

**PENGARUH KUALITAS JALUR PEDESTRIAN TERHADAP
PEMENUHAN HAK PENYANDANG DISABILITAS SEBAGAI
PENGGUNA JALAN KOTA SEMARANG**

Proposal Skripsi

Program Sarjana (S-1)



Oleh:

Syaif M. Nur

2106016153

**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG**

2024

NOTA PEMBIMBING

Lamp : 5 Eksemplar

Hal : Persetujuan Naskah Seminar Skripsi

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
UIN Walisongo Semarang
di Tempat

Assalamu`alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengoreksi, dan memperbaiki sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa proposal skripsi / skripsi saudara

Nama : Syaif M. Nur

NIM : 2106016153

Jurusan : Ilmu Politik

Judul Skripsi: **Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang**

Dengan ini telah saya setujui dan mohon agar segera diujikan. Demikian, atas perhatiannya diucapkan terima kasih Pembimbing Bidang Substansi Materi & Tata Tulis.

Wassalamualaikum Wr. Wb.

Semarang, 11 Desember 2024

Pembimbing Bidang Substansi Materi
& Tata Tulis



Drs. H. Nur Syamsudin M.A.

NIP: 196805051995031002

**HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI
PENGARUH KUALITAS JALUR PEDESTRIAN TERHADAP
PEMENUHAN HAK PENYANDANG DISABILITAS SEBAGAI
PENGGUNA JALAN KOTA SEMARANG**

Disusun Oleh:

Syaif M. Nur

2106016153

Telah dipertahankan di depan majelis penguji sidang skripsi pada tanggal 14
Desember 2023 dan telah dinyatakan lulus,

Susunan Dewan Penguji



Sekretaris Sidang

Masrohatun M.Si

NIP:198806212018012001

Penguji 1

Muhammad Mahsun M.A.

NIP: 198511182023211019

Mengetahui

Pembimbing

Drs. H. Nur Syamsudin M.A

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini adalah hasil kerja saya sendiri dan didalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu perguruan tinggi dilembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, 11 Desember 2024



Syaif M. Nur
2106016153

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas sebagai Pengguna Jalan Di Kota Semarang". Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Strata-1 (S1) pada Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang. Selama proses penyusunan skripsi ini, penulis telah mendapatkan banyak bimbingan, dukungan, dan motivasi dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Nizar, M.Ag, selaku Rektor Universitas Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang. Terimakasih telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat menempuh pendidikan dan menyelesaikan studi di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo.
2. Prof Imam Yahya M.Ag, Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
3. Muhammad Nuqlir Bariklana, selaku Kepala Jurusan Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.
4. Sekretaris Jurusan Ilmu Politik Fisip UIN Walisongo Semarang, Masrohatun M.Si yang telah memberikan ilmunya.
5. Drs. Nur Syamsudin, M.Si, selaku dosen pembimbing utama dan Siti azizah M,Si, selaku dosen pembimbing bidang metodologi yang enggan disebut dalam nota pembimbing. Terimakasih telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan arahan dan masukan yang sangat berarti dalam proses penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh dosen dan staf akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah memberikan ilmu dan dukungan selama masa studi.
7. Bapak Nurhadi dan Ibu Khoiriyah sebagai Kedua orang tua tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi, serta semangat kepada penulis.

8. Bapak Basuki dan Ibu Aisyah selaku pengurus Majelis Pengajian Difabel. Terimakasih yang telah mengizinkan peneliti untuk mencari responden dalam majlis pengajian difabel Kota Semarang
9. Kakak dan Adik yang senantiasa memberikan nasihat, dorongan, dan teladan yang baik, saya mengucapkan terima kasih yang mendalam. Peranmu sangat berarti dalam membantu saya melewati berbagai tantangan.
10. HMJ Ilmu Politik 2021 yang telah menemani proses ber-organisasi selama kuliah dan memberikan banyak pengalaman yang membuat diri ini berkembang dan tumbuh dewasa
11. Kepada teman-teman magang, Teman-teman KKN posko 47 yang telah menjadi rekan kerja sekaligus sahabat selama menjalankan program ini. Kerjasama, kebersamaan, dan canda tawa yang kita bagikan memberikan warna tersendiri yang tak terlupakan.
12. Saya juga ingin menyampaikan apresiasi kepada seperjuangan Ilmu Politik D. Rifqi, Hafidz, Tegar, Wahyu dan lainnya. Telah menjadi tempat berbagi ilmu, berdiskusi, dan saling mendukung selama masa pendidikan. Semangat dan persahabatan yang terjalin memberikan motivasi besar bagi saya untuk terus belajar dan berkembang.
13. Kepada gadis cantik dengan NIM 2106016101. Terima kasih sudah memberikan tempat yang nyaman dan menemani kepada penulis dikala berada di titik terendah, kecewa, maupun berbahagia. Terima kasih sudah memberikan motivasi, dukungan moral, dan semangat dalam setiap kata yang ditulis dalam skripsi ini.
14. Tidak lupa menyampaikan rasa terima kasih kepada diri saya sendiri atas usaha, ketekunan, dan semangat yang telah saya tunjukkan sepanjang perjalanan ini. Setiap langkah yang saya ambil telah membawa saya ke titik ini, dan saya bangga atas pencapaian.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan untuk perbaikan di masa mendatang. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan

menjadi kontribusi kecil dalam perkembangan ilmu pengetahuan. Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Semarang, 12 Desember 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Syaif M. Nur', with a stylized 'S' and 'M'.

Syaif M. Nur

NIM : 2106016153

PERSEMBAHAN

Segenap rasa syukur kepada Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya, karya sederhana ini saya persembahkan untuk:

Kedua orang tua Bapak Nurhadi, pahlawanku tanpa tanda jasa. Meski sakit menyelimuti tubuh, semangat dan kasih sayang tak pernah padam, selalu menjadi cahaya yang menerangi langkahku. Ibunda Khoiriyah, wanita kuat yang selalu sabar menuntunku. Setiap tetes keringat yang Bapak curahkan dalam mencari nafkah, setiap air mata Ibu yang terjatuh saat merawatku sakit, adalah bukti cinta yang tak ternilai harganya. Skripsi sederhana ini adalah persembahanku, sebuah ungkapan terima kasih yang tak pernah cukup untuk membalas semua pengorbanan kalian. Semoga Allah selalu memberikan kesehatan dan kebahagiaan untuk Ayah dan Ibu.

Semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan keberkahan dan kebahagiaan kepada kalian, Ayah dan Ibu.

MOTTO

“فَاصْبِرْ وَتَوَكَّلْ عَلَىٰ وَعْدِ اللَّهِ، إِنَّ وَعْدَ اللَّهِ حَقٌّ”

“Tetaplah sabar dan yakin, karena janji Allah pasti benar.”

(Ar-Rum ayat 60)

ABSTRAK

Hak Asasi Manusia (HAM) menjamin setiap individu untuk memiliki hak yang setara, termasuk penyandang disabilitas yang seringkali menghadapi hambatan dalam mengakses fasilitas publik. Jalur pedestrian, sebagai elemen krusial dalam tata ruang perkotaan, berperan penting dalam mendukung mobilitas dan menciptakan lingkungan yang inklusif. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan pengumpulan data melalui kuesioner yang disebarakan kepada 44 sampel penyandang disabilitas tuna netra dan tuna daksa yang pernah menggunakan jalur pedestrian di Kota Semarang. Landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu publik good dan politik kewargaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas jalur pedestrian berpengaruh signifikan terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas di Kota Semarang, dengan kontribusi sebesar 63,6% terhadap variabel dependen, sementara 34,4% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dijelaskan dalam penelitian ini. Penelitian ini memberikan kontribusi dalam mendorong terciptanya kebijakan tata ruang dan fasilitas publik yang lebih inklusif bagi penyandang disabilitas.

Kata Kunci: Jalur Pedestrian, Penyandang disabilitas, Kota Semarang

ABSTRACT

Human rights guarantee every individual equal rights, including persons with disabilities, who often face barriers in accessing public facilities. Pedestrian pathways, as a crucial element in urban spatial planning, play a significant role in supporting mobility and creating an inclusive environment. This study aims to analyze the impact of pedestrian pathway quality on the fulfillment of the rights of persons with disabilities. The research method employed is quantitative, with data collected through questionnaires distributed to 44 samples of visually and physically impaired individuals who have used pedestrian pathways in Semarang City. The theoretical foundation of this research includes public goods and citizenship politics. The results of the study show that the quality of pedestrian pathways significantly affects the fulfillment of the rights of persons with disabilities in Semarang City, contributing 63.6% to the dependent variable, while the remaining 34.4% is influenced by other factors not explained in this study. This research contributes to encouraging the creation of more inclusive spatial planning policies and public facilities for persons with disabilities.

Keywords: Pedestrian Pathways, Persons with Disabilities, Semarang City

DAFTAR ISI

NOTA PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN.....	iv
KATA PENGANTAR	v
PERSEMBAHAN.....	viii
MOTTO	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1. Tujuan.....	5
2. Manfaat Penelitian.....	6
D. Tinjauan Pustaka	6
1. Jalur Pedestrian.....	6
2. Pemenuhan Hak Disabilitas.....	9
E. Kerangka Teori.....	12
1. Politik Kewargaan	12
2. Penyandang disabilitas	13
3. Publik Good.....	14
4. Jalur Pedestrian.....	14
F. Hipotesis.....	16
G. Sistematika Penulisan Skripsi	17
BAB II KERANGKA TEORI.....	19
A. <i>Public Good</i>	19
B. Jalur Pedestrian	23
C. Politik Kewargaan.....	28

D. Penyandang Disabilitas	31
1. Ragam Penyandang Disabilitas	31
2. Macam-macam Penyandang disabilitas	33
3. Hak Penyandang disabilitas.....	36
BAB III METODE PENELITIAN.....	38
A. Metode Pendekatan dan Jenis Penelitian	38
B. Definisi Konsep dan Definisi Operasional.....	38
1. Definisi Konsep.....	38
2. Definisi Operasional.....	39
C. Populasi dan Sampel	41
1. Populasi	41
2. Sampel	42
D. Sumber dan Jenis Data	43
1. Data Primer.....	43
2. Data Sekunder	43
E. Teknik Pengumpulan data.....	43
F. Validitas dan Reliabilitas Data.....	48
1. Uji Validitas	48
2. Uji Reliabilitas.....	49
G. Teknik Analisis Data.....	50
1. Variabel Independen (Variabel Bebas)	50
2. Variabel Dependen (Variabel Terikat)	50
3. Uji Normalitas	50
4. Uji Analisis Regresi linear	51
5. Uji koefisien korelasi.....	51
6. Koefisien Determinasi	52
7. Uji F (Uji Hipotesis).....	53
BAB IV LANDSCAPE KOTA SEMARANG	55
A. Profil Kota Semarang	55
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....	66
A. Identitas Responden	66
1. Data responden Berdasarkan Jenis Kelamin	66
2. Data responden Berdasarkan Usia.....	67
3. Data Jenis Penyandang Disabilitas.....	68

4.	Data jalan pedestrian yang pernah dilewati.....	68
5.	Data rentang waktu terakhir melewati jalur pedestrian.....	69
B.	Hasil Kuesioner.....	70
C.	Hasil Pengujian.....	94
1.	Uji Validitas.....	94
2.	Uji reliabilitas.....	96
3.	Uji Normalitas.....	96
4.	Uji Analisis Regresi Linier Sederhana.....	97
5.	Uji Koefisien Korelasi.....	98
6.	Uji koefisien Determinasi.....	99
7.	Uji Hipotesis F.....	100
D.	Pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan kota semarang.....	101
E.	Keterbatasan Penelitian.....	103
BAB VI PENUTUP.....		105
A.	Kesimpulan.....	105
B.	Saran.....	105
DAFTAR PUSTAKA.....		106
LAMPIRAN.....		112

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan.....	15
Tabel 3. 1 Skala Pengukuran Pada Kuesioner	44
Tabel 3. 2 Kisi - Kisi Instrumen Penelitian Variabel Y	44
Tabel 3. 3 Kisi - Kisi Instrumen Penelitian Variabel X	46
Tabel 3. 4 Interpretasi Nilai R.....	53
Tabel 4. 1 Batas Wilayah Kota Semarang	57
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk, Kepadatan Penduduk, Laju Pertumbuhan penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Menurut Kecamatan di Kota Semarang	58
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Semarang.....	59
Tabel 4. 4 Klasifikasi Agama Masyarakat di Kota Semarang 2023	60
Tabel 4. 5 Data Disabilitas Kota semarang berdasarkan Ragam Penyandang Disabilitas Tahun 2021	61
Tabel 4. 6 Data Penyandang disabilitas Kota Semarang berdasarkan Kecamatan Tahun 2021	62
Tabel 4. 7 Data Pembangunan Pedestrian Berdasarkan Tahun.....	64
Tabel 4. 8 Data Ruas Pedestrian Berdasarkan Kecamatan	65
Tabel 5. 1 Hasil Analisis Uji Validitas Variabel X.....	95
Tabel 5. 2 Hasil Analisis Uji Validitas Variabel Y.....	95
Tabel 5. 3 Hasil Analisis Uji Reliabilitas.....	96
Tabel 5. 4 Interpretasi R.....	99

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Pohon Menghalangi Pejalan kaki	4
Gambar 1. 2 Disabilitas Terhalang Bolar	4
Gambar 1. 3 Berjalan Di Jalan Pedestrian	4
Gambar 2. 1 Lebar Pengguna Kruk dan Tuna Netra.....	27
Gambar 2. 2 Lebar Pengguna Kursi Roda	27
Gambar 4. 1 Peta Kota Semarang	55
Gambar 4. 2 Peta Jalur Pedestrian Kota Semarang.....	64
Gambar 5. 1 Data responden berdasarkan Jenis Kelamin.....	67
Gambar 5. 2 Responden Berdasarkan Usia.....	67
Gambar 5. 3 Jenis Penyandang Disabilitas	68
Gambar 5. 4 Jalan Pedestrian Yang Pernah Dilewati	68
Gambar 5. 5 Rentang Waktu Terakhir Melewati Jalur Pedestrian.....	69
Gambar 5. 6 Pagar Pembatas	70
Gambar 5. 7 Hasil Koesioner Terdapat Pembatas Jalan	71
Gambar 5. 8 Zebra Cross atau Jembatan Penyebrangan	72
Gambar 5. 9 Hasil Kuesioner Terdapat Zebra Cross	72
Gambar 5. 10 Lebar Ruas Pedestrian	73
Gambar 5. 11 Hasil Kuesioner Lebar Jalur Pedestrian	74
Gambar 5. 12 Kanopi atau Peneduh.....	75
Gambar 5. 13 Hasil Kuesioner Tersedia Kanopi atau Pohon.....	76
Gambar 5. 14 Material Pedestrian.....	76
Gambar 5. 15 Hasil Kuesioner Material Anti Slip/Tidak Licin	77
Gambar 5. 16 Penerangan Jalur Pedestrian.....	78
Gambar 5. 17 Hasil Kuesioner Terdapat Penerangan	78
Gambar 5. 18 Tempat Sampah di Jalur Pedestrian	79
Gambar 5. 19 Hasil Kuesioner Tempat Sampah.....	80
Gambar 5. 20 Taman Signature	81
Gambar 5. 21 Hasil Kuesioner Tersedia Taman	81
Gambar 5. 22 Tempat Duduk.....	82
Gambar 5. 23 Hasil Kuesioner Tersedia Tempat Duduk	83
Gambar 5. 24 Halte Simpang Lima.....	83
Gambar 5. 25 Hasil Kuesioner Terdapat Ruang Publik	84
Gambar 5. 26 Hambatan Jalur Pedestrian	85
Gambar 5. 27 Hasil Kuesioner Bebas hambatan.....	86
Gambar 5. 28 Passing Space di Jalan Pemuda	87
Gambar 5. 29 Hasil Kuesioner Terdapat Passing Place	87
Gambar 5. 30 Jalur Landai dan Guiding Block.....	88
Gambar 5. 31 Hasil Kuesioner Terdapat Ramp/Guiding Block	89
Gambar 5. 32 Fasilitas Tambahan Disabilitas	90
Gambar 5. 33 Hasil Kuesioner Fasilitas Tambahan Disabilitas.....	90
Gambar 5. 34 Hasil Kuesioner Kesetaraan	91
Gambar 5. 35 Hasil Kuesioner Kesamaan Kesempatan	92
Gambar 5. 36 Hasil Kuesioner Tanpa Diskriminasi	92
Gambar 5. 37 Hasil Kuesioner Otonomi Individu	93

Gambar 5. 38 Hasil kuesioner Penghormatan Terhadap Martabat	94
Gambar 5. 39 Hasil Uji Normalitas.....	97
Gambar 5. 40 Hasil Regresi Linier Sederhana.....	97
Gambar 5. 41 Hasil Uji Koefisien Korelasi	98
Gambar 5. 42 Hasil Uji Koefisien Determinasi	99
Gambar 5. 43 Hasil Uji Hipotesis F.....	100

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Koesioner
- Lampiran 2. Permohonan Perizinan Penelitian
- Lampiran 3. Hasil Tabulasi Data Penelitian
- Lampiran 4. Hasil Pengujian Koesioner
- Lampiran 5. R Tabel & F Tabel
- Lampiran 6. Dokumentasi Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hak Asasi Manusia adalah hak yang melekat pada diri setiap individu sejak lahir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari harkat dan martabat manusia. HAM tidak bergantung pada suku, agama, kewarganegaraan, jenis kelamin, atau kelas sosial ekonomi, melainkan bersifat universal. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia menegaskan beberapa hak dasar, antara lain hak untuk hidup, hak atas keadilan, hak atas kesejahteraan dll. Sedangkan politik kewargaan dengan perjuangan melawan ketidakadilan. Politik kewargaan menurut Stokke (2018) adalah serangkaian perjuangan masyarakat di berbagai tingkatan demi memperoleh pengakuan kultural, keadilan ekonomi, sosial dan representasi di sektor tertentu dari berbagai kelompok atau organisasi. Sehingga HAM dan politik kewargaan merupakan dua konsep yang sama-sama menekankan pada penghapusan diskriminasi ataupun kesamaan hak sebagaimana tertuang pada Pasal 28I ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 yaitu Setiap orang berhak untuk terbebas dari segala bentuk diskriminasi dan berhak untuk mendapatkan perlindungan dari tindakan diskriminatif tanpa harus membandingkan kekurangannya dengan kekurangan orang lain.

Penyandang disabilitas seringkali mengalami diskriminasi untuk memperoleh hak. Salah satunya hak aksesibilitas untuk memperoleh akses jalur pedestrian khususnya yaitu *ramp* dan *guiding block* sebagaimana tertuang pada Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 tentang penyandang disabilitas pasal 1 ayat 8 dan pasal 18 menjelaskan bahwa Aksesibilitas merupakan aspek terpenting bagi penyandang disabilitas untuk memperoleh hak yang sama dalam mengakses fasilitas publik. Sehingga sudah seharusnya pemerintah memberikan aksesibilitas dalam fasilitas publik guna memudahkan penyandang disabilitas melakukan kegiatan sehari-harinya, salah satunya berupa jalur pedestrian.

Jalur pedestrian adalah jalur yang menjadi bagian dari kota, menghubungkan antar tempat yang berada di sepanjang sisi jalan (Carr, 1992). Murtomo dan Aniaty (1991) dalam Mantasya & Tampi, (2023), Fungsi jalur pedestrian sebagai tempat kegiatan sosial masyarakat, penurun polusi serta membentuk lingkungan kota yang unik dan dinamis. Jalur pedestrian salah satu elemen terpenting dalam perencanaan kota (Shirvani & Hamid, 1985). Rancangan jalur pedestrian yang berkualitas tidak hanya memfasilitasi mobilitas masyarakat, tetapi juga meningkatkan kualitas hidup serta menggalakkan dalam pemanfaatan transportasi yang berkelanjutan dengan berjalan kaki dan bersepeda (Littmann, 2014).

Permasalahan jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas di Indonesia perlu segera mendapat perhatian dari pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Penelitian yang dilakukan oleh Risma Syahida (2021); Nugraha, Purnomo, Nurhikmah (2023); Ragil Pradisty Wulanda, Suryaning Setyowati (2023); Imbar Desetyaningrum, Suzanna Ratih Sari (2021) menyoroti beberapa aspek permasalahan yaitu Kondisi fisik jalur pedestrian (lebar jalur yang tidak memadai untuk mengakomodasi pengguna kursi roda, penghalang seperti *guiding block* yang terhalang tiang, permukaan tidak rata atau licin, kurangnya fasilitas pendukung dan keterlibatan penyandang disabilitas dalam perencanaan jalur pedestrian. Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri PUPR No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, sehingga sudah seharusnya pemerintah daerah khususnya Kota Semarang sudah mengetahui teknis dalam pembuatan jalur pedestrian yang ramah terhadap inklusi

Kota Semarang menempati posisi ke-5 di Indonesia untuk kenyamanan tempat tinggal, menurut *Most Liveable City Index* yang diterbitkan oleh Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) (Armavillia, 2023). Salah satu elemen penentu kota yang nyaman adalah pembangunan yang inklusif. Kota Semarang dengan jumlah penduduk penyandang disabilitas adalah 6.340 jiwa (BPS, 2021). Perda Kota Semarang No. 9 Tahun 2021 tentang Penyandang Disabilitas, Pasal 81 Ayat 1,

mengamanatkan bahwa Perangkat Daerah yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum harus memastikan penyediaan fasilitas pejalan kaki yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas. Tingkat mobilitas yang tinggi, keberadaan jalur pedestrian yang terintegrasi transportasi publik menjadi sangat penting. Pemerintah Kota Semarang juga berkomitmen untuk peningkatan sarana dan prasarana pejalan kaki dan jalur sepeda sebagaimana tertuang pada Peraturan Walikota Semarang No. 16 Tahun 2024 tentang Rencana Induk Transportasi Tahun 2023-2043 pada pasal 4.

Pembangunan Jalur pedestrian di Kota Semarang di mulai pada tahun 2016 sejak kepemimpinan oleh Hendrar Prihadi dengan jumlah 60 ruas pedestrian hingga pada tahun 2024 mempunyai 620 Ruas Pedestrian atau 19.085 meter dengan kondisi 28 baik, 1 rusak, 32 rusak berat, 12 rusak sedang dan 547 tidak diketahui (Dinas Pu, 2024). Ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki di Kota Semarang hanya 12% dari seluruh total ruas jalan dan letak jalur pedestrian juga terpusat dalam radius 5 km dari pusat kota bahkan di Kecamatan Tugu belum tersedia jalur pedestrian. Sehingga hanya jalur pedestrian pusat kota yang sudah ramah terhadap inklusi seperti Jalan Pemuda, Jalan Pandanaran, Jalan Veteran, Jalan Diponegoro, Jalan Madukoro, Kawasan Simpang Lima Dan Jalan Imam Bonjol. Pembangunan jalur pedestrian di kawasan ini tidak hanya mengandalkan lebar dan luas, tetapi juga memperhatikan bagi inklusi (*Ramp & Guilding Block*) dan fasilitas lainnya seperti tempat duduk, tempat sampah, lampu, peneduh, pohon bahkan rambu jalan bagi pengguna jalan. Jalur pedestrian di Kota Semarang memiliki peranan vital untuk konektivitas angkutan umum khususnya pada *first* dan *last mile* sekaligus memperindah Kota.

Namun kondisi jalur pedestrian di Kota Semarang seringkali mengalami permasalahan seperti kondisi eksisting banyak digunakan oleh pedagang kaki lima (PKL), pengemudi ojek online bahkan parkir liar sehingga mengurangi aksesibilitas pengguna jalan. Aksesibilitas pada jalur pedestrian seringkali kurang maksimal dan tidak memperhatikan aspek penyandang disabilitas seperti gambar dibawah ini; penyandang disabilitas kursi roda terhalang tiang pembatas *bollard* sehingga tidak

bisa melewati jalur pedestrian, pemasangan *guiding block* atau jalur pemandu yang berubah arah karena terhalang pohon atau tiang, dan jalur pedestrian yang dimanfaatkan PKL hingga parkir liar yang memakai jalur pedestrian sehingga mengganggu pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas tuna netra yang seringkali menabrak bahkan mengalah untuk menghindari adu mulut. Sudah seharusnya pemerintah Kota Semarang memberikan peringatan kepada pelaku yang dengan sengaja menggunakan jalur pedestrian yang tidak semestinya.

Gambar1. 1 Disabilitas Terhalang Bolar



Sumber: Facebook.com-Agus Budi Santoso

Gambar1. 2 Pohon Menghalangi Pejalan kaki



Sumber: Kompasiana

Gambar1. 1 Berjualan Di Jalan Pedestrian



Sumber : Tribun Jateng /Iwan Arifianto

Penelitian tentang kualitas jalur pedestrian di Indonesia seringkali berfokus pada peningkatan aktivitas sosial-ekonomi dan kenyamanan umum bagi pejalan kaki, namun belum secara khusus membahas pemenuhan hak penyandang disabilitas dalam mengakses jalur pedestrian. Meskipun beberapa penelitian tentang hak disabilitas telah mengkaji layanan publik dan transportasi, belum ada

penelitian yang mendalami pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas. Selain itu, metode pengukuran kualitas pedestrian yang digunakan selama ini belum mencakup indikator khusus untuk penyandang disabilitas, seperti akses ramp atau penanda *visual-auditif*. Penelitian ini menarik untuk diteliti karena melihat perjuangan hak penyandang disabilitas dalam memperjuangkan keadilan untuk bisa mengakses jalur pedestrian yang ramah bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan permasalahan yang ada, peneliti memilih Kota Semarang sebagai objek penelitian yang menarik untuk dikaji, dengan fokus pemenuhan hak penyandang disabilitas guna mengetahui kualitas jalur pedestrian di Kota Semarang. Oleh karena itu, penelitian ini mengangkat judul tentang “Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Disabilitas Kota Semarang”

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang yang telah dipaparkan, penelitian ini fokus pada menjawab dua pertanyaan utama berikut:

1. Apakah Kualitas Jalur Pedestrian di Pengaruhi oleh Pemenuhan Hak Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang?
2. Seberapa Besar Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Hak Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan

Tujuan dari penelitian ini, sebagaimana diturunkan dari rumusan masalah, adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang?
- b. Untuk mengetahui Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang?

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam bidang ilmu dan pengetahuan baru kepada pembaca terkait Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Hak Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman kita mengenai kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak disabilitas. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Semarang khususnya Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Sosial dalam meningkatkan kualitas jalur pedestrian di Kota Semarang yang lebih ramah bagi disabilitas secara lebih optimal.

D. Tinjauan Pustaka

Melalui tinjauan pustaka yang ekstensif, penelitian ini berusaha mengintegrasikan temuan-temuan sebelumnya dengan fokus penelitian yang sedang dilakukan. Menurut (Creswell, 2017), Tinjauan Pustaka merupakan pengkajian yang dilakukan secara tersusun rapi dari penelitian yang telah dilakukan oleh penelitian sebelumnya dengan pembahasan topik yang sama. Hal tersebut dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh latar belakang teori, pendukung temuan dan memberikan konteks pada penelitian yang sedang dilakukan oleh peneliti. Peneliti mengelompokkan kajiannya ke dalam dua kelompok yaitu Jalur Pedestrian dan Pemenuhan Hak Disabilitas sebagai berikut:

1. Jalur Pedestrian

Pertama, Saputra dan Ramadhan dalam penelitiannya yang berjudul *“Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian Dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi”* penelitian tersebut menjelaskan tentang pengaruh meningkatkan kualitas jalur pedestrian yang dilakukan pemerintah Kota Sukabumi pada bulan Desember 2020 di Jl. Ir.

H. Juanda. Tujuannya untuk mengevaluasi seberapa signifikan perubahan yang terjadi pada aktivitas sosial ekonomi. Dalam penelitian ini, menggunakan *mixed methods*. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa meningkatkan kualitas di jalur pedestrian di Jl. Ir. H. Juanda memiliki dampak pada aktivitas sosial ekonomi walaupun belum signifikan terhadap penelitian yang dilakukan (Saputra & Ramadhan, 2022).

Kedua, Penelitian yang dilakukan oleh Mahayani dan Warnata yang berjudul *Walkable City: Ketersediaan dan Kualitas Jalur Pejalan Kaki Di daerah Perkotaan*. Penelitian tersebut mengkaji tentang keprihatinan peneliti dalam melihat hak pejalan kaki yang sering digunakan oleh pengendara sehingga akses bagi pejalan kaki yang rusak dan enggan untuk berjalan kaki. Penelitian tersebut dilakukan di 4 Kecamatan (Denpasar Utara, Timur, Selatan, dan Barat) Kota Denpasar. Tujuannya guna mengidentifikasi sejauh mana kualitas dan ketersediaan jalur pedestrian yang diinginkan oleh pejalan kaki. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan analisis deskriptif kuantitatif. Hasil dari penelitian ini adalah Jalur trotoar yang ada di 4 kecamatan di Kota Denpasar menunjukkan bahwa jalan tersebut, sesuai yang diinginkan oleh pejalan kaki. Hal ini dapat dilihat dari kepadatan lalu lintas yang sedang, ukuran jalan yang cukup, serta lebar jalur trotoar (Mahayani & Warnata, 2024).

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Annas dan Pamurti dengan penelitian yang berjudul “*Kajian Kualitas Dan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus : Koridor Jalan Imam Bonjol Kota Semarang)*” penelitian tersebut mengkaji Pendekatan Indeks Kualitas Lingkungan Pejalan Kaki (PEQI) untuk mengevaluasi kualitas persimpangan dan ruas jalan. Jalan Imam Bonjol memiliki masalah pengerasan jalur pejalan kaki yang rusak dan penyempitan ruang pejalan kaki. Analisis kualitas dan tingkat kenyamanan terhadap masalah ini dilakukan di jalan ini. Sementara itu, pendekatan Manual Kapasitas Tinggi (HCM) digunakan untuk memastikan tingkat layanan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif, dan temuannya menunjukkan bahwa, dalam hal kualitas persimpangan, zona 1 dan 2

menunjukkan kualitas pejalan kaki yang mendasar, sedangkan zona 3 dan 2 tidak sesuai untuk penggunaan pejalan kaki. Demikian pula, dalam hal kualitas jalur pejalan kaki, zona 1 dan 2 menunjukkan kualitas pejalan kaki yang buruk (Annas & Parmuti, 2023). Sehingga penelitian dapat disimpulkan bahwa pentingnya perbaikan dan pemeliharaan jalur pedestrian guna meningkatkan kualitas pelayanan pejalan kaki, serta perlunya penataan ulang fungsi ruang pedestrian lebih aman dan nyaman bagi penggunanya.

Keempat, penelitian ini dilakukan oleh Wardiana dkk. berjudul "*Pengaruh Karakteristik Jalur Pedestrian di Indonesia terhadap Penilaian Walkability*" penelitian ini mengkaji tentang permasalahan jalur pedestrian berupa desain yang tidak memadai, infrastruktur yang kurang mendukung, hingga kurangnya perhatian terhadap keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan. Penelitian bertujuan guna mengetahui ciri jalur pedestrian di Indonesia dengan menggunakan penilaian walkability. Metode pendekatan yang digunakan adalah Metode pendekatan campuran (*mixed-method*). Hasil menunjukkan bahwa pengaruh karakteristik jalur pedestrian dapat mempengaruhi penilaian walkability. Hal ini meliputi kualitas udara, keterjangkauan tanpa hambatan, keselamatan, infrastruktur, dan kualitas visual (Wardiana et al., 2024). Faktor-faktor ini memiliki pengaruh positif terhadap penilaian walkability. Sebaliknya, keterbatasan seperti kurangnya fungsi komersial memiliki pengaruh negatif terhadap penilaian walkability.

Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Fardila, Priyosulistyo dan Triwiyono yang berjudul "*Penilaian Fasilitas jalur Pedestrian dari Aspek Safety, Health, and Environment (SHE)*" Penelitian tersebut mengkaji tentang jalur pedestrian yang ada di kawasan Malioboro berdasarkan *safety, health, and environment (SHE)*. Tujuannya adalah untuk menilai kondisi fasilitas sesuai dengan standar yang berlaku. Menggunakan metode survei lapangan (Kuesioner tertutup) pada kurun waktu 5 hari. Hasil penelitian tersebut, menunjukkan bahwa sebanyak 57,14% fasilitas jalur pedestrian sudah menggunakan standar yang berlaku, Sebanyak 38,10% fasilitas tidak memenuhi kriteria, dan 4,76% fasilitas

tidak ada di jalur pejalan kaki (Fardila et al., 2018). Hal ini menunjukkan perlunya meningkatkan dalam hal fasilitas terutama dalam hal kebersihan dan toilet di jalur pedestrian. Walaupun demikian beberapa kondisi dapat diterima oleh pengunjung Malioboro seperti tata letak papan toko, tingkat kebisingan dan kecepatan kendaraan bermotor.

Kesimpulan analisis kajian jalur pedestrian di Indonesia menunjukkan bahwa kualitas jalur pedestrian memiliki pengaruh signifikan terhadap kenyamanan, keselamatan, dan aktivitas sosial ekonomi di perkotaan. Perbaikan fasilitas pedestrian, seperti di Sukabumi, Denpasar, dan Semarang, dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan, meskipun beberapa kota masih memerlukan penataan ulang untuk memenuhi standar yang diharapkan. Selain itu, di lokasi seperti Malioboro, fasilitas pedestrian umumnya memadai, namun kebersihan dan fasilitas tambahan masih perlu ditingkatkan. Faktor desain, keamanan, dan keberadaan fungsi komersial terbukti sangat mempengaruhi penilaian pejalan kaki terhadap kualitas jalur pedestrian. Aktivitas sosial ekonomi serta kenyamanan pejalan kaki.

2. Pemenuhan Hak Disabilitas

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Novita Anggraeni, Christya Sandra, Abu Khoiri. dalam penelitiannya yang berjudul “*Implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemenuhan Hak Kesehatan Penyandang Disabilitas Di Kabupaten Jember*” penelitian tersebut, membahas tentang implementasi dari Peraturan Daerah Kabupaten Jember No. 7 tahun 2016 terkait perlindungan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas. Hasil studi menunjukkan bahwa pemberian hak kepada penyandang disabilitas, termasuk layanan pencegahan seperti vaksinasi ataupun penyuluhan sudah dilaksanakan dengan baik oleh pemerintah sebagai pelaksana kebijakan meskipun belum sepenuhnya (Anggreani, 2022).

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Juni Ardiansyah yang berjudul “*Pemenuhan Hak Politik Disabilitas dalam Pelaksanaan Pemilu di Kota Surakarta Undang-Undang No. 7 Tahun 2017 tentang Pemilihan Umum*”

penelitian ini membahas tentang pemenuhan hak disabilitas dalam pemilihan umum di KPU Kota Surakarta 2021. Hasil menunjukkan bahwa tidak adanya TPS yang ramah disabilitas seperti *ramp* (jalur landai) ataupun kertas braille bagi penyandang tuna netra, informasi tentang pasangan calon atau partai politik yang ramah disabilitas bahkan penyelenggaraan pemilihan umum khususnya bagi KPPS tidak memahami tata cara untuk melakukan pencoblosan bagi penyandang tuna netra (Ardiansyah, 2024).

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Galuh Wiryadi Affatar, Sri Nur Hari Susanto, Suhartoyo dalam penelitiannya yang berjudul *“Pemenuhan Hak Aksesibilitas Dan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Menggunakan Transportasi Umum”* membahas tentang pemenuhan hak disabilitas khususnya hak aksesibilitas dan pelayanan publik menurut undang-undang No. 8 Tahun 2016 tentang disabilitas. Temuan studi menunjukkan bahwa transportasi umum masih belum memenuhi potensi penuh dalam menjamin bahwa individu penyandang disabilitas dapat mengakses hak aksesibilitas dan layanan publik. Hal ini disebabkan oleh kurangnya implementasi aturan mengenai kewajiban penyediaan fasilitas khusus oleh penyelenggara transportasi. Hambatan utama meliputi keterbatasan anggaran maupun sumber daya manusia (Afatar, Susanto, Suhartoyo, 2024).

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Komang Ema Marsitadewi dalam penelitiannya yang berjudul *“Analisis Peran Pemerintah Dalam Memberikan Pemenuhan Hak Pekerjaan Bagi Penyandang Disabilitas”* Penelitian ini membahas tentang upaya pemerintah dalam pemenuhan hak disabilitas dalam aspek pekerjaan di 2 kota yang berbeda yaitu Kota Yogyakarta dan Kota Denpasar. Hasil menunjukkan peran yang dilakukan di kedua tersebut memiliki peran serupa dalam mendukung penyandang disabilitas dalam pemenuhan hak pekerjaan. Keduanya melaksanakan pelatihan, sosialisasi kepada penyedia lapangan kerja, dan menghubungkan penyandang disabilitas dengan pemberi kerja, meskipun prosesnya masih dilakukan secara manual. Untuk meningkatkan efektivitas, pemerintah disarankan untuk lebih

memfokuskan pelatihan yang disesuaikan dengan kebutuhan aktual penyandang disabilitas (Marsitadewi, 2022).

kelima, penelitian yang dilakukan oleh Lalu Bintang Wahyu Putra, dalam penelitiannya yang berjudul tentang “*Mewujudkan Kota Inklusi: Inklusivitas dan Aksesibilitas Ruang Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Kota Yogyakarta*” penelitian ini membahas pemenuhan hak disabilitas dalam beberapa hak-hak dasar seperti pendidikan, kesehatan, ekonomi dari kebijakan Pemerintah Yogyakarta dalam mewujudkan kota yang inklusivitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 4 indikator dalam implementasi kebijakan inklusif pemenuhan hak disabilitas berupa; partisipasi penuh, penyediaan layanan hak aksesibilitas, dan sikap siklus yang belum terpenuhi. Sehingga penyandang disabilitas belum merasakan dampak penuh dari adanya sebuah kebijakan dan beberapa fasilitas publik belum mempertimbangkan hak-hak penyandang disabilitas (Putra, 2024).

Kesimpulan analisis kajian pustaka mengenai pemenuhan hak disabilitas guna mengetahui bagaimana penyandang disabilitas memperjuangkan haknya dalam memperoleh dimensi kewarganegaraan. Penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pemenuhan hak bagi penyandang disabilitas di berbagai sektor di Indonesia masih belum optimal. Dalam bidang kesehatan, layanan preventif dan promotif telah tersedia, namun masih dirasakan kurang maksimal oleh penerima manfaat. Dalam politik, sarana TPS belum sepenuhnya ramah disabilitas, dengan kurangnya pemahaman penyelenggara terhadap kebutuhan tuna netra. Sektor transportasi, fasilitas aksesibilitas masih minim akibat keterbatasan anggaran dan SDM. Dalam ketenagakerjaan, pemerintah mendukung melalui pelatihan dan sosialisasi, tetapi pelaksanaannya belum fokus pada kebutuhan aktual. Di ruang publik, kebijakan kota inklusif belum memenuhi seluruh indikator aksesibilitas yang diharapkan.

Berdasarkan dua kajian pustaka diatas menunjukkan bahwa bahwa pemenuhan hak penyandang disabilitas dan kualitas jalur pedestrian di Indonesia masih belum optimal. Di berbagai sektor, implementasi kebijakan bagi penyandang disabilitas belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan, seperti dalam

pelayanan kesehatan, politik, transportasi, ketenagakerjaan, dan ruang publik. Sementara itu, kualitas jalur pedestrian juga berpengaruh signifikan terhadap kenyamanan dan keselamatan di perkotaan, namun masih memerlukan peningkatan di beberapa kota. Gap penelitian yang muncul adalah kurangnya kajian mengenai keterkaitan langsung antara kualitas jalur pedestrian yang inklusif dan aksesibilitas penyandang disabilitas dalam mendukung dimensi kewarganegaraan mereka, serta minimnya eksplorasi integrasi kebijakan pemenuhan hak disabilitas dengan infrastruktur publik untuk mendukung partisipasi aktif penyandang disabilitas dalam kehidupan sosial-ekonomi.

E. Kerangka Teori

1. Politik Kewargaan

Politik Kewargaan adalah gerakan menentang praktik ketidakadilan. Menurut Hiariej dan Stokke (2018) dalam bukunya Politik kewargaan di Indonesia mendefinisikan politik kewargaan merupakan serangkaian perjuangan masyarakat di berbagai tingkatan demi memperoleh pengakuan kultural, keadilan ekonomi, sosial dan representasi di sektor tertentu dari berbagai kelompok atau organisasi. Menurut Kristian Stokke, konsep kewarganegaraan yang luas bisa menjadi kerangka kerja yang lebih komprehensif dalam mempelajari kontestasi politik yang berkaitan dengan isu-isu budaya, hukum, dan sosial, serta proses eksklusi dan inklusi. Stokke menyatakan 14 bahwa gagasan tentang kewarganegaraan menyediakan dasar konseptual untuk meneliti perjuangan-perjuangan tersebut secara lebih mendalam.

Menurut (Stokke, 2018) Makna politik kewargaan pada tiga konsep dimensi: politik pengakuan, politik redistribusi dan politik representasi. Kewargaan modern dibentuk oleh empat aspek yang saling mempengaruhi yaitu keanggotaan, status hukum, hak, dan partisipasi. Dimensi keanggotaan dan status hukum lebih berkaitan dengan dimensi keberagaman budaya dan landasan hukum dalam kehidupan bermasyarakat, sementara Hak dan partisipasi saling berkaitan erat dengan kepemilikan atas berbagai hak serta

penerimaan akan tanggung jawab yang muncul sebagai konsekuensi dari proses keterlibatan tersebut.

2. Penyandang disabilitas

Penyandang disabilitas merupakan seseorang yang memiliki keterbatasan sehingga tidak mampu untuk terlibat secara penuh dalam kehidupan sosial. Undang-Undang No.8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, dalam Pasal 1 Ayat 1, mendefinisikan disabilitas sebagai kondisi di mana seseorang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik yang berkelanjutan, sehingga membatasi partisipasi penuh dan efektif dalam masyarakat. Undang-Undang No.39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia Pasal 41 ayat (2) secara tegas menyatakan bahwa kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, manula, ibu hamil, dan anak-anak berhak mendapatkan perlakuan khusus dan fasilitas yang mendukung kemandirian mereka. Hak ini mencakup aksesibilitas, rehabilitasi, bantuan sosial, dan upaya menjaga kesejahteraan hidup mereka.

Menurut Peraturan Daerah Kota Semarang No. 9 Tahun 2021 tentang Penyandang Disabilitas, penyandang disabilitas memiliki berbagai hak sebagai berikut: hak atas keadilan, hak atas pendidikan, hak pekerjaan, hak atas kesehatan, hak atas politik, hak atas agama, hak atas olahraga, hak atas aksesibilitas hak atas pelayanan publik, hak untuk berpartisipasi dalam masyarakat dan hak untuk mendapatkan perlindungan dari diskriminasi. Pemenuhan hak penyandang disabilitas sudah seharusnya pemerintah Kota Semarang melakukan kewajibannya untuk menjamin dan memastikan bahwa penyandang disabilitas sudah memperoleh hak tersebut. Salah satu hak mendasar bagi penyandang disabilitas adalah hak atas kemudahan akses. Aksesibilitas ini menjamin mereka memperoleh kesempatan yang sama dengan orang lain. Sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2021 Pasal 19 ayat 1, penyandang disabilitas berhak memanfaatkan segala fasilitas umum tanpa hambatan."

3. Publik Goods

Richard Musgrave (1959), dalam karya utamanya *The Theory of Public Finance*, mengemukakan bahwa *public goods* atau barang/jasa publik memiliki karakteristik tertentu. *Public goods* adalah barang atau jasa yang memiliki dua sifat utama: *non-rivalry* (tidak bersaing) dan *non-excludability* (tidak dapat dikecualikan), yang menjadikannya berbeda dari barang atau jasa yang dikonsumsi secara privat. Musgrave mengidentifikasi tiga fungsi utama pemerintah dalam perekonomian terkait barang publik:

- a. Fungsi Alokasi: Pemerintah mengalokasikan sumber daya untuk menyediakan barang publik yang tidak dapat disediakan pasar, seperti jalan, pertahanan, pendidikan, dan kesehatan.
- b. Fungsi Distribusi: Pemerintah bertugas mendistribusikan pendapatan dan kekayaan untuk mengurangi ketimpangan sosial dan mencapai kesejahteraan yang lebih adil.
- c. Fungsi Stabilisasi: Pemerintah menjaga stabilitas ekonomi melalui kebijakan fiskal dan moneter, menggunakan barang publik untuk merangsang pertumbuhan atau mengatasi ketegangan ekonomi.

4. Jalur Pedestrian

Dalam bahasa Yunani kata “*pedos*” berarti kaki dari asal kata *Pedestrian*. istilah ini berasal dari bahasa latin *Pedesterdestris* adalah pejalan kaki. Menurut rubenstein dalam (Mahayani & Warnata, 2024), Pedestrian juga dapat diartikan pergerakan individu dengan berjalan kaki dari lokasi awal (*origin*) ke lokasi tujuan (*destination*). Menurut iswanto dalam (Faelassuffa, 2022) istilah pedestrian sama dengan *person walking in the street* yang berarti orang yang berjalan di jalan. Jalur pejalan kaki adalah jenis layanan publik yang disediakan oleh pemerintah dengan tujuan untuk memberikan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna.

Jalur pedestrian adalah jalur yang terpisah dengan jalur kendaraan di sepanjang jalan raya (Utterman, 1984). Jalur pedestrian memiliki fungsi adalah guna meminimal gangguan bagi pejalan kaki saat berada di tempat umum serta

mendorong aktivitas positif sehingga dapat mengurangi risiko kejahatan. Menurut Sirait (2019) dalam Hayati (2024) jalur pedestrian berfungsi sebagai area yang aman dan terbebas dari interaksi langsung dengan kendaraan bermotor, sehingga memberikan keleluasaan bagi pengguna lainnya. Fasilitas pejalan kaki terbagi menjadi dua yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung sebagai berikut:

a. Fasilitas utama

Fasilitas utama yang terdapat pada jalur pedestrian. Fasilitas tersebut, terdiri dari dua elemen utama yaitu trotoar dan penyeberangan. Peraturan Menteri PUPR No. 3 tahun 2014 trotoar adalah Ruas jalan yang khusus dirancang untuk pejalan kaki, umumnya sejajar dengan jalur kendaraan dan memiliki permukaan yang lebih tinggi untuk menjamin keamanan pengguna, lebar dan ukuran trotoar disesuaikan berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 3 Tahun 2014 lebar dengan kapasitas area dan interaksi sesuai dengan tabel di bawah ini:

Tabel 1. 1 Lebar Jaringan Pejalan Kaki Sesuai dengan Penggunaan Lahan

No.	Penggunaan lahan	Lebar Minimum	Lebar yang seharusnya
1.	Perumahan	1,6	2,75
2.	Perkantoran	2	3
3.	Industri	2	3
4.	Sekolah	2	3
5.	Terminal/stop bus/TPKPU	2	3
6.	Pertokoan/ Perbelanjaan/ hiburan	2	4
7.	Jembatan terowongan	1	1

Sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 3 Tahun 2014

Jalur penyebrangan menjadi salah satu fasilitas untuk pengguna jalan guna memastikan keamanan dan kenyamanan ketika menyeberangi jalan raya. Penyeberangan pejalan kaki mencakup beberapa bentuk, seperti *zebra cross*, merupakan garis-garis putih di jalan yang memberi tanda kepada pengemudi bahwa ada pejalan kaki yang ingin menyeberang. Jembatan penyeberangan adalah struktur yang dibangun di atas jalan untuk memungkinkan pejalan kaki menyeberang tanpa harus berinteraksi langsung dengan kendaraan. Underpass, Terowongan bawah tanah yang memungkinkan pejalan kaki menyeberang jalan tanpa resiko bertemu dengan kendaraan. Biasanya digunakan di tempat-tempat dengan lalu lintas yang sangat sibuk atau di jalan-jalan besar.

b. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung jalur pedestrian mencakup elemen-elemen yang diperlukan untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi pejalan kaki. Beberapa contoh fasilitas pendukung jalur pedestrian yang sering ditemui yaitu; Rambu jalan, Lampu penerangan, Pelindung/Peneduh, Tempat Sampah, Halte/Tempat pemberhentian bus, *Drainase, Bolar dan Ramp*.

F. Hipotesis

Hipotesis merupakan asumsi sementara yang dibuat berdasarkan teori dan hasil penelitian sebelumnya, tetapi belum didukung oleh fakta dan data yang belum tahu kebenarannya (Bungin, 2013). Oleh karena itu, hipotesis harus diuji secara sistematis dan logis untuk membuktikan kebenarannya. Pengujian hipotesis parsial digunakan dalam penelitian untuk menilai pengaruh faktor independen terhadap variabel dependen secara terpisah (Ghozali, 2006). Hipotesis untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:

H₀: Tidak ada Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang.

H₁: Ada Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Kota Semarang.

Keterangan: Jika nilai signifikansi kurang dari alpha 5%, hipotesis nol ditolak.

G. Sistematika Penulisan Skripsi

Peneliti menyusun skripsi dalam lima bab untuk memudahkan pemahaman dan mempermudah pembaca dalam mengerti isi skripsi. Penulisan dilakukan secara sistematis untuk mencapai tujuan tersebut. Berikut adalah uraian mengenai sistematika penulisan tersebut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini, peneliti menjelaskan secara menyeluruh berkaitan dengan latar belakang penelitian. Selanjutnya terdapat rumusan masalah hingga Tujuan penelitian dan manfaat yang ditawarkannya dalam hal teori dan aplikasi. Mengenai bagian terakhir dari bab ini, yang menjelaskan organisasi metodologi penulisan untuk menciptakan unit tesis yang utuh, saya akan membahas metode dan pendekatan penelitian serta definisi dan gagasan teori dalam bab ini.

BAB II KERANGKA TEORI

Dalam bab ini, Penulis menjelaskan beberapa konsep dan teori yang berkaitan dengan topik penelitian. Penulis menjelaskan konsep kualitas Jalur Pedestrian dan pemenuhan hak disabilitas. landasan teori politik kewargaan dan Publik Goods menganalisis temuan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Metodologi penelitian dijelaskan oleh penulis dalam bab ini, bersama dengan populasi dan sampel, lokasi dan waktu penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode pengolahan data, dan metode analisis data.

BAB IV GAMBARAN UMUM

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan gambaran umum mengenai Kota Semarang yang menjadi objek penelitian. Gambaran umum tersebut mencakup beberapa aspek, antara lain:

1. Profil lengkap Kota Semarang
2. Penyandang Disabilitas Kota Semarang
3. Jalan Pedestrian Kota Semarang

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, akan dipaparkan secara detail bagaimana pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak disabilitas sebagai pengguna jalan Kota Semarang.

BAB VI PENUTUP

Bab ini, mencakup ringkasan temuan semua metodologi penelitian yang digunakan dan menyajikan resolusi penulis terhadap suatu masalah. Selain itu, untuk menghasilkan penelitian yang lebih baik dan produktif, bab ini juga memberikan rekomendasi untuk penelitian terkait di masa mendatang dan manfaat yang berhubungan dengan Bagaimana pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak disabilitas di Kota Semarang.

BAB II

KERANGKA TEORI

A. *Public Good*

Secara umum, barang publik seringkali di pahami sebagai sesuatu yang digunakan atau dinikmati oleh semua kalangan sehingga tidak ada pembatasan dan idealnya tidak seseorang harus membayar untuk mendapatkan barang tersebut. Menurut Musgrave (1959) *public goods* adalah barang yang jika dikonsumsi oleh satu orang, tidak mengurangi konsumsi produk tersebut oleh orang lain. Pigou (1960) dalam Guritno (2001) menyatakan bahwa tingkat optimal penyediaan barang publik adalah ketika manfaat tambahan yang diperoleh masyarakat dari penggunaan barang publik sama dengan biaya tambahan yang harus ditanggung masyarakat dalam bentuk pajak untuk membiayai produksi barang publik tersebut.

Musgrave menekankan bahwa barang publik memiliki karakteristik yang membuatnya tidak dapat diproduksi oleh sektor swasta secara optimal. Oleh karena itu, teori *public goods* memberikan landasan yang kuat bagi kebijakan fiskal dan intervensi pemerintah. Richard Musgrave (1959) mengidentifikasi dua karakteristik utama yang mendefinisikan barang publik, yaitu *Non-rivalry* berarti barang publik jika konsumsi oleh satu individu tidak mengurangi konsumsi yang dapat dilakukan oleh individu lain. istilah lain, satu orang dapat menggunakan barang tersebut tanpa mempengaruhi kemampuan orang lain untuk mengakses atau menggunakannya. Misalnya: air, matahari, tanah dll. Sedangkan *non-excludability*, berarti bahwa tidak ada cara praktis untuk mencegah orang lain dari menikmati manfaat barang tersebut. Meskipun seseorang tidak membayar atau berkontribusi dalam penyediaan barang tersebut, mereka tetap dapat menikmatinya. Sebagai contoh Pertahanan nasional, jalan pedestrian dll.

Penyediaan barang publik dapat dilakukan oleh entitas pemerintah maupun swasta. Barang publik yang disediakan oleh pemerintah mencakup infrastruktur seperti jalan raya, sistem pertahanan nasional, dan berbagai fasilitas umum lainnya. Sementara itu, barang yang bersifat komersial, seperti layanan transportasi udara dan kereta api, dapat diselenggarakan baik oleh pemerintah maupun oleh pihak swasta. Namun demikian, barang-barang komersial tersebut umumnya tidak

sepenuhnya dihasilkan oleh swasta. Pihak swasta berfungsi sebagai pelaksana proyek, sedangkan pemerintah tetap memiliki peran signifikan dalam pembiayaan atau penganggaran untuk pengadaan barang-barang tersebut. Menurut Bettrawen dan Wulandari (2014) jenis barang publik adalah sebagai berikut:

1. *Pure public good* (Barang Publik Murni)

Pure public good merupakan barang yang di konsumsi oleh masyarakat yang memiliki sifat *non-rival dan non-excludable*. Sifat *non-rivalry* berarti bahwa penggunaan barang oleh individu tidak menimbulkan biaya tambahan. Sedangkan, sifat *non-excludable* menunjukkan bahwa tidak memungkinkan untuk membatasi akses terhadap barang tersebut bagi mereka yang belum melakukan pembayaran. Barang publik murni, berdasarkan karakteristik *non-eksklusivitas* dalam cakupan wilayah, dapat dikelompokkan sebagai berikut;

- a. Barang Publik Internasional adalah barang yang memberikan manfaat kepada seluruh populasi di dunia, sehingga bersifat non-eksklusif baik secara teoretis maupun praktis (keamanan internasional).
- b. Barang Publik Nasional (*National Public Goods*) memberikan manfaat kepada seluruh penduduk dalam suatu negara. Meskipun prinsip non-eksklusivitas berlaku terhadap individu yang tidak membayar, dalam praktiknya, beberapa pihak mungkin terbatas oleh faktor geografis (Pertahanan).
- c. Barang Publik Lokal (*Local Public Goods*) memberikan manfaat kepada setiap orang di wilayah tertentu secara bersamaan. menjamin setiap warga memperoleh hak yang sama atas manfaat yang tersedia, terlepas dari status pembayaran.

2. Impure Public Goods (Barang Publik tidak murni)

Barang publik tidak murni berada di antara kategori barang publik murni dan barang privat murni. Konsep barang publik murni digunakan

sebagai titik awal yang logis karena memiliki cakupan yang lebih umum. Para ekonom telah mengajukan berbagai kategori alternatif untuk mendeskripsikan barang publik yang tidak sepenuhnya murni. Kategori-kategori tersebut meliputi:

- a. *Excludable public goods* adalah barang publik yang memiliki potensi untuk diakses secara terbatas. Contohnya adalah sinyal siaran televisi yang, dalam radius 50 mil dari pemancar, berfungsi sebagai barang publik lokal. Namun, akses terhadap siaran tersebut dapat dibatasi melalui teknologi jaringan TV kabel. Salah satu contoh menarik dari kategori ini adalah barang klub. Barang tersebut, merupakan barang jenis *non-rivaly* yang hanya bisa diakses oleh kelompok spesifik dan tidak dapat digunakan secara bersamaan oleh banyak individu. Contohnya adalah fasilitas kolam renang pribadi. Walaupun tampak seperti barang pribadi, barang eksklusif ini sebenarnya memiliki sifat umum dari barang publik. Barang publik lokal bersifat terbuka untuk umum, termasuk wisatawan, sementara akses ke barang klub hanya diperuntukkan bagi anggota yang telah memenuhi syarat tertentu.
- b. *Congestible public goods* adalah barang yang sifatnya non-rival dalam kondisi penggunaan normal tetapi menjadi rival saat digunakan secara intensif, seperti pada waktu sibuk. Penambahan pengguna baru dalam kondisi tersebut dapat menimbulkan biaya tambahan bagi pengguna lainnya seperti jalan raya. Selama waktu tidak sibuk, jalan raya menyerupai barang publik, tetapi saat jam sibuk, kapasitasnya menjadi terbatas.
- c. Barang Publik Campuran adalah Kombinasi antara barang publik dengan jenis barang lainnya menghasilkan produk yang tidak sepenuhnya. Contoh umum adalah kombinasi antara program radio dan iklan radio. Program radio dapat dikategorikan sebagai barang publik karena bersifat non-rival dan non-excludable. Pendengar dapat menikmati program radio tanpa mengganggu pendengar

lainnya, dan siapa pun dengan perangkat radio dapat mengaksesnya secara gratis. Sebaliknya, iklan radio merupakan barang privat karena bersifat rival dan dapat dieksklusi. Dari sudut pandang pengiklan, iklan radio bersifat rival karena satu slot waktu hanya dapat diisi oleh satu iklan, serta bersifat eksklusif karena hanya tersedia bagi pengiklan yang membayar. Kombinasi ini menghasilkan sistem yang unik, di mana barang privat bagi pengiklan mendukung barang publik bagi pendengar dengan membayar airtime, pengiklan secara tidak langsung mendanai program radio sebagai barang publik.

3. Collective Public Goods (Barang Publik Kolektif).

Merupakan barang atau jasa yang dapat diakses dan digunakan oleh semua anggota masyarakat tanpa adanya pembatasan atau eksklusi. Karakteristik utama dari barang publik ini adalah sifatnya yang *non-rival* dan *non-excludable*, yang berarti bahwa satu individu dapat mengkonsumsi barang tersebut tanpa mengurangi ketersediaannya bagi orang lain, dan tidak ada individu yang dapat dilarang untuk menggunakannya. Contoh nyata dari barang publik kolektif termasuk pertahanan nasional, udara bersih, dan ruang terbuka hijau. Penyediaan barang publik ini umumnya menjadi tanggung jawab pemerintah, karena pasar swasta seringkali tidak tertarik untuk menyediakan barang yang tidak dapat dijual secara eksklusif. Oleh karena itu, pemerintah berperan penting dalam memastikan bahwa semua warga negara memiliki akses yang setara terhadap barang-barang ini, sehingga dapat memenuhi kebutuhan bersama tanpa adanya persaingan dalam penggunaannya

Musgrave mengemukakan bahwa pemerintah memiliki tiga peran utama dalam perekonomian yang berkaitan erat dengan penyediaan barang publik. Ketiga peran ini adalah:

1. Peran Alokasi (*Allocation Function*): Alokasi berkaitan dengan pengalokasian sumber daya untuk menyediakan produk dan jasa yang absen dari jangkauan pasar yang efisien. Barang publik, karena sifat *non-rivalry*

dan *non-excludability*-nya, sering kali tidak menguntungkan bagi sektor swasta untuk diproduksi, karena tidak dapat membatasi akses atau mengenakan biaya kepada pengguna. Oleh karena itu, pemerintah bertanggung jawab dalam menyediakan barang publik seperti jalan raya, pertahanan, pendidikan, dan sistem perawatan kesehatan, yang memberi manfaat kepada seluruh masyarakat tanpa mengurangi akses untuk individu lainnya.

2. Peran Distribusi (*Distribution Function*): Distribusi berfokus pada pengalokasian pendapatan dan kekayaan untuk mencapai distribusi kesejahteraan yang lebih adil. Dalam pasar bebas, distribusi sumber daya cenderung tidak merata, yang dapat mengarah pada ketimpangan ekonomi. Barang publik dapat memainkan peran penting dalam menciptakan kesempatan yang setara bagi setiap anggota masyarakat, khususnya bagi mereka yang kurang mampu secara ekonomi. Musgrave mengajukan bahwa peran pemerintah adalah untuk mendistribusikan barang dan jasa yang diperlukan secara adil untuk mengurangi ketimpangan sosial dan memastikan kesejahteraan bersama.
3. Peran Stabilisasi (*Stabilization Function*): Stabilisasi menyangkut upaya pemerintah untuk menjaga stabilitas ekonomi melalui kebijakan fiskal dan moneter, yang mempengaruhi alokasi barang publik. Dalam hal ini, barang publik seperti infrastruktur, kesehatan, dan pendidikan dapat berfungsi sebagai instrumen untuk merangsang pertumbuhan ekonomi atau meredakan ketegangan ekonomi. Misalnya, proyek infrastruktur publik dapat menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan produktivitas ekonomi.

B. Jalur Pedestrian

Kata "Pejalan kaki" telah digunakan sejak zaman kuno. Asal usul kata ini dapat memiliki akar kata dari bahasa Yunani Kuno "*pedos*" yang berarti "kaki" menjadi fondasinya. Penggunaan kata ini menunjukkan bahwa aktivitas berjalan kaki telah menjadi bagian integral dari kehidupan manusia sejak ribuan tahun lalu.

“person walking in the street” secara harfiah berarti orang yang berjalan di jalan. Pejalan kaki merupakan Individu yang melakukan perjalanan tanpa mobil dari titik awal (*origin*) ke titik tujuan (*Destination*) (Rubenstein, 1987). Berdasarkan moda transportasi yang digunakan, Rubenstein (1987) membedakan empat kategori pejalan kaki sebagai berikut:

- a. Pejalan kaki penuh adalah individu yang menempuh seluruh jarak perjalanan dengan berjalan kaki, dari titik keberangkatan hingga destinasi akhir.
- b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum merupakan mereka yang memulai perjalanan dengan berjalan kaki menuju halte atau terminal bus.
- c. Individu yang memanfaatkan baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum biasanya berjalan kaki dari area parkir kendaraan pribadi menuju halte.
- d. Pejalan kaki yang sepenuhnya mengandalkan kendaraan pribadi akan berjalan kaki dari tempat parkir mobil menuju tujuan akhir.

Menurut (Carr, 1992) Jalur pejalan kaki adalah sebuah jalur kota dimana orang berjalan kaki, jalan tersebut biasanya terletak di sepanjang pinggir jalan yang tidak direncanakan atau terbentuk secara alamiah yang menghubungkan dua lokasi. Jalur pedestrian adalah jalur yang terpisah dengan jalur kendaraan di sepanjang jalan raya (Utterman, 1984). Sedangkan menurut (Shirvani, 1985) menegaskan bahwa jalur pejalan kaki merupakan komponen penting dalam perencanaan kota karena berfungsi untuk menghubungkan berbagai aktivitas yang terjadi di suatu wilayah. Jalur pedestrian adalah salah satu elemen penting dalam tata ruang kota yang berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki, baik melalui jalur alami maupun yang direncanakan dengan tujuan menghubungkan berbagai lokasi dan aktivitas dalam suatu wilayah. Menurut Sirait dkk. (2019), jalur pejalan kaki berfungsi sebagai ruang gerak yang berbeda dari kendaraan bermotor. Tujuan utama dari jalur pejalan kaki untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pejalan kaki dengan menawarkan layanan kepada pejalan kaki. Namun, tujuan jalur pedestrian telah berkembang tidak terbatas pada mobilitas dasar seperti berjalan kaki, melainkan untuk bersantai dan menikmati suasana kota sebagai cara untuk berinteraksi dan berkomunikasi dengan penduduk kota lainnya (Utterman, 1984). Semua aktivitas pejalan kaki harus dapat diakomodasi dengan aman dan

lancar oleh jalur pejalan kaki yang sempurna. Ketika merancang jalur pejalan kaki, spesifikasi ini harus dipertimbangkan. Jalur pejalan kaki memiliki beberapa fungsi berikut ini:

- a. Pemisah jalan raya dengan jalur trotoar.
- b. Penghubung berbagai lokasi strategis bagi pejalan kaki.
- c. Sarana transportasi atau ruang transit.
- d. Tempat penampungan lalu lintas pejalan kaki dalam aktivitas ataupun acara-acara tertentu.

Menurut Utterman (1984) Kualitas jalur pedestrian mempunyai beberapa kriteria penting sebagai berikut; Keamanan (*Safety*), Menyenangkan (*Pleasantness*), Kenyamanan (*Comfort*), Daya Tarik (*Attractiveness*). Menurut Surat Keputusan Menteri PUPR Nomor 4/PRT/M/2018 tentang Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki, fasilitas jalur pejalan kaki terbagi menjadi beberapa bagian sebagai berikut:

1. Fasilitas Utama

- a. Jalur Pejalan kaki (Trotoar)

Merupakan Bagian dari jalan raya yang ditinggikan dan dipisahkan dari badan jalan untuk melindungi pejalan kaki. Berdasarkan kebutuhan pejalan kaki, Ruang gerak minimal yang nyaman bagi pejalan kaki tunggal adalah sekitar 75 sentimeter. Dengan demikian, untuk memungkinkan dua orang berjalan beriringan dengan leluasa, diperlukan lebar jalur tanpa menyeberang minimal lebar 150 cm. Aksesibilitas bagi pejalan kaki dapat ditingkatkan dengan kemiringan trotoar idealnya 8% dan memiliki landasan datar setiap 9.00 meter dengan panjang minimal 1,20 meter. Untuk tidak terjadinya genangan permukaan memiliki kemiringan melintang setidaknya 2% hingga 4%. Dengan adanya hal ini, arah kemiringan permukaan dapat disesuaikan dengan rencana saluran drainase.

- b. Penyeberangan sebidang maupun penyeberangan tidak sebidang berupa jembatan atau *underpass*.

Penyeberangan sebidang terdiri dari beberapa jenis; penyeberangan zebra adalah penyeberangan jalan berupa garis-garis putih lebar yang dilukis di atas permukaan jalan, membentuk pola seperti zebra, penyeberangan pelican yaitu penyeberangan yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas pejalan kaki (*Pedestrian Light Controlled*). Nama "*Pelican*" merupakan singkatan dari *PE*destrian *L*ight *C*ONTrolled *c*rossing. dan penyeberangan *platform* yaitu Penyeberangan yang permukaannya ditinggikan sehingga menyerupai platform, sejajar dengan trotoar. Penyeberangan ini berfungsi sebagai "*speed bump*" bagi kendaraan.

Sedangkan penyeberangan tak sebidang seperti: Jembatan penyeberangan adalah struktur jembatan yang dirancang untuk melintasi pejalan kaki dari satu sisi ke sisi jalan lainnya dan terowongan penyeberangan. Terowongan adalah struktur atau jalur bawah tanah yang dibuat untuk memberikan akses atau saluran bagi transportasi, utilitas, atau aktivitas lainnya. Terowongan umumnya digunakan untuk keperluan jalan raya, kereta api, saluran air, jaringan listrik, atau bahkan untuk pejalan kaki.

2. Fasilitas pengguna jalan disabilitas

a. Jalur Landai

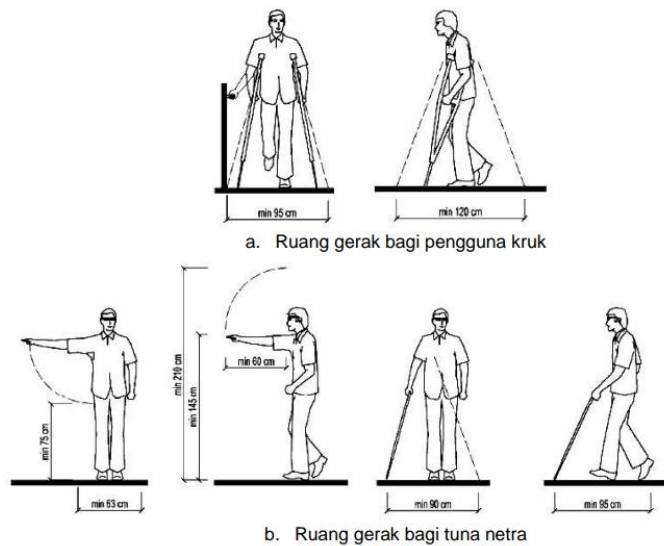
Jalur landai adalah jalur khusus untuk pengguna penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda dengan kemiringan tidak boleh lebih dari 8% dan harus dilengkapi pegangan tangan salah satu sisi atau keduanya dengan ketinggian pegangan tangan harus setinggi 0,8 meter dari permukaan tanah. Jalur landai juga harus dilengkapi penerangan yang cukup sehingga penyandang disabilitas dapat menaiki jalur pedestrian tanpa bantuan berlebihan dari orang lain.

b. *Passing place*

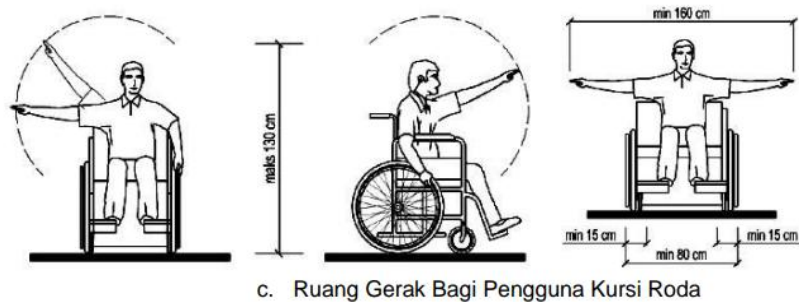
Passing place merupakan ruang atau tempat yang digunakan untuk saling mendahului khususnya penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda.

c. lebar ruang bagi pejalan kaki penyandang disabilitas

Gambar 2. 1 Lebar Pengguna Kruk dan Tuna Netra



Gambar 2. 2 Lebar Pengguna Kursi Roda



d. Penyediaan informasi

Penyediaan informasi bagi individu dengan kebutuhan khusus seperti suara alarm ketika ide penyebrangan yang berfungsi sebagai sinyal peringatan bagi yang penyandang tuna netra, Penyangga jalur landai, tersedianya jalur aman yang memiliki ketinggian dari jalan raya, dan adanya papan informasi arah jalan.

e. Jalur pemandu

Lajur pemandu adalah jalur atau permukaan khusus yang dirancang untuk membantu penyandang tunanetra atau individu dengan gangguan penglihatan dalam bernavigasi dengan aman di area publik.

3. Fasilitas Pendukung

- a. Rambu Yang Berhubungan Dengan Pejalan Kaki,
- b. Marka Jalan,
- c. Pengendali Kecepatan,
- d. Ruang Tunggu Atau Tempat Duduk,
- e. Lampu Penerangan,
- f. Pagar Pengaman,
- g. Peneduh
- h. Jalur Hijau
- i. Tempat Sampah
- j. Halte Bus
- k. Saluran Air
- l. Tiang Penghalau Motor

C. Politik Kewargaan

Politik kewargaan bukan sekedar istilah baru dalam panggung politik. Kewarganegaraan sering sekali dianggap hanya berfokus pada status seorang warga negara. Kewargaan berkaitan erat dengan status keanggotaan individu pada ikatan politik pada suatu negara. Selain itu, kewargaan juga mencakup hak-hak serta kewajiban dari mulai status kewarganegaraan individu dalam aspek legal. Sehingga kewargaan tersebut, melekat pada diri seseorang pada status hukum dan identitas politik sebagai warga negara. Kewargaan memiliki makna sebagai sebuah status hukum secara formal bagi setiap warga negara. Kewargaan berarti sebagai pedoman dalam perkembangan sosial yang dimiliki setiap warga negara berlandaskan pada identitas politik, Sehingga kewarganegaraan tidak boleh dimaknai sebagai hubungan satu arah dari pemerintah ke rakyat. Namun kewarganegaraan harus dimaknai dalam dua arah antara warga negara dan pemerintah karena dimensinya memiliki aspek yang cukup luas mencakup dalam ekonomi, politik maupun legal formal. Kewarganegaraan tidak hanya sekedar itu saja tapi kewarganegaraan tidak lepas dari perjuangan hak warga negara dan kewajiban negara guna melindungi hak warganya. Menurut Berenschot dan Klinken (2019) Kewarganegaraan sebagai

segala bentuk interaksi antara warga negara dengan lembaga perpanjangan tangan dari negara.

Politik kewargaan menurut Hiariej dan Stokke (2018) adalah upaya-upaya memperjuangkan keanggotaan, hak-hak dan partisipasi dalam bentuk gerakan nasionalisme, politik identitas, gerakan memperjuangkan keadilan, retribusi kesejahteraan dan gerakan pro demokrasi sebagai bentuk perlawanan melawan ketidakadilan. Gerakan menuntut keadilan sosial merupakan reaksi terhadap adanya distribusi yang timpang dalam hal kesejahteraan. Gerakan ini menjadikan yang bukan sekedar menggendaki pemerataan sosial dan ekonomi, namun memperjuangkan perubahan yang terencana dan revolusi sosial. Hal ini berbeda dengan gerakan pro demokrasi yang ingin mengubah suatu sistem politik guna memiliki pihak yang dominan pada kepentingan mayoritas terutama dari kalangan menengah dan kalangan bawah.

Stokke (2018) berpendapat bahwa politik kewargaan memiliki empat dimensi meliputi keanggotaan, status legal, hak, dan partisipasi. Sementara itu, aspek keanggotaan dan status hukum lebih menekankan pada integrasi budaya dan aspek hukum dalam komunitas warga negara. Sebaliknya, hak-hak yang dimiliki dan partisipasi individu terkait dengan kepemilikan hak-hak sipil serta pengakuan atas kewajiban yang timbul dari proses integrasi tersebut. *Pertama*, keanggotaan menjelaskan bahwa kewargaan sebagai anggota mampu membuat perubahan yang tegas dalam sebuah komunitas sebuah negara. Makna komunitas dalam sebuah negara mengalami perkembangan, dahulu komunitas berupa keanggotaan suku yang saat ini komunitas lebih dipahami sebagai kesatuan anggota yang heterogen namun berada ditempat yang sama atau status kewarganegaraan. Sehingga keanggotaan dalam politik kewarganegaraan memiliki makna setiap individu yang berkeinginan menjadi bagian dari suatu negara harus memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Konsep komunitas sendiri bersifat dinamis, artinya makna dan bentuknya dapat berevolusi seiring dengan perubahan zaman dan konteks sosial.

Kedua, status legal menjelaskan bahwa setiap negara menjalankan status legal yang diberikan negara kepada warga negaranya. Status ini ditentukan berdasarkan asal-usul, status kewargaan orang tua dan tempat kelahiran. Sehingga

peran status legal memunculkan hubungan kontraktual antara negara dan warga negaranya yang mencakup hak dan kewajiban. Status legal memberikan kepastian hukum bagi warganya yang berlaku dengan skala internasional. Salah satu bukti status legal warga negara dengan adanya kepemilikan kartu identitas (KTP) sehingga menjadikan pedoman untuk menentukan keanggotaan pada negara sebuah komunitas, meliputi hak yang didapat oleh warga negara terhadap negara serta dan sebaliknya.

Ketiga, dimensi hak menjelaskan bahwa negara wajib menjalankan serta menjamin perlindungan penuh atas hak-hak fundamental seluruh individu dalam negara. Hak-hak warga negara merupakan hak yang tidak dapat ditawar untuk dipenuhi oleh negara kecuali seorang warga negara sedang dibatasi haknya. Walaupun demikian, negara tidak serta merta menghilangkan kewajiban guna melindungi haknya sekalipun orang tersebut dalam pembatasan atau menjalani hukuman. Marshall dalam Hiariej Dan Stokke (2018) hak dapat dikelompokkan ke dalam tiga kategori utama yaitu hak sipil, hak politik, dan hak sosial. Ketiga hak ini saling terkait erat, membentuk suatu kesatuan yang tak terpisahkan. Hak sipil, warga negara berhak atas perlindungan keamanan dan pemenuhan privasi dari negara seperti warga negara berhak atas akses terhadap keadilan, kebebasan pers maupun kebebasan berbicara di depan umum. Hak politik, setiap warga negara berhak melibatkan diri dalam seluruh kegiatan politik untuk ikut serta secara aktif dalam proses demokrasi, termasuk memilih dan dipilih. Hak terakhir yaitu hak sosial, hak sosial merupakan hak yang berkaitan dengan adanya kehidupan sosial warga negara. Setiap warga negara berhak mendapatkan jaminan kesejahteraan, kesehatan dan lain sebagainya.

Keempat, partisipasi merupakan dimensi praktis partisipasi warga negara berhubungan dengan keterlibatan aktif mereka dalam berbagai aspek kehidupan bernegara. Partisipasi ini mencerminkan bagaimana warga negara mengambil peran dalam ruang publik, seperti pengambilan keputusan politik, kegiatan sosial, atau bentuk kontribusi lain yang mempengaruhi jalannya pemerintahan dan masyarakat.

D. Penyandang Disabilitas

Seiring berkembangnya ilmu pengetahuan di masyarakat istilah disabilitas telah mengalami perubahan dari penyandang cacat, penyandang tuna, seseorang berkekurangan, anak luar biasa hingga menjadi kebutuhan khusus. *Differently Abled People* merupakan kepanjangan dari istilah difabel yang memiliki arti orang yang memiliki kemampuan berbeda. Menurut KBBI, penyandang disabilitas berasal dari 2 kata yaitu penyandang dan disabilitas. Penyandang yang berarti orang yang menyandang sesuatu, sedangkan disabilitas yang berasal dari kata bahasa Inggris *disability* (jamak: *disabilities*) yang berarti ketidakmampuan. Sehingga penyandang disabilitas adalah orang yang memiliki kebutuhan khusus atau kekurangan dalam anggota tubuh baik dalam gerak, sensorik. Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 mendefinisikan penyandang disabilitas sebagai setiap individu yang mengalami keterbatasan dalam aspek fisik, kognitif, psikologis, dan/atau sensori jangka panjang dapat menghadapi hambatan dan tantangan saat berinteraksi dengan lingkungannya, sehingga menyulitkan mereka untuk sepenuhnya dan berhasil berinteraksi dengan warga negara lain atas dasar kesetaraan hak. WHO juga mendefinisikan disabilitas sebagai “*A restriction or inability to perform an activity in the manner or within the range considered normal for a human being, mostly resulting from impairment*”. Menurut pernyataan di atas menjelaskan bahwa disabilitas adalah keterbatasan dalam menjalankan suatu kegiatan dalam kurun waktu yang lazim bagi kebanyakan orang, seringkali diakibatkan oleh adanya gangguan tertentu.

1. Ragam Penyandang Disabilitas

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 pasal 4 ayat 1, penyandang disabilitas dikategorikan menjadi disabilitas fisik, intelektual, mental, dan sensorik. Undang-undang tersebut juga mengatur kemungkinan seseorang mengalami lebih dari satu jenis disabilitas secara bersamaan dalam kurun waktu panjang. Jangka waktu yang ditentukan telah disesuaikan dengan regulasi yang berlaku dan rekomendasi tenaga medis. Ragam disabilitas didefinisikan sebagai berikut:

a. Penyandang disabilitas Fisik

Kondisi yang mengganggu kemampuan untuk bergerak. Penyandang disabilitas fisik seperti kehilangan anggota tubuh, ketidakmampuan bergerak, kelumpuhan pada bagian bawah tubuh, gangguan motorik sejak lahir, serangan stroke, penyakit kusta, dan tinggi badan yang terbatas dapat menghambat seseorang dalam menjalankan aktivitas rutin.

b. Penyandang disabilitas intelektual

Gangguan kognitif yang ditandai oleh kemampuan intelektual di bawah rata-rata, seperti disabilitas intelektual dan sindrom down sehingga dapat menghambat fungsi otak secara keseluruhan.

c. Penyandang disabilitas Mental

Individu dianggap memiliki disabilitas mental jika mengalami gangguan pada Kondisi kesehatan mental mencakup berbagai gangguan yang mempengaruhi cara seseorang berpikir, merasa, dan berperilaku. Mulai dari gangguan yang ditandai dengan halusinasi dan delusi (skizofrenia), perubahan mood yang ekstrem (gangguan bipolar), perasaan sedih yang berkepanjangan (depresi), hingga kesulitan mengendalikan kecemasan dan perilaku impulsif (ADHD). Selain itu, gangguan perkembangan seperti autisme juga dapat mempengaruhi kemampuan seseorang untuk memahami dan merespons interaksi sosial.

d. Penyandang disabilitas sensorik

Penyandang disabilitas sensorik merujuk pada kondisi di mana salah satu panca indera terganggu, seperti gangguan pada penglihatan, pendengaran, atau kemampuan berbicara. Hal ini mencakup disabilitas penglihatan (netra), gangguan pendengaran dan bicara (rungu wicara), serta disabilitas yang mencakup kedua kondisi tersebut (netra-tuli).

2. Macam-macam Penyandang disabilitas

Penyandang disabilitas sendiri dapat dikelompokkan berdasarkan jenis dan tipe disabilitas yang didasarkan pada kondisi yang mereka alami, dengan rincian sebagai berikut:

a. Disabilitas fisik

Disabilitas fisik adalah gangguan yang mempengaruhi fungsi tubuh, seperti pergerakan, penglihatan, pendengaran, serta kemampuan berbicara. Gangguan ini mencakup berbagai jenis, antara lain:

a) Tuna netra

Tunanetra berasal dari gabungan kata "tuna" yang berarti mengalami kerusakan atau kehilangan, dan "netra" yang merujuk pada mata. Dengan demikian, tunanetra mengacu pada individu yang memiliki gangguan atau keterbatasan fungsi pada organ penglihatan. Tunanetra terbagi menjadi dua kategori, yaitu *totally blind* dan buta parsial. Individu tunanetra total sama sekali kehilangan kemampuan untuk mendeteksi cahaya, sehingga visus mereka adalah nol. Sebaliknya, penderita buta sebagian masih bisa merasakan cahaya, namun ketajaman penglihatan mereka sangat terbatas. Akibatnya, mereka hanya mampu membaca tulisan berukuran besar misalnya judul berita di koran.

b) Tuna Rungu

Tunarungu adalah kondisi di mana seseorang kehilangan kemampuan mendengar akibat gangguan pada indra pendengaran, sehingga tidak dapat menerima rangsangan melalui telinga. Tunarungu terbagi menjadi dua kategori, yaitu tuli (deaf), di mana kerusakan pada indra pendengaran sangat parah hingga tidak berfungsi sama sekali, dan kurang dengar (*hard of hearing*), gangguan pendengaran memungkinkan seseorang masih dapat mendengar baik dengan alat bantu maupun tanpa alat bantu.

c) Tunadaksa,

Tunadaksa merupakan kondisi seseorang yang mengalami gangguan pada tulang, otot, atau sendi yang mempengaruhi fungsi normal tubuh. Selain itu, tunadaksa meliputi masalah mobilitas yang diakibatkan oleh struktur tulang atau rangka, baik yang diturunkan atau didapat karena trauma, termasuk amputasi, polio, dan kelumpuhan. Berbeda dengan istilah "cacat tubuh," yang lebih spesifik digunakan untuk menggambarkan kondisi cacat pada anggota tubuh, bukan pada indera. Secara umum, tunadaksa dapat didefinisikan sebagai keterbatasan fisik yang dialami seseorang, baik sejak lahir maupun karena peristiwa yang mengakibatkan perubahan pada tubuh.

Penyandang tunadaksa sering menghadapi berbagai permasalahan, seperti kekakuan, kelemahan, atau kelumpuhan anggota tubuh, kesulitan dalam melakukan gerakan, ketidaksempurnaan atau kelainan pada anggota tubuh, seperti ukuran yang lebih kecil atau bagian yang tidak lengkap serta cacat pada alat gerak. Keterbatasan fisik membuat mereka kesulitan dalam melakukan aktivitas sederhana seperti berdiri, berjalan, duduk, atau menggenggam, serta menunjukkan postur tubuh yang tidak normal..

d) Tuna Wicara

Orang yang mengalami tuna wicara adalah mereka yang kesulitan menyampaikan pikiran lewat kata-kata Sehingga apa yang diucapkannya menjadi ambigu dan sulit dipahami orang lain. Permasalahan ini dapat dikategorikan sebagai gangguan fungsional, seperti gangguan pendengaran atau gangguan motorik yang berhubungan dengan kemampuan bicara. Orang dengan gangguan pendengaran, biasanya dengan tingkat kehilangan pendengaran sekitar 35-69 dB, sering mengalami kesulitan berbicara. Namun, mereka masih dapat memahami percakapan orang lain dengan mendengar, baik menggunakan alat bantu dengar maupun tidak. Gangguan pendengaran tidak hanya mempengaruhi kemampuan berbicara, tetapi juga

membatasi kemampuan berbahasa secara keseluruhan. Akibatnya, penyandang tunarungu kesulitan memahami simbol dan aturan bahasa secara mendalam.

b. Cacat Mental

a) Tunagrahita

Seseorang yang mengalami keterbelakangan mental sering dikategorikan sebagai individu tunagrahita. Kondisi ini ditandai oleh kemampuan kognitif yang di bawah standar, sehingga individu tersebut menghadapi tantangan dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Orang dengan tunagrahita biasanya mempunyai kapasitas berpikir yang kurang optimal jika dibandingkan dengan rata-rata populasi (di bawah 70-75) dan kesulitan dalam menjalankan aktivitas sehari-hari seperti berkomunikasi, bersosialisasi, dan menjaga diri sendiri.

b) Tunalaras

Tunalaras merujuk pada individu yang menunjukkan perilaku yang menyimpang dari norma sosial atau moral yang berlaku di lingkungannya. Penyimpangan ini biasanya bersifat emosional atau perilaku, seperti agresivitas, pelanggaran aturan, atau ketidakmampuan mengontrol emosi. Tunalaras bisa disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk trauma, gangguan psikologis, atau lingkungan yang kurang mendukung.

c) Tunaganda

Tunaganda adalah individu yang memiliki lebih dari satu jenis kecacatan atau gangguan, baik fisik maupun mental. Contohnya adalah seseorang yang memiliki gangguan pendengaran (tunarungu) sekaligus gangguan penglihatan (tunanetra), atau kombinasi lain seperti tunagrahita dengan tunadaksa (gangguan fisik). Kombinasi ini sering membuat individu tunaganda memerlukan pendekatan khusus dalam pendidikan, pelatihan, dan kehidupan sehari-hari.

3. Hak Penyandang disabilitas

Pengesahan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011, Indonesia secara tegas mengesahkan dan menerima penuh Konvensi PBB mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas (UNCRPD) sebagai bagian integral dari sistem hukum nasional. Berdasarkan Konvensi Hak-Hak Penyandang Disabilitas, negara berkewajiban untuk memastikan dan memajukan realisasi hak-hak penyandang disabilitas dengan membuat undang-undang (prosedur pendukung) dan menyelaraskan hukum, termasuk menghapus hukum dan norma budaya yang melanggar hak-hak tersebut. Pemerintah harus menyiapkan infrastruktur dan kapasitas manusia yang memadai untuk menjalankan undang-undang dan memastikan hak-hak orang dengan disabilitas terpenuhi, tidak cukup hanya mencantumkannya di atas kertas namun demikian, realisasi hak-hak tersebut harus sejalan dengan semangat Konvensi Penyandang Disabilitas. Tujuan utama Konvensi ini adalah untuk memajukan, menjaga, dan memastikan bahwa semua individu dengan disabilitas memiliki akses yang setara terhadap hak-hak dasar dan kebebasan fundamental. Hal ini juga sejalan dengan prinsip menghormati harkat dan martabat setiap individu sebagai anggota masyarakat yang berharga. Aturan hukum yang mampu memastikan pelaksanaan ini, sehingga penyandang disabilitas mendapatkan hak dan peluang yang sama untuk hidup mandiri dan bebas dari diskriminasi. Pelaksanaan dan pemenuhan hak-hak ini didasarkan pada Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 Pasal 2, berasaskan:

- a. Penghormatan terhadap martabat;
- b. Otonomi individu;
- c. Tanpa Diskriminasi;
- d. Partisipasi penuh;
- e. Keragaman manusia dan kemanusiaan;
- f. Kesamaan Kesempatan;
- g. Kestaraan;

- h. Aksesibilitas;
- i. Kapasitas yang terus berkembang dan identitas anak;
- j. Inklusif; dan
- k. Perlakuan khusus dan Perlindungan lebih.

Dalam rangka mewujudkan masyarakat yang inklusif, Pemerintah Kota Semarang telah menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2021. Peraturan daerah ini secara khusus mengatur tentang hak-hak penyandang disabilitas. Pasal 5 ayat 1 menegaskan bahwa penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan warga negara lainnya, termasuk hak untuk hidup, hak atas pendidikan, hak atas pekerjaan, hak atas kesehatan, dan hak untuk berpartisipasi dalam kehidupan politik. Selain itu, peraturan daerah ini juga mengatur tentang hak penyandang disabilitas atas aksesibilitas, pelayanan publik yang ramah disabilitas, serta perlindungan dari segala bentuk kekerasan dan perlakuan tidak manusiawi. Pasal 19 secara khusus menjamin hak penyandang disabilitas untuk memperoleh kemudahan dalam mengakses dan memanfaatkan berbagai fasilitas umum. Selain itu, pasal ini juga mengatur penyediaan tempat atau fasilitas khusus yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan unik mereka, sehingga memungkinkan partisipasi yang setara. Fasilitas publik dalam hal ini merujuk pada infrastruktur, seperti jalan, yang diatur dalam pasal 77 dan 76. Selanjutnya, pada pasal 81 ayat (2), diuraikan bahwa: a. Dinas terkait bidang pembangunan infrastruktur wajib menyediakan sarana bagi pejalan kaki, khususnya bagi individu berkebutuhan khusus. b. Penyediaan sarana tersebut harus mengacu pada aturan perundangan yang berlaku. c. Pelanggaran terhadap ketentuan ini akan berakibat pada: a. peringatan tertulis; b. penangguhan kenaikan jabatan fungsional selama 12 bulan; atau c. penurunan jabatan satu tingkat selama 12 bulan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan dan Jenis Penelitian

Pendekatan metodologis yang tepat menjadi fondasi kuat dalam membangun dan menjalankan suatu penelitian (Sina, 2024). Hal ini menjadikan metodologi sebagai panduan konseptual yang memberikan kerangka bagi keseluruhan proses penelitian, guna membantu peneliti merancang dan menyusun langkah-langkah yang diperlukan mencapai tujuan penelitian dengan cara yang terorganisir. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif, yakni sebuah metode penelitian yang memperoleh data dikumpulkan secara numerik atau melalui kuantifikasi (Ghozali, 2006). Sedangkan menurut (Creswell, 2017), Pendekatan kuantitatif menggunakan pengujian hubungan antara variabel untuk menguji teori objektif. Variabel tersebut, dapat diukur menggunakan instrumen tertentu sehingga data kuantitatif dikumpulkan dan dijadikan subjek teknik statistik untuk analisis..

Analisis korelasi menjadi dasar penelitian ini, menurut Fraenkel dan Wallen dalam (Akbar & Yadi Supriadi, 2021), Penelitian korelasi bertujuan untuk menemukan hubungan dan dampak tanpa mengubah atau memengaruhi hubungan alami antara dua atau lebih variabel. Metode survei digunakan dalam penelitian ini. Penelitian dilakukan untuk mengumpulkan pengetahuan faktual tentang lembaga sosial, politik, dan ekonomi suatu masyarakat atau suatu daerah, serta untuk mengumpulkan fakta dari gejala-gejala yang sudah ada (Sugiyono, 2014). Dengan menggunakan kuesioner tertutup, peneliti merumuskan pertanyaan berdasarkan indikator gagasan dan hipotesis yang dikembangkan selama penyelidikan ini.

B. Definisi Konsep dan Definisi Operasional

1. Definisi Konsep

Public goods adalah jenis komoditas yang dapat dinikmati secara bersamaan oleh banyak orang tanpa mengurangi nilai gunanya bagi masing-masing individu. Richard Musgrave (1959) mengidentifikasi dua karakteristik

utama yang mendefinisikan barang publik, yaitu *Non-rivalry* dan *non-excludability*. Jalur pedestrian merupakan salah satu contoh dari *public goods* dari *non-excludability*. Jalur pedestrian adalah jalur yang terpisah dengan jalur kendaraan di sepanjang jalan raya (Utterman, 1984).

Politik kewargaan menurut Hiariej dan Stokke (2018) adalah upaya-upaya memperjuangkan keanggotaan, hak-hak dan partisipasi dalam bentuk gerakan nasionalisme, politik identitas, gerakan memperjuangkan keadilan, retribusi kesejahteraan dan gerakan pro demokrasi sebagai bentuk perlawanan melawan ketidakadilan. Penyandang disabilitas seringkali mengalami diskriminasi dalam persamaan hak. Hak aksesibilitas mengacu pada ketentuan yang memberikan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas, sehingga menjamin kesempatan yang sama. Pemenuhan hak aksesibilitas didasarkan pada asas Peraturan Daerah Kota Semarang No. 9 Tahun 2021.

2. Definisi Operasional

Dalam buku "*Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*" (1984) karya Richard K. Utterman membahas cara merancang kawasan perkotaan agar lebih ramah bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda. Fokus utamanya adalah mengadaptasi berbagai lingkungan, termasuk komunitas sub urban, pusat kota padat, serta lingkungan lama, untuk meningkatkan keterjangkauan dan kenyamanan berjalan kaki dan bersepeda.

Buku ini memberikan panduan desain praktis bagi perencana kota, menyoroti pentingnya jalur pejalan kaki dan infrastruktur bersepeda dalam menciptakan kota yang lebih sehat dan berkelanjutan. Utterman mengidentifikasi berbagai kendala fisik dan sosial yang menghambat mobilitas non-kendaraan bermotor dan menawarkan solusi dalam bentuk tata letak jalan, area pejalan kaki, dan jalur sepeda yang lebih efektif. Menurut Utterman (1984) jalur pedestrian adalah jalur yang terpisah dengan jalur

kendaraan di sepanjang jalan raya. Kualitas jalur pedestrian mempunyai beberapa kriteria penting sebagai berikut:

a. Keamanan (*Safety*)

Jalur pedestrian harus dirancang sedemikian rupa agar aman bagi pejalan kaki. Ini mencakup perlindungan dari kecelakaan lalu lintas, seperti adanya pemisahan antara trotoar dan jalan kendaraan, serta penerangan yang memadai pada malam hari untuk menghindari tindak kejahatan. Fasilitas seperti *zebra cross*, rambu lalu lintas, dan jalur khusus juga meningkatkan aspek keselamatan.

b. Menyenangkan (*Pleasantness*)

Jalur pedestrian sebaiknya menghadirkan suasana yang menyenangkan agar pengguna merasa betah. Hal ini bisa dicapai dengan penataan lingkungan yang baik, seperti kehadiran taman, pohon peneduh, bangku, atau elemen estetika seperti seni mural dan penataan landsekap. Suasana yang bersih dan terawat juga berperan penting.

c. Kenyamanan (*Comfort*)

Jalur yang nyaman berarti memberikan kemudahan bagi semua pengguna, termasuk anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas. Lebar trotoar harus memadai untuk menampung pejalan kaki, kebersihan jalur pedestrian serta permukaan jalan harus rata dan bebas dari halangan. Penyediaan tempat duduk, peneduh, dan aksesibilitas untuk kursi roda juga berkontribusi pada kenyamanan.

d. Daya Tarik (*Attractiveness*)

Jalur pedestrian yang baik harus memiliki daya tarik visual dan fungsional, membuat orang terdorong untuk berjalan kaki. Kehadiran elemen arsitektur, ruang terbuka publik, tempat perbelanjaan, atau pusat aktivitas sosial dapat meningkatkan ketertarikan pejalan kaki untuk memanfaatkannya. Selain itu, lingkungan yang ramah dan interaktif juga menjadi faktor penting.

Hak penyandang disabilitas berdasarkan peraturan Daerah Kota Semarang no 9 Tahun 2021 yang berasaskan pada;

- a. Penghormatan terhadap Martabat: Mengakui dan menghargai hak asasi dan integritas setiap penyandang disabilitas sebagai manusia yang memiliki martabat yang sama.
- b. Otonomi Individu: Menghormati hak penyandang disabilitas untuk mengambil keputusan dan menentukan pilihan hidupnya sendiri.
- c. Tanpa Diskriminasi: Menjamin bahwa tidak ada perbedaan perlakuan yang merugikan penyandang disabilitas dalam akses terhadap layanan dan hak.
- d. Kesamaan Kesempatan: Memastikan bahwa penyandang disabilitas memiliki kesempatan yang sama dalam berbagai aspek kehidupan, seperti pendidikan, pekerjaan, dan akses layanan publik.
- e. Kesetaraan: Memastikan hak-hak penyandang disabilitas diakui setara dengan hak orang lain tanpa ada bentuk pengecualian atau diskriminasi.
- f. Aksesibilitas: Penyandang disabilitas akan memperoleh akses yang lebih mudah dan nyaman terhadap infrastruktur, fasilitas, layanan publik, informasi, dan komunikasi..
- g. Perlakuan Khusus dan Perlindungan Lebih: Memberikan perhatian dan perlakuan khusus, termasuk tindakan perlindungan ekstra, untuk menjamin bahwa hak-hak penyandang disabilitas terpenuhi dan terhindar dari eksploitasi serta penyalahgunaan.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah sekelompok orang atau wilayah yang telah dipilih oleh peneliti untuk dianalisis dan diambil kesimpulannya berdasarkan ukuran dan karakteristik tertentu (Sugiyono, 2014). Populasi dalam

penelitian terdiri dari penyandang disabilitas tuna daksa dan tuna netra di Kota Semarang yaitu 2.746 orang.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dan karakteristik dari populasi. Pemilihan sampel yang tepat sangat penting untuk penelitian, terutama ketika populasi terlalu besar untuk diteliti secara keseluruhan (Sugiyono, 2014). Dalam penelitian ini, metode pengambilan sampel menggunakan *non-probabilitas*. *non-probabilitas* adalah tidak semua sampel dalam populasi diberi kesempatan yang sama. Penelitian ini juga menggunakan teknik Teknik pengambilan sampel *Purposive Sampling* digunakan untuk memilih partisipan yang paling relevan dengan tujuan spesifik suatu penelitian (Sugiyono, 2014). Dalam konteks ini, Anda dapat memilih responden yang memiliki pengalaman menggunakan jalur pedestrian, terutama para penyandang disabilitas yang menggunakan fasilitas ini.

Rumus Slovin adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Keterangan :

n = jumlah sampel

N = populasi

e = alpha (0,15) atau margin of error = 15%

$$n = \frac{2746}{1 + 2746 \cdot (0,15)^2}$$

$$n = \frac{2746}{1 + 2746 \cdot (0,0225)}$$

$$n = \frac{2746}{62,785}$$

$$n = 43,74$$

Dengan menggunakan rumus *lemeshow* n diperoleh 43.74. Dalam penelitian ini peneliti mengambil sampel 44 sampel dari penyandang disabilitas yang menggunakan jalur pedestrian di Kota Semarang, sehingga peneliti membagi menjadi dua untuk memperoleh nilai keadilan

yaitu 22 penyandang disabilitas tuna netra (*Low Vision* dan Buta Total) dan 22 penyandang disabilitas tuna daksa (Masalah kaki, Lumpuh Layu, Eks Penyakit Kronis).

D. Sumber dan Jenis Data

Sumber data adalah segala sesuatu yang memiliki kemampuan untuk menawarkan informasi data. Penelitian ini mengandalkan dua sumber data utama: data primer dan data sekunder. Survei digunakan untuk mengumpulkan data, dan kuesioner disebar ke seluruh populasi yang diteliti. Data sekunder dikumpulkan dari buku atau bahan lain, sedangkan data primer diperoleh dari kuesioner tertutup.

1. Data Primer

Data primer adalah informasi awal yang dikumpulkan langsung peneliti melalui interaksi langsung dengan subjek penelitian, sehingga memiliki tingkat keotentikan yang tinggi (Sugiyono, 2014). Sumber data primer dikumpulkan melalui observasi langsung atau pengamatan lapangan, dilengkapi dengan survei partisipan. Evaluasi skala likert disertakan dalam kuesioner tertutup yang disebar ke penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan di jalur pedestrian di Kota Semarang.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan kumpulan fakta, angka, atau keterangan yang telah dikumpulkan untuk mencapai suatu sasaran oleh pihak ketiga (Indriantoro & Bambang, 2002). Data ini biasanya berupa, bukti, dokumen, serta catatan sejarah yang terhimpun dalam arsip, baik yang telah diterbitkan maupun yang masih bersifat internal. Sesuai dengan subjek dan tema dalam judul riset, pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan Kota Semarang,

E. Teknik Pengumpulan data

Kuesioner adalah alat yang digunakan selama proses pengumpulan data yang memberikan partisipan atau responden seperangkat pertanyaan untuk

dijawab secara tertulis (Sugiyono, 2014). Indikator kedua variabel yang telah diidentifikasi berfungsi sebagai dasar bagi pertanyaan dan pernyataan tersebut.

Instrumen yang digunakan peneliti adalah kuesioner dengan skala yang dapat dipilih. Skala likert digunakan sebagai skala. untuk memastikan pendapat dan sikap tentang peristiwa sosial, baik individu maupun kolektif (Sugiyono, 2014). Skala likert digunakan untuk mengkarakterisasi variabel yang dapat diukur sebagai indikator variabel. Indikator-indikator ini berfungsi sebagai dasar pembuatan instrumen, yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Setiap respons pada skala likert memiliki nilai level yang berkisar dari positif hingga negatif untuk instrumen tersebut. Pada kuesioner, skala likert biasanya menggunakan nilai berkisar antara 1 hingga 5 (Priadana & Sunarsih, 2021).

Tabel 3. 1 Skala Pengukuran Pada Kuesioner

No	Kuesioner Jawaban	Nilai
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Netral (N)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono 2014

Indikator yang diubah menjadi pernyataan atau pertanyaan untuk menentukan pertanyaan yang perlu dipelajari. Indikator merupakan sumber kisi instrumen. Adapun kisi-kisi instrumen yang diturunkan dari indikator.

Tabel 3. 2 Kisi - Kisi Instrumen Penelitian Variabel Y

No	Variabel	Indikator	Pernyataan
1.	Hak disabilitas (Variabel Y atau variabel <i>Dependen/Dipengeruh</i>)	Penghormatan terhadap Martabat	1. Jalur pedestrian tersebut menyediakan fasilitas yang dirancang sesuai kebutuhan penyandang disabilitas tanpa

			mengurangi rasa aman, nyaman, dan independensi pengguna.
		Otonomi Individu	2. Jalur pedestrian tersebut memberikan kemudahan akses untuk semua jenis disabilitas tanpa memerlukan bantuan pihak lain secara berlebihan
		Tanpa Diskriminasi	3. Jalur pedestrian tersebut bisa diakses oleh semua pengguna tanpa adanya diskriminasi termasuk penyandang disabilitas
		Kesamaan Kesempatan	4. Jalur pedestrian tersebut menyediakan sarana yang setara dalam kualitas, aksesibilitas, dan keberlanjutan untuk mendukung mobilitas individu secara merata bagi penyandang disabilitas
		Kesetaraan	5. Penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan pengguna lainnya di jalan tersebut.
		Aksesibilitas	6. Terdapat jalur landai (<i>Ramp</i>) untuk pengguna kursi roda dan lajur

			<p>pemandu/ <i>guiding block</i> untuk penyandang disabilitas tunanetra dilengkapi penerangan yang cukup di ruas pedestrian tersebut.</p> <p>7. Terdapat <i>Passing place</i>/ tempat saling mendahului ataupun berpapasan yang cukup untuk dua kursi roda di ruas pedestrian tersebut.</p> <p>8. Jalur pedestrian bebas dari hambatan (pedagang kaki lima, rusak, pohon atau tiang dan kendaraan bermotor) di ruas pedestrian tersebut.</p>
		Perlakuan Khusus dan Perlindungan Lebih	<p>9. Tersedianya fasilitas tambahan untuk mendukung mobilitas penyandang disabilitas, seperti rambu-rambu khusus atau zona aman di ruas pedestrian tersebut..</p>

Tabel 3. 3 Kisi - Kisi Instrumen Penelitian Variabel X

No	Variabel	Indikator	Pernyataan
1.	Kualitas Jalur Pedestrian	Keamanan	1. Penggunaan material lantai yang anti-slip atau tidak mudah terpeleset pada

	(Variabel X atau variabel <i>independen</i> /mempengaruhi)		<p>kondisi hujan di jalan tersebut</p> <p>2. Tersedia penerangan yang memadai terutama pada malam hari, sangat penting untuk mengurangi risiko kejahatan atau kecelakaan di sepanjang ruas tersebut</p> <p>3. Terdapat tingkat ketinggian atau pagar pembatas di jalur pedestrian dengan jalan lalu lintas di jalan tersebut</p> <p>4. Terdapat zebra cross atau jembatan penyeberangan yang aman di titik-titik penyeberangan di ruas pedestrian tersebut.</p>
		Kenyamanan	<p>5. Lebar ruas jalur pedestrian memadai untuk digunakan pengguna kursi roda dan pengguna kruk di pedestrian tersebut.</p> <p>6. Tersedia kanopi atau pohon peneduh dapat membantu melindungi pejalan kaki dari terik matahari maupun hujan di jalan tersebut</p>

			7. Terdapat tempat sampah yang cukup dan strategis serta adanya petugas kebersihan yang rutin menjaga kebersihan area tersebut
		Menyenangkan	8. Tersedia taman yang membuat udara sejuk sehingga pejalan kaki merasa senang untuk melewati jalur pedestrian tersebut 9. Terdapat tempat duduk atau bangku untuk beristirahat di sepanjang jalur pedestrian tersebut
		Daya Tarik	10. Pejalan kaki tertarik melewati jalur pedestrian dikarenakan terdapat ruang publik atau fasilitas publik di ruas pedestrian tersebut

F. Validitas dan Reliabilitas Data

1. Uji Validitas

Uji validitas merujuk pada pemeriksaan bertahap atau pemeriksaan analisis data yang didasarkan pada data objektif yang telah dikumpulkan oleh peneliti (Sugiyono, 2014). Hal ini membantu dalam menentukan validitas data kuesioner penelitian. Dalam mengukur kevalidan data di terapkan teknik *pearson correlation*. Teknik tersebut adalah teknik korelasi melalui score yang dihasilkan dari hasil pertanyaan yang telah peneliti lakukan. Jika nilai

korelasi kurang dari 0,05, atau 5%, pernyataan ini dapat dianggap valid (Ghozali, 2006)

Metode matematika untuk menentukan validitas berdasarkan teknik *pearson correlation*:

$$r = \frac{N \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(N \sum x^2 - (\sum x^2))(N \sum y^2 - (\sum y^2))}}$$

Keterangan:

r_{xy} = koefisien korelasi antara X dengan Y

N = jumlah sampel

$\sum XY$ = jumlah total data

$\sum X$ = jumlah total data variabel X

$\sum Y$ = jumlah total data variabel Y

2. Uji Reliabilitas

Sugiyono (2014) mendefinisikan uji reliabilitas sebagai tingkat keandalan data yang dihasilkan dari pengukuran penelitian yang dilakukan dengan menggunakan objek yang sama. Tujuannya adalah untuk mengetahui apakah kuesioner tertutup yang relevan dapat digunakan untuk pengumpulan data. Peneliti mengukur reliabilitas instrumen dengan menerapkan koefisien *Cronbach Alpha* melalui SPSS.

Rumus Alpha Cronbach:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \times \left(1 - \frac{S_i^2}{S_t^2}\right)$$

Keterangan:

α = koefisien reliabilitas alpha

k = banyaknya butir yang valid

S_t^2 = varian skor total

S_i^2 = varian skor butir

Jika setiap tanggapan responden terhadap suatu pertanyaan kurang dari atau sama dengan 0,6, *Cronbach's Alpha* dapat dianggap reliabel, jika lebih dari atau sama dengan 0,6 maka tidak dapat dianggap reliabel.

G. Teknik Analisis Data

1. Variabel Independen (Variabel Bebas)

Menurut (Sugiyono, 2014) adalah variabel yang memiliki dampak pada proses yang menghasilkan perubahan yang menghasilkan variabel dependen. Kualitas jalur pedestrian adalah variabel bebas dalam penelitian ini, sering dikenal sebagai variabel independen (X).

2. Variabel Dependen (Variabel Terikat)

Variabel terikat (Y) adalah Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas. Sugiyono (2014) mendefinisikan variabel terikat sebagai variabel yang dipengaruhi

3. Uji Normalitas

Pengujian asumsi normalitas pada model regresi untuk mengevaluasi apakah variabel independen dan dependen, atau keduanya,, memiliki sebaran data yang normal (Ghozali, 2006). Temuan yang berkurang dari uji statistik dapat dikaitkan dengan variabel yang tidak terdistribusi secara normal. Uji *Kolmogorov Smirnov* dilakukan untuk menguji kenormalan dengan perangkat lunak SPSS.

Rumus uji *Kolmogorov Smirnov* sebagai berikut:

$$D = |F_s(x) - F_t(x)| \max$$

Keterangan

D : Nilai Statistik KS.

$F_n(x)$: fungsi distribusi kumulatif empiris (data sampel).

$F_t(x)$: fungsi distribusi kumulatif teoritis

Max: Nilai maksimum dari selisih absolut antara dua fungsi distribusi kumulatif.

Jika nilai signifikansi yang diperoleh dari uji statistik lebih dari 0,05, maka data dapat dianggap mengikuti distribusi normal. Sebaliknya, jika nilai signifikansi kurang dari ambang batas 5%, maka distribusi data tidak dapat dikatakan normal.

4. Uji Analisis Regresi linear

Analisis regresi linier digunakan untuk mengeksplorasi keterkaitan secara linear antara dua variabel, yakni (X) sebagai variabel bebas dan (Y) sebagai variabel terikat. Model regresi sederhana ini berlandaskan asumsi bahwa terdapat hubungan sebab-akibat langsung antara satu faktor penjelas dengan satu hasil yang ingin diprediksi (Sugiyono, 2014). Secara matematis, hubungan linear sederhana ini dapat dinyatakan melalui persamaan regresi berikut:

$$Y = \alpha + \beta X$$

Keterangan:

Y = Variabel Dependen Yang Di Prediksi

X = Variabel Independen

A = Konstanta

B = Koefisien Regresi

5. Uji koefisien korelasi

Analisis koefisien korelasi menjadi landasan untuk mengukur tingkat dan arah keterkaitan antar variabel. Besarnya nilai koefisien korelasi mengindikasikan seberapa kuat atau lemah hubungan tersebut, sedangkan korelasi positif dan negatif menunjukkan arahnya. Derajat hubungan antara variabel bebas dan variabel tidak bebas dapat dihitung menggunakan koefisien korelasi (r). Nilai dari koefisien korelasi dapat bervariasi dari -1 hingga +1 dalam berbagai keadaan, dengan $-1 < r \leq +1$. Berikut ini adalah contoh skenario tersebut::

- a. Tanda positif menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki korelasi positif, berarti bahwa setiap perubahan dalam nilai X akan disertai dengan perubahan yang sesuai dalam Y. Jika $r = +1$ atau sangat dekat dengan 1, ada pengaruh positif yang sangat kuat antara variabel-variabel yang diteliti.
- b. Tanda negatif menunjukkan hubungan terbalik antara variabel yang diteliti, menyatakan bahwa akan terjadi penurunan nilai Y untuk setiap kenaikan nilai X dan sebaliknya. Jika $r = -1$ atau sangat mendekati -1, hal ini menunjukkan adanya pengaruh negatif dan korelasi yang rendah antara variabel-variabel yang diteliti.
- c. Korelasi yang rendah atau tidak ada hubungan sama sekali antara variabel-variabel yang diteliti dengan evaluasi diindikasikan jika $r = 0$ atau sangat mendekati 0.

6. Koefisien Determinasi

Koefisien determinan guna menentukan sejauh mana hubungan dari beberapa variabel (Sugiyono, 2014). Koefisien determinasi adalah ukuran yang menunjukkan seberapa baik perubahan pada satu variabel (variabel dependen) dapat diprediksi dari perubahan pada variabel lainnya (variabel independen). Dengan kata lain, koefisien ini menginformasikan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, dinyatakan dalam bentuk persentase. Berikut ini adalah rumus koefisien determinasi:

$$Kd = r^2 \times 100\%$$

Keterangan:

Kd = Nilai koefisien Determinan

r^2 = Koefisien Korelasi yang dikuadratkan

Interpretasi terhadap nilai koefisien korelasi (r) akan dilakukan dengan mengacu pada patokan yang telah disusun khusus untuk mengukur

seberapa besar variabel independen mampu menjelaskan variasi variabel dependen. Dibawah ini tabel interpretasi:

Tabel 3. 4 Interpretasi Nilai r

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,80 – 1,000	Sangat kuat
0,60 – 0,799	Kuat
0,40 – 0,599	Cukup kuat
0,20 – 0,399	Rendah
0,00 – 0,199	Sangat rendah

Sumber: (Sugiyono 2014)

7. Uji F (Uji Hipotesis)

Penelitian ini mengaplikasikan uji F untuk menilai sejauh mana variabel kualitas jalur pedestrian, bersama dengan variabel independen lainnya, mampu menjelaskan variasi dalam pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan di Kota Semarang. Uji ini memungkinkan untuk menguji hipotesis bahwa kualitas jalur pedestrian memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Menurut Sugiyono (2014:257) dirumuskan sebagai berikut:

$$F = \frac{R^2/k}{(1 - R^2)/(n - k - 1)}$$

Keterangan:

R^2 = Koefisien determinasi

k = Jumlah variabel independen

n = Jumlah anggota data atau kasus F

Kriteria berikut digunakan untuk membandingkan hasil perhitungan ini dengan t tabel yang dihasilkan menggunakan derajat kebebasan $k (n - k - 1)$ atau tingkat resiko atau tingkat signifikan 5%: ditolak jika nilai sig $>$ atau $< \alpha$ dan diterima jika nilai sig $<$ atau $> \alpha$

Model regresi berganda yang diperoleh dapat diinterpretasikan tidak berpengaruh signifikan jika H_0 diterima, menunjukkan bahwa pengaruh serentak variabel independen terhadap variabel dependen dapat diabaikan.. Berikut ini adalah hipotesis nol penelitian, atau H_0 :

- a. $H_0 = b_1, b_2 = 0$, mengindikasikan bahwa tidak terdapat relasi signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.
- b. $H_a = b_1, b_2 \neq 0$, menunjukkan adanya pengaruh signifikan dari variabel bebas terhadap variabel terikat.

Prosedur pengambilan keputusan pengujian didasarkan pada perhitungan nilai F hitung dan F tabel:

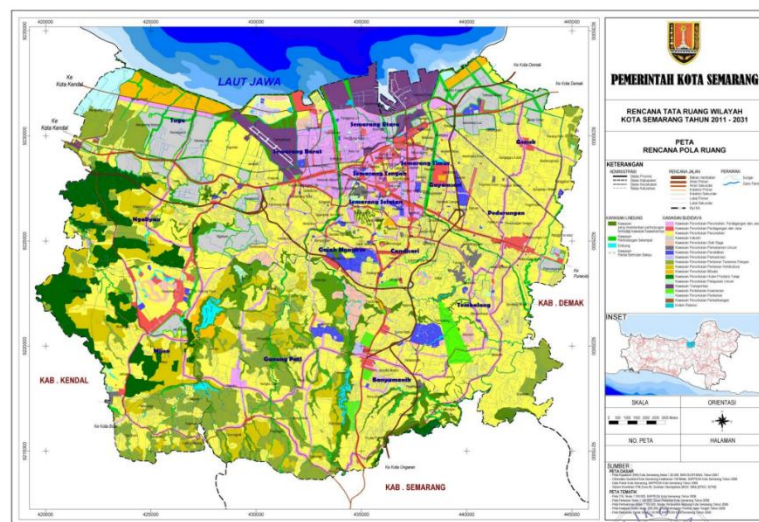
- a. Jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_a diterima dan H_0 ditolak. Ini adalah contoh hipotesis yang signifikan, yang mencakup bukti parsial tentang hubungan yang cukup besar antara variabel independen (X) dan variabel dependen (Y).
- b. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka hipotesis ditolak, Hasil analisis menunjukkan bahwa beberapa faktor yang diukur oleh variabel X berkontribusi signifikan terhadap perubahan variabel Y. Dalam hal ini, H_0 diterima sedangkan H_a ditolak.

BAB IV LANDSCAPE KOTA SEMARANG

A. Profil Kota Semarang

Kota Semarang adalah kota besar kelima di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Medan. Kota ini juga menjadi ibu kota Provinsi Jawa Tengah. Semarang didirikan pada 2 Mei 1547, yang berarti sudah ada sejak lebih dari 477 tahun lalu, menjadikannya salah satu kota paling berkembang di Pulau Jawa. Jumlah penduduk sekitar 1,7 juta orang, Kota Semarang dipilih sebagai pusat pemerintahan karena lokasinya yang strategis dan mudah diakses dari berbagai daerah di Jawa Tengah. Kota ini memiliki luas 373,70 km², yang setara dengan 1,15% dari total luas daratan Provinsi Jawa Tengah.

Gambar 4. 1 Peta Kota Semarang



Sumber: Pemerintah Kota Semarang

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang 2021-2026 memiliki visi untuk mewujudkan Kota Semarang yang semakin hebat, dengan dasar Pancasila, dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bhineka Tunggal Ika. Adapun misi Kota Semarang terbagi dalam lima tujuan utama, yaitu: 1) Membangun infrastruktur berkualitas yang ramah lingkungan untuk mendukung kemajuan kota. 2) Menjamin kebebasan masyarakat dalam beribadah, memenuhi hak-hak dasar, serta memberikan perlindungan sosial dan hak asasi manusia secara adil. 3)

Melaksanakan reformasi birokrasi secara dinamis dan membuat peraturan yang sesuai dengan nilai-nilai Pancasila dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. 4) Meningkatkan daya saing ekonomi lokal dan mendorong pembangunan industri berbasis riset dan inovasi, sesuai dengan prinsip ekonomi Pancasila. 5) Meningkatkan kualitas dan kemampuan sumber daya manusia agar lebih unggul dan produktif dalam mencapai kesejahteraan dan keadilan.

1. Letak Geografis

Kota Semarang, yang terletak di pesisir utara Pulau Jawa dan merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah. Secara astronomis, kota ini berada antara 6°50' hingga 7°10' Lintang Selatan dan 109°35' hingga 110°50' Bujur Timur dengan kondisi geografis yang bervariasi antara dataran rendah di wilayah utara dan perbukitan di bagian selatan. Dataran rendah atau Semarang bawah berada di ketinggian sekitar 0-5 meter di atas permukaan laut dan kerap mengalami permasalahan rob serta banjir, sedangkan wilayah dataran tinggi atau Semarang atas memiliki ketinggian 90-350 meter di atas permukaan laut, dengan kawasan seperti Tembalang, Gunungpati, dan Banyumanik yang terkenal sebagai area pemukiman dan pendidikan. Kota ini memiliki iklim tropis dengan dua musim, yakni musim hujan yang berlangsung dari Oktober hingga Maret, dan musim kemarau yang terjadi pada April hingga September, di mana suhu rata-rata berkisar antara 24°C hingga 32°C dan kelembaban udara mencapai 70-90%. Berbagai sungai mengalir di dalam kota, seperti Sungai Banjir Kanal Barat, Sungai Banjir Kanal Timur, dan Sungai Garang, yang berfungsi sebagai pengendali banjir, meskipun genangan dan sedimentasi di muara sungai sering menimbulkan masalah bagi kawasan Semarang Bawah.

Tabel 4. 1 Batas Wilayah Kota Semarang

No	Batas Wilayah	Daerah
1.	Utara	Laut Jawa
2.	Selatan	Kabupaten Semarang
3.	Timur	Kabupaten Demak dan Kabupaten Grobogan
4.	Barat	Kabupaten Kendal

Sumber: Bps Kota Semarang 2020

Kota Semarang memiliki posisi geografis yang strategis, menjadikannya pondasi penting dalam pembangunan di Jawa Tengah. Kota ini berperan sebagai simpul utama dengan empat koridor pintu gerbang, yaitu koridor pantai utara, selatan, timur, dan barat. Semarang memegang peranan krusial dalam mendorong perkembangan dan pertumbuhan di Jawa Tengah. Keberadaan pelabuhan memperkuat jaringan transportasi laut, sementara jalur kereta api dan jalan raya mendukung transportasi darat. Selain itu, bandara di kota ini menjadi aset penting bagi pengembangan jaringan transportasi udara di Jawa Tengah.

2. Demografi

Menurut data dari Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2023 tercatat mencapai 1.694.740 jiwa, dengan rincian 838.440 jiwa laki-laki dan 856.320 jiwa perempuan. Kecamatan Tembalang memiliki jumlah penduduk terbanyak di kota ini, yakni 198.860 jiwa, sementara Kecamatan Tugu mencatatkan jumlah penduduk terendah, yaitu 33.800 jiwa. Berdasarkan tabel di bawah ini, tingkat kepadatan penduduk Kota Semarang pada 2023 adalah 4.534,07 jiwa per km², mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2022 yang sebesar 4.441,05 jiwa per km². Kecamatan Semarang Timur menjadi daerah dengan kepadatan penduduk tertinggi, mencapai 12.261,64 jiwa per km², sementara Kecamatan Tugu memiliki kepadatan penduduk terendah, yaitu 1.201,59 jiwa per km².

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk, Kepadatan Penduduk, Laju Pertumbuhan penduduk dan Rasio Jenis Kelamin Menurut Kecamatan di Kota Semarang

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk Tahun 2020-2023	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk
Mijen	89,95	3,93	5,31	1.591,35
Gunungpati	100,75	1,00	5,94	1.729,00
Banyumanik	143,43	0,35	8,46	4.822,53
Gajah Mungkur	56,35	0,08	3,32	6.030,73
Semarang Selatan	62,18	0,09	3,67	11.456,73
Candisari	75,61	0,08	4,46	5.038,38
Tembalang	198,86	1,73	11,73	5.038,38
Pedurungan	196,53	0,63	11,60	9.309,77
Genuk	132,47	2,64	7,82	5.099,22
Gayamsari	70,41	0,08	4,15	11.319,94
Semarang Timur	66,48	0,10	3,92	12.261,64
Semarang Utara	117,89	0,09	6,96	10.347,60
Semarang Tengah	55,21	0,10	3,26	10.672,11
Semarang Barat	149,33	0,11	8,81	6.888,81
Tugu	33,80	1,07	1,99	1.201,59
Ngaliyan	145,50	0,96	8,59	3.384,58
Total	1.694,74	0,90	100,00	4.534,07

Sumber: BPS Kota Semarang 2023

Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Semarang

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		
	Laki-Laki	Perempuan	Total
0-4	58,28	55,86	114,14
5-9	61,67	58,66	120,33
10-14	64,07	60,59	124,66
15-19	66,36	62,60	128,96
20-24	66,33	63,13	129,45
25-29	64,29	63,34	127,63
30-34	65,09	65,25	130,86
35-39	66,06	67,25	133,20
40-44	66,63	68,57	135,20
45-49	62,77	65,73	128,50
50-54	54,66	58,68	113,33
55-59	46,88	51,97	98,85
60-64	38,22	42,92	81,14
65-69	28,67	32,67	61,34
70-74	17,02	20,60	37,62
75+	11,45	17,99	29,43
Kota Semarang	838,44	856,31	1.694,74

Sumber: BPS Kota Semarang 2023

Berdasarkan tabel di atas, pada tahun 2023, jumlah penduduk di Kota Semarang yang paling banyak berada di rentang usia 40-44 tahun, yaitu sebanyak 135,20 jiwa. Sementara itu, kelompok usia 35-39 tahun menempati posisi kedua dengan jumlah 133,20 jiwa. Di sisi lain, kelompok usia 75 tahun ke atas memiliki jumlah penduduk paling sedikit, yaitu 29,43 jiwa. Penduduk Kota Semarang sebagian berusia produktif berada diantara 20-54 dengan jumlah 898,17 Jiwa dengan persentase 53% penduduk Kota Semarang memiliki tingkat produktivitas tinggi dan sebanyak 47% tidak berada usia produktivitas tenaga kerja di Kota

Semarang. Kota Semarang merupakan kota 5 toleransi beragama di Indonesia dengan banyaknya agama di Kota Semarang seperti; Islam, Protestan, Katolik, Hindu, Budha dan lainnya.

Tabel 4. 4 Klasifikasi Agama Masyarakat di Kota Semarang 2023

No.	Agama	Total
1.	Islam	1.485.169
2.	Protestan	115.684
3.	Katolik	83.960
4.	Hindu	1.165
5.	Budha	9.958
6.	Lainnya	430

Sumber: BPS Kota Semarang 2024

Dari tabel tersebut, terlihat bahwa sebagian besar penduduk Kota Semarang beragama Islam, yaitu 87,55 persen. Sementara itu, 6,82 persen beragama Protestan, 4,95 persen beragama Katolik, 0,07 persen beragama Hindu, 0,59 persen beragama Budha, dan 0,03 persen beragama lainnya. Dengan semakin beragamnya agama di Kota Semarang, tentunya perlu disediakan tempat ibadah yang bisa menampung semua agama tersebut.

B. Penyandang disabilitas Kota Semarang

Kota Semarang sebagai Kota Metropolitan di Jawa Tengah mempunyai sebagian penduduk disabilitas yang cukup banyak. berdasarkan data klasifikasi penyandang disabilitas di Kota Semarang mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Penyandang disabilitas di Kota Semarang pada tahun 2021 berjumlah 6,340 Jiwa. Mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya pada tahun 2019 sebesar 5.800 jiwa. berikut adalah tabel data disabilitas Kota Semarang berdasarkan ragam penyandang disabilitas tahun 2021.

Tabel 4. 5 Data Disabilitas Kota Semarang berdasarkan Ragam Penyandang Disabilitas Tahun 2021

No	Ragam Disabilitas	Total
1.	Masalah Kaki	797
2.	Masalah Tangan	302
3.	Lumpuh Layu	833
4.	Tuna Rungu	689
5.	Tuna Wicara	767
6.	Tuna Grahita	502
7.	Low Vision	177
8.	Buta Total	378
9.	Autis	367
10.	Down Syndrome	455
11.	Lambat Belajar	512
12.	Eks Penyakit Kronis	561
Jumlah		6340

Sumber: Dinas Sosial Kota Semarang Tahun 2023

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa sebagian besar penyandang disabilitas di Kota Semarang mengalami permasalahan tuna daksa dan tuna netra. tunadaksa adalah penyandang disabilitas yang mengalami beberapa permasalahan seperti alat gerak. permasalahan ini mencakup masalah kaki berjumlah 797 jiwa, 833 jiwa Lumpuh Layu dan Eks Penyakit Kronis 561 jiwa. permasalahan tuna netra terbagi menjadi 2 kelompok seperti *Low vision* berjumlah 177 jiwa dan 378 jiwa buta total. apabila mengacu pada data diatas jumlah kedua permasalahan tuna daksa dan tuna netra berjumlah 2,746 jiwa. sudah seharusnya pemerintah Kota Semarang sudah menyediakan fasilitas publik inklusif berupa jalur pedestrian dengan fasilitas yang ramah difabel seperti adanya *Ramp* (struktur miring yang digunakan sebagai penghubung antara dua ketinggian yang berbeda) bagi penyandang disabilitas yang mempunyai kekurangan pada alat gerak dan Lajur pemandu atau *guiding block* bagi penyandang disabilitas tuna netra guna penyandang disabilitas memperoleh hak-haknya

sehingga memudahkan penyandang disabilitas untuk melewati jalur pedestrian. Data penyandang disabilitas di Kota Semarang sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Data Penyandang disabilitas Kota Semarang berdasarkan Kecamatan Tahun 2021

No	Kecamatan	Total
1.	Semarang Tengah	243
2.	Semarang Utara	376
3.	Semarang Timur	409
4.	Gayamsari	344
5.	Genuk	519
6.	Pedurungan	474
7.	Semarang Selatan	275
8.	Candisari	258
9.	Gajah Mungkur	220
10.	Tembalang	650
11.	Banyumanik	433
12.	Gunung Pati	390
13.	Semarang Barat	551
14.	Mijen	387
15.	Ngaliyan	462
16.	Tugu	149
	Jumlah	6340

Sumber: Dinas Sosial Kota Semarang 2021

Berdasarkan Tabel diatas data penyandang disabilitas di Kota Semarang berdasarkan kecamatan pada tahun 2021. Kota Semarang mempunyai 16 kecamatan, Kecamatan Tembalang memiliki jumlah penyandang disabilitas tertinggi, yakni sebanyak 650 orang. Hal ini menjadikan Tembalang sebagai wilayah dengan jumlah penyandang disabilitas terbanyak dibandingkan kecamatan lainnya. Penyebaran jumlah penyandang disabilitas ini menunjukkan adanya variasi yang cukup

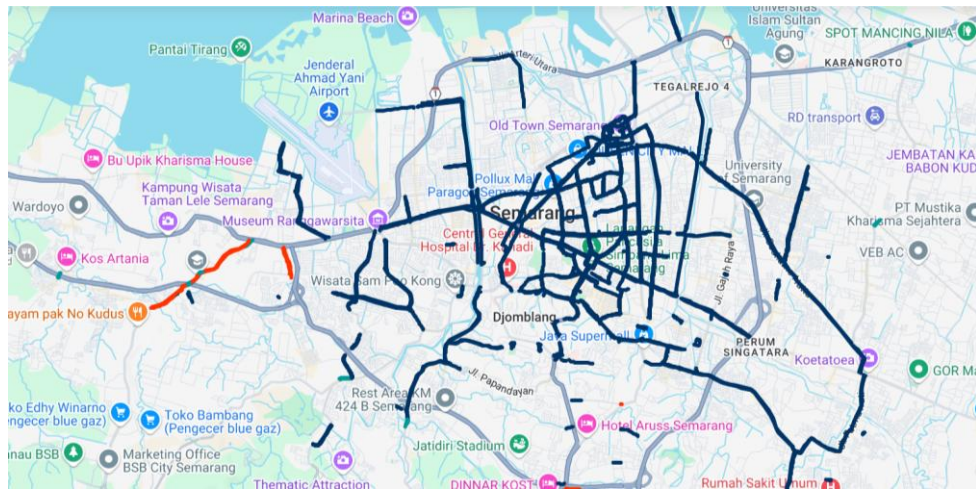
signifikan antar kecamatan. Faktor-faktor seperti kepadatan penduduk, fasilitas kesehatan, aksesibilitas, dan kesadaran masyarakat mungkin turut mempengaruhi perbedaan angka ini. Kecamatan dengan jumlah penduduk lebih padat cenderung memiliki angka penyandang disabilitas lebih tinggi, seperti yang terlihat di Tembalang, Pedurungan, dan Semarang Barat. Data ini, menjadi penting untuk perencanaan dan pengambilan kebijakan pemerintah daerah. Pemerintah dapat menggunakan data ini untuk memastikan fasilitas publik agar lebih ramah bagi penyandang disabilitas, sekaligus meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya inklusivitas.

C. Jalur Pedestrian Kota Semarang

Pembangunan jalur pedestrian di Kota Semarang berfokus pada kawasan pusat kota sebagai upaya untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki, serta mendorong mobilitas yang lebih ramah lingkungan. Berdasarkan peta, jalur ini terpusat di area strategis seperti Jalan Pemuda, Jalan Pandanaran, dan sekitar Simpang Lima dan Kota Lama yang merupakan titik utama aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya di kota tersebut.

Pembangunan jalur pedestrian Kota Semarang dimulai sejak kepemimpinan oleh Hendrar Prihadi dan Hevearita pada tahun 2016. Pembangunan jalur pedestrian di Kota Semarang mengalami turun naik hingga saat ini pedestrian di Kota Semarang berjumlah 620 Ruas yang tersebar di seluruh Kota Semarang. Pembangunan terbanyak pemerintah Kota Semarang terjadi pada tahun 2022 yaitu 283 Ruas atau setara 133.105 meter, tahun 2016 60 ruas atau 69.340 meter, tahun 2023 hanya 61 ruas atau 28.523 meter.

Gambar 4. 2 Peta Jalur Pedestrian Kota Semarang



Sumber: Website Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang 2024

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Kota Semarang masih berfokus pada daerah perkotaan, padahal jumlah penyandang disabilitas tertinggi ada di daerah Kecamatan Tembalang walaupun sudah tersedia jalur pedestrian namun jumlahnya sangat minim berbeda dengan Semarang Tengah yang mempunyai banyak jalur pedestrian yang menghubungkan beberapa pusat ekonomi maupun kantor di Kota Semarang seperti di Jalan Pemuda, di jalan tersebut terdapat balai kota, gedung DPRD maupun pusat perbelanjaan seperti DP mall, Paragon, Queen City Mall maupun Pasar Johar

Tabel 4. 7 Data Pembangunan Pedestrian Berdasarkan Tahun

No	Jumlah	Panjang	Tahun
1.	60	69.340m	2016
2.	283	133.105m	2022
3.	61	28.523m	2023
4.	620	0 Cm	2024

Sumber: Website Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang 2024

Berdasarkan tabel di bawah ini. Pedestrian di masing-masing kecamatan di Kota Semarang sangat bervariasi. Kecamatan Semarang Tengah mempunyai ruas pedestrian terbanyak berjumlah 137 Ruas, Semarang Selatan dengan 94 Kecamatan

Semarang Barat juga memiliki jumlah yang signifikan, yaitu 59, sementara Semarang Utara mencatatkan 54 pedestrian. Kecamatan Pedurungan memiliki 56 pedestrian, dan Semarang Timur dengan 51. Kecamatan Tembalang tercatat dengan 25 padahal Kecamatan Tembalang merupakan penduduk terbanyak kota Semarang dengan jumlah 198.000, sedangkan Candisari 30. Beberapa kecamatan dengan jumlah lebih rendah termasuk Banyumanik 34, Gajah Mungkur 33, dan Gunungpati 9. Kecamatan Gayamsari juga memiliki angka lebih rendah dengan 9, begitu pula dengan Kecamatan Mijen 9 dan Ngaliyan 19. Kecamatan Genuk mencatatkan 6 pedestrian, sementara Tugu mempunyai ruas pedestrian.

Tabel 4. 8 Data Ruas Pedestrian Berdasarkan Kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah
1.	Genuk	6
2.	Pedurungan	56
3.	Gayamsari	9
4.	Semarang Timur	51
5.	Tembalang	25
6.	Banyumanik	34
7.	Candisari	30
8.	Gajahmungkur	33
9.	Gunungpati	9
10.	Mijen	4
11.	Ngaliyan	19
12.	Tugu	0
13.	Semarang Barat	59
14.	Semarang Utara	54
15.	Semarang Tengah	137
16.	Semarang Selatan	94

Sumber: Website Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang 2024

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini, penulis akan menyajikan hasil analisis data yang dikumpulkan melalui survei lapangan. Identitas partisipan penelitian serta hasil pengujian statistik yang diolah menggunakan SPSS versi 30.0 akan diuraikan secara mendalam. Selain itu, akan dijelaskan pula langkah-langkah perhitungan yang dilakukan untuk memperoleh temuan-temuan penelitian. Penjabaran tersebut mencakup uji validitas dan reliabilitas, uji normalitas, uji regresi linear sederhana, uji koefisien determinasi, uji koefisien korelasi, serta uji hipotesis F. Melalui uji-uji ini, peneliti bertujuan untuk menjawab rumusan masalah penelitian yaitu apakah ada pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan di Kota Semarang.

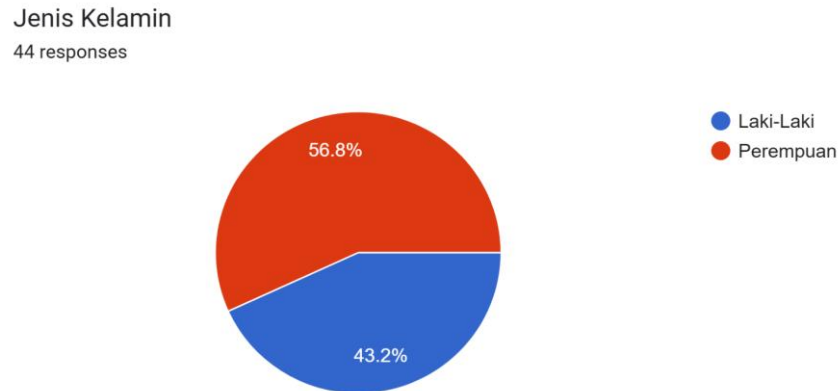
A. Identitas Responden

Peneliti mendapatkan 44 orang dari rumus slovin. Responden berdasarkan kriteria-kriteria tertentu seperti penyandang disabilitas tuna Netra (*low vision* atau buta total), tuna daksa (pengguna kursi roda atau pengguna kruk) yang pernah melewati jalur pedestrian di Kota Semarang. Peneliti mengklasifikasi identitas responden berdasarkan: Jenis Kelamin, Umur, Jenis Penyandang disabilitas, jalan pedestrian yang pernah dilewati dan rentan waktu terakhir melewati jalur pedestrian

1. Data responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan Diagram di bawah, responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 19 orang atau (43,2%) dan responden berjenis perempuan sejumlah 25 orang atau (56,8%) dari keseluruhan responden yang dihadapi peneliti.

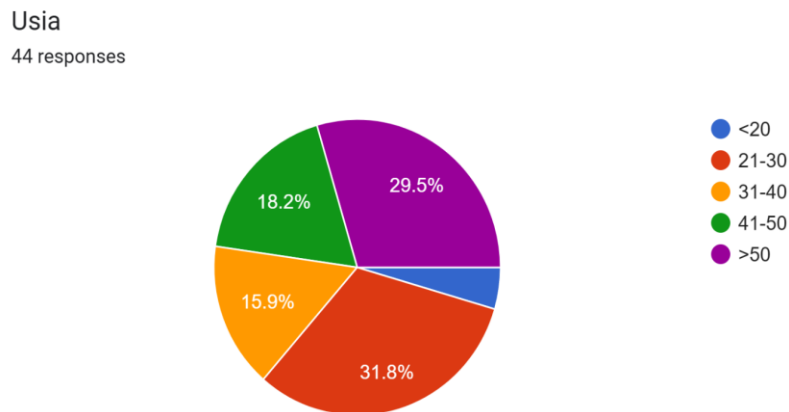
Gambar 5. 1 Data responden berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber: Data Penelitian, 2024

2. Data responden Berdasarkan Usia

Gambar 5. 2 Responden Berdasarkan Usia

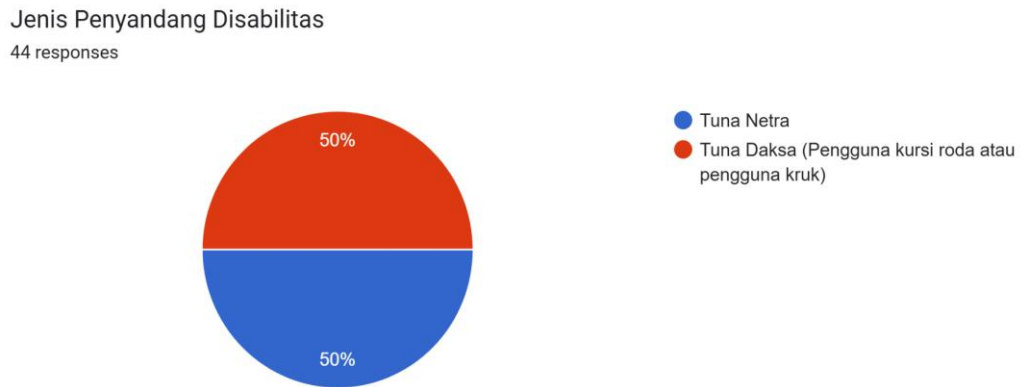


Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan hasil diagram diatas, melibatkan 44 responden, distribusi usia menunjukkan variasi yang cukup merata. Kelompok usia 21-30 tahun mendominasi dengan persentase sebesar 31,8%, diikuti oleh kelompok usia >50 tahun dengan 29,5%, dan usia 41-50 tahun sebanyak 18,2%. Sementara itu, kelompok usia 31-40 tahun menyumbang 15,9%, dan kelompok usia <20 tahun memiliki persentase terkecil.

3. Data Jenis Penyandang Disabilitas

Gambar 5. 3 Jenis Penyandang Disabilitas



Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan diagram di atas, dapat disimpulkan bahwa jenis penyandang disabilitas yang berpartisipasi dalam survei ini terbagi secara merata. Sebanyak 44 responden terdiri dari 50% penyandang Tuna Netra dan 50% penyandang Tuna Daksa (pengguna kursi roda atau pengguna kruk). Hal ini menunjukkan distribusi yang seimbang antara kedua kelompok disabilitas dalam survei tersebut.

4. Data jalan pedestrian yang pernah dilewati

Gambar 5. 4 Jalan Pedestrian Yang Pernah Dilewati



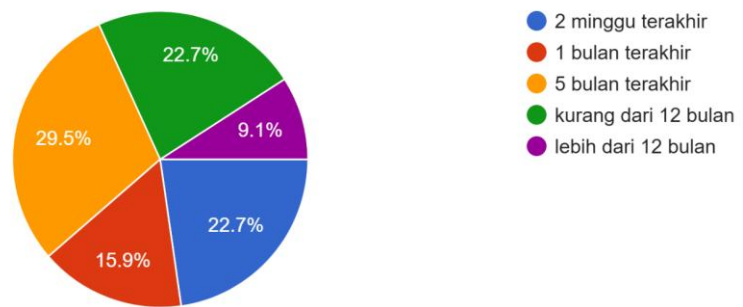
Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan diagram pie di atas, menunjukkan bahwa Jalan Pemuda dan Kota Lama merupakan jalan pedestrian di Kota Semarang yang paling sering dilewati oleh responden, masing-masing dengan persentase 29,5%. Jalan Simpang Lima berada di posisi berikutnya dengan persentase 20,5%, diikuti oleh Jalan Pahlawan, Jalan Pandanaran, dan lainnya yang memiliki kontribusi lebih kecil.

5. Data rentang waktu terakhir melewati jalur pedestrian

Gambar 5. 5 Rentang Waktu Terakhir Melewati Jalur Pedestrian

Terakhir melewati jalur pedestrian tersebut
44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki pengalaman melewati jalur pedestrian dalam kurun waktu yang beragam. Sebanyak 22,7% responden melewati jalur pedestrian dalam dua minggu terakhir, sementara 9,1% dalam satu bulan terakhir, dan 15,9% dalam lima bulan terakhir. Selain itu, 29,5% responden melewati jalur tersebut dalam kurun waktu kurang dari 12 bulan, sedangkan 22,7% lainnya terakhir kali melewati jalur pedestrian lebih dari 12 bulan lalu. Data ini mencerminkan adanya ruas pedestrian yang dilewati pada waktu tertentu guna mengetahui apakah sudah perubahan atau perbaikan.

B. Hasil Kuesioner

Pada bagian ini, peneliti akan memaparkan hasil survei menggunakan grafik atau diagram agar untuk memperjelas temuan penelitian. Penelitian ini juga menggunakan platform SPSS versi 30.0 untuk memproses dan menganalisis data kuesioner yang diperoleh dari lapangan.

Variabel X yaitu Kualitas jalur pedestrian terdapat 10 pernyataan. Temuan-temuan menarik berhasil diidentifikasi dari jawaban para partisipan atas pertanyaan tentang variabel kualitas jalur pedestrian:

1. Tingkat ketinggian atau pagar pembatas jalur pedestrian dan jalan raya.

Gambar 5. 6 Pagar Pembatas

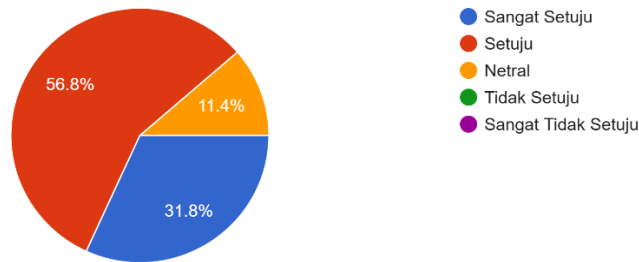


Sumber: Data Penelitian 2024

Tingkat ketinggian atau pagar pembatas antara jalur pedestrian dan jalan raya di Kota Semarang dirancang untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan pengguna jalan. Selain itu di beberapa lokasi di Kota Semarang juga menggunakan elemen tambahan seperti adanya vegetasi, *bollard* atau pot bunga besar sebagai pemisah yang tidak hanya fungsional tetapi juga estetis. Upaya ini mencerminkan komitmen Kota Semarang untuk menciptakan ruang publik yang aman, nyaman, dan ramah bagi pejalan kaki.

Gambar 5. 7 Hasil Kuesioner Terdapat Pembatas Jalan

Terdapat tingkat ketinggian atau pagar pembatas di jalur pedestrian dengan jalan lalu lintas di jalan tersebut
44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hasil survei menunjukkan kecenderungan responden lebih condong ke arah persetujuan. Sebanyak 56,8% peserta berpendapat setuju, sedangkan 31,8% lainnya sangat setuju. Hanya sebagian kecil, yaitu 11,8%, yang memilih sikap netral. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden memberikan tanggapan positif Apabila diteliti lebih lanjut, berdasarkan data hasil kuesioner menunjukkan bahwa dari beberapa ruas jalur pedestrian Kota Semarang seperti Jalan Pemuda, Jalan Pahlawan, Jalan Pandanaran, Jalan Kota Lama, dan Simpang Lima sudah terdapat tingkat ketinggian atau pagar pembatas di jalur pedestrian.

2. *Zebra cross* atau jembatan penyeberangan.

Ruas jalur pedestrian di Kota Semarang sebagian besar sudah terdapat *zebra cross* atau jembatan penyeberangan disediakan untuk mendukung keselamatan pejalan kaki. Penggunaan *zebra cross* bertujuan agar pengemudi memberikan prioritas kepada pejalan kaki yang melintas. Jembatan penyeberangan dilengkapi tangga atau akses ramah difabel untuk memudahkan pengguna. Infrastruktur menjadi bagian dari upaya pemerintah kota dalam menciptakan lingkungan transportasi yang aman dan nyaman bagi masyarakat.

Gambar 5. 8 Zebra Cross atau Jembatan Penyeberangan

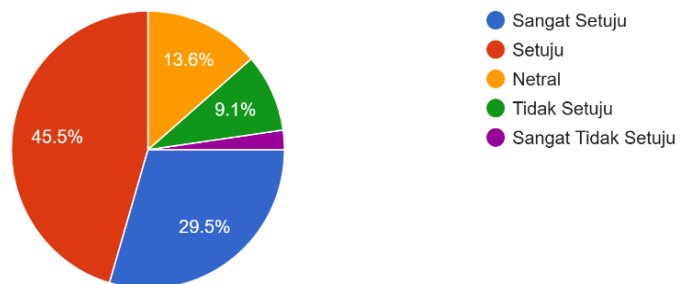


Sumber: Data Penelitian, 2024

Gambar 5. 9 Hasil Kuesioner Terdapat Zebra Cross

Terdapat zebra cross atau jembatan penyeberangan yang aman di titik-titik penyeberangan di ruas pedestrian tersebut.

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hasil tersebut menggambarkan kebanyakan responden menjawab setuju 20 orang (45%), 13 orang (29,5%) menjawab sangat setuju, 6 orang (13,6%) menjawab netral (N), 4 orang (9,1%) menjawab tidak setuju (TS) dan 1 orang (2,3%) menjawab sangat tidak setuju (TTS).

Apabila kita teliti lebih jauh data tersebut, mayoritas menjawab setuju dan sangat setuju dengan jumlah total 33 orang.

3. Lebar ruas jalur pedestrian memadai untuk digunakan pengguna kursi roda dan pengguna kruk.

Gambar 5. 10 Lebar Ruas Pedestrian



Sumber: Data Penelitian, 2024

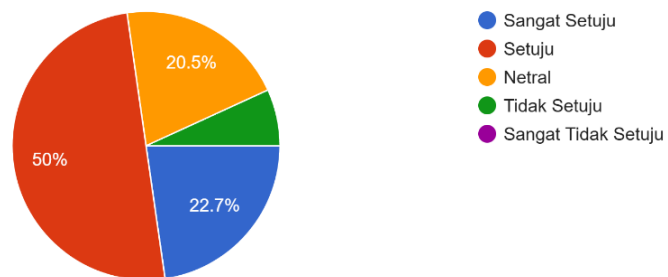
Jalur pedestrian di Kota Semarang dirancang dengan lebar yang memenuhi standar aksesibilitas guna mendukung kenyamanan bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas. Berdasarkan ketentuan dalam Surat Keputusan Menteri PUPR Nomor 4/PRT/M/2018, lebar efektif jalur pedestrian untuk satu orang pejalan kaki ditetapkan sebesar 60 cm, ditambah ruang tambahan sebesar 15 cm untuk memastikan kelancaran pergerakan tanpa membawa barang. Oleh karena itu, kebutuhan minimal lebar jalur untuk dua orang pejalan kaki yang berjalan beriringan atau berpapasan tanpa menyeberang adalah 150 cm. Lebar minimal yang direkomendasikan untuk penyandang disabilitas juga beragam, yaitu 120 cm untuk pengguna kruk, 95 cm untuk penyandang tunanetra, dan 160 cm untuk pengguna kursi roda. Hal ini menunjukkan bahwa lebar ruas jalur pedestrian sangat bervariasi terlihat pada data diatas, jalur pedestrian di Kota Semarang yang ada di pusat kota memiliki lebar yang sudah memadai

tetapi berbeda di daerah yang tidak terletak di pusat kota hanya memiliki lebar untuk pengguna jalan normal.

Gambar 5. 11 Hasil Kuesioner Lebar Jalur Pedestrian

Lebar ruas jalur pedestrian memadai untuk digunakan pengguna kursi roda dan pengguna kruk di pedestrian tersebut.

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hasil tersebut, menggambarkan bahwa kebanyakan responden menjawab setuju (S) sebanyak 22 orang (50%), kemudian di urutan kedua sebanyak 10 orang (22.7%) menjawab sangat setuju, sebanyak 9 orang (20.5%) menjawab Netral (N) dan sebanyak 9 orang (20.5%) menjawab tidak setuju. Apabila kita teliti lebih lanjut, mayoritas menjawab setuju dan sangat setuju dengan jumlah total 32 orang walaupun beberapa responden menjawab netral dengan jumlah 10 orang.

4. Kanopi atau pohon peneduh.

Keberadaan kanopi atau pohon peneduh di sepanjang jalan sangat penting untuk memberikan perlindungan kepada pejalan kaki dari paparan langsung sinar matahari maupun hujan. Kota Semarang memiliki iklim tropis dengan suhu udara yang cenderung panas dan kelembaban tinggi, fasilitas semacam ini menjadi sangat vital. Kanopi atau pohon peneduh tidak hanya memberikan kenyamanan bagi masyarakat yang berjalan kaki, tetapi juga dapat mengurangi potensi dampak negatif dari perubahan iklim seperti kepanasan yang

berlebihan. Kanopi atau pohon peneduh diharapkan kualitas hidup masyarakat dapat meningkat, serta mendorong lebih banyak orang untuk berjalan kaki dengan nyaman dan aman.

Gambar 5. 12 Kanopi atau Peneduh



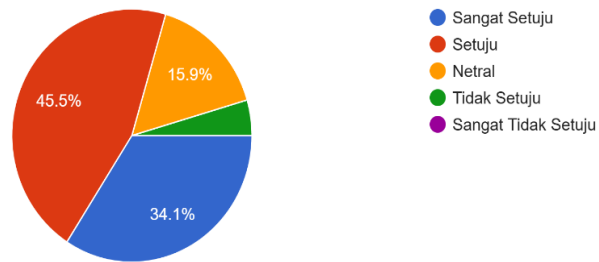
Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan diagram di bawah ini, menggambarkan kebanyakan responden memilih setuju sebanyak 20 orang (45.5%), di susul yang menjawab sangat setuju sebanyak 15 orang (34.1%), netral sebanyak (15.9%) dan tidak sangat setuju sebanyak 2 orang (4.5%). Apabila kita teliti lebih jauh, mayoritas menjawab setuju dan sangat setuju dengan jumlah total sebesar 35 orang. Hal ini menunjukkan bahwa kanopi atau pohon sudah ada di beberapa titik jalur pedestrian terutama di pusat kota.

Gambar 5. 13 Hasil Kuesioner Tersedia Kanopi atau Pohon

Tersedia kanopi atau pohon peneduh dapat membantu melindungi pejalan kaki dari terik matahari maupun hujan di jalan tersebut

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

5. Penggunaan material lantai yang anti-slip atau tidak mudah terpeleset pada kondisi hujan.

Gambar 5. 14 Material Pedestrian



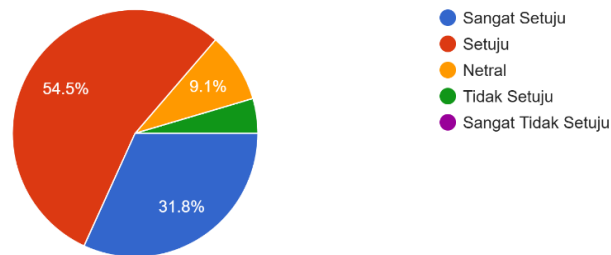
Sumber: Data Penelitian, 2024

Penggunaan material lantai yang anti-slip atau tidak mudah terpeleset pada kondisi hujan sangat penting untuk memastikan keselamatan pengguna di area publik, terutama di Kota Semarang yang memiliki curah hujan yang cukup tinggi sepanjang tahun. Kondisi hujan yang sering terjadi dapat menyebabkan lantai menjadi licin dan berisiko menimbulkan kecelakaan, baik di trotoar, gedung, maupun fasilitas

umum lainnya. Material lantai anti-slip seperti keramik tekstur kasar, batu alam, atau material sintetis dengan lapisan khusus dapat digunakan untuk mengurangi potensi terpelelet saat hujan. Selain itu, penting pula untuk memperhatikan drainase yang baik di area tersebut agar air tidak menggenang, yang bisa memperburuk kondisi licin pada permukaan lantai.

Gambar 5. 15 Hasil Kuesioner Material Anti Slip/Tidak Licin

Penggunaan material lantai yang anti-slip atau tidak mudah terpelelet pada kondisi hujan di jalan tersebut
44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menggambarkan bahwa dari hasil data di atas menggambarkan bahwa kebanyakan responden menjawab setuju sebanyak 24 orang (54.5%), di urutan kedua yang menjawab sangat setuju sebanyak 14 orang (31,8%), sebanyak 4 orang (9.1%) memilih netral dan menjawab tidak setuju (TS) sebanyak 2 orang (4,5%). Apabila data ini diteliti lebih lanjut, mayoritas responden memilih setuju dan sangat setuju dengan total berjumlah 38 orang.

6. Penerangan yang memadai terutama pada malam hari, sangat penting untuk mengurangi risiko kejahatan atau kecelakaan.

Penerangan yang memadai, terutama pada malam hari, memainkan peran penting dalam mengurangi risiko kejahatan atau kecelakaan di area perkotaan. Kota Semarang, sistem penerangan jalan umum (PJU) telah diperhatikan oleh pemerintah setempat dengan menyediakan fasilitas lampu penerangan di jalan-jalan utama maupun area yang

sering dilalui masyarakat. Lampu penerangan yang cukup terang dan terpasang secara merata di berbagai titik, seperti di area pusat kota, permukiman, hingga kawasan komersial, membantu menciptakan rasa aman bagi warga serta mengurangi potensi tindak kriminal.

Gambar 5. 16 Penerangan Jalur Pedestrian

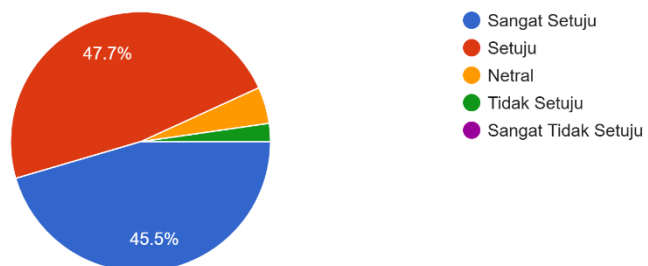


Sumber: Data Penelitian, 2024

Gambar 5. 17 Hasil Kuesioner Terhadap Penerangan

Tersedia penerangan yang memadai terutama pada malam hari, sangat penting untuk mengurangi risiko kejahatan atau kecelakaan di sepanjang ruas tersebut

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan hasil kuesioner diatas, menunjukkan bahwa banyak responden yang memilih menjawab setuju (S) sebanyak (47.7%), disusul oleh yang menjawab sangat setuju sebanyak 20 orang (45.5%), netral sebanyak 2 orang (4.5%) dan terakhir tidak menjawab tidak

setuju sebanyak 1 orang (2.3%). Apabila diteliti lebih jauh mayoritas memilih sangat setuju dan setuju dengan jumlah sangat setuju dan setuju yang total berjumlah 41 orang hampir seluruh responden memilih tersebut. Apabila melihat data hasil kuesioner menunjukkan bahwa seluruh jalur pedestrian di Kota Semarang ketika malam hari sudah ada penerangan lampu jalan yang cukup sehingga penyandang disabilitas mampu melihat kondisi jalur pedestrian (Tuna daksa dan tunanetra (*total & low vision*)) bisa merasakan adanya tingkat keamanan walaupun belum sepenuhnya.

7. Tempat sampah yang cukup dan strategis serta adanya petugas kebersihan yang rutin menjaga kebersihan.

Gambar 5. 18 Tempat Sampah di Jalur Pedestrian



Sumber: Data Penelitian, 2024

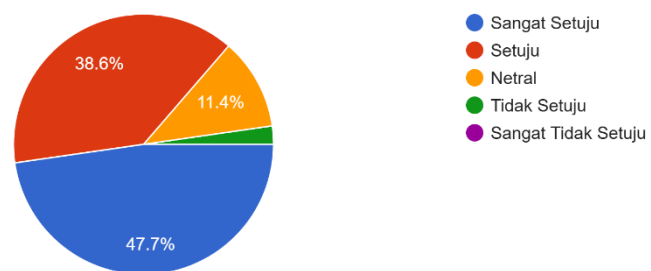
Kota Semarang, keberadaan tempat sampah yang cukup dan tersebar secara strategis merupakan salah satu upaya untuk menjaga kebersihan lingkungan. Tempat-tempat sampah diletakkan di berbagai titik yang mudah dijangkau oleh Masyarakat luas jalur pedestrian. Selain itu, petugas kebersihan yang terorganisir untuk menjaga kebersihan kota. Pembersihan di berbagai lokasi secara berkala, termasuk pengangkutan sampah dari tempat sampah yang sudah penuh, sehingga kota tetap

terjaga kebersihannya. Infrastruktur kebersihan ini mencerminkan komitmen pemerintah Kota Semarang dalam menciptakan lingkungan yang nyaman, sehat, dan tertib.

Gambar 5. 19 Hasil Kuesioner Tempat Sampah

Terdapat tempat sampah yang cukup dan strategis serta adanya petugas kebersihan yang rutin menjaga kebersihan area tersebut

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menggambarkan bahwa responden banyak menjawab sangat setuju (SS) 21 orang (47.7%), disusul oleh 17 orang (38,6%) yang menjawab setuju (S), netral (N) sebanyak 5 orang (11,4%) dan di urutan terakhir memilih menjawab tidak setuju (ST) sebanyak 1 orang (2.3%). Apabila diteliti lebih lanjut mayoritas menjawab sangat setuju dan setuju dengan total sebanyak 38 orang.

8. Tersedia taman atau ruang hijau

Di Kota Semarang, terdapat berbagai taman dan ruang hijau yang saling terhubung melalui jalur pedestrian yang memadai. Taman-taman kota seperti Taman Signature, Taman Indonesia kaya, dan Taman Rekreasi Margorejo menyediakan ruang terbuka hijau yang tidak hanya menjadi tempat bersantai, tetapi juga memiliki jalur pedestrian yang aman dan nyaman untuk pejalan kaki. Infrastruktur ini dirancang untuk mendukung mobilitas warga dan pengunjung yang ingin menikmati udara segar serta pemandangan alam di tengah kota. Jalur pedestrian yang ada, yang terhubung dengan ruang hijau,

memungkinkan orang untuk berpindah dari satu area ke area lainnya dengan mudah, menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki dan mempromosikan gaya hidup sehat.

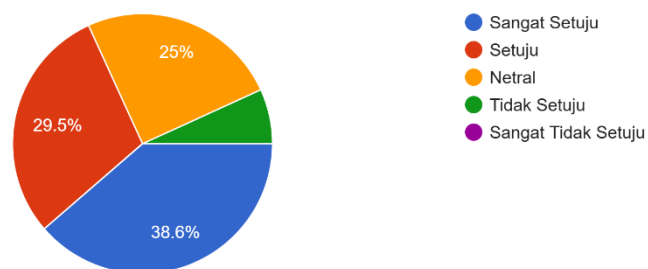
Gambar 5. 20 Taman Signature



Sumber: Pemerintah Kota Semarang

Gambar 5. 21 Hasil Kuesioner Tersedia Taman

Tersedia taman yang membuat udara sejuk sehingga pejalan kaki merasa senang untuk melewati jalur pedestrian tersebut
44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menggambarkan bahwa responden banyak menjawab sangat setuju (SS) sebesar 17 orang (38.6%), disusul oleh 13 orang yang menjawab setuju (S),netral (N) 11 orang (25%) dan di urutan terakhir tidak setuju (TS) sebanyak 3 orang (6.8%). Apabila diteliti lebih jauh

mayoritas responden memilih sangat setuju dan setuju dengan jumlah 30 orang. Hal ini menunjukkan bahwa penyandang disabilitas merasa senang ketika berjalan di jalur pedestrian jika tersedia taman atau ruang terbuka hijau.

9. Terdapat tempat duduk atau bangku.

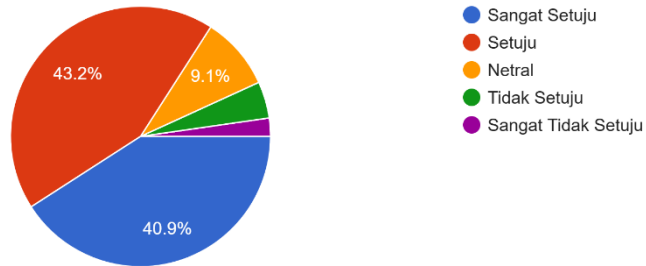
Gambar 5. 22 Tempat Duduk



Fasilitas tempat duduk atau bangku yang disediakan untuk kenyamanan pejalan kaki. Bangku-bangku ini biasanya terletak di lokasi-lokasi strategis seperti dekat dengan taman, halte transportasi umum, atau area yang sering dilalui oleh masyarakat. Tempat duduk ini dirancang untuk memberikan ruang bagi pejalan kaki beristirahat sejenak, terutama di area yang padat aktivitas. Fasilitas ini, diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan kualitas pengalaman pejalan kaki, serta mendukung mobilitas yang lebih baik di sepanjang jalur pedestrian di Kota Semarang. Selain itu, desain bangku tersebut umumnya mempertimbangkan aspek estetika dan keberlanjutan lingkungan, seperti penggunaan material ramah lingkungan dan penataan yang harmonis dengan ruang kota. Apabila melihat hasil data kuesioner menunjukkan bahwa penyandang disabilitas sudah pernah merasakan dan berhenti sejenak untuk beristirahat.

Gambar 5. 23 Hasil Kuesioner Tersedia Tempat Duduk

Terdapat tempat duduk atau bangku untuk beristirahat di sepanjang jalur pedestrian tersebut
44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Berdasarkan hasil penelitian diatas, bahwa kebanyakan responden memilih menjawab setuju yaitu 19 orang (43,2%). Di urutan kedua menjawab sangat setuju sebanyak 18 orang (40.9%), netral (N) sebanyak 4 orang (9.1%), tidak setuju (STS) sebanyak 2 orang (4.5%) dan di urutan terakhir sebanyak 1 orang (2.3%) menjawab sangat tidak setuju (STS). Apabila data ini diteliti lebih lanjut, mayoritas memilih setuju dan sangat setuju dengan total sebesar 37 orang yang memberikan respon positif terhadap pernyataan ini.

10. Ruang publik atau fasilitas publik di ruas pedestrian tersebut.

Gambar 5. 24 Halte Simping Lima



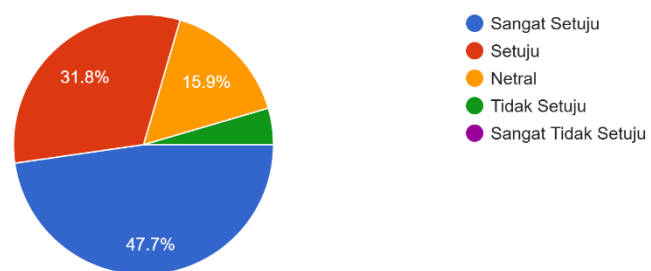
Sumber: Tribun Jateng

Ruang publik ataupun fasilitas publik menjadi salah satu alasan pejalan kaki melewati jalur pedestrian. letak jalur pedestrian di Kota Semarang sangat strategis yang berada di tengah perkotaan yang menghubungkan pusat pemerintahan, ekonomi bahkan bisnis. Seperti jalur pedestrian yang ada di simpang lima dan pemuda. Fasilitas publik seperti halte juga mempengaruhi pejalan kaki untuk berjalan kaki karena aksesibilitas dengan angkutan umum. Sebagian besar halte BRT sudah terdapat merata di Kota Semarang.

Gambar 5. 25 Hasil Kuesioner Terdapat Ruang Publik

Pejalan kaki tertarik melewati jalur pedestrian dikarenakan terdapat ruang publik atau fasilitas publik di ruas pedestrian tersebut.

44 responses



Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menggambarkan bahwa kebanyakan responden memilih sangat setuju sebanyak 21 orang (47.7%), di urutan kedua memilih menjawab setuju (S) sebanyak 14 orang (31.8), Netral sebanyak 7 orang (15.9%) dan di urutan terakhir memilih menjawab tidak setuju sebanyak 2 orang (4.5%). Apabila data ini diteliti lebih lanjut, mayoritas memilih sangat setuju dan setuju sebanyak 35 orang. Hal ini menunjukkan bahwa penyandang disabilitas memilih melakukan aktivitas di jalur pedestrian karena tertarik oleh ruang publik ataupun fasilitas publik lainnya seperti mengurus keperluan kependudukan, berwisata bahkan berkumpul bareng dengan anggota disabilitas lainnya

Variabel Y yaitu pemenuhan hak penyandang disabilitas terdapat 9 pernyataan. Berikut ini peneliti akan menjabarkan mengenai hasil jawaban pernyataan dari pemenuhan hak penyandang disabilitas.

1. Bebas dari hambatan (pedagang kaki lima, rusak, pohon atau tiang dan kendaraan bermotor).

Gambar 5. 26 Hambatan Jalur Pedestrian

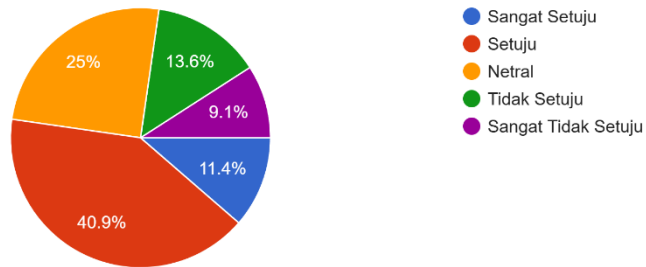


Sumber: Data Penelitian, 2024

Jalur pedestrian di Kota Semarang telah diatur secara tegas melalui kebijakan pemerintah daerah, sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah (Perda) Kota Semarang No. 5 Tahun 2017 tentang Ketertiban Umum. Peraturan ini melarang berbagai aktivitas yang dapat mengganggu fungsi utama trotoar, seperti parkir kendaraan bermotor dan kegiatan berjualan oleh pedagang kaki lima. Kebijakan ini bertujuan untuk memastikan trotoar dapat digunakan sesuai peruntukannya sebagai fasilitas pejalan kaki yang aman dan nyaman. Pemerintah Kota Semarang juga berkomitmen untuk menciptakan jalur pedestrian yang bebas dari hambatan, baik itu berupa kerusakan fisik, keberadaan pohon, tiang, maupun penggunaan trotoar yang tidak semestinya. Namun sering kali melanggar kebijakan tersebut acuh tak acuh karena kurang tegasnya dalam pengawasan hal tersebut.

Gambar 5. 27 Hasil Kuesioner Bebas hambatan

Jalur pedestrian bebas dari hambatan (pedagang kaki lima, rusak, pohon atau tiang dan kendaraan bermotor) di ruas pedestrian tersebut.
44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menunjukkan bahwa banyak responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 18 orang (40,9%) di urutan kedua sejumlah 11 orang (25%) menjawab netral (N), di urutan ketiga 6 orang (13,6%) yang menjawab tidak setuju (TS), disusul oleh 5 orang (11,4%) menjawab sangat setuju dan terakhir menjawab sangat tidak setuju (STS) sejumlah 4 orang (9,1%). Penyandang disabilitas sebanyak 40,9% menganggap jalur pedestrian terbebas dari hambatan, 25% menganggap jalur pedestrian sesekali ada hambatan bahkan tidak setuju dan sangat tidak setuju menganggap jalur pedestrian kerap kali mengalami permasalahan berupa jalan *gilding block* rusak bahkan kendaraan bermotor yang terparkir di jalur tersebut dan 11,4% menganggap jalur pedestrian sudah sangat bagus tidak ada hambatan.

2. *Passing place/* tempat saling mendahului.

Kondisi *passing space* di Kota Semarang sebagian besar memenuhi standar dari Surat Keputusan menteri PUPR Nomor 4/PRT/M/2018 tentang Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki, *Passing place* merupakan ruang atau tempat yang digunakan untuk saling mendahului khususnya penyandang disabilitas yang menggunakan kursi roda. Ruang gerak untuk pengguna kursi roda harus memenuhi spesifikasi tertentu, seperti lebar minimal 90 cm dari sisi kanan ke kiri

dan 1 meter dari depan ke belakang, serta ruang putar dengan diameter minimal 1,8 meter dan tinggi minimal 1,3 meter. Berdasarkan gambar diatas, di jalan pemuda Kota Semarang sudah memenuhi standar yang berlaku sehingga pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas merasakan kenyamanannya ketika melewati jalur pedestrian tersebut.

Gambar 5. 28 Passing Space di Jalan Pemuda

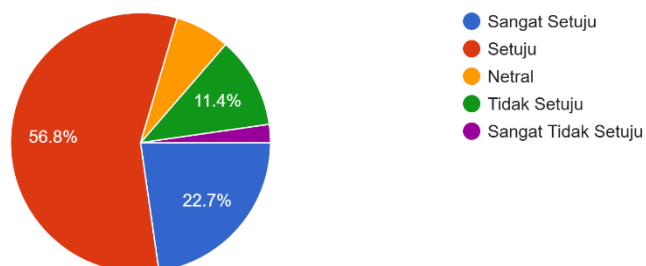


Sumber: Data Penelitian, 2024

Gambar 5. 29 Hasil Kuesioner Terdapat Passing Place

Terdapat Passing place/ tempat saling mendahului ataupun berpapasan yang cukup untuk dua kursi roda di ruas pedestrian tersebut.

44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menunjukkan jawaban sangat bervariasi, banyak responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 25 orang, 10 orang (22.7%)

menjawab sangat setuju (SS), 5 orang (11.45) menjawab tidak setuju (TS), 3 orang (6.8%) yang menjawab netral (N) dan 1 orang (2.3%) menjawab sangat tidak setuju (STS). Apabila diteliti lebih lanjut, data tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar jalur pedestrian sudah terdapat tempat saling mendahului yang cukup untuk dua kursi roda. Walaupun sebagian lainnya menganggap belum adanya tempat saling mendahului.

3. Jalur landai (*Ramp*) untuk pengguna kursi roda dan lajur pemandu/*guiding block* untuk penyandang disabilitas tunanetra dilengkapi penerangan.

Gambar 5. 30 Jalur Landai dan Guiding Block

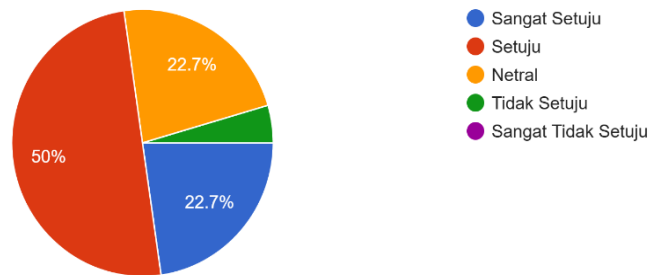


Sumber: Data Penelitian, 2024

Jalur landai (*ramp*) untuk pengguna kursi roda dan lajur pemandu/*guiding block* untuk penyandang disabilitas tunanetra sudah ada di sejumlah jalur pedestrian di Kota Semarang. Jalur landai dirancang dengan kemiringan tidak lebih dari 8% agar memudahkan akses mudah bagi penyandang disabilitas dengan pegangan tangan pada satu sisi atau keduanya. Lajur pemandu berupa *guiding block* memberikan petunjuk arah bagi penyandang disabilitas tunanetra. Fasilitas ini dilengkapi penerangan yang cukup di sepanjang jalur pedestrian, memastikan penyandang disabilitas dapat menggunakan jalur tersebut tanpa bantuan berlebihan dari orang lain.

Gambar 5. 31 Hasil Kuesioner Terdapat Ramp/Guiding Block

Terdapat jalur landai (Ramp) untuk pengguna kursi roda dan lajur pemandu/ guiding block untuk penyandang disabilitas tunanetra dilengkapi penerangan yang cukup di ruas pedestrian tersebut.
44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menunjukkan bahwa responden alam penantian ini sangat bervariasi namun banyak responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 22 orang (50%), di urutan kedua dan ketiga memperoleh hasil yang sama yaitu 10 orang (22.7%) yang menjawab Netral (N) maupun sangat setuju (SS) dan terakhir 2 orang (4.5%) yang menjawab tidak setuju (TS). Apabila diteliti lebih lanjut, hal ini menunjukkan bahwa sebagian jalur pedestrian di Kota Semarang sudah terdapat jalur landai atau lajur pemandu namun beberapa ruas pedestrian tidak adanya *ramp* atau *guiding block* sehingga menyulitkan penyandang disabilitas ketika mengakses jalur pedestrian.

4. Fasilitas tambahan untuk mendukung mobilitas penyandang disabilitas.

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Kota Semarang sudah ada fasilitas tambahan rambu-rambu ataupun suara yang berhati-hati seperti di jalan pemuda (suara bunyi peringatan ketika menyeberang) dan zona aman. Walaupun demikian penyandang disabilitas yang menjawab netral menganggap zona aman sudah ada namun untuk rambu masih sangat minim.

Gambar 5. 32 Fasilitas Tambahan Disabilitas

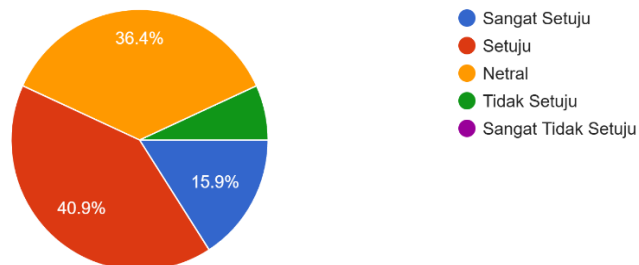


Sumber: Data Penelitian, 2024

Gambar 5. 33 Hasil Kuesioner Fasilitas Tambahan Disabilitas

Tersedianya fasilitas tambahan untuk mendukung mobilitas penyandang disabilitas, seperti rambu-rambu khusus atau zona aman di ruas pedestrian tersebut.

44 responses



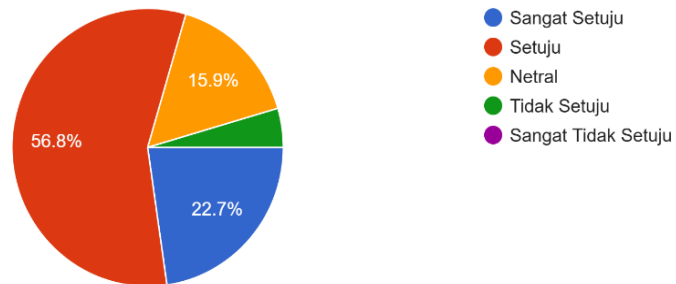
Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menunjukkan bahwa jawaban responden sangat bervariasi namun banyak responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 18 orang (40.9%) di urutan kedua sebanyak 16 orang (36.4%) menjawab netral (N), disusul sebanyak 7 orang (15.9%) yang menjawab sangat setuju, terakhir 3 orang (6.8%) tidak setuju (TS).

5. Kesetaraan

Gambar 5. 34 Hasil Kuesioner Kesetaraan

Penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan pengguna lainnya di jalan tersebut
44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menunjukkan bahwa jawaban responden sangat bervariasi dan banyak responden yang menjawab setuju (S) sebanyak 25 orang (56.8%), di urutan kedua disusul sebanyak 10 orang (22.7%) menjawab sangat setuju (SS), di urutan ketiga sebanyak 7 orang (15.9%) menjawab netral (N) dan terakhir sebanyak 2 orang (4.5%) menjawab tidak setuju (TS). Apabila diteliti lebih lanjut, hal ini menggambarkan bahwa sebagian penyandang disabilitas merasa pemerintah sudah memberikan hak yang sama dalam jalur pedestrian walaupun beberapa penyandang disabilitas memandang beberapa hak masih bersifat netral atau belum sepenuhnya diberikan oleh pemerintah.

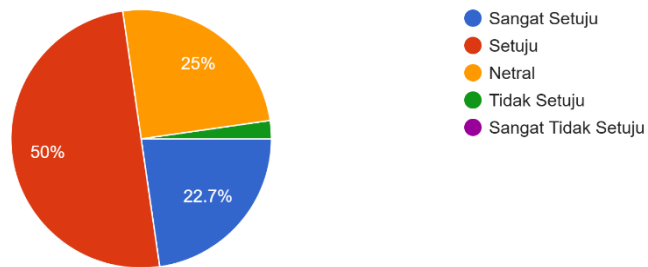
6. Kesamaan Kesempatan

Diagram di bawah ini, menggambarkan bahwa banyak responden yang menjawab setuju (S) sejumlah 22 orang, di urutan kedua 10 orang (22.7%) menjawab sangat setuju (SS), di susul 11 orang (25%) yang menjawab netral (N) dan terakhir menjawab tidak setuju (TS) dengan jumlah 1 orang (2.3%). Apabila kita teliti lebih lanjut, data tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar penyandang disabilitas merasa kesetaraan dalam hal kualitas maupun aksesibilitas sudah setara

namun sebagian penyandang disabilitas masih merasakan adanya tidak setara dalam hal tersebut.

Gambar 5. 35 Hasil Kuesioner Kesamaan Kesempatan

Jalur pedestrian tersebut menyediakan sarana yang setara dalam kualitas, aksesibilitas, dan keberlanjutan untuk mendukung mobilitas individu secara merata bagi penyandang disabilitas
44 responses

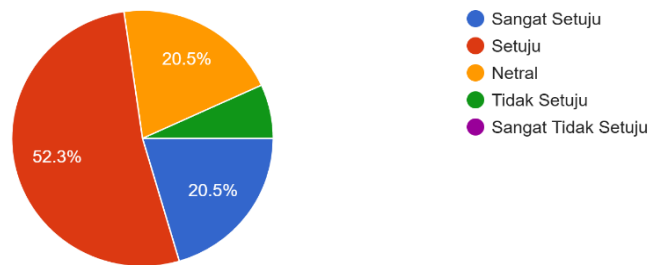


Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

7. Tanpa diskriminasi.

Gambar 5. 36 Hasil Kuesioner Tanpa Diskriminasi

Jalur pedestrian tersebut bisa diakses oleh semua pengguna tanpa adanya diskriminasi termasuk penyandang disabilitas
44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

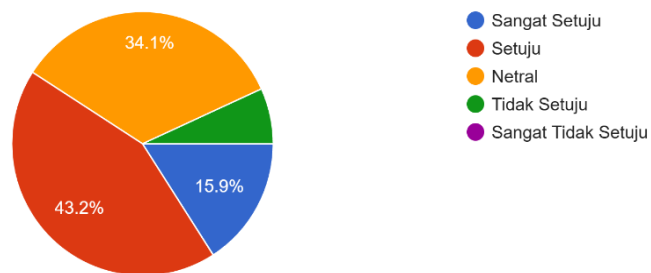
Data tersebut, menggambarkan bahwa banyak jawaban responden yang menjawab setuju (S) sejumlah 23 orang (52.3%), di urutan kedua dan ketiga yang menjawab netral (N) dan sangat setuju (SS) masing-masing memperoleh jumlah yang sama yaitu 9 orang (20.5%). Apabila

diteliti lebih lanjut, hal ini menunjukkan bahwa pemerintah telah memberikan pemenuhan hak berupa akses semua pengguna tanpa membedakan status. Walaupun, sebagai penyandang disabilitas masih berpendapat bahwa pemerintah memberikan akses yang untuk semua pengguna jalan.

8. Otonomi Individu.

Gambar 5. 37 Hasil Kuesioner Otonomi Individu

Jalur pedestrian tersebut memberikan kemudahan akses untuk semua jenis disabilitas tanpa memerlukan bantuan pihak lain secara berlebihan
44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

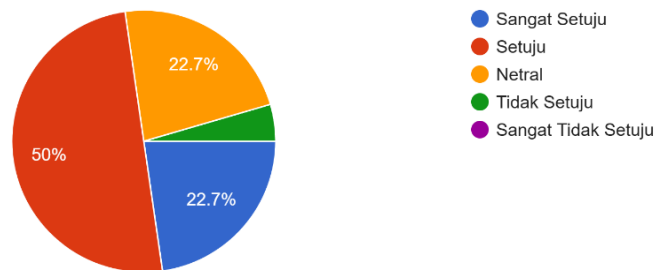
Hal ini menggambarkan bahwa banyak responden yang menjawab setuju sebesar 19 orang (43.2%), di urutan kedua netral sebesar 15 orang (34.1%), di urutan ketiga sebesar 7 orang (15.9%) menjawab sangat setuju dan yang terakhir sebesar 3 orang (6.8%) menjawab tidak setuju. Apabila diteliti lebih lanjut, jawaban responden dalam pernyataan ini sangat bervariasi dan skala likert (Sangat setuju masih tidak ada yang menjawab), hal ini menunjukkan perhatian pemerintah terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas dengan otonomi individu yaitu dengan adanya pemberian kemudahan akses di jalur pedestrian sehingga mereka bisa bergerak sendiri tanpa berlebihan menerima bantuan dari orang lain walaupun sebagian penyandang disabilitas masih membutuhkan pendamping ketika bepergian keluar rumah untuk melewati jalur pedestrian.

9. Penghormatan Terhadap Martabat.

Gambar 5. 38 Hasil kuesioner Penghormatan Terhadap Martabat

Jalur pedestrian tersebut menyediakan fasilitas yang dirancang sesuai kebutuhan penyandang disabilitas tanpa mengurangi rasa aman, nyaman, dan independensi pengguna.

44 responses



Sumber: Sumber: Data Penelitian, 2024

Hal ini menggambarkan bahwa kebanyakan responden memilih menjawab setuju (S) sebanyak 22 orang (50%), di urutan kedua atau urutan ketiga masing-masing menjawab netral (N) 10 orang (22.7%) dan 10 orang (22.7%) setuju (S) dan tidak setuju sebanyak 2 orang. Apabila diteliti lebih lanjut, jawaban kuesioner dalam pernyataan ini sangat bervariasi hal ini menunjukkan bahwa penyandang disabilitas merasa mendapatkan penghormatan kepada martabat dengan adanya fasilitas yang dirancang sesuai kebutuhan penyandang disabilitas yang aman dan nyaman.

C. Hasil Pengujian

1. Uji Validitas

Untuk menguji validitas, dilakukan uji terhadap 10 pernyataan yang berhubungan dengan variabel Kualitas jalur pedestrian dan 9 pernyataan mengenai pemenuhan hak penyandang disabilitas menggunakan aplikasi SPSS dengan teknik *Pearson Correlation*. Keputusan pengujian diambil jika nilai r hitung $>$ r tabel. Sebanyak 44 responden digunakan untuk uji validitas dengan tingkat signifikansi 5% dan nilai r tabel 0,297. Berdasarkan tabel di bawah ini, variabel X

dinyatakan valid karena nilai r hitung $>$ r tabel, r tabel penelitian ini adalah 0.297 dari 10 pernyataan variabel X.

Tabel 5. 1 Hasil Analisis Uji Validitas Variabel X

Item pernyataan	Pearson Correlation	rtabel	keterangan
X1	0.600	0.297	Valid
X2	0.425	0.297	Valid
X3	0.638	0.297	Valid
X4	0.676	0.297	Valid
X5	0.612	0.297	Valid
X6	0.435	0.297	Valid
X7	0.681	0.297	Valid
X8	0.652	0.297	Valid
X9	0.742	0.297	Valid
X10	0.736	0.297	Valid

Sumber: Data dianalisis menggunakan SPSS

Tabel 5. 2 Hasil Analisis Uji Validitas Variabel Y

Item pernyataan	Pearson Correlation	rtabel	keterangan
Y1	0.770	0.297	Valid
Y2	0.702	0.297	Valid
Y3	0.753	0.297	Valid
Y4	0.801	0.297	Valid
Y5	0.734	0.297	Valid
Y6	0.794	0.297	Valid
Y7	0.729	0.297	Valid
Y8	0.886	0.297	Valid
Y9	0.724	0.297	Valid

Sumber: data dianalisis menggunakan SPSS

Berdasarkan hasil uji validitas variabel Y dinyatakan valid karena pada setiap pernyataan r hitung $>$ r tabel, r tabel penelitian ini adalah 0.297 dengan jumlah responden 44 dari 9 pernyataan variabel Y.

2. Uji reliabilitas

Dalam uji Reliabilitas diukur menggunakan *Cronbach Alpha*, apabila nilai *Cronbach Alpha* $>$ 0,6 atau 6% maka dinyatakan reliabel. Berdasarkan pada tabel dibawah ini diketahui bahwa uji reliabilitas memperoleh angka untuk variabel x 0,818 dan variabel Y yaitu 0,908 sehingga nilai tersebut sudah melampaui nilai *Cronbach's Alpha* (0,6 atau 6%) maka dinyatakan reliabel. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa data hasil kuesioner variabel kualitas jalur pedestrian (X) dari pernyataan 1-10 dapat dipercaya, sedangkan variabel pemenuhan hak disabilitas (Y). sehingga hasil output yang sudah diolah melalui SPSS menunjukkan bahwa kedua variabel X dan Y reliabel berdasarkan nilai *Cronbach Alpha* nya $>$ 0,6.

Tabel 5. 3 Hasil Analisis Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
X	0,818 $>$ 0,06	Reliabel
Y	0,908 $>$ 0,06	Reliabel

Sumber: Data dianalisis menggunakan SPSS

3. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah salah satu langkah penting dalam analisis statistik untuk memastikan bahwa data memenuhi asumsi distribusi normal, yang sering diperlukan dalam banyak metode statistik seperti analisis regresi atau uji parametrik. Tes *Kolmogorov-Smirnov* adalah salah satu metode populer yang digunakan untuk tujuan ini. Hasil dari tes ini dinyatakan dalam p-value. $P < 0,05$: Menunjukkan bahwa ada bukti statistik untuk menolak hipotesis nol, yang berarti data tidak terdistribusi normal.

$P > 0,05$: Menunjukkan tidak ada cukup bukti untuk menolak hipotesis nol, sehingga data dianggap terdistribusi normal.

Gambar 5. 39 Hasil Uji Normalitas

		Unstandardized Residual	
N		44	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	3.52598377	
Most Extreme Differences	Absolute	.095	
	Positive	.095	
	Negative	-.039	
Test Statistic		.095	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.386	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.373
		Upper Bound	.398

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.
d. This is a lower bound of the true significance.
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Sumber: Data Dianalisis oleh SPSS

Berdasarkan hasil uji normalitas data diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,200 yang berarti lebih besar dari 0,05 sehingga nilai residual berdistribusi normal.

4. Uji Analisis Regresi Linier Sederhana

Regresi linear digunakan untuk memperkirakan atau memprediksi nilai variabel dependen ataupun independen

Gambar 5. 40 Hasil Regresi Linier Sederhana

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-3.751	4.376		-.857	.396
	Kualitas	.917	.105	.803	8.720	<.001

a. Dependent Variable: Pemenuhan

Sumber: Data dianalisis oleh SPSS

Berdasarkan tabel hasil uji regresi linear sederhana di atas model regresi menunjukkan hubungan antara variabel independen Kualitas dan variabel dependen Pemenuhan. Persamaan regresi yang dihasilkan adalah:

$$Y = a + bX$$

$$5 = -3751 + 0,917X$$

$$5 + 3,751 = 0,917X$$

$$X = \frac{(5 + 3,751)}{0,917}$$

$$X = 9,54$$

Jika pemerintah ingin pemenuhan hak mencapai nilai 5 maka pemenuhan hak harus mencapai nilai sebesar 9,54. Koefisien untuk variabel Kualitas adalah 0.917, yang menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu unit pada Kualitas akan meningkatkan Pemenuhan sebesar 0.917 unit. Koefisien ini signifikan secara statistik ($p < 0.001$), yang menunjukkan bahwa Kualitas adalah prediktor yang kuat untuk Pemenuhan. Nilai Beta standar ($\beta = 0.803$) mengindikasikan bahwa pengaruh Kualitas terhadap Pemenuhan adalah tinggi.

5. Uji Koefisien Korelasi

Gambar 5. 41 Hasil Uji Koefisien Korelasi

		Kualitas	Pemenuhan
Kualitas	Pearson Correlation	1	.803**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	44	44
Pemenuhan	Pearson Correlation	.803**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	44	44

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber: Data dianalisis oleh SPSS

Berdasarkan gambar diatas menunjukkan bahwa Terdapat hubungan positif yang sangat kuat (dibuktikan dengan tabel interpretasi korelasi pada rentang 0,80-1,000) dan signifikan secara statistik antara *Kualitas* dan *Pemenuhan*. Bentuk hubungan yang positif menunjukkan arah hubungan antara variabel X dan Y adalah satu arah, dimana semakin tinggi arah hubungan variabel Kualitas Jalur Pedestrian (X), maka semakin tinggi pula arah hubungan variabel Pemenuhan hak Penyandang disabilitas (Y), begitupun sebaliknya. Hal ini dibuktikan oleh nilai korelasi sebesar 0.803 dan signifikansi yang memenuhi syarat ($p < 0.01$).

Untuk mengetahui posisi dalam kuadran nilai korelasi, peneliti menggunakan panduan dari (Sugiyono, 2014). Arah serta kekuatan hubungan antar variabel dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5. 4 Interpretasi R

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,80 – 1,000	Sangat kuat
0,60 – 0,799	Kuat
0,40 – 0,599	Cukup kuat
0,20 – 0,399	Rendah
0,00 – 0,199	Sangat rendah

Sumber Sugiyono, (2014)

6. Uji koefisien Determinasi

Gambar 5. 42 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.803 ^a	.644	.636	3.568

a. Predictors: (Constant), Kualitas

Sumber: data dianalisis oleh SPSS

Berdasarkan data output pada tabel diatas, nilai koefisien determinasi *Adjusted R Square* sebesar 0.636 atau 63,6% variabel Pemenuhan Hak penyandang disabilitas (Y) dapat dipengaruhi oleh Kualitas Jalur Pedestrian atau variabel independen. adapun 36,4% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dijelaskan dalam penelitian ini. Sehingga Semakin baik kualitas jalur pedestrian maka pemenuhan hak disabilitas semakin tersampaikan.

7. Uji Hipotesis F

Berdasarkan data yang ada dalam tabel di atas, terlihat bahwa nilai F hitung adalah 76.036 dan nilai signifikansinya kurang dari 0.001. Berikut adalah kesimpulannya:

- a. Nilai F hitung yang sebesar 76.036 lebih besar dari nilai F tabel yang hanya 4.07, yang berarti H0 ditolak dan H1 diterima. Ini menunjukkan bahwa kualitas jalur pedestrian (X) memiliki pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas (Y).
- b. Nilai signifikansi yang lebih kecil dari 0.001 (kurang dari alpha 0.05) juga mengindikasikan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima. Jadi, dapat disimpulkan bahwa kualitas jalur pedestrian mempengaruhi pemenuhan hak penyandang disabilitas di Kota Semarang.

Gambar 5. 43 Hasil Uji Hipotesis F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	967.832	1	967.832	76.036	<.001 ^b
	Residual	534.600	42	12.729		
	Total	1502.432	43			

a. Dependent Variable: Pemenuhan

b. Predictors: (Constant), Kualitas

Sumber: Data dianalisis oleh SPSS

D. Pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan kota semarang

Hak asasi manusia adalah hak-hak mendasar yang dimiliki setiap individu sejak lahir sebagai bagian dari martabat manusia. HAM tidak bergantung pada ras, agama, kebangsaan, gender, atau status sosial, melainkan bersifat universal. Berdasarkan Pasal 28 Undang-Undang Dasar 1945, setiap individu berhak untuk dilindungi dari segala bentuk perlakuan yang bersifat diskriminatif serta tidak boleh menghakimi orang lain berdasarkan kekurangannya. Politik kewargaan adalah serangkaian perjuangan masyarakat di berbagai tingkatan demi memperoleh pengakuan kultural, keadilan ekonomi, sosial dan representasi di sektor tertentu dari berbagai kelompok atau organisasi (Stokke, 2018). Penyandang disabilitas sering kali haknya diabaikan karena jumlahnya yang mayoritas kecil sehingga kurang mendapatkan perhatian dari pemerintah. Undang-undang Nomor 8 tahun 2016 atau Perda Kota Semarang No. 9 tahun 2021 sebagai landasan untuk memperoleh hak. Dalam isinya menjelaskan bahwa penyandang disabilitas berhak mendapatkan aksesibilitas dalam fasilitas umum salah satunya dengan adanya jalur pedestrian yang ramah bagi penyandang disabilitas. Jalur ini memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas dan keselamatan para pengguna jalan, termasuk penyandang disabilitas.

Peraturan Daerah Kota Semarang No. 9 Tahun 2021, penyandang disabilitas memiliki hak untuk mengakses fasilitas publik secara setara dan tanpa diskriminasi. Hak-hak tersebut meliputi aksesibilitas, penghormatan terhadap martabat, kesamaan kesempatan dan kesetaraan, serta perlakuan khusus dan perlindungan lebih. Jalur pedestrian harus memberikan kemudahan akses bagi penyandang disabilitas, termasuk penyediaan *ramp*, penanda taktil untuk tuna netra, dan lebar jalur yang memadai untuk pengguna kursi roda. Jalur pedestrian yang dirancang dengan memperhatikan kebutuhan penyandang disabilitas menunjukkan penghormatan terhadap martabat mereka sebagai pengguna jalan yang

memiliki hak sama dengan masyarakat lainnya. Penyandang disabilitas berhak atas fasilitas yang memungkinkan mereka beraktivitas tanpa hambatan. Kesetaraan ini dicapai melalui desain universal yang mencakup semua kalangan pengguna. Pemerintah Kota Semarang perlu memastikan bahwa jalur pedestrian tidak hanya memenuhi standar fisik tetapi juga memberikan perlakuan khusus, seperti fasilitas yang dirancang untuk kebutuhan spesifik penyandang disabilitas.

Kriteria kualitas jalur pedestrian meliputi keamanan, menyenangkan, kenyamanan, dan daya tarik (Utterman, 1984). Keamanan merupakan prioritas utama dalam perencanaan jalur pedestrian, jalur harus dirancang untuk melindungi pejalan kaki dari risiko kecelakaan lalu lintas dan tindak kejahatan seperti pemisahan fisik antara trotoar dan jalan kendaraan menggunakan pembatas atau tanaman, serta penerangan yang memadai pada malam hari. Selain itu, fasilitas keselamatan seperti *zebra cross*, rambu lalu lintas, dan jalur khusus untuk pengguna kursi roda harus disediakan untuk meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Jalur pedestrian yang menyenangkan berkontribusi pada kenyamanan psikologis pengguna melalui penataan elemen lingkungan seperti taman, pohon peneduh, dan bangku istirahat, yang dapat meningkatkan daya tarik visual dan kenyamanan. Bagi penyandang disabilitas, suasana yang menyenangkan juga berarti jalur yang bersih dan bebas dari hambatan fisik sehingga memudahkan mobilitas mereka. Kenyamanan pada jalur pedestrian mencakup fasilitas yang memungkinkan semua orang, termasuk penyandang disabilitas, menggunakan jalur tersebut tanpa hambatan. Permukaan trotoar harus rata, lebar trotoar memadai, serta bebas dari lubang dan rintangan. Penyediaan fasilitas seperti tempat duduk, jalur untuk kursi roda, dan akses menuju fasilitas umum juga merupakan bagian dari kenyamanan yang harus diperhatikan. Jalur pedestrian yang menarik tidak hanya mendukung mobilitas tetapi juga mendorong orang untuk menggunakannya. Kehadiran elemen arsitektur, ruang terbuka publik, dan fasilitas pendukung seperti pusat perbelanjaan atau ruang sosial dapat

meningkatkan minat masyarakat, termasuk penyandang disabilitas, untuk beraktivitas di area tersebut.

Penelitian ini, menunjukkan bahwa kualitas jalur pedestrian berperan penting dalam memenuhi hak penyandang disabilitas di Kota Semarang. berdasarkan hasil regresi linier sederhana menghasilkan persamaan $Y=3,751+0,917X$. Koefisien sebesar 0,917 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu unit kualitas jalur pedestrian akan meningkatkan pemenuhan hak penyandang disabilitas sebesar 0,917 unit. Sebagai variabel independen, kualitas jalur pedestrian berkontribusi sebesar 63,6% terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas, sebagaimana ditunjukkan oleh nilai *Adjusted R Square*. Sisanya, yaitu 36,4%, dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dijelaskan dalam penelitian ini, seperti kesadaran pengguna jalan, keberlanjutan perawatan fasilitas, dan kebijakan pemerintah. Uji hipotesis juga memperkuat temuan ini, nilai F hitung sebesar 76,036 yang jauh lebih besar dari F tabel sebesar 4,07.

E. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, peneliti menyadari adanya keterbatasan yang perlu dicatat untuk mendukung penyempurnaan penelitian ini di masa mendatang. Keterbatasan tersebut meliputi:

1. Penelitian ini melibatkan 44 orang sebagai sampel penelitian. Jumlah ini dinilai kurang memadai untuk mewakili fenomena atau realitas yang ada di lapangan secara keseluruhan, terutama karena jumlah populasi yang relevan dengan topik ini cukup besar. Dengan keterbatasan tersebut, hasil penelitian ini kemungkinan belum dapat sepenuhnya menggambarkan pandangan atau pengalaman yang lebih luas dari kelompok-kelompok terkait.
2. Peneliti hanya menggunakan satu variabel bebas, yaitu kualitas jalur pedestrian yang dianggap memengaruhi pemenuhan hak penyandang disabilitas sebagai pengguna jalan di Kota Semarang. Pendekatan ini memberikan gambaran yang lebih terfokus, tetapi juga membatasi

cakupan penelitian dalam mengeksplorasi variabel-variabel lain yang mungkin berkontribusi terhadap permasalahan yang diteliti.

3. Pengumpulan data penelitian menggunakan teknik kuesioner atau angket. Meskipun metode ini efektif untuk memperoleh banyak data dalam waktu yang relatif singkat. Hasil yang diperoleh tidak sepenuhnya mencerminkan pendapat atau pengalaman nyata dari para responden. Hal ini disebabkan oleh perbedaan pemahaman di antara responden terhadap pertanyaan dalam kuesioner. Perbedaan tersebut dapat memengaruhi kualitas data yang dihasilkan, sehingga diperlukan kehati-hatian dalam menginterpretasikan hasilnya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan judul “Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Di Kota Semarang”. Maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh sangat kuat atau berada pada rentang 0,80-1,000 sehingga hipotesis menyatakan bahwa kualitas jalur pedestrian memiliki pengaruh positif terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas Kota Semarang.
2. Kualitas jalur pedestrian berpengaruh sangat kuat terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas Kota Semarang sebesar 63,6% variabel dependen, sedangkan sisanya 34,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dijelaskan dalam penelitian. Pengujian terhadap hipotesis penelitian ini menunjukkan bahwa, kualitas jalur pedestrian berpengaruh secara positif

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan, peneliti menyusun beberapa rekomendasi dalam penelitian ini, antara lain:

1. Untuk dinas terkait khususnya yang menangani jalur pedestrian untuk menyetarakan lagi kualitas jalur pedestrian secara merata bukan berfokus pada area pusat kota di karena kan penyandang disabilitas tidak secara leluasa bahkan kesulitan ketika melewati jalur pedestrian bukan di pusat kota
2. Untuk penelitian mendatang, diharapkan hasil dari penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai dasar pengembangan penelitian lebih lanjut. Penelitian ini sendiri hanya melibatkan satu variabel bebas., hal ini bisa dijadikan celah untuk penelitian kedepannya yang ingin meneliti kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak penyandang disabilitas.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Berenschot, W dan Klinken, G. V. (2019). *Citizenship In Indonesia: Perjuangan Atas Hak, Identitas, dan Partisipasi*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Bungin, B. (2013). *Metode Penelitian Sosial & Ekonomi: Format-Format Kuantitatif Dan Kualitatif Untuk Studi Sosiologi, Kebijakan, Publik, Komunikasi, Manajemen, Dan Pemasaran*. (Pertama). kencana prenda media group.
- Carr, S. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press.
- Creswell, J. W. (2017). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed* (3rd ed.). Pustaka Pelajar.
- Ghozali, I. (2006). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 19*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Guritno, M. (2001). *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: FE UGM.
- Hiariej, Erik & Stokke, Kristian. (2018). *Politik Kewargaan Di Indonesia*. Norwegia : Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Indriantoro, N., & Bambang, S. (2002). *Metodologi Penelitian Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen* (Pertama). BPFE.
- Musgrave, Richard A, and Peggy Musgrave. 1984. *Public Finance in Theory and Practice*. New York. McGraw-Hill Inc.
- Priadana, S., & Sunarsih, D. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif* (Pertama). Pascal Book.
- Sina, I. (2024). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu Sains* (Pertama). Widina Media Utama.

Shirvani, & Hamid. (1985). *The Urban Design And Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Utterman, RK. (1984). *Accommodating The Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*. Van Nostrand Reinhold Company.

Skripsi

Amerta, T. (2019). *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Protokol Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Jalan Ahmad Yani Pekanbaru)* [Skripsi]. Universitas Islam Riau.

Faelasufa, A. (2022). *Analisis Tingkat Kenyamanan Di Jalur “Kudus City Walk” Kabupaten Kudus (Studi Kasus: Koridor Jalan Sunan Kudus)* [Skripsi]. Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Jurnal

Afattar, Muhammad Galuh Wiryadi, Sri Nur Hari Susanto, and Suhartoyo Suhartoyo. 2024. “Pemenuhan Hak Aksesibilitas Dan Pelayanan Publik Bagi Penyandang Disabilitas Dalam Menggunakan Transportasi Umum.” *Diponegoro Law Journal* 13(2). doi:10.14710/dlj.2024.43564.

Akbar, M. R. & Yadi Supriadi. (2021). Hubungan Media Massa Online dengan Pemenuhan Kebutuhan Informasi Mahasiswa. *Jurnal Riset Jurnalistik dan Media Digital*, 1(1), 35–44. <https://doi.org/10.29313/jrjmd.v1i1.171>

Anggraeni, Novita, Christyana Sandra, and Abu Khoiri. 2022. “Implementasi Kebijakan Perlindungan dan Pemenuhan Hak Kesehatan Penyandang Disabilitas di Kabupaten Jember.” *Jurnal Kebijakan Kesehatan Indonesia* 11(1): 1. doi:10.22146/jkki.69719.

- Annas, S. A., & Parmuti, A. A. (2023). Kajian Kualitas Dan Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus: Koridor Jalan Imam Bonjol Semarang). *Indonesian Journal of Spatial Planning*, 4, 1.
- Ardiansyah, Juni. 2024. "Pemenuhan Hak Politik Disabilitas Dalam Pelaksanaan Pemilu di Kota Surakarta Berdasarkan Undang-Undang No. 7 Tahun 2017 tentang Pemilihan Umum." *Jurnal Bevinding* 01(11).
- Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018). Penilaian Fasilitas jalur Pedestrian dari Aspek Safety, Health, and Environment (SHE). *INERSIA: informasi dan Ekspose hasil Riset teknik Sipil dan Arsitektur*, 14(2), 133–145. <https://doi.org/10.21831/inersia.v14i2.22536>
- Hayati, M., Damayanti, Baknopi, Dianti, I., Jaweda, P. M. C., Darmawan, D., Sahala, R., & Hisyamudin. (2024). Kepuasan Masyarakat terhadap Pembangunan Pedestrian di Pasar Sambas. *Ekodestinas*, 2(1), 10–16. <https://doi.org/10.59996/ekodestinas.v2i1.180>
- Litman, T. A. (2014). Economic Value of Walkability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1828(1), 3–11. <https://doi.org/10.3141/1828-01>
- Mahayani, I. K. N., & Warnata, N. I. (2024). Walkable City: Ketersediaan dan Kualitas Jalur Pejalan Kaki Di daerah. *Jurnal Arsitektur Pendapa*, 7 No. 1, 31–41.
- Mantasya, R., & Tampi, D. M. (2023). Studi Fasilitas Pejalan Kaki Pada Konsep Aksesibilitas (Studi Kasus: Stasiun Krl Sudimara, Tangerang Selatan). *Jurnal Travel*, 27(1).
- Marsitadewi, Komang Ema. 2022. "Analisis Peran Pemerintah Dalam Memberikan Pemenuhan Hak Pekerjaan Bagi Penyandang Disabilitas." *JPAP: Jurnal Penelitian Administrasi Publik* 8(2): 239–52. doi:10.30996/jpap.v8i2.7345.

- Nugraha, Adam, Agus Budi Purnomo, and Nurhikmah Budi H. 2023. "Optimalisasi Aksesibilitas Jalur Pejalan Kaki Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Jalan Blora dan Jalan Kendal Dukuh Atas)." *ETNIK: Jurnal Ekonomi dan Teknik* 2(10): 937–49. doi:10.54543/etnik.v2i10.233.
- Prayoga, Dicky, Istijabatul Aliyah, and Candraningratri Ekaputri Widodo. 2023. "Evaluasi Pemenuhan Kebutuhan Aksesibilitas Jalur Pedestrian bagi Penyandang Disabilitas di Kawasan Pumpunan Moda CSW ASEAN." *Desa-Kota* 5(2): 12. doi:10.20961/desa-kota.v5i2.72092.12-27.
- Putra, Lalu Bintang Wahyu. 2024. "Mewujudkan Kota Inklusi: Inklusivitas Dan Aksesibilitas Ruang Publik Bagi Penyandang Disabilitas Di Kota Yogyakarta." *The Journalist: Social and Government* 5(2): 203–14.
- Sanjaya, R. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity*, 1.
- Saputra, I., & Ramadhan, K. I. (2022). Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian Dan Pengaruh Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi.
- Sirait, J. K. M., Naibaho, P. D. R., & Aritonang, E. R. (2019). Kajian Tentang Jalur Pedestrian Berdasarkan Aspek Kenyamanan. *ALUR : Jurnal Arsitektur*, 1(2), 11–21. <https://doi.org/10.54367/alur.v1i2.306>
- Soedarto, Jalan. 2021. "Optimalisasi Jalur Pedestrian Bagi Pengguna Disabilitas Di Jalan Imam Bonjol Semarang." *JAZ: Journal Arsitektur Zonasi* 4(3). doi:doi.org/10.17509/jaz.v4i3.37986.
- Wardiana, Y. I., Kusuma, E. H., & Rahmawati, A. P. (2024). Pengaruh Karakteristik Jalur Pedestrian di Indonesia terhadap Penilaian Walkability. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 13(1), 31–41. <https://doi.org/10.32315/jlbi.v13i1.258>

Wulanda, Ragil Pradisty, and Suryaning Setyowati. 2023. "Evaluasi Pedestrian Bagi Pengguna Jalan Pada Kawasan City Walk Jalan Kawi Malang." SIAR-IV: 680–89.

Website atau berita

Armavillia Elma K. (2023 Oktober 16). 5 Kota Paling Nyaman di Indonesia. <https://goodstats.id/article/5-kota-paling-nyaman-di-indonesia-menurut-iap-ikatan-ahli-perencanaan-cBHwv>. diakses pada tanggal 8 November 2024 Pukul 07.35

Dinas Pu, Kota Semarang. 2024. Jalur Pedestrian Kota Semarang. https://dpu.semarangkota.go.id/sipu/Main_Content/Pedestrian. Diakses pada tanggal 19 Oktober 2024 pukul 16.35.

Badan Pusat Statistik Kota Semarang. (2024). Jumlah Penyandang disabilitas 2023. <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table?subject=522>. Diakses pada tanggal 25 oktober 2024 pukul 08.41.

Betrawen Sijabat, & Wulandari, S. (2014). *Barang Publik: Sifat Barang Publik dan Perbedaannya dengan Barang Privat*. https://www.academia.edu/6780552/Barang_Publik. Diakses pada tanggal 02 Januari 2025 pukul 14.13

Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (2016). Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Penyandang Disabilitas. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/37251/uu-no-8-tahun-2016>. Diakses pada 8 November 2024 pukul 08.14

Dinas Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat (2018). Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. <https://binamarga.pu.go.id/index.php/nspk/detail/pedoman-perencanaan-teknis-fasilitas-pejalan-kaki>. Diakses pada 8 November 2024 pukul 08.15

Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Kota Semarang (2021). Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2021 tentang Penyandang Disabilitas. <https://jdih.semarangkota.go.id/dokumen/view/peraturan-daerah-kota-semarang-nomor-9-tahun-2021-tentang-penyandang-disabilitas-1227>. Diakses pada 8 November 2024 pukul 08.15.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Koesioner



Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Di Kota Semarang

Kepada Yth, Saudara/i
Penyandang disabilitas (Tuna Netra dan Tuna Daksa) Pengguna jalan pedestrian di Kota Semarang
Ditempat

Assalamualaikaum wr.wb

Dengan Hormat, Perkenalkan saya Syaif M. Nur Mahasiswa Ilmu Politik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, UIN Waisongo Semarang. Dalam melaksanakan tugas akhir di UIN Walisongo Semarang, maka saya mengadakan penelitian ilmiah dengan judul **"Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas Sebagai Pengguna Jalan Di Kota Semarang"**.

Maka untuk itu, peneliti membutuhkan sejumlah data untuk diolah dan kemudian akan dijadikan sebagai bahan penelitian melalui kerjasama dan kesediaan Bapak/Ibu dalam mengisi kuesioner ini. Peneliti mengharapkan Bapak/Ibu mengisi kuesioner ini dengan sungguh-sungguh agar didapatkan data yang valid. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu Auditor, saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,

Syaif M. Nur

Petunjuk pengisian:

Anda dimohon untuk mengisi kuesioner dibawah ini dengan memberikan tanda centang. Anda dapat memilih pada kolom pernyataan Sangat Setuju (SS) hingga Sangat Tidak Setuju (STS) yang sesuai dengan kondisi anda. Dengan ketentuan sebagai berikut:

1. STS (Sangat Tidak Setuju) – (1)
2. TS (Tidak Setuju) – (2)
3. N (Netral) – (3)
4. S (Setuju) – (4)

5. SS (Sangat Setuju) – (5)

A. Identitas Responden

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : a. Laki-laki b. Perempuan
3. Usia :
 - a. <20 tahun
 - b. 20-30 tahun
 - c. 30-40 tahun
 - d. 41-50 tahun
 - e. > 50 tahun
4. Jenis Penyandang Disabilitas
 - a. Tuna Netra
 - b. Tuna Daksa (Penyandang Disabilitas memiliki kekurangan pada alat geraknya)
5. Jalan Pedestrian Kota Semarang yang pernah diLewati
 - a. Jalan Pemuda
 - b. Jalan Pahlawan
 - c. Jalan Pandanaran
 - d. Kota Lama
 - e. Jalan Simpang Lima
 - f. Lainnya
6. Terakhir Melewati Jalur Pedestrian
 - a. 2 Minggu Terakhir
 - b. 1 Bulan Terakhir
 - c. 5 Bulan Terakhir
 - d. kurang dari 12 Bulan
 - e. Lebih 12 Bulan

B. Daftar Pernyataan

Tabel Kuesioner Penelitian

No	Pernyataan	Skala Pengukuran				
		STS	TS	N	S	SS
Kualitas Jalur Pedestrian						
1.	Terdapat tingkat ketinggian atau pagar pembatas di jalur pedestrian dengan jalan lalu lintas di jalan tersebut					
2.	Terdapat zebra cross atau jembatan penyeberangan yang aman di titik-titik penyeberangan di ruas pedestrian tersebut.					
3.	Lebar ruas jalur pedestrian memadai untuk digunakan pengguna kursi roda dan pengguna kruk di pedestrian tersebut.					
4.	Tersedia kanopi atau pohon peneduh dapat membantu melindungi pejalan kaki dari terik matahari maupun hujan di jalan tersebut					
5.	Penggunaan material lantai yang anti-slip atau tidak mudah terpeleset pada kondisi hujan di jalan tersebut					
6.	Tersedia penerangan yang memadai terutama pada malam hari, sangat penting					

	untuk mengurangi risiko kejahatan atau kecelakaan di sepanjang ruas tersebut					
7.	Terdapat tempat sampah yang cukup dan strategis serta adanya petugas kebersihan yang rutin menjaga kebersihan area tersebut					
8.	Tersedia taman yang membuat udara sejuk sehingga pejalan kaki merasa senang untuk melewati jalur pedestrian tersebut					
9.	Terdapat tempat duduk atau bangku untuk beristirahat di sepanjang jalur pedestrian tersebut					
10.	Pejalan kaki tertarik melewati jalur pedestrian dikarenakan terdapat ruang publik atau fasilitas publik di ruas pedestrian tersebut.					
Pemenuhan Hak-hak Penyandang Disabilitas						
1.	Jalur pedestrian bebas dari hambatan (pedagang kaki lima, rusak, pohon atau tiang dan kendaraan bermotor) di ruas pedestrian tersebut.					
2.	Terdapat Passing place/ tempat saling mendahului ataupun berpapasan yang cukup untuk dua kursi roda di ruas pedestrian tersebut.					
3.	Terdapat jalur landai					

	(Ramp) untuk pengguna kursi roda dan lajur pemandu/ guiding block untuk penyandang disabilitas tunanetra dilengkapi penerangan yang cukup di ruas pedestrian tersebut.					
4.	Tersedianya fasilitas tambahan untuk mendukung mobilitas penyandang disabilitas, seperti rambu-rambu khusus atau zona aman di ruas pedestrian tersebut.					
5.	Penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan pengguna lainnya di jalan tersebut.					
6.	Jalur pedestrian tersebut menyediakan sarana yang setara dalam kualitas, aksesibilitas, dan keberlanjutan untuk mendukung mobilitas individu secara merata bagi penyandang disabilitas					
7.	Jalur pedestrian tersebut bisa diakses oleh semua pengguna tanpa adanya diskriminasi termasuk penyandang disabilitas					
8.	Jalur pedestrian tersebut memberikan kemudahan akses untuk semua jenis disabilitas tanpa memerlukan bantuan pihak lain secara berlebihan					
9.	Jalur pedestrian tersebut					

	menyediakan fasilitas yang dirancang sesuai kebutuhan penyandang disabilitas tanpa mengurangi rasa aman, nyaman, dan independensi pengguna.					
--	---	--	--	--	--	--

Lampiran 2. Permohonan Perizinan Penelitian

A. Sahabat Mata



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

Jl. Prof. Dr. Hamka Km.2 Kampus III Ngaliyan Semarang Kode Pos 50185
Telepon (024) 76435986; Website: www.fisip.walisongo.ac.id

Nomor : 3232/Un.10.6/D1/KM.05.01/11/2024 14 November 2024
Lamp : -
Hal : Permohonan Ijin Penelitian

Yth.
Komunitas Sahabat Mata
Di tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat kami sampaikan, bahwa dalam rangka pelaksanaan *Penulisan Skripsi* Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) UIN Walisongo, maka kami mohon perkenan Bapak/Ibu pimpinan untuk memberikan ijin kepada mahasiswa tersebut di bawah ini untuk melakukan Penelitian Skripsi yang berjudul "Pengaruh Kualitas Jalur Pedestrian Terhadap Pemenuhan Hak Peyandang Disabilitas" di tempat/instansi yang Bapak/Ibu pimpin.

Nama : Syaif M. Nur
NIM : 2106016153
Semester : VII (Tujuh)
Jurusan : Ilmu Politik
Tempat/ Tgl lahir : Semarang, 11 April 2003
CP/e-mail : 085602770535/syaifmnur1104@gmail.com
Nama Ayah/ Ibu : Nurhadi/Khoiriyah
Pekerjaan : -
Alamat : Kp.dondong Rt002/006 Wonosari Ngaliyan Semarang

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.



Tembusan :
Dekan FISIP UIN Walisongo

B. Dinas Sosial Kota Semarang



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

Jl. Prof. Dr. Hamka Km.2 Kampus III Ngaliyan Semarang Kode Pos 50185
Telepon (024) 76435986; Website: www.fisip.walisongo.ac.id

Nomor : 3147/Un.10.6/D1/KM.05.01/11/2024 06 November 2024
Lamp : -
Hal : Permohonan Ijin Penelitian

Yth.
Dinas Sosial Kota Semarang
Bidang Rehabilitasi Sosial
Di tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat kami sampaikan, bahwa dalam rangka pelaksanaan *Penulisan Skripsi* Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) UIN Walisongo, maka kami mohon perkenan Bapak/Ibu pimpinan untuk memberikan ijin kepada mahasiswa tersebut di bawah ini untuk melakukan Penelitian Skripsi yang berjudul "Pengaruh kualitas jalur pedestrian terhadap pemenuhan hak peyandang disabilitas" di tempat/instansi yang Bapak/Ibu pimpin.

Nama : Syaif M. Nur
NIM : 2106016153
Semester : VII (Tujuh)
Jurusan : Ilmu Politik
Tempat/ Tgl lahir : Semarang, 11 April 2003
CP/e-mail : 085602770535/syaifmnur1104@gmail.com
Nama Ayah/ Ibu : Nurhadi/Khoiriyah
Pekerjaan : -
Alamat : Kp.dondong Rt002/006 Wonosari Ngaliyan Semarang

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.



Dekan
Wakil Dekan I

Dr. M. Khathul Khoir, M.Ag.

Tembusan :
Dekan FISIP UIN Walisongo

Lampiran 3. Hasil Tabulasi Data Penelitian

A. Tabulasi Variabel X

No	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	Total
1	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
2	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
5	4	4	4	4	4	4	5	4	3	3	40
6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
7	4	5	2	5	5	5	5	5	5	5	46
8	4	4	5	4	4	4	5	5	5	4	45
9	4	4	4	4	4	4	5	3	2	4	38
10	5	2	4	5	5	4	5	4	5	5	44
11	5	2	3	5	5	5	4	5	5	5	44
12	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	48
13	4	4	5	3	4	4	3	5	5	5	42
14	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	39
15	5	5	2	5	2	5	5	4	2	4	36
16	4	5	2	4	2	4	4	5	2	4	35
17	5	4	4	5	4	4	4	4	4	5	43
18	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	43
19	4	4	5	5	5	5	4	4	3	5	44
20	5	5	3	2	4	4	5	3	3	3	38
21	4	3	4	4	4	4	5	5	4	5	43
22	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
23	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	45
24	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
25	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	37
26	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	39
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41
28	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	38
29	4	4	3	3	4	4	4	3	3	2	34
30	3	3	3	3	4	4	5	3	3	4	35
31	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	40
32	4	1	4	4	5	5	5	5	3	4	38
33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
34	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	37
35	4	4	4	5	4	4	4	3	3	3	38
36	4	2	3	2	4	4	4	2	3	1	28
37	3	3	3	4	4	4	2	4	4	4	34
38	4	5	4	4	3	4	4	5	5	4	43
39	3	2	4	3	3	3	5	4	5	4	37
40	4	5	4	4	5	5	5	4	4	4	44
41	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	38
42	4	3	4	5	5	5	5	5	4	4	43
43	5	5	4	4	4	4	4	5	5	3	42
44	3	3	3	4	3	4	4	5	5	2	34

B. Tabulasi Variabel Y

P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	Total
2	5	5	4	4	5	4	4	5	38
4	5	5	5	5	5	5	5	5	44
5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
4	3	5	5	5	5	5	5	5	42
4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
4	5	5	5	5	5	5	5	5	44
5	5	5	5	5	5	5	5	5	45
4	4	4	4	4	4	4	4	4	36
4	2	5	4	4	4	4	4	4	35
4	4	2	4	4	4	4	4	4	34
2	2	2	2	5	5	5	2	5	30
1	2	3	2	5	4	5	2	4	28
5	4	4	4	4	4	4	4	4	38
3	4	4	3	4	4	4	4	4	34
2	4	3	3	4	3	4	3	4	30
1	4	4	4	4	4	4	3	4	32
4	4	4	4	4	3	4	4	4	35
3	5	4	4	4	4	4	4	4	36
3	4	4	4	4	4	4	4	4	35
4	5	4	3	4	4	4	4	4	36
3	4	4	4	3	3	4	3	3	31
3	4	4	3	4	3	3	3	3	30
4	4	4	4	4	4	3	3	3	33
3	4	4	3	4	4	4	4	4	34
2	3	3	3	4	3	3	3	3	27
3	4	4	3	4	4	4	4	4	34
4	3	4	3	4	4	4	4	4	34
3	4	5	4	3	4	2	4	4	33
4	4	4	3	4	4	5	3	4	34
4	4	3	4	4	4	3	3	3	32
3	4	3	3	3	3	3	3	3	28
1	2	3	3	2	2	2	2	2	19
2	2	3	2	3	3	3	3	3	24
3	4	4	4	3	3	4	3	3	31
2	4	3	3	3	4	4	3	4	30
4	4	4	4	4	3	4	4	3	34
4	4	3	3	4	3	3	3	4	31
4	5	4	3	3	4	3	4	3	33
3	4	4	3	5	4	4	3	2	32
1	1	3	3	2	3	2	3	4	22

Lampiran 4. Hasil Pengujian Koesioner

A. Hasil Uji Validitas

1. Variabel X

		Correlations										
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	Total
X1	Pearson Correlation	1	.395**	.264	.407**	.326*	.308*	.293	.191	.336*	.372*	.600**
	Sig. (2-tailed)		.008	.084	.006	.031	.042	.054	.215	.026	.013	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X2	Pearson Correlation	.395**	1	.097	.205	-.074	.184	.158	.096	.188	.258	.425**
	Sig. (2-tailed)	.008		.530	.182	.633	.232	.306	.536	.222	.090	.004
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X3	Pearson Correlation	.264	.097	1	.248	.458**	.154	.308*	.459**	.436**	.504**	.638**
	Sig. (2-tailed)	.084	.530		.104	.002	.318	.042	.002	.003	<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X4	Pearson Correlation	.407**	.205	.248	1	.383*	.227	.572**	.319*	.578**	.288	.676**
	Sig. (2-tailed)	.006	.182	.104		.010	.139	<.001	.035	<.001	.058	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X5	Pearson Correlation	.326*	-.074	.458**	.383*	1	.258	.240	.347*	.390**	.571**	.612**
	Sig. (2-tailed)	.031	.633	.002	.010		.091	.116	.021	.009	<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X6	Pearson Correlation	.308*	.184	.154	.227	.258	1	.172	.070	.161	.359*	.435**
	Sig. (2-tailed)	.042	.232	.318	.139	.091		.264	.650	.296	.017	.003
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X7	Pearson Correlation	.293	.158	.308*	.572**	.240	.172	1	.626**	.571**	.266	.681**
	Sig. (2-tailed)	.054	.306	.042	<.001	.116	.264		<.001	<.001	.081	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X8	Pearson Correlation	.191	.096	.459**	.319*	.347*	.070	.626**	1	.385**	.436**	.652**
	Sig. (2-tailed)	.215	.536	.002	.035	.021	.650	<.001		.010	.003	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X9	Pearson Correlation	.336*	.188	.436**	.578**	.390**	.161	.571**	.385**	1	.487**	.742**
	Sig. (2-tailed)	.026	.222	.003	<.001	.009	.296	<.001	.010		<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
X10	Pearson Correlation	.372*	.258	.504**	.288	.571**	.359*	.266	.436**	.487**	1	.736**
	Sig. (2-tailed)	.013	.090	<.001	.058	<.001	.017	.081	.003	<.001		<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Total	Pearson Correlation	.600**	.425**	.638**	.676**	.612**	.435**	.681**	.652**	.742**	.736**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	.004	<.001	<.001	<.001	.003	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

2. Variabel Y

		Correlations									
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Total
Y1	Pearson Correlation	1	.584**	.517**	.633**	.465**	.457**	.370*	.727**	.364*	.770**
	Sig. (2-tailed)		<.001	<.001	<.001	.001	.002	.013	<.001	.015	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y2	Pearson Correlation	.584**	1	.517**	.569**	.370*	.425**	.351*	.605**	.280	.702**
	Sig. (2-tailed)	<.001		<.001	<.001	.013	.004	.019	<.001	.065	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y3	Pearson Correlation	.517**	.517**	1	.718**	.377*	.524**	.368*	.760**	.421**	.753**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001		<.001	.012	<.001	.014	<.001	.004	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y4	Pearson Correlation	.633**	.569**	.718**	1	.390**	.477**	.439**	.782**	.474**	.801**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001		.009	.001	.003	<.001	.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y5	Pearson Correlation	.465**	.370*	.377*	.390**	1	.721**	.810**	.467**	.567**	.734**
	Sig. (2-tailed)	.001	.013	.012	.009		<.001	<.001	.001	<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y6	Pearson Correlation	.457**	.425**	.524**	.477**	.721**	1	.654**	.593**	.754**	.794**
	Sig. (2-tailed)	.002	.004	<.001	.001	<.001		<.001	<.001	<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y7	Pearson Correlation	.370*	.351*	.368*	.439**	.810**	.654**	1	.514**	.650**	.729**
	Sig. (2-tailed)	.013	.019	.014	.003	<.001	<.001		<.001	<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y8	Pearson Correlation	.727**	.605**	.760**	.782**	.467**	.593**	.514**	1	.620**	.886**
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	.001	<.001	<.001		<.001	<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Y9	Pearson Correlation	.364*	.280	.421**	.474**	.567**	.754**	.650**	.620**	1	.724**
	Sig. (2-tailed)	.015	.065	.004	.001	<.001	<.001	<.001	<.001		<.001
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
Total	Pearson Correlation	.770**	.702**	.753**	.801**	.734**	.794**	.729**	.886**	.724**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	<.001	
	N	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

B. Hasil Uji Reliabilitas

1. Nilai X

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.818	10

2. Nilai Y

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.908	9

C. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		44	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	3.52598377	
Most Extreme Differences	Absolute	.095	
	Positive	.095	
	Negative	-.039	
Test Statistic		.095	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.386	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.373
		Upper Bound	.398

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

D. Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-3.751	4.376		-.857	.396
	Kualitas	.917	.105	.803	8.720	<.001

a. Dependent Variable: Pemenuhan

E. Koefisien Korelasi

Correlations

		Kualitas	Pemenuhan
Kualitas	Pearson Correlation	1	.803 ^{**}
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	44	44
Pemenuhan	Pearson Correlation	.803 ^{**}	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	44	44

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

F. Koefisien Determinasi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.803 ^a	.644	.636	3.568

a. Predictors: (Constant), Kualitas

G. Uji Hipotesis F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	967.832	1	967.832	76.036	<,001 ^b
	Residual	534.600	42	12.729		
	Total	1502.432	43			

a. Dependent Variable: Pemenuhan

b. Predictors: (Constant), Kualitas

Lampiran 5. R Tabel & F Tabel

A. F Tabel

Critical values of F for the 0.05 significance level:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	161.45	199.50	215.71	224.58	230.18	233.99	236.77	238.88	240.54	241.88
2	18.51	19.00	19.16	19.25	19.30	19.33	19.35	19.37	19.39	19.40
3	10.13	9.55	9.28	9.12	9.01	8.94	8.89	8.85	8.81	8.79
4	7.71	6.94	6.59	6.39	6.28	6.16	6.09	6.04	6.00	5.96
5	6.61	5.79	5.41	5.19	5.05	4.95	4.88	4.82	4.77	4.74
6	5.99	5.14	4.76	4.53	4.39	4.28	4.21	4.15	4.10	4.06
7	5.59	4.74	4.35	4.12	3.97	3.87	3.79	3.73	3.68	3.64
8	5.32	4.46	4.07	3.84	3.69	3.58	3.50	3.44	3.39	3.35
9	5.12	4.26	3.86	3.63	3.48	3.37	3.29	3.23	3.18	3.14
10	4.97	4.10	3.71	3.48	3.33	3.22	3.14	3.07	3.02	2.98
11	4.84	3.96	3.59	3.36	3.20	3.10	3.01	2.95	2.90	2.85
12	4.75	3.89	3.49	3.26	3.11	3.00	2.91	2.85	2.80	2.75
13	4.67	3.81	3.41	3.18	3.03	2.92	2.83	2.77	2.71	2.67
14	4.60	3.74	3.34	3.11	2.96	2.85	2.76	2.70	2.65	2.60
15	4.54	3.68	3.29	3.06	2.90	2.79	2.71	2.64	2.59	2.54
16	4.49	3.63	3.24	3.01	2.85	2.74	2.66	2.59	2.54	2.49
17	4.45	3.59	3.20	2.97	2.81	2.70	2.61	2.55	2.49	2.45
18	4.41	3.56	3.16	2.93	2.77	2.66	2.58	2.51	2.46	2.41
19	4.38	3.52	3.13	2.90	2.74	2.63	2.54	2.48	2.42	2.38
20	4.35	3.49	3.10	2.87	2.71	2.60	2.51	2.45	2.39	2.35
21	4.33	3.47	3.07	2.84	2.69	2.57	2.49	2.42	2.37	2.32
22	4.30	3.44	3.05	2.82	2.66	2.55	2.46	2.40	2.34	2.30
23	4.28	3.42	3.03	2.80	2.64	2.53	2.44	2.38	2.32	2.28
24	4.26	3.40	3.01	2.78	2.62	2.51	2.42	2.36	2.30	2.26
25	4.24	3.39	2.99	2.76	2.60	2.49	2.41	2.34	2.28	2.24
26	4.23	3.37	2.98	2.74	2.59	2.47	2.39	2.32	2.27	2.22
27	4.21	3.35	2.96	2.73	2.57	2.46	2.37	2.31	2.25	2.20
28	4.20	3.34	2.95	2.71	2.56	2.45	2.36	2.29	2.24	2.19
29	4.18	3.33	2.93	2.70	2.55	2.43	2.35	2.28	2.22	2.18
30	4.17	3.32	2.92	2.69	2.53	2.42	2.33	2.27	2.21	2.17
31	4.16	3.31	2.91	2.68	2.52	2.41	2.32	2.26	2.20	2.15
32	4.15	3.30	2.90	2.67	2.51	2.40	2.31	2.24	2.19	2.14
33	4.14	3.29	2.89	2.66	2.50	2.39	2.30	2.24	2.18	2.13
34	4.13	3.28	2.88	2.65	2.49	2.38	2.29	2.23	2.17	2.12
35	4.12	3.27	2.87	2.64	2.49	2.37	2.29	2.22	2.16	2.11
36	4.11	3.26	2.87	2.63	2.48	2.36	2.28	2.21	2.15	2.11
37	4.11	3.25	2.86	2.63	2.47	2.36	2.27	2.20	2.15	2.10
38	4.10	3.25	2.85	2.62	2.46	2.35	2.26	2.19	2.14	2.09
39	4.09	3.24	2.85	2.61	2.46	2.34	2.26	2.19	2.13	2.08
40	4.09	3.23	2.84	2.61	2.45	2.34	2.25	2.18	2.12	2.08
41	4.08	3.23	2.83	2.60	2.44	2.33	2.24	2.17	2.12	2.07
42	4.07	3.22	2.83	2.59	2.44	2.32	2.24	2.17	2.11	2.07
43	4.07	3.21	2.82	2.59	2.43	2.32	2.23	2.16	2.11	2.06
44	4.06	3.21	2.82	2.58	2.43	2.31	2.23	2.16	2.10	2.05
45	4.06	3.20	2.81	2.58	2.42	2.31	2.22	2.15	2.10	2.05
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.08	2.04
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.02
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.19	2.12	2.06	2.01
55	4.02	3.17	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.01

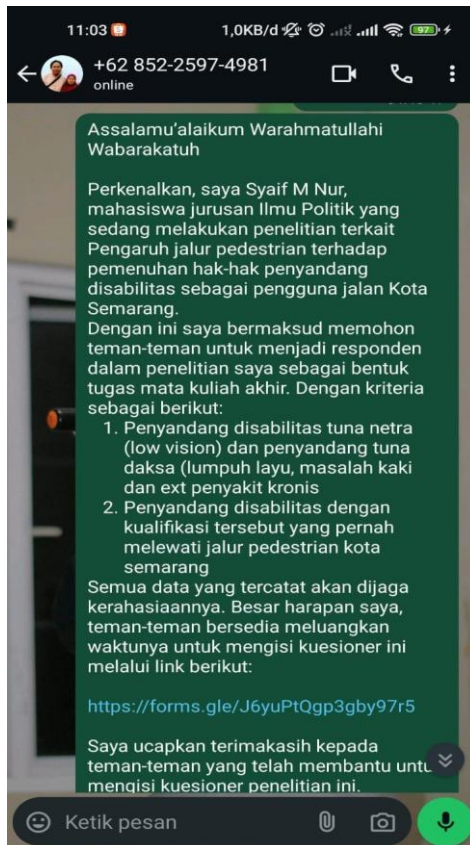
B. R Tabel

Tabel r untuk df = 1 - 50

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Lampiran 6. Dokumentasi Penelitian

A. Penyebaran Kuesioner Secara Online



B. Penyebaran Kuesioner Secara Offline



Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Syaif M. Nur
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 11 April 2003
3. Alamat : Kp. Dondong Rt 002/006 Kelurahan Wonosari Kecamatan Ngaliyan Kota Semarang
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Prodi : Ilmu Politik
7. Pendidikan
 - a. SD/MI : MI Muhammadiyah
 - b. SMP : SMP Muhammadiyah 3 Kaliwungu
 - c. SMA : SMAN 1 Kaliwungu
8. Pengalaman Organisasi : Pengurus Divisi Kominfo HMJ Ilmu Politik
9. Email : syaifmnur1104@gmail.com

Demikian Daftar Riwayat Hidup ini dibuat dengan seharusnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 12 Desember 2024

Syaif M. Nur