Terdapat beberapa indikator yang disurvei untuk memenuhi kriteria ini, antara lain lebar jalur pedestrian yang memudahkan akses jalan, bebas dari debu dan sampah dan kondisi permukaan lantai yang mudah dilalui. Pada umumnya responden menyatakan bahwa lebar jalur yang ada dengan variasi ukuran 200 – 600 cm, bisa dilalui dengan mudah tanpa saling mengganggu antara pengguna satu dengan yang lain. Tersedianya tempat sampah di lokasi dan permukaan lantai yang bertekstur sehingga tidak licin pada saat hujan membuat pengguna merasa nyaman menggunakan infrastruktur ini. Kemudian dengan tersedianya tempat duduk di jalur yang ada, memberikan ruang bagi pengguna yang ingin beristirahat sejenak dalam perjalanannya.
 5. Infrastruktur yang ramah lingkungan.
Kriteria ini berbicara tentang kemudahan dalam pemanfaatan bagi semua pengguna sesuai dengan fungsi dari fasilitas tersebut. Karena sering ditemui infrastruktur yang dibangun

meskipun sudah memenuhi kebutuhan semua kelompok, namun tidak memberikan kemudahan dalam pemanfaatannya. Pada daerah tinjauan ditemui bahwa, jalur untuk disabilitas sudah tersedia, namun didapati pada lokasi-lokasi tertentu, jalur tersebut tidak bisa dilalui karena terhalang oleh tiang listrik dan papan iklan. Sehingga membahayakan bagi pengguna yang ada.



Gambar 3. Ketersediaan lampu penerangan yang cukup

Secara keseluruhan, hasil yang didapat dari kuesioner terhadap pengguna jalur pedestrian yang ditinjau, disajikan pada grafik Gambar 4 di bawah ini.



Gambar 4. Grafik Tingkat Responsivitas Gender Jalur Pedestrian Jalan Piere Tende, Manado

Berdasarkan grafik diatas yang merupakan hasil analisis dari pengamatan langsung dilapangan dan data kuisioner. Didapati bahwa terdapat (2) dua kriteria infrastruktur ramah gender yang belum terpenuhi, yaitu kriteria infrastruktur untuk semua, seperti keterbatasan akses pengguna berkebutuhan khusus terutama penyandang disabilitas. Sementara jika melihat pedoman yang ada hal ini penting untuk memberikan aksesibilitas bagi semua orang. Dan kriteria ramah lingkungan, yang dikarenakan jalur *guiding block* untuk penyandang disabilitas netra tidak aman dilalui akibat adanya halangan tiang papan iklan yang berada tepat di jalur tersebut. Hal ini dikemukakan juga dalam penelitian Sembor dkk (2016). Untuk kriteria yang belum terpenuhi, membutuhkan analisa lebih lanjut dengan tujuan menghasilkan rencana tindak lanjut sebagai rekomendasi perbaikan, seperti pada Tabel 1.

Berdasarkan Tabel 1, pada kriteria aksesibilitas dan ramah lingkungan, permasalahan utama yaitu kemudahan akses bagi penyandang disabilitas, dimana kondisi yang ada menimbulkan dampak yang mengakibatkan kesulitan untuk melalui portal penghalang roda dua yang digunakan, sehingga memaksa pengguna yang disabilitas menggunakan badan jalan dan membahayakan bagi pengguna saat melalui jalur pedestrian tersebut. Hal ini menimbulkan konsekuensi yang harus dilakukan seperti memindahkan/mengatur kembali portal penghalang dan memindahkan/mengatur ulang letak tiang papan iklan yang menghalangi. Rekomendasi rencana tindak yang perlu dilakukan berdasarkan skala prioritas di atas, memerlukan kerja sama dari lintas sektor untuk menciptakan jalur pedestrian ideal yang memenuhi semua kriteria infrastruktur responsif gender dengan memperhatikan faktor penting berkaitan dengan keselamatan, keamanan dan konektivitas pejalan kaki (Irfani, 2020).

Tabel 1. Analisis GIA Jalur Pedestrian
(Studi Kasus Jalan Piere Tendean Kawasan *Boulevard on Business*)

N o	Kriteria Yang Belum Responsif Gender	Permasalahan Eksisting	Perkiraan Dampak	Implikasi/ Konsekuensi	Prioritas Tindakan	Kemungkinan Lintas Sektor	Rencana Tindak
1	Aksesbilitas	Tidak Ada Fasilitas Untuk pengguna kursi roda	1. Memaksa pengguna yang disabilitas menggunakan badan jalan 2. Membahayakan keselamatan pengguna	Mengubah desain portal dengan yang bisa dilalui oleh kursi roda	1. Merenovasi penempatan portal yang ada sesuai dengan ukuran yang bisa dilalui kursi roda 2. Memindahkan / mengatur ulang letak tiang papan iklan yang menghalangi <i>guiding block</i> untuk pengguna tunanetra.	Desain perencanaan perlengkapan jalan dapat dikoordinasikan dengan pihak pengembang agar supaya pemindahan tiang papan iklan dapat dilakukan.	1. Memindahkan/mengatur kembali letak portal yang ada. 2. Memindahkan / mengatur letak tiang papan iklan yang menghalangi <i>guiding block</i> 3. Melibatkan seluruh kelompok pengguna dalam FGD desain jalur pedestrian.
2	Ramah Lingkungan	Memiliki jalur khusus untuk tunanetra tetapi terhalang tiang papan iklan	1. Memaksa pengguna yang disabilitas menggunakan badan jalan 2. Membahayakan keselamatan pengguna	Memindahkan/ mengatur ulang letak tiang papan iklan yang menghalangi jalur <i>guiding block</i>			

4. KESIMPULAN

Sesuai dengan hasil evaluasi yang dilakukan pada infrastruktur jalur pedestrian yang terbangun pada jalan Pierre Tendean Kawasan *Boulevard on Business* Kota Manado, berdasarkan kriteria responsif gender didapati bahwa perencanaan yang dilakukan sudah menggunakan pedoman atau standar peraturan yang mengakomodir terkait Infrastruktur yang responsif gender. Dari 5 (lima) kriteria yang di nilai, 2 (dua) kriteria yaitu infrastruktur untuk semua (aksesibilitas) dan kriteria infrastruktur ramah lingkungan, belum terpenuhi. Hal ini disebabkan oleh belum terpenuhinya aspek kemandirian dalam penggunaan infrastruktur untuk kebutuhan kelompok tertentu seperti penyandang disabilitas netra dan pengguna kursi roda. Sementara itu untuk kriteria kebutuhan, keamanan dan kenyamanan sebagian besar responden menilai bahwa infrastruktur tersebut telah memenuhi. Berdasarkan observasi yang dilakukan, ditemukan bahwa masih banyak pejalan kaki yang memilih jalur sepanjang koridor ruko kawasan megamas yang terlindungi dari panas dan hujan dibandingkan dengan jalur pedestrian yang telah disediakan. Untuk kriteria yang belum terpenuhi perlu dilakukan perbaikan sesuai dengan rekomendasi yang ada, agar jalur pedestrian tersebut dapat digunakan oleh semua kalangan termasuk kelompok rentan.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2021), *Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang*.
- Desetyaningrum, I., Sari, SR., (2021), Optimalisasi Jalur Pedestrian Bagi Pengguna Disabilitas di Jalan Imam Bonjol Semarang, *Jurnal Arsitektur ZONASI*, No:3, Volume 4, 378-387.
- Esariti, L., Dewi, DIK., (2016), Pendekatan Responsif Gender Dalam Penyediaan Sarana Lingkungan Perkotaan, *Ruang*, No:2(4), 324-330.
- Esariti, L., Ariyanti, K.E., Putri, M.D., (2020), Penyediaan Fasilitas Responsif Gender Pada Ruang Terbuka Publik Di Kota Lama Semarang, *Jurnal Riptek*, No:2, Volume 14, 108-114.
- Hasanah, Budi., (2017), Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur Pedestrian) Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus di Kota Serang), *Jurnal IJTIMAIYA*, No:1, Volume 1, 61-78.
- Horelli, L., (2017), *Engendering urban planning indifferent contexts – successes constraints and consequences*, *European Planning Studies*, 1 – 18.
- Irafani, S.A., (2020), Indeks Kenyamanan Jalur Pedestrian Berbasis Kebutuhan Pejalan Kaki Di Kota Makassar, *Tesis*, Sekolah Pascasarjana, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Kementerian PUPR., (2018), *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*, No.02/SE/M/2018, Jakarta.
- Kementerian PUPR., (2014), *Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*, No.03/PRT/M/2014, Jakarta
- Kementerian PUPR., (2013), *Gender Impact Assesment-Solusi Mengukur Tingkat Responsivitas Gender Infrastruktur PU dan Permukiman*, Balitbang PU, Jakarta
- Kementerian PUPR., (2017), *Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung*, No.14/PRT/M/2017, Jakarta.
- Kunieda., Gauthier., (2007), *Gender and Urban Transport: Smart and Affordable*, *Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH*.
- Moser, C.O.N., (2016), *Gender transformation in a new global urban agenda: challenges for Habitat III and beyond.*, *Environment and Urbanization*, 29(Habitat III), 221–236.

- Rohmawati, T., Natalia, T.W., (2018), Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Trotoar di Kota Bandung, *Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi*, No:2, Vol. VIII.
- Sembor, A., Egam, P.P., Waani, J.O., (2016), Evaluasi Jalur Pedestrian Bagi Tunanetra Terhadap Persyaratan Teknis Di Koridor Jalan Sam Ratulangi Kota Manado, *Jurnal Arsitektur Daseng*, No:1, Vol.5, 104-115.
- Sugiyono., (2016), *Metode Penelitian dan Pengembangan (Research and Development/R&D)*, Alfabeta, Bandung.
- Widiyono, S., (2016), Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian Di Jalan Utama Kecamatan Gedangan Sidoarjo, *Tesis*, Fakultas Teknik Sipil, Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional, Malang.
- Widyastuti, Y., Agustin, H., (2019), *Gender Responsiveness on Public Facilities in Terminal Type A of Pakupatan, Serang City*, *International Conference of Democratisation in Southeast Asia*, 367(ICDeSA), 217-220.