

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan bab tinjauan pustaka yang menjelaskan mengenai teori dan kebijakan atau peraturan yang berhubungan dengan penelitian yang bersumber dari studi literatur pustaka.

1.1 Tinjauan Kebijakan

Tinjauan kebijakan merupakan penjelasan mengenai kebijakan-kebijakan terkait yang menjadi dasar dalam penelitian ini. Adapun kebijakan-kebijakan terkait yang dimaksud akan dijelaskan pada sub bab dibawah ini.

1.1.1 Undang-Undang No.8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas

Negara Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menghormati dan menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia. Hak asasi manusia sebagai hak dasar yang secara kodrati melekat pada diri manusia bersifat universal, perlu dilindungi, dihormati, dan dipertahankan, sehingga Pelindungan dan hak asasi manusia terhadap kelompok rentan, khususnya Penyandang Disabilitas. Penyandang Disabilitas selama ini mengalami banyak Diskriminasi yang berakibat belum terpenuhinya pelaksanaan hak Penyandang Disabilitas.

Pasal 1 Undang-Undang No.8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas menyebutkan bahwa Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental atau sensorik dalam jangka waktu yang lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Kesamaan Kesempatan adalah keadaan yang memberikan peluang dan/atau menyediakan akses kepada Penyandang Disabilitas untuk menyalurkan potensi dalam segala aspek penyelenggaraan negara dan masyarakat.

Pasal 18 Undang-Undang No.8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas menyebutkan bahwa Penyandang Disabilitas berhak mendapatkan hak, salah satunya adalah hak aksesibilitas. Diantaranya aksesibilitas untuk memanfaatkan

fasilitas publik dan mendapatkan akomodasi yang layak sebagai bentuk aksesibilitas bagi individu. Pasal ini menjelaskan bahwa Penyandang Disabilitas berhak mendapatkan pelayanan yang sama dalam menikmati fasilitas kehidupan bernegara termasuk menikmati fasilitas publik salah satunya trotoar.

Pasal 19 Undang-Undang No.8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas menyebutkan bahwa Penyandang Disabilitas berhak mendapatkan hak, salah satunya adalah hak pelayanan publik. Diantaranya memperoleh akomodasi yang layak dalam Pelayanan Publik secara optimal, wajar, bermartabat tanpa diskriminasi, dan pendampingan, penerjemahan, penyediaan fasilitas yang mudah diakses di tempat layanan publik tanpa tambahan biaya.

1.1.2 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan menyebutkan bahwa fasilitas adalah semua atau sebagian dari kelengkapan prasarana dan sarana pada bangunan gedung dan lingkungannya agar dapat diakses dan dimanfaatkan oleh semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia. Sedangkan aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Pasal 3 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 menyebutkan bahwa dalam merencanakan dan melaksanakan pembangunan bangunan gedung dan lingkungan, harus dilengkapi dengan penyediaan fasilitas dan aksesibilitas. Setiap orang atau badan termasuk instansi pemerintah dalam penyelenggaraan pembangunan bangunan gedung dan lingkungan wajib memenuhi persyaratan teknis fasilitas dan aksesibilitas sebagai berikut :

- | | |
|------------------------|------------|
| a. Ukuran dasar ruang; | e. Pintu; |
| b. Jalur pedestrian; | f. Ram; |
| c. Jalur pemandu; | g. Tangga; |
| d. Area parkir; | h. Lift; |

- i. Lift tangga (stairway lift);
- j. Toilet;
- k. Pancuran;
- l. Wastafel;
- m. Telepon;
- n. Perlengkapan dan peralatan kontrol;
- o. Perabot; dan
- p. Rambu dan marka.

Aksesibilitas merupakan bagian dari kehidupan manusia dalam kehidupannya, sehingga aksesibilitas sangat penting karena untuk memadai aktivitas manusia. Kesamaan kesempatan diartikan sebagai keadaan yang memberikan peluang atau menyediakan akses kepada setiap masyarakat termasuk penyandang disabilitas untuk menyalurkan potensi dalam segala aspek. Tujuan dari aksesibilitas adalah memberikan kemudahan bagi penyandang disabilitas dalam melakukan aktivitas sehari-hari serta memiliki kesempatan dan peluang yang sama dalam memperoleh pelayanan publik untuk aksesibilitas fisik maupun non fisik.

Terdapat asas yang harus ada dalam pengadaan suatu fasilitas ataupun aksesibilitas pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, yaitu :

- a. Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun, harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang;
- b. Kemudahan, yaitu setiap orang dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan;
- c. Kegunaan, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan; dan
- d. Kemandirian, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

1.1.3 Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 Tentang Kesetaraan dan Pemberdayaan Penyandang Cacat

Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 Tentang Kesetaraan dan Pemberdayaan Penyandang Cacat menyebutkan bahwa Penyelenggaraan kesetaraan dan pemberdayaan penyandang cacat bertujuan untuk mewujudkan kemandirian, kesamaan hak dan kesempatan serta meningkatkan kemampuan penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Tujuan penyelenggaraan kesetaraan dan pemberdayaan penyandang cacat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari meningkatkan taraf kesejahteraan, kualitas, dan kelangsungan hidup.

Pasal 27 Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 menyebutkan bahwa Kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat diarahkan untuk mewujudkan kesamaan kedudukan, hak, kewajiban dan peran penyandang cacat, agar dapat berperan dan berintegrasi secara total sesuai dengan kemampuannya dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas. Setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah atau masyarakat wajib menyediakan aksesibilitas.

Pasal 30 Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 menyebutkan bahwa Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat agar dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat. Penyediaan aksesibilitas dapat berbentuk fisik maupun non fisik. Penyediaan aksesibilitas yang berbentuk fisik dilaksanakan pada sarana dan prasarana umum yang meliputi :

- a. Aksesibilitas pada bangunan umum;
- b. Aksesibilitas pada jalan umum;
- c. Aksesibilitas pada pertamanan dan pemakaman umum;
- d. Aksesibilitas pada angkutan umum;
- e. Aksesibilitas pada sarana keagamaan.

Aksesibilitas yang berbentuk non fisik meliputi pelayanan informasi dan pelayanan khusus.

Pasal 32 Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 menyebutkan bahwa aksesibilitas pada jalan umum dilaksanakan dengan menyediakan :

- a. Akses ke dan dari jalan umum;
- b. Akses ke tempat pemberhentian bis/kendaraan;
- c. Jembatan penyebrangan;
- d. Jalur penyebrangan bagi pejalan kaki;
- e. Tempat parkir dan naik turun penumpang;
- f. Tempat pemberhentian kendaraan umum;
- g. Tanda-tanda/rambu-rambu atau marka jalan;
- h. Trotoar bagi pejalan kaki/pemakai kursi roda;
- i. Terowongan penyebrangan.

Pasal 36 Peraturan Daerah Kota Bandung No. 26 Tahun 2009 menyebutkan bahwa pelayanan informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 dilaksanakan untuk memberikan informasi kepada penyandang cacat berkenaan dengan aksesibilitas yang tersedia pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum. Sedangkan pelayanan khusus dilaksanakan untuk memberikan kemudahan bagi penyandang cacat dalam melaksanakan kegiatannya pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum.

1.1.4 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandung Tahun 2011-2031

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung menjelaskan bahwa arahan pembangunan Kota Bandung yaitu terfokus pada meningkatkan kualitas lingkungan hidup kota. Hal ini dirumuskan untuk mendukung dari tujuan penataan ruang berdasarkan RTRW Kota Bandung yaitu mewujudkan tata ruang kota yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan. Dalam RTRW Kota Bandung ini sudah ditegaskan bahwa dalam setiap pembangunan kota harus menggunakan aspek berkelanjutan untuk mencapai kondisi yang lebih baik dimasa yang akan datang.

1.2 Tinjauan Teori

Tinjauan teori ini merupakan uraian dari teori-teori yang menjadi dasar penelitian ini. Teori-teori ini terdiri dari teori yang berkaitan dengan walkability dan penyandang tunanetra.

1.2.1 Definisi *Walkability*

Walkability menjadi salah satu perhatian utama dalam perencanaan kota (Ozgen,2012). Menurut *Land Transport New Zealand (2007) pedestrian planning and design guide walkability* adalah kondisi sejauh apa suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki. *Walkability* juga merupakan istilah yang dipergunakan untuk menggambarkan dan mengukur konektivitas dan kualitas trotoar, jalan setapak, atau trotoar di kota-kota(Rian & Petrus. 2015). Hal ini diukur melalui penilaian komprehensif dari infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan studi yang menghubungkan permintaan dan penawaran. (Leather, James, Fabian, dkk. ADB 2011).

Untuk mendukung lingkungan pejalan kaki yang walkable, lingkungan pejalan kaki harus memudahkan para masyarakat dalam mengakses dan bersifat aman, dan tentunya menyenangkan di daerah sekitarnya. *A Walking Strategy for Western Australia (2007-2020)* mengatakan bahwa untuk dapat mendukung terciptanya suatu lingkungan pejalan kaki yang *walkable*, terdapat 4 aspek yang harus diperhatikan, yaitu :

1. Akses

Menciptakan ruang pejalan kaki dengan kemudahan untuk mengakses ruang terbuka dengan cara berjalan kaki. Pentingnya memperhatikan ketersediaan fasilitas yang tentunya menunjang bagi kaum manula dan difabel, serta memadai untuk orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar serta ditandai dengan adanya rambu-rambu petunjuk. Selain itu penting pula memperhatikan lokasi tempat parkir, baik kendaraan bermotor atau non motor seta tempat pemberhentian transportasi publik.

2. Estetika

Menciptakan suatu lingkungan yang memberikan kesan menyenangkan dipandangan masyarakat, dengan memperhatikan penataan *landscape*.

3. Keselamatan dan keamanan

Para pejalan kaki harus dapat merasakan mereka dan barang-barang mereka aman. Para pejalan kaki harus dapat menikmati perjalanan mereka dengan santai tentunya dengan kondisi jalan yang terawat dengan baik dengan mengambil prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan.

4. Kenyamanan

Para pejalan kaki harus dapat merasakan keamanan ketika berjalan pada suatu lingkungan dengan adanya ketersediaan fasilitas seperti adanya bangkubangku umum, tempat beristirahat serta adanya fasilitas air minum untuk publik

Dalam menciptakan lingkungan yang *walkable* perlu adanya perhatian khusus terhadap faktor-faktor seperti mengintegrasikan komunitas dengan perumahan, pertokoan, tempat bekerja, fasilitas sekolah maupun taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat. Tujuan dengan pentingnya menciptakan suatu lingkungan yang *walkable* juga ditekankan dalam *Komisi Perencanaan Australia Barat 2007* dengan tujuan sebagai berikut :

1. Untuk menyediakan stuktur perkotaan terhadap lingkungan yang *walkable* dengan membentuk kota-kota yang kompatibel dengan menggunakan konsep lahan campuran untuk mengurangi ketergantungan akan penggunaan mobil pribadi menuju fasilitas kerja, ritel dan fasilitas umum lainnya.
2. Untuk memastikan terciptanya suatu lingkungan *walkable* yang menyediakan akses dan layanan yang dapat di gunakan bagi semua kalangan, termasuk bagi kaum difabel.
3. Untuk menyediakan akses menuju fasilitas umum yang saling terkoneksi dengan jalan-jalan secara aman dan menyenangkan untuk dapat di akses dengan cara berjalan kaki maupun bersepeda secara efisien.

4. Untuk memastikan adanya penggunaan jalan secara aktif dengan mendesain bagian depan bangunan menghadap ke jalan, untuk meningkatkan keamanan personal melalui peningkatan pengawasan dan aktivitas.

1.2.2 Pengukuran *Walkability*

Untuk melihat dukungan secara keseluruhan dari berbagai aspek untuk lingkungan pejalan kaki, dapat menggunakan pengukuran *walkability*. *Walkability* ini digunakan untuk mencerminkan kondisi berjalan pada suatu daerah perkotaan. Pengukuran *walkability* dengan menggunakan Global Walkability Index (GWI) yang dikembangkan MIT dan World Bank yang sudah modifikasi agar sesuai dengan konteks Asia. Parameter yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain (*walking path modal conflict*)
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki
3. Ketersediaan penyebrangan
4. Keamanan penyebrangan
5. Sikap pengendara motor
6. *Amenities* (fasilitas pendukung)
7. Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (*disabled*)
8. Kendala/hambatan
9. Keamanan terhadap kejahatan (*safety from crime*)

1.2.3 *Global Walkability Index*

Global Walkability Index (GWI), yang dikembangkan oleh H. Krambeek untuk World Bank 2006, memberikan analisis kualitatif penilaian tentang kondisi berjalan termasuk keselamatan, keamanan, dan kenyamanan lingkungan pejalan kaki. Analisis ini juga memberikan pemahaman tentang *walkability* yang lebih baik saat ini di kota Asia dan mampu mengidentifikasi cara untuk meningkatkan pejalan kaki. Survei lapangan dan wawancara pejalan kaki mengakibatkan "*index walkability*" untuk masing-masing kota, dapat digunakan menjadi perbandingan setiap kota yang kemudian membantu mengidentifikasi area untuk melakukan perbaikan pada lokasi yang spesifik . Survei *walkability* dapat membantu pembuat

kebijakan dan pemerintah dalam hal peningkatan infrastruktur. Berikut dibawah ini merupakan parameter beserta deskripsi pengukuran menggunakan GWI yaitu :

Tabel 2.1
Pengukuran Global Walkability Index

Parameter	Deskripsi
Konflik antara Pejalan kaki dengan Moda Lain	Besar/intensitas konflik antara pejalan kaki dan moda lainnya, seperti sepeda, sepeda motor, dan mobil di jalan raya.
Ketersediaan Jalur Pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki disepanjang jalur perjalanan pejalan kaki.
Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan	Ketersediaan fasilitas penyebrangan jalan seperti zebra cross, jembatan penyebrangan dll.
Tingkat Keselamatan untuk Menyeberang	Tingkat keselamatan pejalan kaki ketika menyeberang dari kendaraan yang melintas, waktu yang dihabiskan untuk menunggu dan menyeberang jalan, dan kecukupan waktu yang diberikan kepada pejalan kaki untuk menyeberang persimpangan yang diberi sinyal (traffic light).
Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor	Perilaku pengendara motor baik atau tidak terhadap pejalan kaki, contohnya saat akan menyebrang jalan pengendara motor menghormati para pejalan kaki dll.
Ketersediaan fasilitas pendukung	Tersedianya fasilitas pejalan kaki seperti bangku, lampu jalan, toilet umum, dan pepohonan, dan lain-lain.
Infrastruktur bagi Disabilitas	Ketersediaan fasilitas bagi kelompok penyandang cacat di jalur pejalan kaki.
Halangan/Hambatan	Adanya penghalang permanen dan sementara di jalur pejalan kaki kegiatan lain seperti Pedagang Kaki Lima, Parkir motor, dan kegiatan lainnya yang dapat mengganggu perjalanan pejalan kaki. Hal ini pada akhirnya mempengaruhi lebar efektif jalur pejalan kaki dan dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.
Keamanan dari kriminalitas	Tingkat keamanan di sekitar jalur pejalan kaki

Sumber : Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities

1.2.4 Variabel Pengukuran Tingkat Walkability

Secara umum elemen dasar yang digunakan sebagai pengukuran tingkat *walkability* mengutamakan keamanan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pejalan kaki saat berada pada jalur pejalan kaki. Berikut dibawah ini merupakan tabel

mengenai variabel yang akan digunakan untuk mengukur *walkability* di jalur pejalan kaki kawasan BRSPDSN Wyata Guna.

Tabel 2.2
Variabel dan Parameter Global Walkability Index

Variabel	Parameter GWI
Keamanan (<i>security</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain • Ketersediaan jalur pejalan kaki • Ketersediaan Penyebrangan • Kendala/hambatan
Keselamatan (<i>safety</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan penyebrangan • Perilaku pengendara
Kenyamanan (<i>comfort</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Amenities</i> (fasilitas pendukung) • Infrastruktur penunjang kelompok penyandang cacat (<i>disabled</i>)
Keindahan (<i>aesthetic</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Amenities</i> (fasilitas pendukung)

Sumber : Modifikasi Global Walkability Index 2020

1.2.5 Definisi Pejalan Kaki

Menurut Giovanni (1977) berjalan kaki merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut Fruin (1979) berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu– satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota.

Menurut Listianto (2006) pejalan kaki adalah orang/manusia yang bergerak dan berpindah dari satu titik ke titik yang lain yang merupakan tujuan tanpa menggunakan moda lain selain berjalan kaki. Sedangkan Rusmawan (1999) mengemukakan bahwa dalam hal berjalan termasuk juga di dalamnya dengan menggunakan alat bantu pergerakan seperti tongkat maupun tuna netra termasuk kelompok pejalan kaki. dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Dari beberapa teori dapat diambil kesimpulan bahwa pejalan kaki merupakan individu/masyarakat yang melakukan aktivitas atau kegiatan dengan berjalan kaki untuk berpindah dari satu titik ke titik yang lain yang merupakan tujuan.

1.2.6 Jenis Pejalan Kaki

Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 jenis pejalan kaki menurut sarana perjalanannya, yaitu :

1. Pejalan kaki penuh (berjalan kaki penuh dari tempat asal sampai tempat tujuan)
2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum (berjalan kaki dari tempat asal ke tempat pemberhentian kendaraan umum)
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum (berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi menuju pemberhentian kendaraan umum)
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh (berjalan kaki dari tempat parkir menuju kendaraan pribadi sampai tempat tujuan).

1.2.7 Definisi Jalur Pejalan Kaki

Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pejalan kaki merupakan sebuah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki untuk memberikan pelayanan kepada para pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyebrangan sebidang dan penyebrangan tidak sebidang. Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari kota, dimana orang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki, dan biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya (Carr, Stephen, 1992).

Menurut Shirvani (1985), bahwa jalur pejalan kaki harus menjadi sebagai salah satu elemen perencanaan kota. Sistem jalur pejalan kaki yang baik bagi kota khususnya kawasan perdagangan dapat memberi dampak yang baik dan merangsang aktivitas perdagangan, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan meningkatkan kualitas lingkungan dan udara, karena berkurangnya polusi kendaraan. Jalur pejalan kaki diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (origin) ketempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992).

Menurut Iswanto (2006), jalur pejalan kaki adalah suatu ruang publik dimana pada jalur tersebut juga terjadi interaksi sosial antar masyarakat. Dari beberapa teori dapat disimpulkan bahwa jalur pejalan kaki merupakan jalur yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang menghubungkan suatu tempat ke tempat lain dimana juga merupakan suatu bentuk pelayanan yang ditujukan kepada para pejalan kaki.

1.2.8 Elemen Jalur Pejalan Kaki

Dalam sebuah perencanaan, elemen-elemen jalur pejalan kaki diperlukan pendekatan secara optimal terhadap lokasi dimana jalur pejalan kaki tersebut direncanakan. Disamping itu, yang terpenting dalam perencanaan jalur pejalan kaki adalah mengenai komposisi, warna, bentuk, ukuran serta tekstur.

Elemen jalur pejalan kaki dibedakan menjadi 2, yaitu elemen jalur pejalan kaki sendiri berupa material dari jalur pejalan kaki dan elemen pendukung yang berupa lampu penerang, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, tanda petunjuk dan lainnya. Menurut Rubenstein (1992) elemen jalur pejalan kaki antara lain :

1. Paving

Paving adalah trotoar atau hamparan yang rata (Echols, J.M,1983). Dalam hal ini, sangat perlu untuk memperhatikan skala pola, warna, tekstur dan daya serap air larian.



Sumber : www.tecturadesign.com

Gambar 2.1

Paving Pada Jalur Pedestrian

2. Lampu

Digunakan sebagai penerangan di waktu malam hari. Ada beberapa tipe lampu yang merupakan elemen pendukung perancangan kota (Chearra, 1978).



Sumber : www.janaloka.com

Gambar 2.2
Lampu Pada Jalur Pedestrian

3. Sign

Sign merupakan rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas informasi maupun larangan.



Sumber: edorusyanto.wordpress.com

Gambar 2.3
Petunjuk Pada Jalur Pedestrian

4. Sculpture

Rambu-rambu yang sifatnya untuk memberikan suatu identitas, informasi maupun larangan, atau menarik perhatian mata (vocal point), biasanya terletak di tengah maupun di depan plaza.



Sumber: www.tripadvisor.com

Gambar 2.4
Sculpture Pada Jalur Pedestrian

5. Bollards

Bollards adalah pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Biasanya digunakan bersamaan dengan peletakkan lampu.



Sumber : www.detik.com

Gambar 2.5
Pembatas Pada Jalur Pedestrian

6. Bangku

Untuk memberi ruang istirahat bila lelah berjalan, dan memberi waktu bagi pejalan kaki untuk menikmati suasana lingkungan sekitarnya.



Sumber: www.jejakwisata.com

Gambar 2.6
Bangku Pada Jalur Pedestrian

7. Tanaman Peneduh

Untuk pelindung dan penyejuk jalur pejalan kaki. Menurut Rustam Hakim (1987), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pejalan kaki adalah :

- a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara maupun cuaca
- b. Bermasa daun padat



Sumber : kompasiana.com

Gambar 2.7
Tanaman Peneduh Pada Jalur Pedestrian

8. Telepon

Disediakan bagi pejalan kaki jika ingin berkomunikasi dan sedapat mungkin didesain untuk menarik perhatian pejalan kaki.



Sumber : org.wikipedia.id

Gambar 2.8
Telepon Pada Jalur Pedestrian

9. Kios

Keberadaannya dapat untuk menghidupkan suasana pada jalur pejalan kaki sehingga tidak monoton. Khususnya kios untuk aktivitas jual beli, bila sewaktu-waktu dibutuhkan oleh pejalan kaki.



Sumber : madridnofrills.com

Gambar 2.9
Kios Pada Jalur Pedestrian

10. Tempat Sampah

Tempat sampah harus diletakkan di jalur pejalan kaki agar jalur tersebut tetap bersih.



Sumber: karawangkab.go.id

Gambar 2.10
Tempat Sampah Pada Jalur Pedestrian

11. Halte

Harris dan Dinnes (1988) mengemukakan bahwa persyaratan untuk halte bus adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan baik dalam kondisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bus harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki. Didalam kepmen perhubungan no. 65 tahun 1993 juga disebutkan bahwa fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyebrangan pejalan kaki.



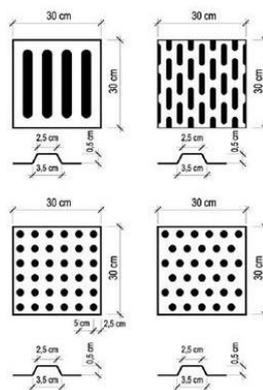
Sumber : Dokumentasi Survey 2020

Gambar 2.11
Halte Pada Jalur Pejalan Kaki

1.2.9 Guiding Block

Guiding block adalah Fasilitas jalur pemandu yang digunakan untuk membantu memberikan informasi perjalanan bagi penyandang tunanetra dengan memanfaatkan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan (Kurniawan, 2014). Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis yang menunjukkan arah perjalanan, sedangkan tekstur ubin peringatan bermotif bulat-bulat yang memberi peringatan terhadap adanya perubahan situasi sekitarnya. Daerah-daerah yang harus menggunakan ubin pemandu (guiding blocks) adalah area di depan jalur lalu lintas kendaraan, di depan pintu masuk/keluar dari dan ke tangga dan pada terminal transportasi umum, area pedestrian yang menghubungkan jalan dan bangunan, dan pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi umum tersebut.

Selain profil atau motif ubin, karakteristik ubin pengarah ini juga dikenali oleh warnanya yang pada umumnya berwarna kuning, meskipun di beberapa negara (seperti Australia dan Itali) ubin pengarah ini mempergunakan warna abu-abu atau warna lainnya. Penggunaan warna kuning dipilih karena warna ini akan selalu bisa diidentifikasi (atau tidak mengalami perubahan signifikan) oleh semua orang termasuk orang dengan gangguan buta warna. Hal lain yang memberi nilai lebih pada penggunaan jalur atau ubin pemandu ini adalah ternyata jalur ini tidak saja bermanfaat bagi orang dengan gangguan penglihatan, tetapi juga bagi mobilitas orangtua yang berjalan kaki.



Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan

Gambar 2.12

Jenis-jenis Guiding Block Pada Jalur Pedestrian

1.2.10 Tunanetra

Menurut Daniel P. Hallahan, James M. Kauffman, dan Paige C. Pullen (2009: 380), mengemukakan "*Legally blind is a person who has visual acuity of 20/200 or less in the better eye even with correction (e.g., eyeglasses) or has a field of vision so narrow that its widest diameter subtends an angular distance no greater than 20 degrees*". Definisi tersebut dapat dikemukakan bahwa anak buta adalah seseorang yang memiliki ketajaman visual 20/200 atau kurang pada mata/penglihatan yang lebih baik setelah dilakukan koreksi (misalnya kacamata) atau memiliki bidang penglihatan begitu sempit dengan diameter terlebar memiliki jarak sudut pandang tidak lebih dari 20 derajat.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kata tunanetra berasal dari kata "tuna" yang artinya rusak atau cacat dan kata "netra" yang artinya adalah mata atau alat penglihatan. Jadi tunanetra adalah rusak penglihatan. Sedangkan orang yang buta adalah orang yang rusak penglihatannya secara total.

Berdasarkan definisi yang telah disebutkan di atas dapat disimpulkan bahwa tunanetra tergolong dalam dua kelompok, yaitu tunanetra dengan buta total dan tunanetra yang awas atau memiliki keterbatasan penglihatan. Selain itu, adapula seorang yang mengalami kebutaan semenjak lahir ataupun mengalami kebutaan akibat kecelakaan, penambahan usia atau tidak sejak lahir.

1.2.11 Klasifikasi Tunanetra

Menurut Pradopo (1977) orang yang mengalami tunanetra diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :

- a. Terjadinya kecacatan, yakni sejak seseorang menderita tunanetra yang dapat digolongkan sebagai berikut :
 1. Penderita tunanetra sejak lahir, yakni mereka yang sama sekali tidak memiliki pengalaman melihat.
 2. Penderita tunanetra setelah lahir atau pada usia kecil, yaitu mereka yang sudah memiliki kesan serta penglihatan visual, tetapi belum kuat dan mudah terlupakan.

3. Penderita tunanetra pada usia sekolah atau usia remaja, kesan-kesan pengalaman visual meninggalkan pengaruh yang mendalam terhadap proses perkembangan pribadi.
 4. Penderita tunanetra pada usia dewasa, merupakan mereka yang dengan segala kesadaran masih mampu melakukan latihan-latihan penyesuaian diri.
 5. Penderita tunanetra pada usia lanjut, yaitu mereka yang sebagian besar sudah sulit mengalami latihan-latihan diri.
- b. Berdasarkan kemampuan daya lihat, yaitu :
1. Penderita tunanetra ringan, yaitu mereka yang mempunyai kelainan atau kekurangan daya penglihatan.
 2. Penderita tunanetra setengah berat, yaitu mereka yang mengalami sebagian daya penglihatan.
 3. Penderita tunanetra berat, yaitu mereka yang sama sekali tidak dapat melihat atau yang sering disebut buta.