

BAB II
LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Tabel 2.1 Kajian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Metode	Hasil
1.	Sanjaya, R dan Mudiyono R.	Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan	Analisis Deskriptif Kuantitatif (Uji Validitas, Realiabilitas, Uji Regresi)	<p>Jalur pedestrian di sekitar Kawasan Bundaran Pancasila Pangkalan Bun tidak berfungsi secara maksimal sebagai jalur untuk pejalan kaki dipengaruhi oleh factor fungsi, mobilitas, fasilitas, aksesibilitas, keamanan, kebersihan, dan keindahan yang menurun. Variabel - variabel yang mempengaruhi kinerja jalur pedestrian adalah variabel fungsi dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,181; variable mobilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,101, variabel fasilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,160, variabel aksesibilitas dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135;</p> <p>Variabel keamanan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,169, variabel kebersihan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,135, dan variabel keindahan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,115. Variabel fungsi, variabel mobilitas,</p>

				<p>variable fasilitas, variabel aksesibilitas, variabel keamanan, variabel kebersihan dan variabel keindahan secara serentak berpengaruh signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian. Hal ini diketahui dari hasil uji F, dimana nilai F hitung lebih besar dari pada F-Tabel serta nilai signifikansi uji F yang kurang dari nilai taraf keberartian (5%). Secara parsial masing-masing variabel berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja jalur pedestrian.</p>
2.	Widodo,A	<p>Studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trotoar di Jalan protokol Kota Semarang (studi kasus Jalan Pandanaran Semarang)</p>	<p>Analisis deskriptif/ deskripsi persentase, Kuantitatif (Uji Validitas, Uji Realibilitas)</p>	<p>Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan jalur trotoar di Jalan Pandanaran Semarang, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut : Faktor - faktor yang meliputi, keteraturan sirkulasi, perlindungan terhadap cuaca, peredaman kebisingan, polusi udara, bentuk lanskep yang baik, kebersihan dan keindahan yang terjaga, terjaminnya rasa keamanan, serta kelengkapan fasilitas jalan, benar-benar merupakan unsur pokok (deterministik) yang menunjang rasa kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan Pandanaran Semarang.</p>

3.	Muchtar,C	<p>Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki : Studi Kasus Jalan Kedoya Raya – Arjuna Selatan</p>	<p>Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif (Skala Likert)</p>	<p>Berdasarkan pengamatan, di ambil beberapa kesimpulan yaitu: kondisi trotoar di lokasi studi saat ini belum memenuhi standar yang layak dan belum mengakomodasikan kebutuhan akan fasilitas pendukung untuk Kenyamanan, keamanan dan keselamatan lalu lintas pejalan kaki termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik dan stamina, serta terdapatnya fungsi lain oleh keberadaan pedangan kaki lima, pangkalan ojek dan parkir kendaraan yang menggunakan ruang gerak bebas pejalan kaki. Hal ini dapat di lihat pada hasil koesioner berdasarkan pendapat pejalan kaki (pada ke 2 zona pengambilan sampel populasi) mengenai persepsi pejalan kaki tentang Kenyamanan yang di tinjau dari seluruh faktor, adalah di peroleh bahwa dari jumlah responden sebanyak 100 pejalan kaki, di zona A kondisi Kenyamanan pedestrian 47% di bandingkan dengan 41% responden pada zona B. Menyatakan bahwa kondisi kualitas kurang baik. Dari penelitian ini bahwa faktor-faktor yang meliputi, Aspek Fisik dan Non Fisik benar-benar merupakan unsur-unsur pokok yang menunjang</p>
----	-----------	--	---	--

				rasa Kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar Jalan di lokasi studi
--	--	--	--	--

Sumber : Penelitian Terdahulu

2.2 Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, intasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalulintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki. Dirjen Perhubungan Darat (dalam Roynaldi Gultom, 2024:25) menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil. Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum.

Berjalan kaki merupakan sarana yang relatif mudah dan murah untuk mencapai suatu tujuan yang tidak dilayani oleh moda-moda angkutan lainnya. (Amos Rapoport, 1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat memahami lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara mendetail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Sedangkan (Gideon Geovani, 1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman. Berjalan kaki memiliki kelebihan dalam urban design, yaitu manusia memiliki waktu untuk melihat visual kota dalam melakukan aktivitasnya, sehingga menjadikan masyarakat lebih mengenali kotanya. Pejalan kaki menurut (Shirvani, 1985) adalah bagian dari elemen fisik dalam perancangan kota.

Pejalan kaki membutuhkan sebuah ruang pada jalan yang dibentuk secara fisik agar dapat melakukan aktivitas. Aktivitas ini diharapkan aman dan terlindung dari unsur lain dari jalan itu sendiri, yaitu kendaraan bermotor cukup jelas bahwa jalur pejalan kaki sebagai ruang transisi ini bukanlah sekedar sebuah jalur pejalan kaki di tepi jalan, meski lengkap dengan utilitasnya, yang tidak mendukung langsung aktivitas secara langsung, melainkan sebagai wujud fisik. Atau dengan kata lain jalur pejalan kaki harus memenuhi kriteria fisik sebuah jalur pejalan kaki atau trotoar. Fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan arteri menurut Utterman (1984), berfungsi sebagai:

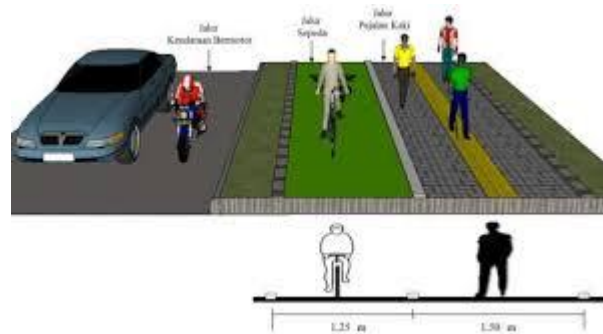
- a. Penghubung seluruh fasilitas umum dan sosial seperti sekolah, taman, rumah ibadah, dan lain-lain yang menjadi daya tarik pejalan kaki.
- b. Penghubung seluruh layanan masyarakat diantaranya termasuk pusat perbelanjaan, perkantoran, dan pusat hiburan atau rekreasi.
- c. Penghubung seluruh tempat yang menarik dan menyenangkan, misalnya pemandangan, hutan, pantai, bila ada. Keragaman dan kegiatan bisnis atau rekreasi harus merupakan bagian yang terintegrasi dengan baik dengan jalur pejalan kaki.

Berjalan kaki memiliki keuntungan dalam urban design, yaitu manusia memiliki waktu untuk melihat visual kota dalam melakukan aktivitasnya, sehingga membuat masyarakat lebih mengenali kotanya. Dengan hal itu, berjalan kaki merupakan suatu sarana transportasi yang sangat berperan dalam perdagangan untuk memberi kesempatan bagi pejalan kaki untuk melihat dan berpindah tempat dalam jarak yang dekat pada suatu tempat/pertokoan dalam kawasan perdagangan. Tapi berjalan kaki memiliki kendala dalam hal jarak tempuh, peka terhadap gangguan alam dan hambatan yang diakibatkan oleh lalulintas kendaraan. Sebagai moda angkutan berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur yang tidak memungkinkan untuk dilalui oleh moda angkutan lainnya.

2.3 Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia

Ruang berdiri dan berjalan yang diperlukan untuk jalur pejalan kaki dihitung berdasarkan ukuran tubuh manusia. Ukuran tubuh berpakaian tebal badan 45 cm sisi pendek dan lebar bahu 60 cm sisi panjang. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang gerak pejalan kaki minimum adalah :

- Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu $0,27 \text{ m}^2$
 - Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu $1,08 \text{ m}^2$
 - Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara $1,35 \text{ m}^2 - 1,62 \text{ m}^2$
- kebutuhan ruang minimum untuk berdiri, bergerak, dan membawa barang dapat dilihat dari gambar berikut :



Gambar 2.1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki
Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 Tahun 2014

Persyaratan ruang minimum diatas harus mempertimbangkan kondisi perilaku pejalan kaki saat bergerak, dan pada saat mengangkut barang dan saat bergerak bersama (berkelompok) dengan pejalan kaki lainnya diruang diam atau bergerak. Kemiringan jalur pejalan kaki yang diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014 yakni terdiri dari kemiringan memanjang dan kemiringan melintang.

- Kemiringan memanjang yang kriteria nya ditentukan berdasarkan kapasitas berjalan kaki dan tujuan rancangan
- Kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase dan bahan yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Dalam kasus kemiringan memanjang, kemiringan maksimum adalah 8% jika penampang horizontal minimal 1,2 m untuk setiap jarak maksimum 9 m. Sebaliknya, dalam kasus kemiringan melintang, kemiringan minimumnya adalah 2% dan kemiringan maksimumnya adalah 4%. Jika tidak ada gradien longitudinal yang dapat dibentuk maka gradien yang direncanakan dapat diganti dengan tangga.



Gambar 2. 1 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

2.4 Jalur Pedestrian

Menurut Harvey M. Rubenstein (dalam Hulu, 2022) Jalur pedestrian berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Sehingga pedestrian ways mempunyai arti pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan moda berjalan kaki. Sehingga jalur pejalan kaki dapat menyatu dengan lingkungannya. jalur pejalan kaki di ruang kota, misalnya di kawasan perdagangan, disebelah kanan dan kiri jalur pejalan kaki terdapat deretan toko dan diujung jalur tersebut terdapat penguatan berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum.

Tujuan adanya jalur pedestrian menurut Harvey M. Rubenstein (dalam Hulu, 2022) adalah untuk kesejahteraan, keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. Prinsip struktur jalur pedestrian adalah dapat memberikan keamanan pejalan kaki dalam melakukan aktivitas dan melindungi dari gangguan kendaraan.

Hal utama yang diperhatikan dalam pengembangan sirkulasi pejalan kaki adalah rasa aman, kenyamanan dan estetika.

Jalur pejalan kaki harus bebas gangguan sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya. Menurut Moughtin, dalam Darmawati (2011:7), pendekatan perencanaan jalur pejalan kaki harus disusun dengan prinsip 5C, yaitu:

- a. Connetions (hubungan)
- b. Convenience (waktu yang efisien)
- c. Convival (ramah)
- d. Comfortable (kenyamanan)
- e. Conspicuousness (kejelasan)

Menurut Muchtar (2010), kondisi jalur pedestrian dapat ditinjau berdasarkan dua aspek yakni aspek fisik dan nonfisik. Aspek fisik dipaparkan dengan menggambarkan kondisi fisik pedestrian saat ini berdasarkan penempatan jalur pedestrian, dimensi, kemiringan dan ramp tepi jalan, perkerasan, struktur drainase, fasilitas penyeberangan, jalur taman, perlengkapan fasilitas jalur pedestrian, dan kebersihan. Sedangkan aspek nonfisik dengan menggambarkan kondisi jalur pedestrian berdasarkan fungsinya, pengguna jalur pedestrian, dan bentuk pemeliharaan jalur pedestrian.

2.5 Penggolongan Jalur Pedestrian

Penggolongan Jalur Pedestrian menurut Sudiarta (2017) yaitu sebagai berikut :

A. Trotoar

Menurut keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999 yang dimaksud dengan trotoar adalah bagian dari jalan raya yang khusus disediakan untuk pejalan kaki yang terletak didaerah manfaat jalan, yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Trotoar adalah bagian dari rekayasa jalan yang disediakan bagi pejalan kaki yang biasanya sejajar dengan jalan dan dipisahkan dari jalur lalu lintas oleh

kereb. Lebar trotoar menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun 1993, seperti terlihat pada Tabel 2.2 berikut :

Tabel 2.2 Lebar Trotoar Minimal

No.	Lokasi Pengadaan Trotoar	Lebar Trotoar Minimal
1.	Jalan di daerah perkotaan	4,00 meter
2.	Di wilayah perkantoran utama	3,00 meter
3.	Di wilayah industri : a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	3,00 meter 2,00 meter
4.	Di wilayah permukiman : a. Pada jalan primer b. Pada jalan akses	2,75 meter 2,00 meter

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 65 Tahun (1993)

Adapun penggolongan jalur pedestrian menurut Sudiarta (2017) yakni antara lain sebagai berikut :

- a. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar seharusnya dibuat sejajar dengan jalan, tetapi posisi trotoar tidak dapat sejajar dengan jalan jika kondisi topografi atau kondisi disekitarnya tidak memungkinkan
- b. Trotoar atau jalur pejalan kaki seharusnya diletakkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau diatas saluran drainase yang telah ditutup
- c. Trotoar pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan/sejajar dengan jalur bus.

B. Penyeberangan Sebidang

- a. Penyeberangan *Zebra Cross*
- b. Bisa dipasang di kaki persimpangan tanpa apil atau di ruas atau link.

- c. Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, hendaknya pemberian waktu penyeberangan menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas persimpangan.
- d. Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria batas kecepatan adalah < 40 km/jam.

C. Penyeberangan Tidak Sebidang

a. Jembatan

- 1) Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan zebra atau pelikan sudah mengganggu lalu lintas kendaraan yang ada.
- 2) Pada ruas jalan dimana frekuensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
- 3) Pada ruas jalan dimana frekwensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi. `

b. Terowongan

- 1) Bila jenis jalur penyeberangan dengan menggunakan jembatan tidak memungkinkan untuk diadakan.
- 2) Bila lokasi lahan atau medan memungkinkan untuk dibangun terowongan.

2.6 Kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu nilai vital yang selayaknya harus dinikmati oleh manusia ketika melakukan aktifitas-aktifitas di dalam suatu ruang. Menurut Anggriani (dalam Hulu, 2022) kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya ataupun bau, atau lainnya. Kenyamanan dapat pula dikatakan sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya.

Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harusnya tersedia, sehingga

kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri manusia di dalam suatu ruang. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunanya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik.

Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki. Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya. Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki bisa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

2.7 Faktor Yang Mempengaruhi Kenyamanan Pejalan Kaki

Pengoperasian jalan memiliki dampak yang signifikan terhadap pergerakan manusia. Oleh karena itu, sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan sistematis untuk mendukung kelancaran fungsi masyarakat pada umumnya. Menurut Hakim dan Utomo (dalam Sirait et al., 2018) menjelaskan bahwa kegiatan masyarakat yang dipercepat dan sinergis membutuhkan ruang yang mendukung efisiensi dan konsep dengan tetap mengutamakan kenyamanan agar pejalan kaki dapat lebih produktif, hal ini menunjukkan bahwa diantara faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki, misalnya :

a. Iklim Mikro

Salah satu kendala iklim mikro yang muncul adalah curah hujan dan cuaca musim panas yang seringkali mempengaruhi aktivitas pejalan kaki,

terutama pada musim hujan. Bahkan di musim panas, sinar matahari, terutama di daerah tropis, dapat mengganggu kesehatan.

b. Sirkulasi

Kenyamanan ruang dapat diperlemah oleh penataan lalu lintas yang kurang tertata, seperti ketidakjelasan jalur lalu lintas, pembagian ruang yang tidak jelas, dan fungsi ruang antara lalu lintas pejalan kaki dan lalu lintas kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003 : 186)

c. Kebisingan

Tingginya tingkat kebisingan kendaraan bermotor yang melintas juga menjadi masalah serius yang dapat mempengaruhi lingkungan dan kenyamanan pengguna jalan, khususnya pejalan kaki

d. Aroma

Bau tidak sedap dapat berasal dari berbagai sumber, seperti bau knalpot kendaraan atau tempat sampah yang tidak terawat yang ditinggalkan di trotoar

e. Bentuk

Bentuk elemen funitur lansekap harus disesuaikan dengan ukuran normal manusia, sehingga ukuran yang dihasilkan memberikan rasa nyaman (Hakim dan Utomo, 2003 : 190). Misalnya, trotoar dan jalur pejalan kaki memiliki permukaan tanah yang sama. Bentuk seperti itu mengakibatkan jalur pejalan kaki digunakan untuk tempat parkir kendaraan

f. Keamanan

Pengertian keselamatan dalam penelitian ini mengacu pada kejelasan fungsi belok untuk menjamin keselamatan pejalan kaki atau perlindungan keselamatan pejalan kaki, jalur pejalan kaki harus dipisahkan dari jalur kendaraan dengan struktur fisik yang disebut pembatas jalan

g. Kebersihan

Area yang terjaga kebersihannya menambah pesona tersendiri bagi orang-orang yang berjalan di sepanjang jalan setapak, memberikan rasa nyaman dan gembira.

h. Keindahan

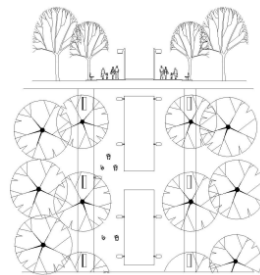
Keindahan jalan (termasuk jalan setapak) harus selalu dilindungi dari bentuk, warna, atau aktivitas manusia yang tidak beraturan.

2.8 Fasilitas Pejalan Kaki

Fasilitas atau sarana pedestrian terdiri atas perabot atau pelengkap sarana pedestrian antara lain sebagai berikut :

1. Ekologi Kawasan Hijau (RTH)

jalur hijau ditata diatas jalan rekreasi selebar 150 cm dan tanaman peneduh digunakan sebagai obyek pelengkap.



Gambar 2.2 Potongan dan tampak atas pengembangan jalur hijau

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

2. Lampu Penerangan

Lampu penerangan dipasang diluar jalur pejalan kaki, sehingga jarak antar tiang lampu penerangan adalah 10 m. Lampu penerangan dipasang dengan ketinggian maksimal 4 m. Serta menggunakan material yang memiliki kualitas baik seperti berbahan metal.

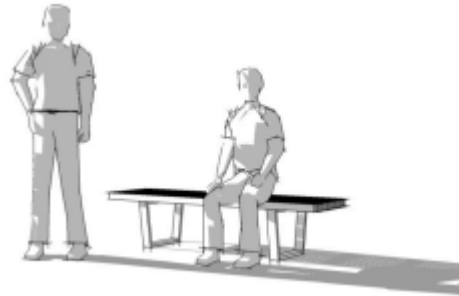


Gambar 2. 3 Fasilitas Lampu Penerangan

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

3. Tempat Duduk

Tempat duduk terletak diluar zona pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu sejauh 10 m. Tempat duduk memiliki lebar 0,4 m hingga 0,5 m dan panjang 1,5 m. Dan terbuat dari bahan metal dan beton tekan, sehingga dapat bertahan lama.



Gambar 2. 4 Fasilitas Tempat Duduk

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

4. Pagar Pengaman

Pagar pengaman atau pembatas ditempatkan diluar ruang terbuka jalur pejalan kaki dilokasi tertentu yang membutuhkan perlindungan. Pagar keamanan dibuat dengan ketinggian 0,9 m dan terbuat dari bahan yang tahan akan cuaca dan kerusakan agar dapat bertahan lama.

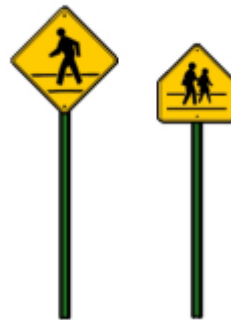


Gambar 2. 5 Fasilitas Pagar Pengaman

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

5. Marka, Perambuan, dan Papan Informasi

Marka, perambuan dan papan informasi ditempatkan diluar area jalur pejalan kaki, diareal interaksi sosial dan ditrotoar dengan lalu lintas tinggi. Marka, rambu dan papan informasi disediakan sesuai kebutuhan dan terbuat dari bahan yang tidak menimbulkan silau atau memantulkan cahaya.

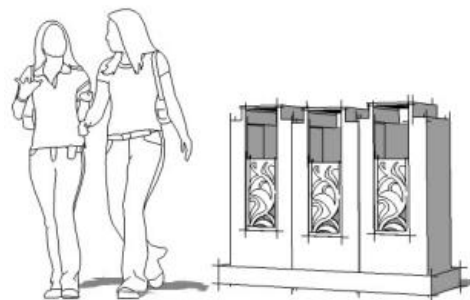


Gambar 2. 6 Fasilitas Marka, Perambuan dan Papan Informasi

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

6. Tempat Sampah

Tempat sampah berada diluar area jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah sejauh 20 m. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan.



Gambar 2. 7 Fasilitas Tempat Sampah

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014

7. *Halte/Shelter* dan Lapak Tunggu

Halte/Shelter dan lapak tunggu terletak diluar area jalur pejalan kaki, jarak antar halte berada dalam radius 300 m dan pada titik-titik yang memungkinkan dikawasan tersebut. Halte bus dan ruang tunggu dibuat khusus dengan dimensi yang dibutuhkan dan terbuat dari bahan metal agar awet dan tahan lama.



Gambar 2. 8 Fasilitas *Halte/Shelter* dan Lapak Tunggu

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 03/PRT/M/2014