

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1. Sistem Jalur Pejalan Kaki**

Menurut Giovany Gideon ( 1977 ), Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan an-tara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Sistem jalur pejalan kaki yang baik untuk masyarakat akan mengurangi keterikatan penduduk kota terhadap kendaraan, meningkatkan kualitas lingkungan, serta menjaga keamanan pejalan kaki.

Pada umumnya pejalan kaki membutuhkan jalur khusus agar tidak bercampur dengan kendaraan sehingga tidak memperlambat arus lalu lintas. Suatu cara yang paling umum untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas yaitu dengan pembangunan trotoar. Penempatan trotoar pada umumnya di tempatkan pada daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, seperti misalnya jalan-jalan di pasar, pusat perkotaan , stasiun-stasiun bis atau stasiun kereta api, sekolah dan rumah sakit. Tidak semua trotoar memiliki lebar minimum yang sama, Lebar minumum trotoar dibangun sesuai dengan penggunaan lahan. Seperti misalnya untuk perumahan memiliki lebar minimum untuk trotoar yaitu 1,5 meter, sedangkan untuk sekolah, rumah sakit, terminal , pertokoan dan daerah perkantoran memiliki lebar minimum

2,0 meter, dan untu terowongan atau jembatan memiliki lebar minimum 1,0 meter. Di Indonesia, sejak tahun 2014 trotoar mulai di fasilitasi guiding block ( jalur khusus untuk difabel ).

### **3.2. Persyaratan Teknis Aksesibilitas**

Menurut Gede manik (2016) Untuk mengetahui mengenai aksesibilitas difabel dalam mendapatkan pelayanan transportasi publik maka hal pertama yang harus dilakukan adalah melihat permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh difabel jika mereka mengakses transportasi publik.

Persyaratan teknis aksesibilitas bagi penyandang difabel dalam kemudahan mengakses layanan transportasi publik menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan serta Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfatan.

### **3.3. Jalur Pedestrian**

Menurut Salmani (2011), pedestrian memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Dengan demikian jalur pedestrian merupakan sebuah sarana untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang

yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut. Namun disadari pula bahwa moda ini memiliki keterbatasan juga, karena kurang dapat untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam, serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan.

Pedestrian hendaknya dilengkapi dengan jalur pemandu yang berfungsi memandu penyandang difabel untuk berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan ubin peringatan. Fasilitas jalur pedestrian dapat dibedakan berdasarkan dua bagian, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang terlindung dalam bangunan dan fasilitas jalur pedestrian yang terbuka.

Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di dalam bangunan, Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dapat ditinjau dari beberapa indikator variabel, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, *ramps*, *Guiding Block* dan sebagainya. Sedangkan, Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, hall, dan sebagainya.

### 3.3.1. Tangga

Tangga yaitu sebuah konstruksi atau fasilitas yang di bangun untuk menghubungkan dua tingkat vertikal yang memiliki jarak antar sebuah bangunan agar dapat di lalui. Tangga dapat bersifat pasif ataupun aktif bergerak dengan menggunakan sistem mekanis atau yang dikenal dengan sebutan eskalator dan

umumnya digunakan pada bangunan-bangunan publik dengan tujuan mempercepat arus transportasi vertikal antar lantai bangunan.

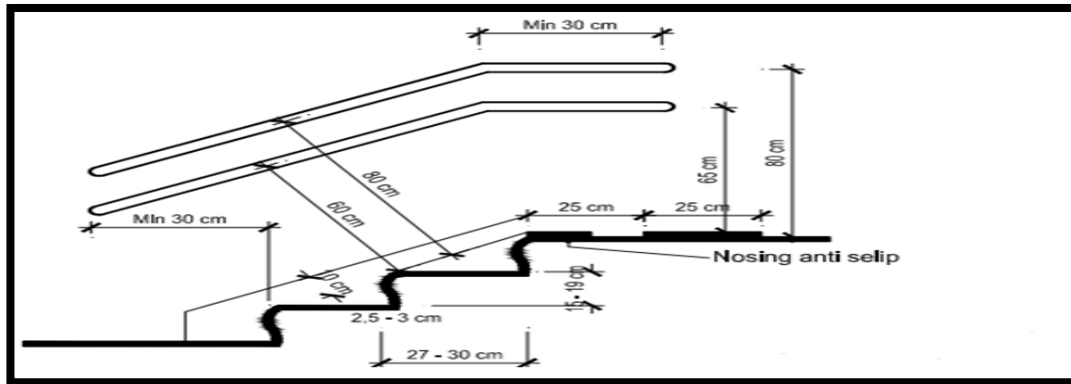
Menurut acuan yang di pakai Gede Manik (2017) yaitu, teknis tangga berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006.

**Tabel 3.1. Indikator Penilaian Tangga Terhadap Akses Kemudahan Penyandang Difabel Menggunakan Transportasi Publik.**

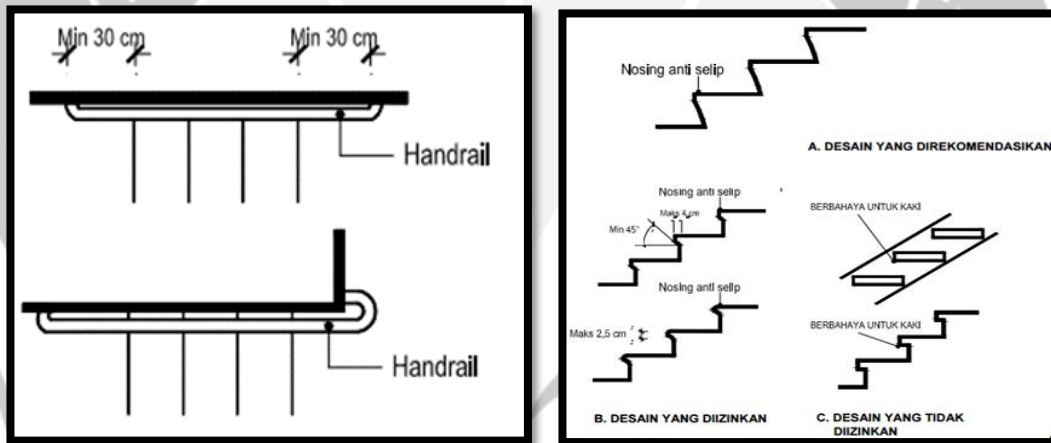
Variabel	Sub Variabel	Keterangan
TANGGA	Dimensi anak Tangga	Harus memiliki dimensi pijakan dan tanjakan yang seragam, tinggi pijakan 15-19 cm dan lebar pijakan 27-30 cm
	Tekstur Lantai	Tidak berlubang / rusak yang dapat membahayakan pengguna tangga
	Derajat Kemiringan	Kemiringan tangga kurang dari 60°
	<i>Handrail</i>	Dilengkapi <i>handrail</i> minimum pada satu sisi. Memiliki ketinggian 65-80 cm. Bagian ujungnya harus bulat atau dibelokkan dengan baik ke arah lantai, dinding atau tiang. <i>Handrail</i> harus ditambah 30 cm pada bagian ujungnya.
	<i>Nosing</i>	Lebar maksimal yaitu 4 cm

*Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006*

Untuk ukuran tangga yang aksesibel dapat dilihat pada Gambar 3.1. dan Gambar 3.2. sebagai berikut :



Gambar 3.1 Ukuran dan Detail Penerapan Tangga Standar  
(Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006)



(a)

(b)

Gambar 3.2 (a) Handrail pada Tangga. (b) Desain Profil Tangga

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

### 3.3.2. Ramp

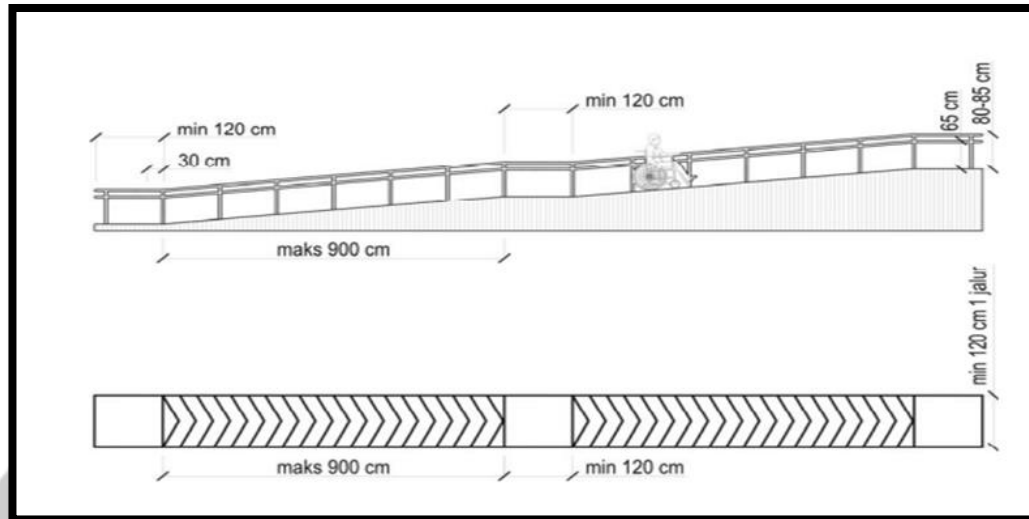
Ramp merupakan sebuah bidang yang sengaja di buat miring sebagai pengganti tangga. Teknis ramp berdasarkan acuan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006.

**Tabel 3.2. Indikator Penilaian Ramp Terhadap Akses Kemudahan Penyandang Difabel Menggunakan Transportasi Publik**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan
<i>RAMP</i>	Tekstur lantai	Harus memiliki tekstur sehingga tidak licin baik diwaktu hujan
	Derajat Kemiringan	Maksimum 6°, dengan perbandingan antara tinggi dan kelandaian 1:10
	Panjang jalur	Panjang mendatar dari satu <i>ramp</i> dengan perbandingan antara tinggi dan kelandaian 1:8 tidak boleh lebih dari 900 cm. Panjang <i>ramp</i> dengan kemiringan yang lebih rendah dapat lebih panjang.
	Lebar jalur	Minimum 95 cm tanpa adanya tepi pegaman, dan minimum 120 cm dengan tepi pengaman
	Muka datar / <i>bordes</i>	Bebas dan datar serta pada awal atau akhiran panjang minimum 160 cm
	Tepi Pengaman	Lebar 10 cm, dirancang untuk menghalangi roda kursi roda agar tidak terperosok atau keluar dari jalur <i>ramp</i>
	pencahayaan	Memiliki pencahayaan yang cukup
	<i>Handrail</i> (Pegangan rambatan)	<i>Handrail</i> harus mudah dipegang dengan ketinggian 65-80 cm

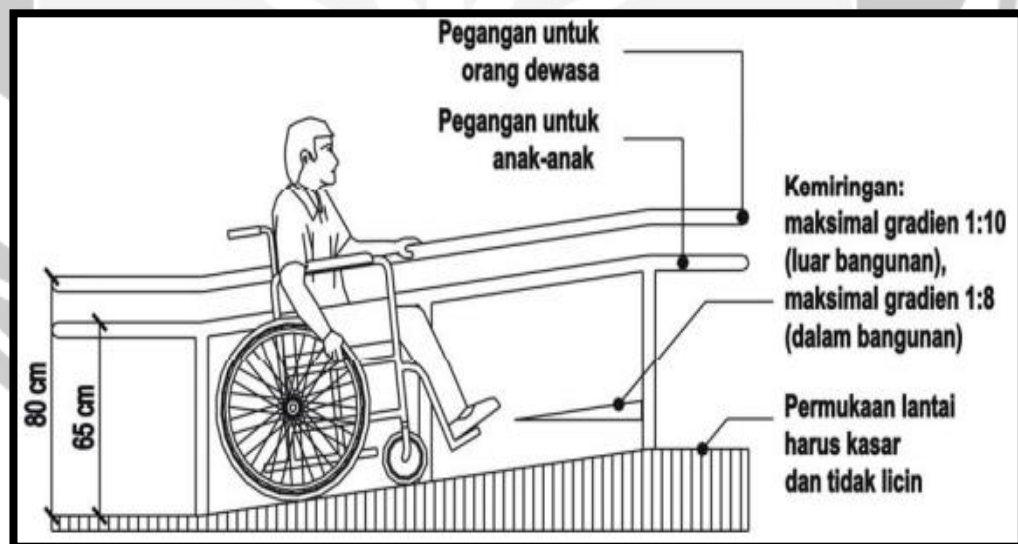
*Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006*

Ramp yang aksesibel bagi penyandang difabel dapat dilihat pada Gambar 3.3 dan Gambar 3.4



Gambar 3.1 Kemiringan ramp

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



Gambar 3.1 Handrail pada ramp

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

### 3.3.3. Guiding Block

*Guiding Block* Merupakan jalur / tanda yang dirancang untuk membantu penyandang difabel pada trotoar. teknis jalur pemandu berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006.

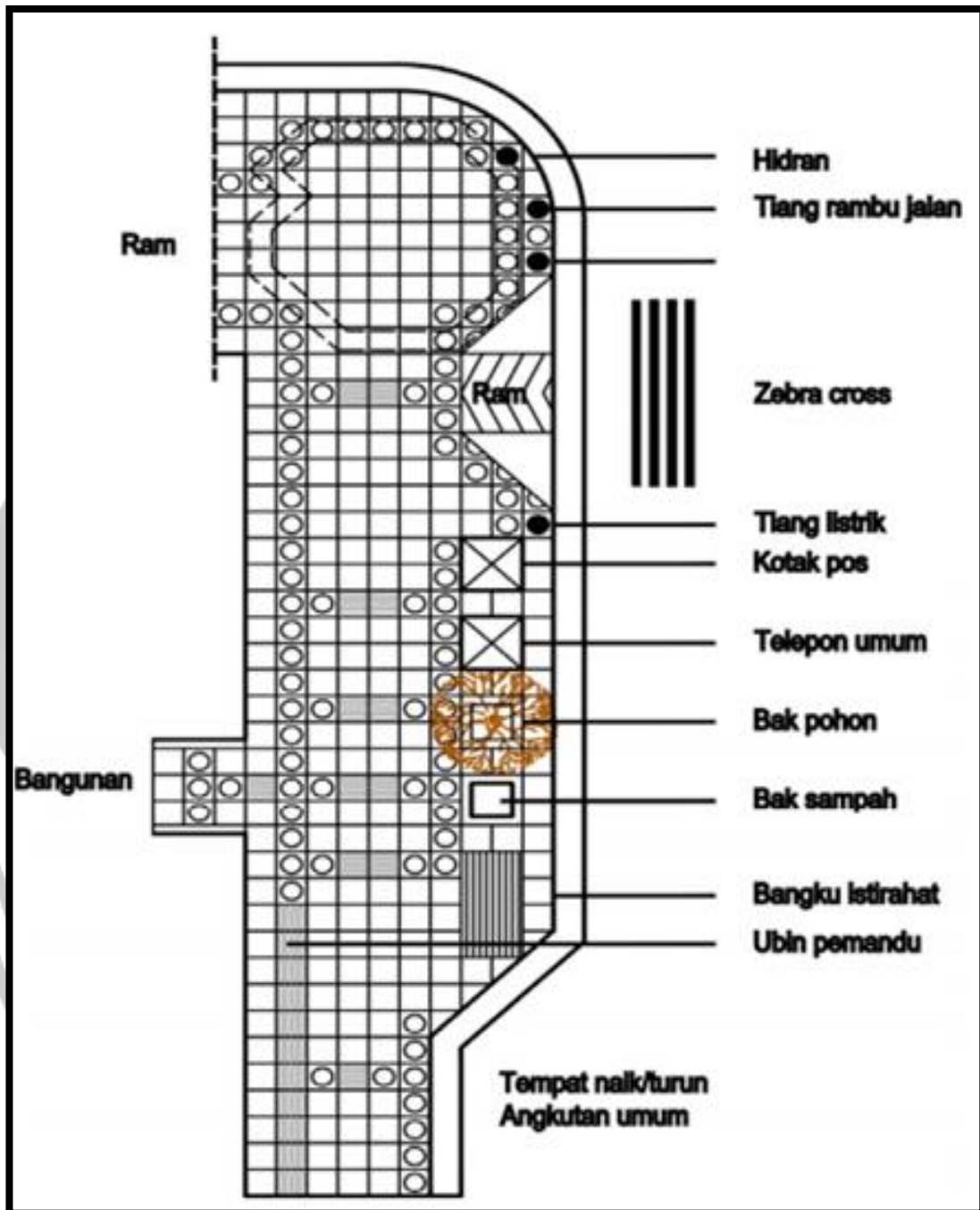
Tabel 3.3 Indikator Penilaian Pedestrian Terhadap Akses Kemudahan Penyandang Difabel Menggunakan Transportasi Publik.

Variabel	Sub Variabel	Keterangan
PEDESTRIAN	Permukaan	Stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin. Hindari sambungan serta gundukan pada permukaan, walaupun terpaksa harus tidak lebih dari 1,25 cm.
	Tipe tekstur ubin	Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan. Tekstur ubin bulat (peringatan) berarti peringatan adanya perubahan situasi disekitarnya.
	Penempatan <i>guiding blocks</i> (ubin tekstur pemandu)	Di depan jalur lalu lintas kendaraan. Di depan pintu keluar dan masuk pada terminal transportasi publik atau area penumpang. Pada pedestrian yang menghubungkan anatar jalan dan bangunan pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi terdekat.
	warna	Untuk memberikan perbedaan warna antara ubin pemandu dengan ubin lainnya, maka pada ubin pemandu diberi warna kuning atau jingga.

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

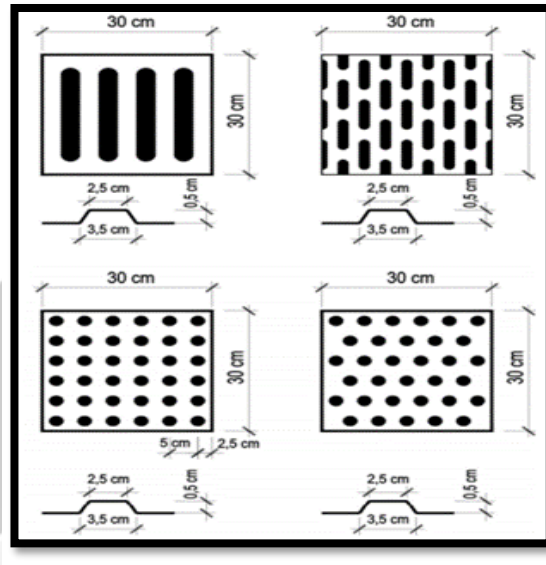
Untuk ukuran pedestian yang aksesibel dapat dilihat pada Gambar 3.5 , Gambar 3.6 dan Gambar 3.7 sebagai berikut :





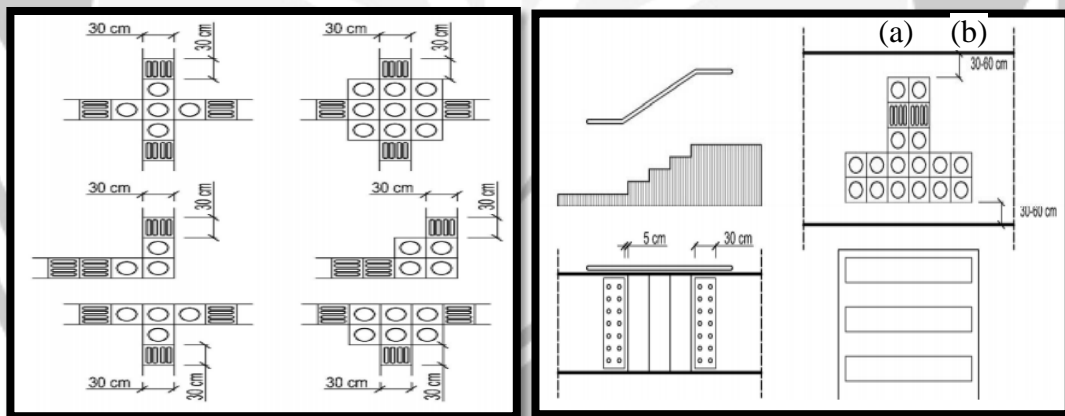
Gambar 3.5 Prinsip Perencanaan Pedestrian sebagai Pemandu Akses Penyandang Difabel

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



Gambar 3.6 Tipe-tipe tekstur ubin pemandu

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



Gambar 3.7 (a) Susunan Ubin Pemandu pada Belokan, (b) Penempatan Ubin Pemandu pada Anak Tangga atau Ramp

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