



**KAJIAN RUTE BERKESELAMATAN
BAGI PENYANDANG DISABILITAS**

LAPORAN PENELITIAN

Nama : DR.IR. ENDANG WIDJAJANTI, MT
NIK : 0189699

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT SAINS DAN TEKNOLOGI NASIONAL
JAKARTA**

2016



YAYASAN PERGURUAN CIKINI
INSTITUT SAINS DAN TEKNOLOGI NASIONAL

Jl. Moh. Kahfi II, Bhumi Srengseng Indah, Jagakarsa, Jakarta Selatan 12640 Telp. (021) 727 0090, 787 4645, 787 4647 FAX. (021) 786 6955
<http://www.istn.ac.id> E-mail: rektorat@istn.ac.id

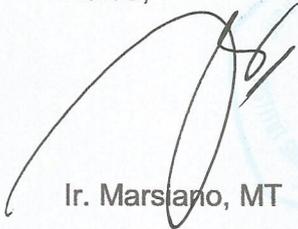
BUKTI PENGESAHAN KEGIATAN PENELITIAN

Penelitian Mandiri

“KAJIAN RUTE BERKESELAMATAN BAGI PENYANDANG DISABILITAS”

Nama : Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT
NIDN : 0027096292
No. Sertifikat : 11103200403466

Program Studi Teknik Sipil
FTSP – ISTN
Ketua,



Ir. Marsiano, MT

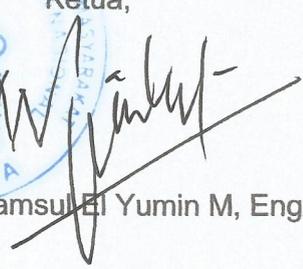


Dosen yang bersangkutan,



Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT

Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat
Ketua,



Dr. Ir. Syamsul El Yumin M, Eng



HALAMAN PENGESAHAN PENELITIAN DOSEN

Judul Penelitian : **Kajian Rute Berkeselamatan
Bagi Penyandang Disabilitas**

Nama Rumpun Ilmu : **Teknik Sipil Transportasi**

Ketua Peneliti :

a. Nama Lengkap : Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT
b. NIDN : 0027096292
c. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
d. Program Stud : Teknik Sipil
e. Nomor HP : 081510304021
f. Alamat email : wiwin62@gmail.com

Anggota Peneliti (1) : -
a. Nama Lengkap :
b. NIDN :
c. Perguruan Tinggi :

Anggota Peneliti (2) : -
a. Nama Lengkap :
b. NIDN :
c. Perguruan Tinggi :

Lama Penelitian : **3 (tiga) bulan**
Penelitian Tahun ke : -
Biaya Penelitian Keseluruhan : **Rp. 3.000.000,-**

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknik Sipil

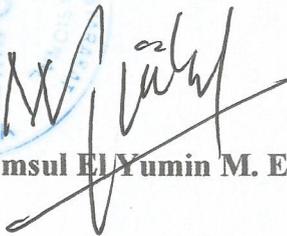
Marsiano
NIK. 01.83332

Jakarta, 15 Juli 2016
Ketua Peneliti



Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT
NIK/NIDN. 0189699/0027096292

Menyetujui,
Ketua Lembaga Penelitian dan Pengembangan ISTN


Ir. Syamsul El Yumin M. Eng

KATA PENGANTAR

Puji serta syukur kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, dimana dengan perkenan-Nya Laporan Penelitian "**Kajian Rute Berkeselamatan Bagi Penyandang Disabilitas**" dapat terselesaikan sesuai jadwal waktu yang telah ditetapkan.

Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak, terutama yang telah berkenan memberikan saran dan masukan dalam penyusunan Laporan Penelitian ini. Semoga hasil penelitian dapat berguna bagi perencanaan fasilitas pejalan kaki penyandang disabilitas.

Jakarta, 15 Juli 2016

Penyusun,

ABSTRAK

Disabilitas adalah sebuah fenomena kompleks, yang mencerminkan interaksi antara ciri dari tubuh seseorang dan ciri dari masyarakat tempat dia tinggal.

Setiap bangunan untuk pelayanan umum, khususnya yang sering dikunjungi oleh penyandang disabilitas antara lain sekolah untuk penyandang disabilitas, puskesmas/rumah sakit, kantor kelurahan/kecamatan/balaikota, terminal bus harus menyediakan rute berkeselamatan untuk penyandang disabilitas pada kawasan bangunan, mulai dari titik datang/pergi sampai menuju bangunan.

Bagian rute berkeselamatan bagi penyandang disabilitas yang perlu disediakan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas adalah: akses menuju bangunan, kelandaian kereb (*curb ramp*), zona naik/turun penumpang kendaraan pribadi, tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum, pemberhentian taksi, parkir kendaraan, penyeberangan pejalan kaki , aksesibilitas penumpang pada terminal

DAFTAR ISI

BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Maksud dan Tujuan.....	1
1.3. Manfaat Penelitian	1
1.4. Lingkup Kegiatan.....	1
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	6
2.1. Dasar Peraturan.....	6
2.2. Pemahaman Istilah Difabel.....	21
2.3. Aksesibilitas.....	26
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN	28
3.1. Pendekatan Teknis.....	28
3.2. Tahapan Kegiatan	31
BAB 4 PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA	32
4.1. Hasil Survei.....	32
4.2. Rute Keselamatan Menuju Bangunan.....	31
BAB 5 PENUTUP	72
5.1. Simpulan.....	72
5.2. Saran.....	21

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Tabel

Tabel 2.1	Klasifikasi Cacat menurut UU No 4 Tahun 1997	23
Tabel 4.1	Usulan dari Dinas Perhubungan Kota Solo	35
Tabel 4.2	Kriteria Penempatan Penyeberangan Pada Ruas	67

Daftar Gambar

Gambar 3.1	Metodologi Pelaksanaan Kegiatan	30
Gambar 4.1	Lebar Jalur Berjalan Kaki	38
Gambar 4.2	Permukaan Berlubang Pada Jalur Berjalan Kaki	39
Gambar 4.3	Ketinggian Pelindung	39
Gambar 4.4	Kemiringan Pada Perbedaan Ketinggian	40
Gambar 4.5	Tanda Peringatan Pada Halangan	41
Gambar 4.6	Jarak Memanjang Tempat Istirahat	45
Gambar 4.7	Ruang Pengguna Kursi Roda Pada Tempat Istirahat	46
Gambar 4.8	Ketinggian Tempat Duduk Untuk Umum	46
Gambar 4.9	Ketinggian Kotak Pos	46
Gambar 4.10	Kelandaian Kereb	47
Gambar 4.11	Jalur berjalan kaki Dengan Lebar Yang Cukup	47
Gambar 4.12	Jalur berjalan kaki Dengan Zona Penyangga Pada Jalan	48
Gambar 4.13	Peninggian Jalur berjalan kaki di Pintu Masuk	48
Gambar 4.14	Jenis-jenis Ramp pada Kerb	50
Gambar 4.15	Area Naik Turun Penumpang	54
Gambar 4.16	Desain Prasarana Aksesibilitas pada Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum	55
Gambar 4.17	Standar Jalur Henti Bus Tunggal,	55
Gambar 4.18	Standar Jalur Henti Bus Ganda	56
Gambar 4.19	Desain Prasarana Aksesibilitas pada Tempat Parkir	57
Gambar 4.20	Lebar Minimum Parkir Aksesibel	59
Gambar 4.21	Lorong Akses Dianantara Dua Satuan Ruang Parkir	59

Gambar 4.22	Ruang Ekstra Pada Parkir Bersudut	60
Gambar 4.23	Fasilitas Ramp pada Kerb	60
Gambar 4.24	Penahan Roda Kendaraan Sebagai Pembatas	61
Gambar 4.25	Jalur Pemandu Pada Penyeberangan	63
Gambar 4.26	Peninggian Pada Penyeberangan Pejalan Kaki	64
Gambar 4.27	Penggunaan Bahan pada Pelandaian dan Penyeberangan	66
Gambar 4.28	Simpang Dengan Rambu STOP dan YIELD	67
Gambar 4.29	Simpang Tanpa Pengaturan	67
Gambar 4.30	Median di Persimpangan / Perlindungan	68
Gambar 4.31	Ekstensi Kerb	68
Gambar 4.32	Fasilitas Bagi Penyandang Disabilitas Pada Penyeberangan Pelican	69
Gambar 4.33	Fasilitas Untuk Pada Penyeberangan Pelican	69
Gambar 4.34	Pelandaian Jalur Penghubung (<i>Ramp Access</i>)	70

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Menurut data Korlantas Polri, pada tahun 2013 tercatat kejadian kecelakaan lalu lintas. di Indonesia tercatat 100.106 kejadian, dimana diantaranya berakibat 26.416 kematian. Indonesia belum memiliki data spesifik tentang kecelakaan lalulintas yang melibatkan kaum penyandang cacat/difabel.

Jumlah penyandang difabel di Indonesia berdasarkan hasil yang dikeluarkan oleh Dinas Sosial jumlah penyandang cacat pada tahun 2011 adalah 29.110, yang terdiri dari 15.667 pria dan 13.443 wanita, sedangkan untuk tahun 2010 jumlah penyandang cacat adalah 36.607, yang terdiri dari 19.867 pria dan 16.990 wanita. Ini merupakan jumlah total dari keseluruhan penyandang cacat karena untuk penyandang cacat ini pun juga merupakan jumlah dari gabungan jenis cacat fisik maupun cacat mental.

1.2 MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN

Maksud kegiatan adalah melakukan penyusunan kajian akademis sebagai bahan formulasi pedoman teknis atau kebijakan dalam penanganan keselamatan terhadap masyarakat penyandang difabel.

Tujuan kegiatan adalah untuk melakukan analisis teknis sebagai bahan pertimbangan dalam penyusunan perencanaan kebijakan atau pembangunan infrastruktur

1.3 MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penelitian ini adalah memberikan kajian akademis sebagai bahan formulasi pedoman teknis atau kebijakan dalam penanganan keselamatan terhadap masyarakat penyandang difabel.

1.4 LINGKUP KEGIATAN

Lingkup kegiatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan Literature Review terkait dengan Kajian Rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel.
- b. Menginventarisir Kasus Kecelakaan yang melibatkan penyandang difabel
- c. Melaksanakan survey dan pengumpulan data terkait dengan rute yang berkeselamatan bagi difabel ke beberapa daerah.
- d. Melakukan Analisis/kajian tentang Rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel.
- e. Mengadakan workshop terbatas tentang Rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel.
- f. Penetapan draft Kajian Rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel

.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 PENGERTIAN DASAR

a. Undang-Undang Dasar 1945

1) Pasal 28 H Ayat 2

Setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.

2) Pasal 28 I Ayat 2

Setiap orang berhak bebas dari perlakuan yang bersifat diskriminatif atas dasar apapun dan berhak mendapatkan perlindungan terhadap perilaku yang bersifat diskriminatif itu.

3) Pasal 34 ayat 3 menyatakan bahwa “Negara bertanggungjawab atas penyediaan fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak”.

Hal ini berarti pemerintah berkewajiban untuk menyediakan aksesibilitas pelayanan umum yang memadai untuk seluruh warga negara tanpa kecuali, dan pemerintah berkewajiban menjamin perencanaan dan penyediaan fasilitas publik yang mempertimbangkan aksesibilitas bagi siapapun termasuk penyandang difabel dengan memperhatikan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor: 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat

1) Pasal 1

a. Penyandang cacat adalah setiap orang yang mempunyai kelainan fisik atau mental, yang dapat mengganggu atau merupakan rintangan dan hambatan baginya untuk melakukan secara seleyaknya, yang terdiri dari:

- penyandang cacat fisik
- penyandang cacat mental

- penyandang cacat fisik dan mental
- b. Derajat kecacatan adalah tingkat berat ringannya keadaan cacat yang disandang seseorang.
- c. Kesamaan kesempatan adalah keadaan yang memberikan peluang kepada penyandang cacat untuk mendapatkan kesempatan yang sama dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.
- d. Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

2) Pasal 10

- a. Kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas.
- b. Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat.
- c. Penyediaan aksesibilitas sebagaimana dimaksud di atas diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau masyarakat dan dilakukan secara menyeluruh, terpadu, dan berkesinambungan.

3) Pasal 29

Sanksi administrasi: barang siapa tidak menyediakan aksesibilitas sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 atau tidak memberikan kesempatan dan perlakuan yang sama bagi penyandang cacat sebagai peserta didik pada satuan, jalur, jenis, dan jenjang pendidikan sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 dikenakan sanksi administrasi.

Hal penting yang perlu menjadi perhatian adalah:

- Kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas.

- Definisi dari **aksesibilitas** yaitu kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.
- Penyediaan aksesibilitas diselenggarakan oleh pemerintah dan/atau masyarakat dan dilakukan secara menyeluruh, terpadu, dan berkesinambungan.
- Sanksi administrasi: diberikan kepada barang siapa tidak menyediakan aksesibilitas kepada para penyandang cacat.

Undang-undang ini belum diimplementasikan secara penuh, baik dalam penyediaan aksesibilitas maupun sanksi bagi yang tidak menyediakan aksesibilitas kepada para penyandang cacat.

c. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 39 1999 Tentang Hak Asasi Manusia

1) Pasal 5

Ayat 2 menyatakan “Setiap orang yang termasuk dalam kelompok masyarakat rentan berhak memperoleh Perlakuan dan Perlindungan yang lebih berkenaan dengan Kekhususannya”.

2) Pasal 41

Ayat 3 menyatakan “Setiap Penca, Lansia, Wanita Hamil, dan Anak-anak berhak memperoleh Kemudahan dan Perlakuan Khusus.

Seperti UU 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat, Undang-undang juga ini belum memberikan perlakuan khusus kepada para penyandang cacat dalam hak untuk memperoleh kemudahan sesuai dengan kekhususannya.

d. UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

1) Pasal 25

Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. rambu lalu lintas;

- b. marka jalan;
- c. alat pemberi isyarat lalu lintas; alat penerangan jalan;
- d. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
- e. alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- f. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
- g. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

2) Pasal 45

Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:

- a. trotoar;
- b. lajur sepeda;
- c. tempat penyeberangan Pejalan Kaki;
- d. halte; dan/atau
- e. fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut

3) Pasal 242

Ayat 1

Yang dimaksud dengan "perlakuan khusus" adalah pemberian kemudahan berupa sarana dan prasarana fisik dan nonfisik yang bersifat umum serta informasi yang diperlukan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit untuk memperoleh kesetaraan kesempatan.

4) Pasal 93

Ayat 2

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilakukan dengan:

- a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;
- b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;
- c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;

- d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
- e. pemaduan berbagai moda angkutan;
- f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
- g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas Jalan; dan/atau
- h. perlindungan terhadap lingkungan.

Undang Undang ini telah menyebutkan bahwa fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut sebagai unsur dari fasilitas khusus yang wajib disediakan oleh Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum adalah pemberian kemudahan berupa sarana dan prasarana fisik dan nonfisik yang bersifat umum serta informasi yang diperlukan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit untuk memperoleh kesetaraan kesempatan. Arahan untuk menyediakan fasilitas khusus bagi Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum ini belum diatur secara rinci pada level implementasi.

e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat

1) Pasal 5

Setiap penyandang cacat mempunyai kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

2) Pasal 6

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.

3) Pasal 7

Kesamaan kesempatan bagi penyandang cacat dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan dilaksanakan melalui penyediaan aksesibilitas.

4) Pasal 8

Pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas.

5) Pasal 9

Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan lingkungan menunjang penyandang cacat agar dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat.

6) Pasal 10

Penyediaan aksesibilitas dapat terbentuk :

- a. Fisik
- b. Non fisik

7) Pasal 11

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.

Penyediaan aksesibilitas yang berbentuk non fisik meliputi :

- a. Pelayanan informasi;
- b. Pelayanan khusus.

8) Pasal 12

Aksesibilitas pada bangunan umum dilaksanakan dengan menyediakan :

- a. akses ke, dari dan dalam bangunan;
- b. pintu, tangga, lift khusus untuk bangunan bertingkat;
- c. toilet;

- d. tempat minum;
- e. tempat telepon;
- f. peringatan darurat;
- g. tanda-tanda atau signage.

9) Pasal 13

Aksesibilitas pada jalan umum dilaksanakan dengan menyediakan :

- 1. akses ke, dan dari jalan umum;
- 2. akses ke tempat pemberhentian bis/kendaraan;
- 3. jembatan penyeberangan;
- 4. jalur penyeberangan bagi pejalan kaki;
- 5. tempat parkir dan tempat naik turun penumpang;
- 6. tempat pemberhentian kendaraan umum;
- 7. tanda-tanda/rambu-rambu dan/atau marka jalan;
- 8. trotoar bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda;
- 9. terowongan penyeberangan.

10) Pasal 14

Aksesibilitas pada pertamanan dan pemakaman umum dilaksanakan dengan menyediakan:

- a. akses ke, dari, dan di dalam pertamanan dan pemakaman umum;
- b. tempat parkir dan tempat turun naik penumpang;
- c. tempat duduk/istirahat;
- d. tempat minum;
- e. tempat telepon;
- f. toilet;
- g. tanda-tanda atau signage.

11) Pasal 15

Aksesibilitas pada angkutan umum dilaksanakan dengan menyediakan :

- a. tangga naik/turun;
- b. tempat duduk;

c. tanda-tanda atau signage.

12) Pasal 16

Pelayanan informasi dilaksanakan untuk memberikan informasi kepada penyandang cacat berkenaan dengan aksesibilitas yang tersedia pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum.

13) Pasal 17

Pelayanan khusus dilaksanakan untuk memberikan kemudahan bagi penyandang cacat dalam melaksanakan kegiatannya pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum.

14) Pasal 18

Standarisasi penyediaan aksesibilitas ditetapkan oleh Menteri dan Menteri lain baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya masing-masing.

15) Pasal 19

Penyediaan aksesibilitas yang berbentuk fisik dan non fisik dilaksanakan oleh dan atau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan masyarakat.

16) Pasal 20

Menyediakan aksesibilitas oleh Pemerintah dan masyarakat dilaksanakan secara bertahap dengan memperhatikan prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan penyandang cacat. Prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan oleh penyandang cacat ditetapkan oleh Menteri setelah mendapat persetujuan dari Menteri lain sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya masing-masing.

17) Pasal 21

Sarana dan prasarana umum yang telah ada dan belum dilengkapi dengan aksesibilitas wajib dilengkapi dengan aksesibilitas sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.

18) Pasal 22

Pengawasan dan pengendalian penyediaan aksesibilitas dilaksanakan oleh dan atau menjadi tanggung jawab dari Gubernur Kepala Daerah Tingkat I. Pengawasan dan pengendalian penyediaan aksesibilitas dilaksanakan dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-perundangan yang berlaku.

Pada PP ini ditegaskan bahwa **aksesibilitas pada jalan umum** dilaksanakan dengan menyediakan :

1. akses ke, dan dari jalan umum;
2. akses ke tempat pemberhentian bis/kendaraan;
3. jembatan penyeberangan;
4. jalur penyeberangan bagi pejalan kaki;
5. tempat parkir dan tempat naik turun penumpang;
6. tempat pemberhentian kendaraan umum;
7. tanda-tanda/rambu-rambu dan/atau marka jalan;
8. trotoar bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda;
9. terowongan penyeberangan.

Selain itu, juga diatur hal-hal sebagai berikut:

- Standarisasi penyediaan aksesibilitas ditetapkan oleh Menteri dan Menteri lain baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya masing-masing.
- Penyediaan aksesibilitas yang berbentuk fisik dan non fisik dilaksanakan oleh dan atau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan masyarakat.
- Penyediaan aksesibilitas oleh Pemerintah dan masyarakat dilaksanakan secara bertahap dengan memperhatikan prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan penyandang cacat. Prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan oleh penyandang

cacat ditetapkan oleh Menteri setelah mendapat persetujuan dari Menteri lain sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya masing-masing.

- Sarana dan prasarana umum yang telah ada dan belum dilengkapi dengan aksesibilitas wajib dilengkapi dengan aksesibilitas sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini.
- Pengawasan dan pengendalian penyediaan aksesibilitas dilaksanakan oleh dan atau menjadi tanggung jawab dari Gubernur Kepala Daerah Tingkat I.

f. Undang-undang No. 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas (*Convention on the Rights of Persons with Disabilities*)

Undang-Undang RI No. 19 Tahun 2011 mengesahkan *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (Konvensi mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas) yang salinan naskah asli dalam bahasa Inggris dan terjemahannya dalam bahasa Indonesia sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini. Hal-hal penting terkait rute berkeselamatan bagi penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

- Mengakui pentingnya aksesibilitas kepada lingkungan fisik, sosial, ekonomi dan kebudayaan, kesehatan dan pendidikan, serta informasi dan komunikasi, yang memungkinkan penyandang disabilitas untuk menikmati sepenuhnya semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental,
- Tujuan Konvensi ini adalah untuk memajukan, melindungi dan menjamin penikmatan penuh dan setara semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental oleh semua penyandang disabilitas, dan untuk meningkatkan penghormatan atas martabat yang melekat pada mereka.
- Penyandang disabilitas termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual, atau sensorik dalam jangka waktu lama di mana ketika berhadapan dengan berbagai hambatan, hal ini dapat menghalangi partisipasi penuh dan efektif mereka dalam masyarakat berdasarkan kesetaraan dengan yang lainnya.
- “Komunikasi” mencakup bahasa, tayangan teks, Braille, komunikasi tanda timbul, cetak besar, multimedia yang dapat diakses maupun bentuk-bentuk

tertulis, audio, plain-language, pembaca-manusia dan bentuk-bentuk, sarana dan format komunikasi augmentatif maupun alternatif lainnya, termasuk informasi dan teknologi komunikasi yang dapat diakses;

- “Desain universal” berarti desain produk, lingkungan, program dan pelayanan yang dapat digunakan oleh semua orang, semaksimal mungkin, tanpa memerlukan suatu adaptasi atau desain khusus. “Desain universal” tidak mengecualikan alat bantu bagi kelompok penyandang disabilitas tertentu pada saat diperlukan.
- Prinsip-prinsip Konvensi adalah sebagai berikut:
 - (a) Penghormatan pada martabat yang melekat, otonomi individu; termasuk kebebasan untuk menentukan pilihan, dan kemerdekaan perseorangan;
 - (b) Nondiskriminasi;
 - (c) Partisipasi penuh dan efektif dan keikutsertaan dalam masyarakat;
 - (d) Penghormatan pada perbedaan dan penerimaan penyandang disabilitas sebagai bagian dari keragaman manusia dan kemanusiaan;
 - (e) Kesetaraan kesempatan;
 - (f) Aksesibilitas;
 - (g) Kesetaraan antara laki-laki dan perempuan;
 - (h) Penghormatan atas kapasitas yang terus berkembang dari penyandang disabilitas anak dan penghormatan pada hak penyandang disabilitas anak untuk mempertahankan identitas mereka.

Terkait dengan aksesibilitas diuraikan pada pasal 9 sebagai berikut:

1. Agar penyandang disabilitas mampu hidup secara mandiri dan berpartisipasi secara penuh dalam semua aspek kehidupan, Negara-Negara Pihak harus mengambil kebijakan yang sesuai untuk menjamin akses bagi penyandang disabilitas, atas dasar kesetaraan dengan yang lainnya, terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi, dan komunikasi, termasuk teknologi dan sistem informasi dan komunikasi, serta terhadap fasilitas dan layanan lainnya yang terbuka atau tersedia untuk publik, baik di daerah perkotaan maupun pedesaan.

Kebijakan-kebijakan ini, yang harus meliputi identifikasi dan penghapusan kendala serta halangan terhadap aksesibilitas, harus diterapkan pada, antara lain:

- (a) Gedung, jalan, sarana transportasi, dan fasilitas dalam dan luar ruang lainnya, termasuk sekolah, perumahan, fasilitas medis, dan tempat kerja;
- (b) Informasi, komunikasi, dan layanan lainnya, termasuk layanan elektronik dan layanan gawat darurat.

2. Negara-Negara Pihak harus juga mengambil kebijakan-kebijakan yang tepat untuk:

- (a) Mengembangkan, menyebarluaskan, dan memantau pelaksanaan standar minimum dan panduan untuk aksesibilitas terhadap fasilitas dan layanan yang terbuka atau tersedia untuk publik;
- (b) Menjamin bahwa sektor swasta yang menawarkan fasilitas dan layanan yang terbuka atau tersedia untuk publik mempertimbangkan seluruh aspek aksesibilitas bagi penyandang disabilitas;
- (c) Menyelenggarakan pelatihan bagi pemangku kepentingan tentang masalah aksesibilitas yang dihadapi oleh penyandang disabilitas;
- (d) Menyediakan di dalam gedung dan fasilitas lain yang terbuka untuk publik, tanda-tanda dalam huruf Braille dan dalam bentuk yang mudah dibaca dan dipahami;
- (e) Menyediakan bentuk-bentuk bantuan langsung dan perantara, termasuk pemandu, pembaca, dan penerjemah bahasa isyarat profesional, untuk memfasilitasi aksesibilitas terhadap gedung dan fasilitas lain yang terbuka untuk publik;
- (f) Meningkatkan bentuk bantuan dan dukungan lain yang sesuai bagi penyandang disabilitas untuk menjamin akses mereka terhadap informasi;
- (g) Meningkatkan akses bagi penyandang disabilitas terhadap sistem serta teknologi informasi dan komunikasi yang baru, termasuk internet;
- (h) Memajukan sejak tahap awal desain, pengembangan, produksi, dan distribusi teknologi dan sistem informasi dan komunikasi yang dapat diakses, sehingga teknologi dan sistem ini dapat diakses dengan biaya yang minimum.

g. Hasil Konferensi Penyandang Cacat Asia Pasifik 2003-2012, “Biwako Milenium (Un Escap Resolution 58/4 Tahun 2002)” Agenda Ke-5 dan “Deklarasi Sapporo (Sidang Umm Disable Peoples International 2002)”

Hasil konferensi menyebutkan bahwa permasalahan penyandang cacat terkait dengan sarana dan prasarana transportasi adalah **akses kepada lingkungan dan transportasi umum** yang diuraikan sebagai berikut:

1) Masalah-Masalah Krusial

- Dalam hal aksesibilitas pembangunan lingkungan, termasuk pembangunan system transportasi umum, yang masih merupakan hambatan utama bagi penyandang cacat menyebabkan penca tidak manpu secara aktif berpartisipasi dalam kegiatan social dan ekonomi dikawasan Asia-Pasifik. Sebagian pemerintah telah menyadari perlunya penyandang cacatdiberlakukan setara dalam mengakses pembangunan lingkungan. Dengan membangun lingkungan yang tidak aksesibel, termasuk jalan – jalan dan system transportasi merupakan diskriminasi terhadap penyandang cacat serta anggota masyarakat lainnya. Konsep desain universal tentang inklusi telah muncul sebagai hasil perjuangan penyandang cacat dibidang aksesibilitas fisik. Pendekatan desain universal tentang inklusi telah terbukti memberikan manfaat bukan hanya bagi penyandang cacat tapi juga bagi sector- sector lain yang ada dalam masyarakat, seperti lansia, wanita hamil, serta orang tua yang mempunyai bayi.
- Sebagian besar penduduk dunia yang berusia lanjut berdomisili dikawasan Asia-Pasifik. Jumlahnya diperkirakan akan meningkat luar biasa yang menunjukkan kecendrungan kependudukan saat ini. Pertumbuhan jumlah wanita lansia kelihatan lebih stabil daripada pria dan ini nampak hamper disemua Negara, baik yang kaya maupun yang miskin. Seperti kebanyakan, baik wanita maupun pria cenderung hidup sampai usia lanjut, jumlah penyandang cacat lanjut usia juga meningkat. Dapat ditambahkan bahwa peningkatan penyandang cacat fisik pada usia lanjut sangat menyedihkan

karena pandangan masyarakat yang menganggap bahwa mereka hanya merupakan beban yang tidak berguna. Bagaimanapun semua penyandang cacat, baik tua maupun muda mempunyai issue yang sama, hal ini meliputi hambatan lingkungan serta system transportasi umum yang tidak akses.

- Pendekatan desain universal tentang inklusi menyediakan lingkungan yang ramah untuk semua dengan mengurangi angka kecelakaan. Hambatan fisik diakui sebagai hambatan untuk berpartisipasi penuh dan mengurangi penghasilan penyandang cacat secara social ekonomi. Alasan investasi untuk menggerakkan dan mencapai desain arsitektur yang merupakan hambatan, semakin meningkat sebagai pembenaran dari sudut ekonomi, khususnya pada bidang – bidang yang sangat penting berhubungan dengan bidang social ekonomi (contohnya : transportasi, perumahan, pendidikan, ketenagakerjaan, perawatan kesehatan, pemerintahan, pengumuman – pengumuman, aktivitas budaya dan keagamaan, rekreasi dan bersantai). Sangat penting menyadari bahwa bukan hanya fasilitas – fasilitas tapi juga layanan – layanan harus juga aksesibel. Dalam hal ini yang berhubungan dengan penyandang cacat harus merupakan bagian yang penting dari kurikulum pelatihan staf.

2) Sasaran

Pemerintah harus mengambil aturan standar tentang aksesibilitas dalam merencanakan fasilitas umum, infrastruktur dan transportasi termasuk di daerah pedesaan dan wilayah pertanian.

3) Tindakan yang dibutuhkan untuk mencapai sasaran

Pemerintah dalam kerjasamanya dengan organisasi penyandang cacat, kelompok masyarakat umum seperti kelompok – kelompok profesional misalnya perkumpulan arsitek dan insinyur serta sector – sector swasta lainnya, harus mendukung pendirian mekanisme nasional dan regional untuk tukar menukar informasi, guna lebih menyadari pentingnya lingkungan yang aksesibel, dengan menyediakan perpustakaan serta fasilitas – fasilitas

penelitian, pusat informasi dan harus membangun jaringan dengan peneliti dan insinyur – insinyur yang mendirikan bangunan pendidikan.

h. Hasil Konvensi International Hak- Hak Penyandang Cacat dan Protokol Opsional Terhadap Konvensi ”(Resolusi PBB 61/106 13 Desember 2006)”

1) Pasal 9-Aksesibilitas

- a. Dalam rangka memampukan orang – orang penyandang cacat untuk hidup secara mandiri dan berpartisipasi penuh dalam segala aspek kehidupan, Negara – Negara pihak harus melakukan langkah – langkah yang diperlukan untuk menjamin akses orang – orang penyandang cacat terhadap lingkungan fisik, transportasi, informasi dan komunikasi, serta fasilitas dan pelayanan lainnya yang terbuka atau disediakan bagi public baik didaerah perkotaan maupun pedesaan, atas dasar kesetaraan dengan orang lain. Langkah – langkah ini yang didalamnya harus termasuk identifikasi dan penghapusan semua hambatan termasuk aksesibilitas, antara lain harus berlaku bagi :
 - i. Bangunan, jalan, transportasi dan fasilitas didalam dan luar ruangan lainnya, termasuk sekolah, perumahan, fasilitas kesehatan dan tempat kerja.
 - ii. Informasi, komunikasi, dan pelayanan lainnya, termasuk pelayanan elektronik dan pelayanan gawat darurat.

- b. Negara juga harus mengambil langkah – langkah yang selayaknya untuk :
 - i. Membangun, menybarluaskan dan memonitor pelaksanaan standar – standar minimum dan panduan bagi aksesibilitas fasilitas dan pelayanan yang terbuka atau disediakan untuk public.
 - ii. Menjamin bahwa entitas privat yang menawarkan fasilitas dan pelayanan yang terbuka atau disediakan untuk public mempertimbangkan semua aspek dalam hal aksesibilitas bagi orang – orang penyandang cacat.

- iii. Menyediakan pelatihan bagi para stakeholders berkaitan dengan persoalan aksesibilitas yang dihadapi oleh orang – orang penyandang cacat.
- iv. Menyediakan tanda – tanda dalam tulisan brail dan dalam bentuk yang mudah dibaca serta dipahami di bangunan – bangunan dan fasilitas lainnya yang terbuka bagi public.
- v. Menyediakan berbagai bentuk bangunan dan mediasi, termasuk pemandu, pembaca, dan interpreter bahasa isyarat yang professional, untuk memfasilitasi aksesibilitas terhadap bangunan – bangunan dan fasilitas lainnya yang terbuka bagi public.
- vi. Memajukan bentuk – bentuk bantuan dan dukungan lainnya bagi orang – orang penyandang cacat bagi informasi serta teknologi dan system komunikasi terbaru, termasuk internet.
- vii. Memajukan rancangan, pengembangan, produksi, dan distribusi teknologi dan system informasi dan komunikasi pada tingkatan awal, sehingga teknologi dan system tersebut dapat diakses dengan biaya yang seminimal mungkin.

2.2. PEMAHAMAN ISTILAH DIFABEL

Difabel, disabilitas, atau keterbatasan diri (bahasa Inggris: disability) dapat bersifat fisik, kognitif, mental, sensorik, emosional, perkembangan atau beberapa kombinasi dari ini.

Difabel atau disabilitas adalah istilah yang meliputi gangguan, keterbatasan aktivitas, dan pembatasan partisipasi. Gangguan adalah sebuah masalah pada fungsi tubuh atau strukturnya; suatu pembatasan kegiatan adalah kesulitan yang dihadapi oleh individu dalam melaksanakan tugas atau tindakan, sedangkan pembatasan partisipasi merupakan masalah yang dialami oleh individu dalam keterlibatan dalam situasi kehidupan. Jadi disabilitas adalah sebuah fenomena kompleks, yang mencerminkan interaksi antara ciri dari tubuh seseorang dan ciri dari masyarakat tempat dia tinggal.[WHO]

Difabel merupakan istilah yang diindonesiakan dari *diffable* (*people with different abilities*) yang berarti ketidakmampuan atau keterbatasan seseorang akibat adanya ketidaknormalan atau hilangnya struktur, fungsi psikologis, dan anatomis untuk melakukan aktivitas yang dianggap normal bagi manusia. Difabel bukan disable yang tidak memiliki kemampuan, mereka memiliki kekurangan dan kelebihan sebagaimana manusia lain yang mempunyai tugas dan kewajiban dalam kehidupannya (Sitorus 2012).

Difabel berasal dari frasa *different ability* atau kemampuan berbeda. Untuk menyatakan hal-hal berkait difabel maka muncul istilah difabilitas dan untuk menunjuk pada seseorang, istilah penyandang tetap melekat sehingga menjadi penyandang difabilitas.

(<http://berita.suaramerdeka.com/sm cetak/penyandang-cacat-dan-disabilitas/>)

Difabel merupakan salah satu usulan istilah untuk menggantikan kata penyandang cacat yang memiliki pengertian nondiskriminasi.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia hanya ditemukan kata “cacat” yang berarti kekurangan yg menyebabkan nilai atau mutunya kurang baik atau kurang sempurna (yg terdapat pd badan, benda, batin, atau akhlak):

Cacat tubuh berarti kerusakan pada tubuh seseorang, baik badan maupun anggota badan, baik kehilangan fisik, ketidaknormalan bentuk maupun berkurangnya fungsi krn bawaan sejak lahir atau krn penyakit dan gangguan lain semasa hidupnya sehingga timbul keterbatasan yg nyata untuk melaksanakan tugas hidup dan penyesuaian diri. Penyandang cacat berarti orang yg menyandang (menderita) cacat.

Latar belakang penggunaan istilah penyandang cacat adalah pendekatan medis yang menganggap bahwa tidak berfungsinya salah satu atau lebih organ pada diri seseorang memerlukan rehabilitasi. Hal itu supaya organ tersebut dapat kembali berfungsi secara normal. Bila tidak bisa disembuhkan ia disebut penyandang cacat. Pengakuan pemerintah terlihat dengan istilah penyandang cacat, dan untuk menamai UU Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat. Kamus Besar

Bahasa Indonesia pun masih tetap mencantumkannya sehingga sering menjadi rujukan. Pola pikir dan penggunaan istilah ini melahirkan anggapan bahwa penyandang cacat termasuk ”orang sakit”. Andai terdapat larangan bagi ”orang sakit”, penyandang cacat akan dimasukkan di dalamnya.

Perjuangan menentang ketidakadilan lahir di Indonesia dan bahkan dunia, sebagaimana kelahiran *United Nations Convention on the Rights of the People with Disability* (UN CRPD) yang menandai pergeseran pendekatan medis ke HAM. Konvensi PBB menggunakan istilah *people with disability* dan diserap ke Bahasa Indonesia dengan istilah penyandang disabilitas. Kata *disability* hanya mengalami perubahan penulisan menjadi disabilitas dan untuk menunjuk orangnya maka kata penyandang melekat sekaligus untuk mengalihbahasakan ungkapan *people with*.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 adalah ratifikasi UN CRPD dengan nama Undang-undang tentang Ratifikasi Konvensi Internasional Hak-Hak Penyandang Disabilitas. Dengan demikian, pemerintah secara resmi mulai menggunakan istilah penyandang disabilitas. Alasannya, ungkapan tersebut ada di dalam Pembukaan UN CRPD, yang mengandung unsur adanya kebutuhan khusus bagi penyandangnyanya, hambatan ketika mengakses lingkungan, dan persepsi negatif dari masyarakat. Di sisi lain, UU Nomor 4 Tahun 1997 masih berlaku dan Kamus Besar Bahasa Indonesia belum mengubah istilah di dalamnya sehingga masih terjadi kerancuan istilah.

Klasifikasi Kecacatan

Klasifikasi cacat menurut UU No 4 Tahun 1997 adalah disajikan pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1. Klasifikasi Cacat menurut UU No 4 Tahun 1997

Tipe	Nama	Jenis disabilitas	Pengertian *)
A	tuna netra	disabilitas fisik	tidak dapat melihat; buta
B	tuna rungu	disabilitas fisik	tidak dapat mendengar dan/ kurang dalam mendengar; tuli
C	tuna wicara	disabilitas fisik	tidak dapat berbicara; bisu
D	tuna daksa	disabilitas fisik	cacat tubuh

Tipe	Nama	Jenis disabilitas	Pengertian *)
E1	tuna laras	disabilitas fisik	cacat suara dan nada
E2	tuna laras	disabilitas mental	sukar mengendalikan emosi dan sosial.
F	tuna grahita	disabilitas mental	cacat pikiran; lemah daya tangkap;
G	tuna ganda	disabilitas ganda	penderita cacat lebih dari satu kecacatan

Sumber : *KBBI Edisi III kecuali tunalaras (disabilitas mental)*

Dalam Guidelines dari proyek ESCAP (1995) disebutkan bahwa untuk kebutuhan perancangan lingkungan terbangun, disabilitas dibagi menjadi beberapa kelompok lagi yaitu :

1. Orthopaedik (locomotor Disabilities)

Orang dalam kelompok ini umumnya adalah mereka yang memiliki disabilitas lokomotor (kecacatan dalam alat pergerakannya) yang mempengaruhi mobilitas atau pergerakan. Kelompok ini dibagi lagi menjadi 2 yaitu :

- Ambulant, adalah mereka yang mampu, dengan atau tanpa bantuan untuk berjalan atau dapat berjalan baik itu dengan menggunakan alat bantu seperti tongkat dan sebagainya ataupun tidak.
- Orang yang menggunakan kursi roda adalah mereka yang tidak mampu berjalan baik dengan bantuan atau tidak, dan sangat tergantung pada penggunaan kursi roda untuk pergerakannya. Ada yang dapat menjalankan kursi rodanya sendiri, tapi ada pula yang memerlukan bantuan dalam mendorongnya. Meskipun tidak mampu berjalan, mayoritas orang dalam kelompok ini mampu untuk berpindah dari dan dalam kursi rodanya.

2. Sensory

Adalah kelompok orang yang mengalami hambatan atau ketidaknyamanan dalam menggunakan lingkungan terbangun sebagai akibat dari adanya kelainan dalam penglihatan ataupun pendengarannya. Kelompok ini terbagi lagi menjadi 2, yaitu :

- Tuna netra, adalah mereka yang sangat tergantung pada indera pendengaran, penciuman, dan perasaannya

- Tuna rungu, adalah mereka yang sangat tergantung pada indera penglihatan dan perasaannya.
3. Cognitive
Umumnya, orang-orang di kelompok ini adalah mereka yang memiliki penyakit mental, keterlambatan dalam berkembang atau belajar.
 4. Multiple
Kelompok ini terdiri dari orang-orang dengan beberapa kecacatan, kombinasi dari kelompok-kelompok sebelumnya.

Pedoman dari WHO menjadi acuan di banyak negara termasuk di Indonesia disebut *International Classification of Impairment, Disability and Handicap*.

Dari pedoman ini ada 3 konsep yang dibedakan, yaitu :

- *Impairment*, adalah hilangnya atau ketidaknormalan struktur atau fungsi psikologis, fisik atau anatomi.
- *Disability*, mengacu kepada keterbatasan kemampuan untuk melakukan aktivitas secara “normal” yang disebabkan oleh *impairment* .
- *Handicap*, merupakan ketidakberuntungan seseorang yang diakibatkan oleh *impairment* dan *disability* yang menyebabkan ia tidak dapat melakukan perannya secara sosial maupun ekonomi

WHO merevisi konsep ini menjadi *International Classification of Functioning Disability and Health (ICF)*. Pada konsep ini, *impairment* bukanlah satu-satunya faktor yang menjadi fokus dalam menilai keberfungsian kemampuan seseorang. Ada dua komponen utama yang perlu dipelajari dalam memahami masalah difabel, yaitu:

- *Functioning* (keberfungsian), meliputi keberfungsian badan/anatomi dan struktur serta aktivitas dan partisipasi.
- *Disability* (ketidakmampuan), bagian pertama meliputi keberfungsian badan/anatomi dan struktur serta aktivitas dan partisipasi, sedangkan bagian kedua terdiri dari faktor-faktor kontekstual, seperti faktor lingkungan dan faktor–faktor yang sifatnya personal.

Masalah difabel timbul sebagai interaksi dari berbagai komponen-komponen tersebut. Keberfungsian secara fisik dan mental seseorang merupakan prasyarat baginya untuk dapat berpartisipasi dalam berbagai aktivitas. Namun cara ini juga direfleksikan dalam kehidupan sosial yang menyebabkan terhambatnya kaum difabel mendapatkan kesempatan berpartisipasi secara sama dalam berbagai aktivitas dalam kehidupan masyarakat (Eva Kasim, 2004).

2.3. AKSESIBILITAS

Menurut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat, Pasal 1:4, "*Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.*"

Hal tersebut diperjelas dalam Pasal 10:2 yang berbunyi, "*Penyediaan aksesibilitas dimaksudkan untuk menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat.*"

Bedasarkan definisi di atas, yang dimaksud dengan aksesibilitas fisik adalah lingkungan fisik yang oleh penyandang difabel dapat dihampiri, dimasuki atau dilewati, dan penyandang difabel itu dapat menggunakan wilayah dan fasilitas yang terdapat di dalamnya tanpa bantuan. Dalam pengertian yang lebih luas, aksesibilitas fisik mencakup akses terhadap berbagai bangunan, alat transportasi dan komunikasi, serta berbagai fasilitas di luar ruangan termasuk sarana rekreasi.

Aksesibilitas merupakan kebutuhan penting bagi penyandang disabilitas. Karenanya, penyandang disabilitas dapat melakukan mobilitasnya ke berbagai tempat yang dikehendaki. Peraturan tentang aksesibilitas yang ada di Indonesia adalah:

- 1) Keputusan Menteri Perhubungan No.71 tahun 1999 perihal Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan
- 2) Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.74/KPTS/Db/1999 tanggal 7 Desember 1999, Pedoman Teknis No. 022/T/BM/1999 Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum

- 3) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan;
- 4) Perda tentang Perlindungan Hak Pelayanan Penyandang Disabilitas yang telah diterbitkan oleh beberapa pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota.

Di Amerika Serikat, kaum difabel sudah didefinisikan menyatu dalam definisi pejalan kaki. *Pedestrian and Bicycle Facility Planning and Design Manual, Vermont, USA, 2000* mendefinisikan Pejalan kaki : seseorang yang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki, menuntun sepeda, penyandang cacat atau menggunakan alat bantu seperti kursi roda atau tongkat. Sedangkan definisi dari penyandang cacat adalah seseorang dengan keterbatasan fisik atau mental dalam melakukan kegiatannya.

Di Amerika Serikat, yang memiliki keterbatasan fisik atau mental (*disability*) diberikan fasilitas dengan Undang Undang (*The American with Disabilities Act*)

- Semua jalur pejalan kak, trotoar, tangga, dan ramp harus dirancang dan disediakan secara -menerus, dan memenuhi *persyaratan Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines (ADAAG, 2010)*
- Fasilitas pejalan kaki di sepanjang bahu jalan tidak harus memenuhi persyaratan ADAAG, namun, apabila memungkinkan disarankan memenuhi persyaratan ADAAG.

Mengakomodasi pemahaman di atas, dalam penyediaan fasilitas pejalan kaki di Amerika Serikat harus memenuhi rute perjalanan yang aksesibel, yang didefinisikan sebagai sebuah jalur pejalan kaki tanpa halangan yang menerus, menghubungkan semua elemen yang dapat diakses oleh pejalan kaki termasuk pengguna kursi roda .

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 PENDEKATAN TEKNIS

Definisi dari aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Sesuai arahan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat, Aksesibilitas pada jalan umum yang harus dilaksanakan dan disediakan pemerintah adalah dengan menyediakan :

- a. akses ke, dan dari jalan umum;
- b. akses ke tempat pemberhentian bis/kendaraan;
- c. jembatan penyeberangan;
- d. jalur penyeberangan bagi pejalan kaki;
- e. tempat parkir dan tempat naik turun penumpang;
- f. tempat pemberhentian kendaraan umum;
- g. tanda-tanda/rambu-rambu dan/atau marka jalan;
- h. trotoar bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda;
- i. terowongan penyeberangan.

Selain itu, juga hal-hal yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan aksesibilitas adalah:

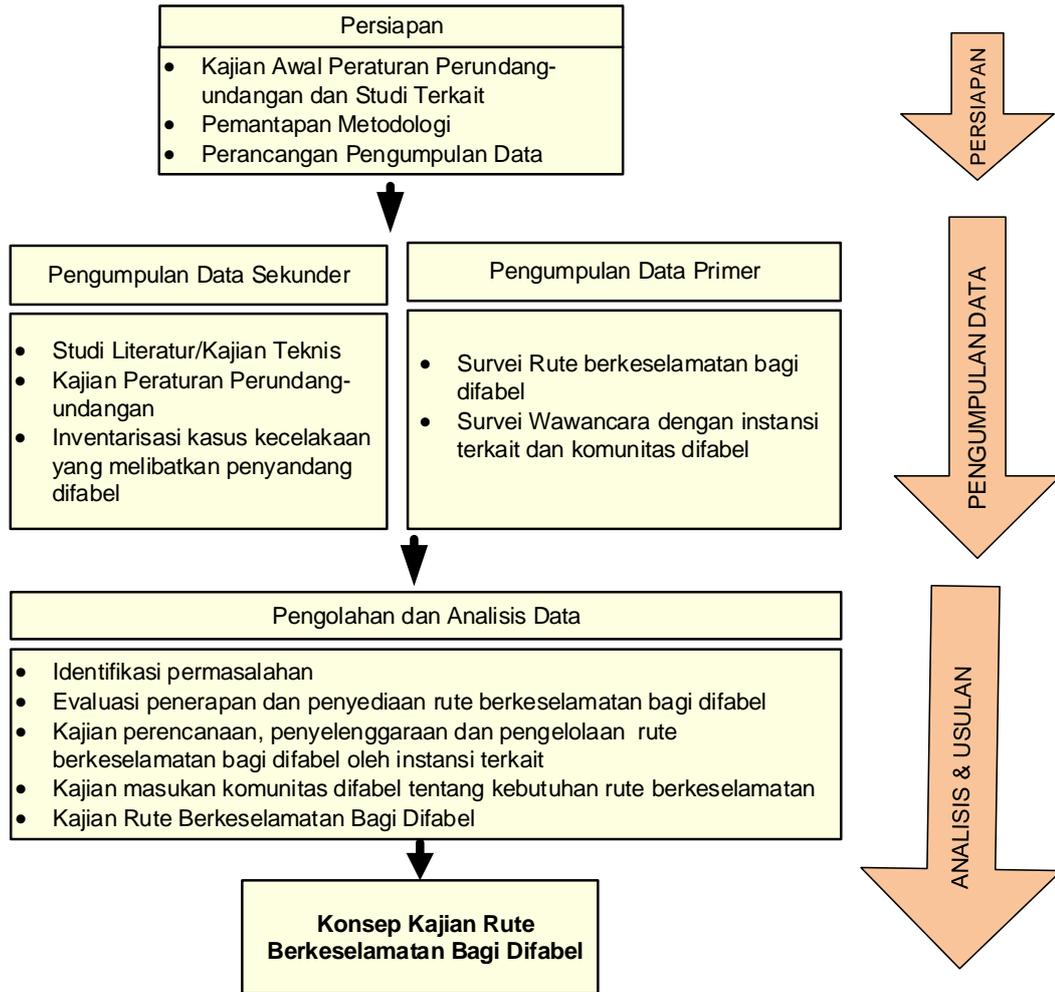
- Pelayanan informasi: dilaksanakan untuk memberikan informasi kepada penyandang cacat berkenaan dengan aksesibilitas yang tersedia pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum.
- Pelayanan khusus: dilaksanakan untuk memberikan kemudahan bagi penyandang cacat dalam melaksanakan kegiatannya pada bangunan umum, jalan umum, pertamanan dan pemakaman umum, dan angkutan umum.

- Standarisasi penyediaan aksesibilitas ditetapkan oleh Menteri dan Menteri lain baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya masing-masing.
- Penyediaan aksesibilitas yang berbentuk fisik dan non fisik dilaksanakan oleh dan atau menjadi tanggung jawab Pemerintah dan masyarakat.
- Penyediaan aksesibilitas oleh Pemerintah dan masyarakat dilaksanakan secara bertahap dengan memperhatikan prioritas aksesibilitas yang dibutuhkan penyandang cacat.

Berdasarkan tinjauan terhadap peraturan yang ada dan arahan KAK, arah kajian rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan kajian dilakukan melalui tahapan kajian terhadap peraturan dan perundangan yang berlaku dan masukan dari komunitas penyandang difabel yang akan memanfaatkan hasil kajian di dalam kehidupan sehari-hari.
2. Dalam penyediaan rute yang berkeselamatan bagi penyandang difabel lebih diarahkan kepada penyandang cacat fisik yaitu pengguna kursi roda, pengguna tongkat, penyandang tuna netra dan penyandang tuna rungu.
3. Usulan rute berkeselamatan bagi penyandang difabel yang akan dikaji meliputi:
 - a. akses ke, dan dari jalan umum;
 - b. akses ke tempat pemberhentian bis/kendaraan;
 - c. jembatan penyeberangan;
 - d. jalur penyeberangan bagi pejalan kaki;
 - e. tempat parkir dan tempat naik turun penumpang;
 - f. tempat pemberhentian kendaraan umum;
 - g. tanda-tanda/rambu-rambu dan/atau marka jalan;
 - h. trotoar bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda;
 - i. terowongan penyeberangan.

Berdasarkan maksud dan tujuan, lingkup kegiatan dan keluaran studi, konsultan menyusun metodologi pelaksanaan pekerjaan seperti disajikan pada **Gambar 3.1**.



Gambar 3.1. Metodologi Pelaksanaan Kegiatan

3.2. TAHAPAN KEGIATAN

Tahapan kegiatan pekerjaan Kajian Rute Yang Berkeselamatan Bagi Penyandang Difabel adalah:

- a. Persiapan, meliputi kegiatan pemantapan metodologi dan perancangan pengumpulan data.
- b. Pengumpulan Data Primer dan Sekunder.

Data Primer meliputi keberadaan rute berkeselamatan bagi penyandang difabel yang ada di Indonesia dan wawancara dengan instansi terkait dan komunitas-komunitas difabel yang ada di Indonesia. Data Sekunder meliputi literature dan studi terkait, peraturan perundang-undangan dan data-data terkait lainnya.

Instansi terkait perencanaan, penyelenggaraan dan pengelola rute berkeselamatan bagi penyandang difabel akan bergantung pada struktur organisasi dan pembagian kerja pemerintah kota/provinsi masing masing, diantaranya adalah Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Pertamanan, Dinas Tata Ruang, Bappeko/Bappeprov.

Masukan prioritas kebutuhan area bagi penyandang difabel dari komunitas-komunitas penyandang difabel di tiap kota akan digunakan untuk menentukan lokasi inventarisasi penyediaan rute berkeselamatan masing-masing kota.

- c. Identifikasi permasalahan dan evaluasi penerapan rute berkeselamatan bagi penyandang difabel di Indonesia berdasarkan data primer dan sekunder yang telah dikumpulkan.
- d. Mengkaji kriteria dan persyaratan yang diperlukan dalam penyelenggaraan rute berkeselamatan bagi penyandang difabel.
- e. Menyusun konsep Kajian Rute Yang Berkeselamatan Bagi Penyandang Difabel.
- f. Melakukan *Workshop* mengenai konsep kajian yang telah disusun.
- g. Menyusun Draft Kajian Rute Yang Berkeselamatan Bagi Penyandang Difabel.

BAB 4

PENGUMPULAN DAN ANALISIS DATA

4.1 HASIL SURVEI

1) Peraturan Terkait Penyandang Difabel

Kota Solo yang dikenal dengan kota yang ramah dengan para penyandang Difabel, saat ini sudah banyak menyediakan akses infrastruktur pendukung kebutuhan para difabel, seperti transportasi, jalan dan perkantoran.

Kota Solo juga sudah memiliki Peraturan Daerah dan Peraturan Walikota yang terkait dengan penyediaan prasarana Difabel. Ada tiga peraturan yang menjadi landasan hukum dalam penyediaan aksesibilitas bagi Difabel di Kota Solo yakni :

- Peraturan Daerah Nomor 2 tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel
Peraturan daerah tersebut bertujuan untuk memberikan jaminan penghormatan dan keadilan terhadap hak-hak asasi manusia, khususnya penyandang Difabel. Kesetaraan Difabel bertujuan untuk peningkatan kesejahteraan sosial Difabel dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Dalam Peraturan ini dijelaskan bahwa Setiap Difabel berhak memperoleh kesempatan yang setara dalam : pelayanan publik terkait dengan hidup dan penghidupannya; tindakan rehabilitasi; penyelenggaraan pemerintahan daerah; pembangunan fasilitas layanan umum. Juga disebutkan bahwa salah satu pelayanan hak-hak Difabel yang harus disediakan oleh pemerintah daerah adalah aksesibilitas fisik.

- Peraturan Wali Kota Surakarta No. 9 tahun 2013 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 tahun 2008. Pada pasal 2 menyebutkan pelayanan hak-hak Difabel oleh pemerintah daerah meliputi :
 - Aksesibilitas fisik;
 - Rehabilitasi;
 - Pendidikan;
 - Kesempatan kerja;
 - Peran serta dalam pembangunan ;
 - Bantuan Sosial.

Juga disebutkan bahwa setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah daerah dan/atau masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas fisik, sementara pasal 4 menyebutkan bahwa aksesibilitas fisik meliputi :

- Aksesibilitas pada bangunan umum; meliputi akses jalan masuk kursi roda berupa ramp, tand-tanda/petunjuk dengan tulisan latin dan braille, tempat parkir khusus difabel, lift/elevator untuk bangunan bertingkat .
- Aksesibilitas pada jalan umum; meliputi akses bagi kursi roda, dan jalur pemandu untuk tuna netra, rambu-rambu/petunjuk dengan tulisan dan/atau gambar/symbol.
- Aksesibilitas pada Pertamanan dan pemakaman umum ; menyediakan akses jalan masuk untuk kursi roda/ramp,jalan dan trotoar.
- Aksesibilitas pada angkutan umum; meliputi menyediakan akses tempat duduk khusus bagi difabel, jalr khusus ramp untuk kursi roda.

Dalam peraturan Walikota (pasal 6) juga menyebutkan bahwa penyediaan aksesibilitas sarana dan prasarana pada bangunan umum atau fasilitas umum dijadikan sebagai syarat mengajukan izin mendirikan bangunan (IMB), juga adanya sanksi berupa surat teguran dari pemerintah daerah melalui dinas terkait jika bangunan umum dan fasilitas umum tidak menyediakan aksesibilitas tersebut.

Pada pasal lain menyebutkan bahwa Difabel juga diberi kesempatan berperan serta dalam pembangunan (pasal 30) menyebutkan bahwa Difabel dan/atau kelompok organisasi Difabel diikutsertakan dalam perencanaan dan pembangunan di tingkat Kelurahan, Kecamatan dan Kota.

Pasal 31 menyebutkan bahwa Difabel dan/atau kelompok organisasi Difabel dilibatkan dalam perencanaan dan monitoring pembangunan aksesibilitas pada sarana dan prasarana fasilitas umum.

- Dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta nomor 1 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan menyebutkan mengenai perlengkapan jalan yang terdiri dari :

- alat pemberi isyarat Lalu Lintas;
- rambu Lalu Lintas;
- marka Jalan;
- alat penerangan Jalan;
- alat pengendali pemakai Jalan, terdiri atas:
- alat pembatas kecepatan; dan
- alat pembatas tinggi dan lebar Kendaraan.
- alat pengawasan dan pengamanan Jalan, terdiri atas:
 - pagar pengaman;
 - cermin tikungan;
 - tanda patok tikungan (delineator);
 - pulau-pulau Lalu Lintas;
 - pita penggaduh; dan
 - median Jalan.
- fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan/atau
- fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berada di Jalan maupun di luar badan Jalan;

Sementara untuk fasilitas Difabel, pasal 29 menyebutkan bahwa :

Pemerintah Daerah wajib memberikan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan kepada difabel. Perlakuan khusus meliputi:

- aksesibilitas;
- prioritas pelayanan; dan
- fasilitas pelayanan

2) Instansi Pengelola Rute Yang Berkeselamatan Bagi Penyandang Difabel

Instansi yang mempunyai tugas dan fungsi dalam penyediaan akses bagi difabel adalah :

- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika:

Secara umum Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas, angkutan dan teknis sarana dan prasarana serta komunikasi dan informatika..

Sedangkan fungsi yang terkait prasarana dan sarana jalan secara umum meliputi :

- Penyusunan rencana program, pengendalian, evaluasi dan pelaporan
 - Penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas
 - Pengaturan angkutan orang dan barang
 - Penyelenggaraan uji kendaraan
 - Penyelenggaraan komunikasi
 - Penyelenggaraan informatika
 - Penyelenggaraan pengelolaan terminal, perparkiran.
- Dinas Kebersihan dan Pertamanan :
Secara umum Dinas Kebersihan dan Pertamanan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kebersihan, pertamanan, pemakaman, penerangan jalan dan pengelolaan sampah.
 - Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga :
Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga mempunyai tugas dan fungsi dalam :
 - Penyusunan rencana program, pengendalian, evaluasi dan pelaporan;
 - Pembangunan, pemeliharaan dan pengawasan jalan, jembatan dan pengelolaan peralatan;
 - Pembangunan, operasi dan pemeliharaan drainase;
 - Pembangunan dan pemeliharaan gedung-gedung pemerintah dan rumah dinas;
 - Pembinaan, pengawasan dan pengendalian perumahan dan pemukiman serta pengelolaan rumah sewa.

Masukan yang diberikan Dinas Perhubungan terkait dengan penyediaan aksesibilitas bagi Difabel adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1. Usulan dari Dinas Perhubungan Kota Solo

Fasilitas	Usulan
Trotoar	Beberapa trotoar yang sudah di bangun belum akses untuk difabel, agar dilengkapi dengan jalur pemandu dan ramp .

Fasilitas	Usulan
Halte Bus	Halte bus masih sulit untuk di akses oleh Difabel .Diberi ramp untuk mempermudah naik turun dari halte ke bus
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	JPO pada umumnya masih menggunakan tangga, sebaiknya dilengkapi dengan lift untuk penyangang difabel
Pelican	Perlu ditambah pada beberapa lokasi penyeberangan , yang dilengkapi dengan bunyi-bunyian.

3) Rute Yang Berkeselamatan Bagi Penyandang Difabel

Beberapa rute yang berkeselamatan yang telah disediakan oleh Pemerintah Kota Solo antara lain :

- Shelter untuk Batik Solo Trans (BST)
- Trotoar yang dilengkapi jalur pemandu dan ramp di depan Balai Kota , taman sriwedari dan jalan –jalan protokol di Kota Solo seperti jalan Slamet Riyadi, Jalan Sudirman dll.
- Taman yang mempunyai akses untuk para Difabel : taman sriwedari, taman cerdas, Balai Kambang .
- Fasilitas rambu berupa pelican untuk difabel di dua (2) lokasi : depan Rumah Sakit Sriwedari dan depan stasiun purwasari.
- Fasilitas umum : ramp, handrail, lift dan toilet untuk Difabel yang ada di Bandara Adisucipto

4.2. RUTE BERKESELAMATAN MENUJU BANGUNAN

Setiap bangunan untuk pelayanan umum, khususnya yang sering dikunjungi oleh penyandang disabilitas antara lain sekolah untuk penyandang disabilitas, puskesmas/rumah sakit, kantor kelurahan/kecamatan/balaikota, terminal bus harus menyediakan rute berkeselamatan untuk penyandang disabilitas pada kawasan bangunan, mulai dari titik datang/pergi sampai menuju bangunan.

Penyediaan rute berkeselamatan bagi penyandang disabilitas tersebut antara lain :

- Titik naik/turun penumpang penyandang disabilitas sedapat mungkin harus disediakan pada pendekatan yang datar.

- Jika harus dilakukan transfer dari permukaan kendaraan ke permukaan pejalan kaki, perkerasan jalur kendaraan atau perkerasan jalur kaki harus diberi ramp atau meduanya menyatu pada ketinggian yang menerus.
- Rambu yang menunjukkan simbol akses harus dipasang pada semua pintu masuk non-akses untuk mengarahkan para penyandang Disabilitas ke akses pintu masuk.
- Jalur berjalan kaki berada di antara titik naik/turun penumpang atau lokasi parkir menuju bangunan.

Bagian rute berkeselamatan bagi penyandang disabilitas yang perlu disediakan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas adalah:

1. Akses Menuju Bangunan
2. Kelandaian Kereb (*Curb Ramp*)
3. Zona Naik/Turun Penumpang Kendaraan Pribadi
4. Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum
5. Pemberhentian Taksi
6. Parkir Kendaraan
7. Penyeberangan Pejalan Kaki
8. Aksesibilitas Penumpang Pada Terminal

4.2.1. Akses Menuju Bangunan

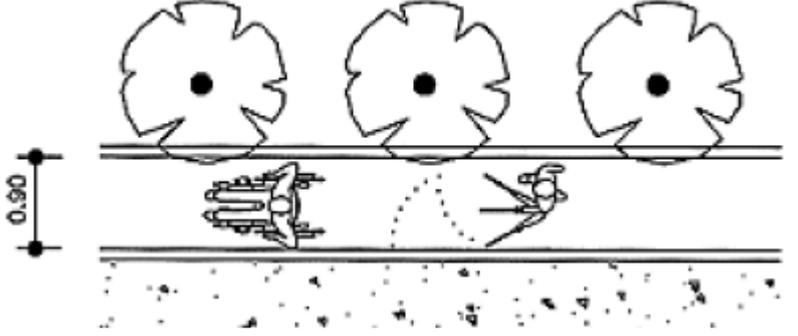
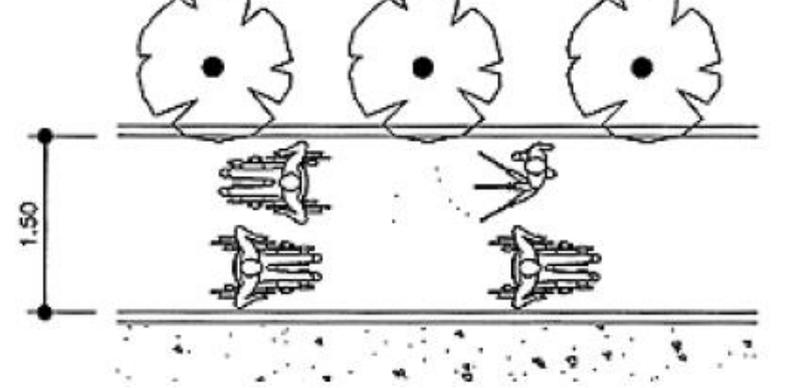
Persyaratan yang harus dipenuhi prasarana akses menuju bangunan yang berkeselamatan.

1. Jalur Berjalan Kaki

Jalur berjalan kaki yang disediakan harus jelas, bebas halangan, datar, lebar, nyaman dan selamat untuk semua pejalan kaki khususnya pengguna kursi roda dan tuna netra. Rute pejalan kaki tidak boleh terputus karena halangan seperti tanaman dan/atau perubahan alinyemen.

a. Lebar

Kebutuhan lebar jalur pejalan kaki disajikan pada Gambar 4.

	<p>Lebar minimum: 0,9 meter</p>
	<p>Lebar minimum agar dua pengguna kursi roda dapat berpapasan : 1,5 meter. Lebar yang disarankan adalah 1,8 meter.</p>

Gambar 4.1. Lebar Jalur Berjalan Kaki

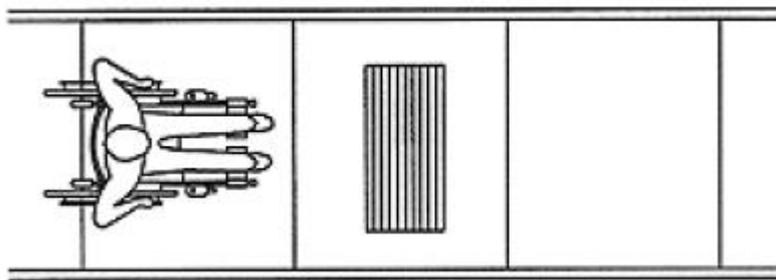
b. Kereb

- Tinggi kereb adalah 7 cm -15 cm
- Kereb tidak boleh bertangga karena berbahaya bagi pejalan kaki khususnya pada keadaan gelap.
- Kereb tidak boleh menghalangi pergerakan pejalan kaki khususnya pengguna kursi roda.

c. Permukaan

- Permukaan jalur berjalan kaki harus halus, menerus, tidak licin dan rata.
- Jalur berjalan kaki yang datar dan rata dengan permukaan yang didekatnya harus diberi tekstur dan warna yang berbeda
- Jalur berjalan kaki yang bersimpangan harus pada level yang sama

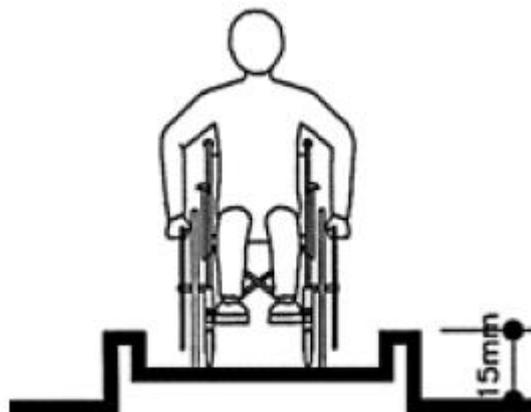
- Permukaan berlubang dapat berbahaya bagi pengguna kursi roda, pengguna tongkat dan pengguna kruk, orang tua dengan kereta bayi dan wanita dengan sepatu hak tinggi
- Penutup lubang, saluran dan permukaan berlubang harus ditempatkan di luar jalur berjalan kaki
- Kisi-kisi harus rata dengan permukaan jalur dan harus memiliki pola sempit tidak lebih dari 13 mm.
- Bukaan kisi memanjang harus tegak lurus dengan arah gerakan pejalan kaki.



Gambar 4.2. Permukaan Berlubang Pada Jalur Berjalan Kaki

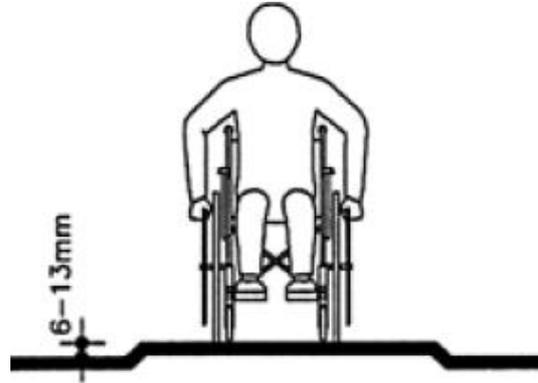
d. Pelindung Tepi Jalur Berjalan Kaki

- Pada perubahan ketinggian lebih dari 13 mm antara jalur berjalan kaki dengan permukaan sekitarnya, harus dipasang pelindung atau pembatas.
- Gunakan pelindung dengan ketinggian minimal 0,15 m untuk memisahkan jalur berjalan kaki dari area tanaman.



Gambar 4.3. Ketinggian Pelindung

- Tepi jalur berjalan kaki harus dibuat miring apabila terjadi perubahan ketinggian antara 6 mm sampai 13 mm ada antara jalur berjalan kaki dengan daerah tanaman sekitarnya



Gambar 4.4. Kemiringan Pada Perbedaan Ketinggian

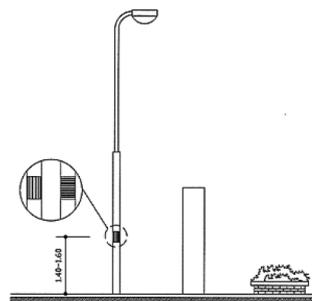
e. Halangan Pada Jalur Berjalan Kaki

- Penghalang pada jalur berjalan kaki meliputi furnitur jalan, rambu lalu lintas, papan petunjuk arah, rencana jalan, bollard, tanaman, pohon, awning toko dan papan iklan, dll.
- Bila mungkin penghalang harus ditempatkan di luar jalur berjalan kaki
- Penghalang pada jalur berjalan kaki harus mudah dideteksi dan bila mungkin ditempatkan pada satu garis menerus.
- Lebar minimum dari jalur berjalan kaki tanpa penghalang adalah 90 cm

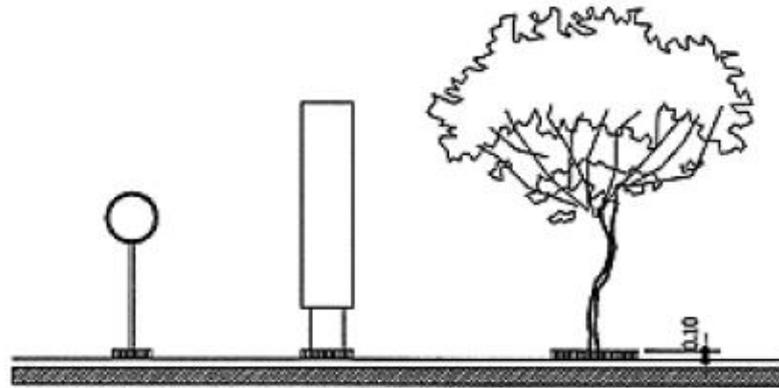
1) Halangan pada permukaan jalur berjalan kaki

Berikut adalah arahan desain agar penghalang di permukaan jalur berjalan kaki harus dapat dideteksi oleh tongkat dari tuna netra.

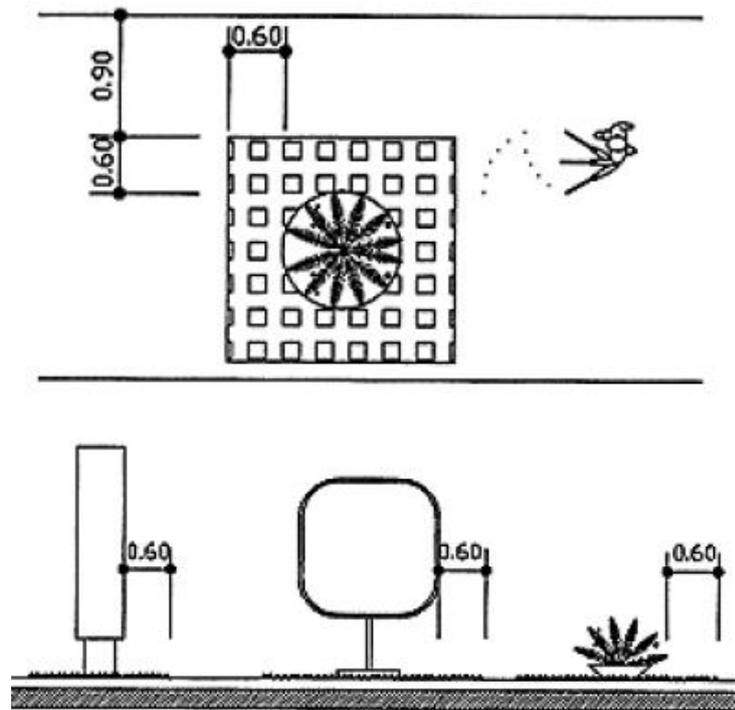
- a) Berbentuk lurus di atas permukaan jalur berjalan kaki



b) Platform yang ditinggikan 10 cm



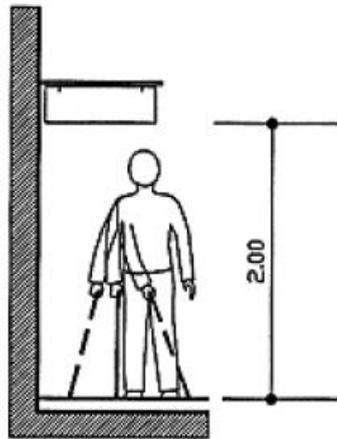
c) Tanda peringatan bulat (*tactile*) di sekitar halangan. Tanda peringatan harus memiliki lebar minimum 30 cm di luar area halangan.



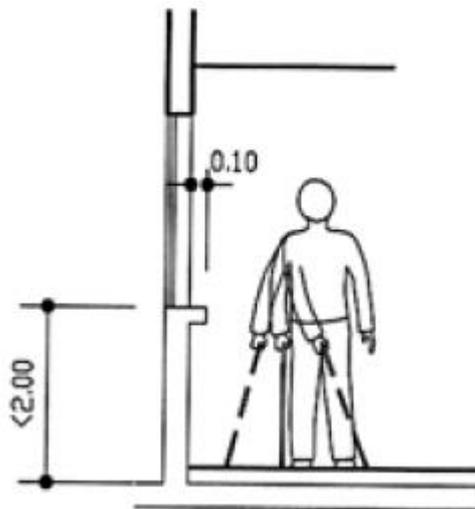
Gambar 4.5. Tanda Peringatan Pada Halangan

2) Halangan yang menjorok

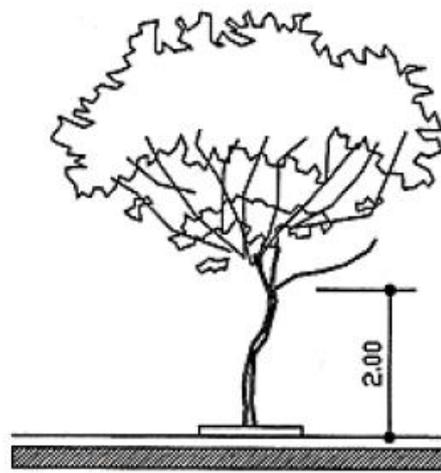
- Tanda-tanda menggantung di jalur berjalan yang akses harus dipasang pada ketinggian yang minimal 2.00m agar tuna netra dapat berjalan dengan selamat.



- Hambatan tidak terdeteksi dipasang lebih rendah dari 2,00 m dapat ditempatkan pada jarak maksimum 0.10m dari tepi dalam jalur berjalan kaki. Jika tidak, hambatan harus diberi pelindung.



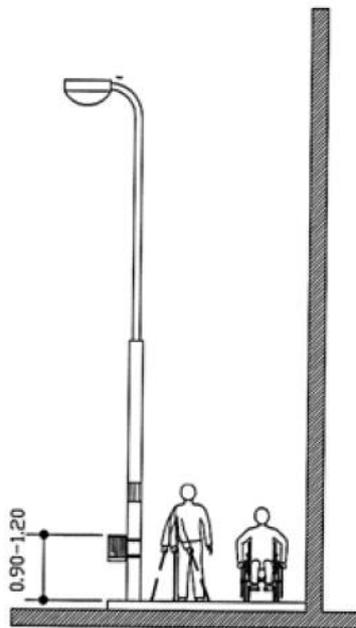
- Vegetasi menjorok harus dipotong sampai ketinggian yang minimum 2,00 m



- Jenis dan lokasi tanaman pada jalur berjalan kaki harus dipilih dengan hati-hati.
- Tanaman berduri dan beracun tidak boleh digunakan berdekatan dengan jalur berjalan kaki.
- Harus dihindari tanaman yang menjatuhkan biji dan daun karena berpotensi menimbulkan bahaya.
- Pohon dengan akar dangkal yang berbahaya dapat merusak permukaan jalur berjalan kaki.

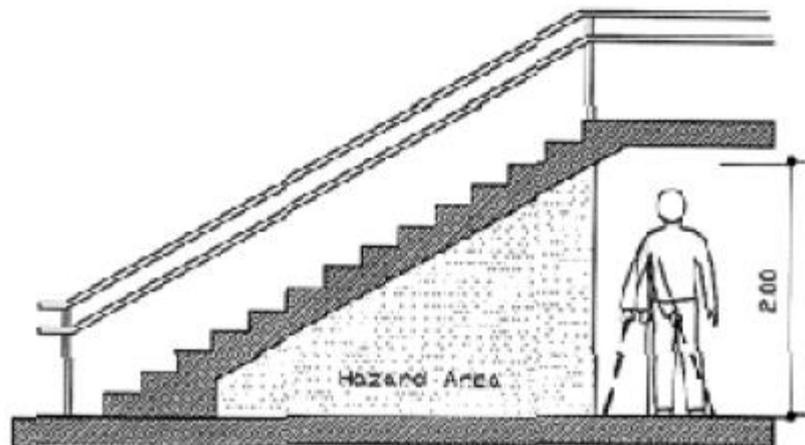
3) Kotak sampah

Kotak sampah yang melekat tiang lampu harus menghadap berlawanan arah dengan jalur berjalan kaki sehingga meminimalkan tabrakan dan harus dicat dengan warna yang kontras sehingga pejalan kaki dengan penglihatan terbatas dapat dengan mudah mengidentifikasi.



4) Ruang antara ramp dengan tangga

Ruang antara ramp dengan tangga harus ditutup dengan rel pelindung atau kerb yang ditinggikan atau ditandai dengan permukaan bulat (*tactile*)

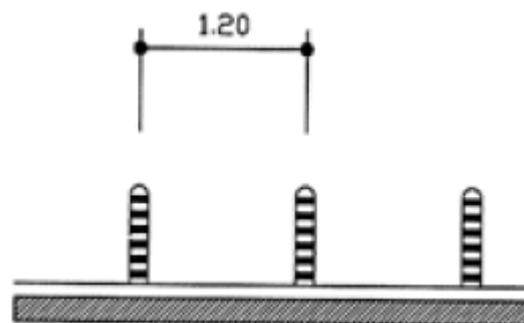


5) Rak Penyimpan Sepeda

Rak penyimpanan sepeda harus ditempatkan pada platform yang ditinggikan

6) Pengarah

- Pengarah harus dicat dengan warna yang kontras
- *Bollard* harus dicat dengan warna yang kontras atau warna garis-garis. Bollard atau tiang pelindung ditempatkan untuk menjaga jalur berjalan kaki dari kendaraan bermotor atau untuk menunjukkan bukan area parkir
- Jarak antar tiang pengarah sekitar 120 cm



7) Pekerjaan di jalan

- Penggalian dan perbaikan jalan membentuk penghalang sementara pada rute berjalan kaki. Pejalan kaki harus dilindungi dengan hambatan menerus yang mudah dideteksi, perancah, dan pagar untuk alasan keselamatan.

- Hambatan harus diidentifikasi dengan tanda bergaris dan harus menyala di malam hari, untuk mengarahkan pejalan kaki dengan penglihatan terbatas
- Tinggi penghalang harus antara 0,75 m dan 0,95 m dan. Jarak antara bagian bawah penghalang dan permukaan jalur tidak melebihi 0,10 m.

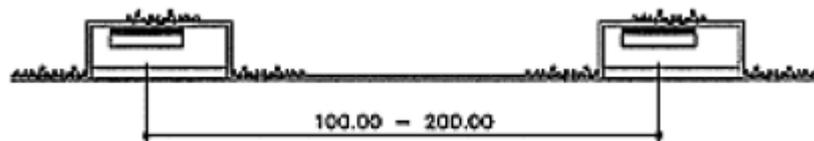
f. Furnitur Jalan

Furnitur jalan meliputi bangku, kotak pos, kotak lampu, papan/rambu, telepon umum, toilet umum, kios majalah, pot tanaman, kotak sampah dll

- Furnitur jalan harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan selamat dan tanpa halangan.
- Perubahan tekstur pada permukaan jalur berjalan kaki harus membuat tuna netra atau yang terbatas penglihatannya mengidentifikasi lokasi fasilitas publik.

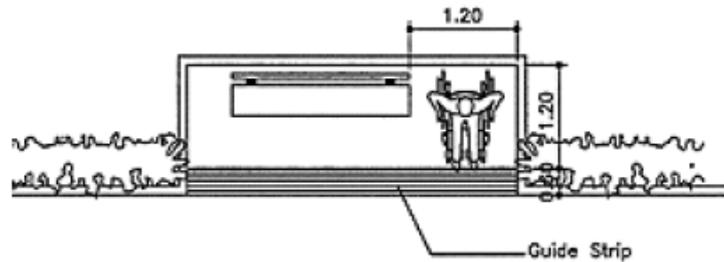
1) Fasilitas Istirahat

- Fasilitas tempat istirahat dengan tempat duduk sangat menolong pejalan kaki khususnya mereka yang memiliki keterbatasan mobilitas
- Fasilitas tempat istirahat harus disediakan pada interval 100-200 meter



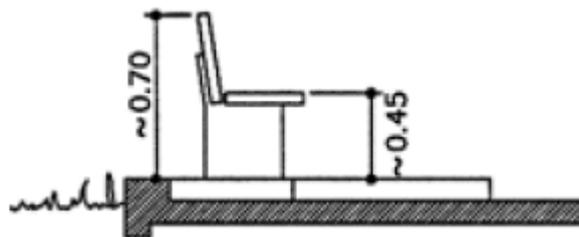
Gambar 4.6. Jarak Memanjang Tempat Istirahat

- Tempat duduk disediakan di dekat fasilitas toilet umum dan telepon umum
- Tempat istirahat dengan bangku harus memberikan ruang minimum 1,2 meter di dekatnya untuk mengakomodasi pengguna kursi roda.



Gambar 4.7. Ruang Pengguna Kursi Roda Pada Tempat Istirahat

- Tempat duduk dan bangku untuk umum harus memiliki ketinggian 0,45 meter dengan tinggi sandaran 0,7 meter diatas permukaan



Gambar 4.8. Ketinggian Tempat Duduk Untuk Umum

2) Kotak Pos

Kotak pos harus dipasang pada ketinggian 0,9-1,2 meter



Gambar 4.9. Ketinggian Kotak Pos

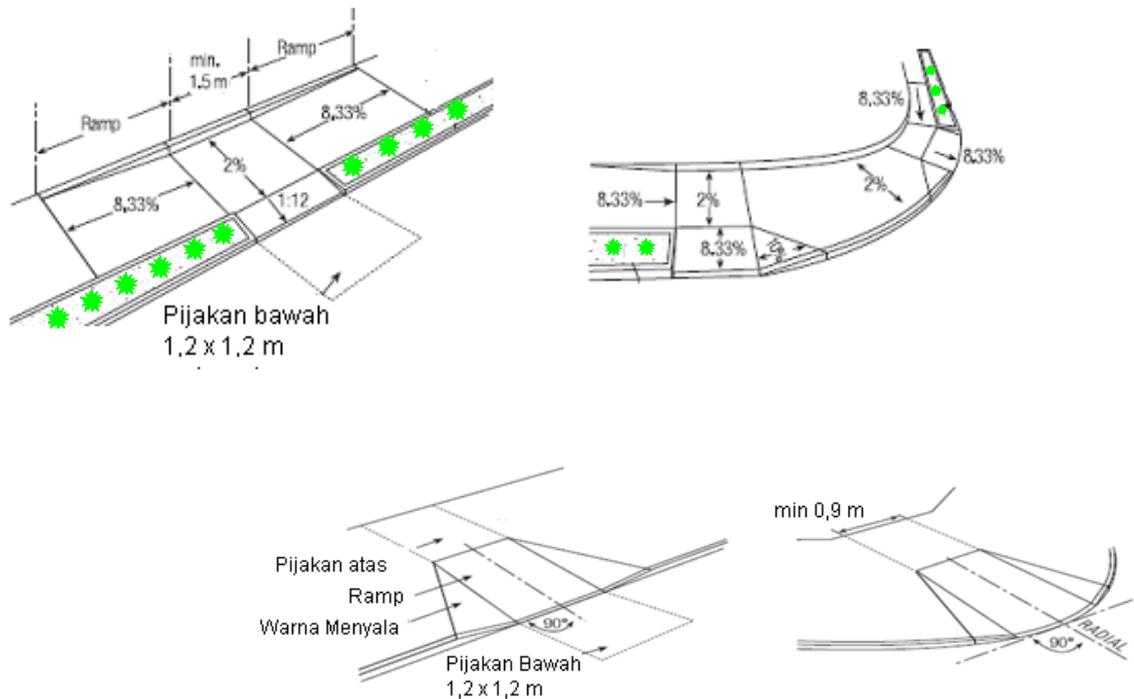
4.2.2. Kelandaian Kereb (*Curb Ramp*)

Persyaratan pemasangan ramp pada kerb adalah sebagai berikut:

- 1) dipasang pada setiap penyeberangan dan perbedaan ketinggian
- 3) maksimum 1:12 (8 %) untuk kemiringan memanjang.
- 4) maksimum 1:48 (2 %) untuk kemiringan melintang.

5) lebar minimum 0.9 m.

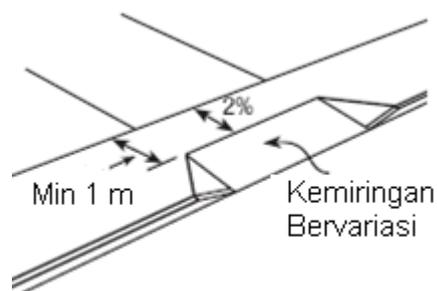
Ruang minimum pijakan bagian atas untuk mengakomodasi pengguna kursi roda yang memungkinkan pengguna kursi roda melintasi dengan nyaman dan selamat adalah 1,2 m x 1,2 m.



Gambar 4.10. Kelandaian Kereb

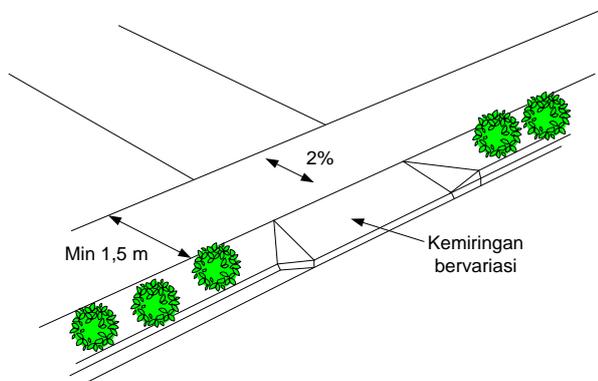
Ketentuan yang perlu diperhatikan dalam pemasangan ramp adalah sebagai berikut:

- 1) Jalur berjalan kaki dengan lebar yang cukup dapat menghindari kemiringan jalan yang tiba-tiba atau terlalu curam.



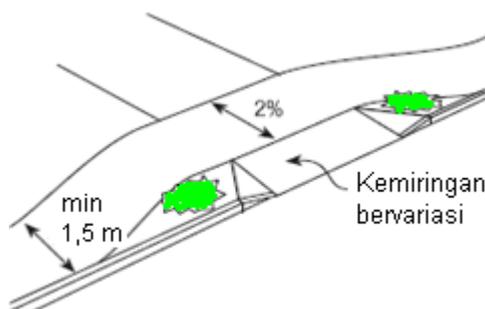
Gambar 4.11. Jalur berjalan kaki Dengan Lebar Yang Cukup

- 2) Memasang zona penyangga agar jalur berjalan kaki dapat tetap datar diperlukan untuk mengantisipasi perubahan kemiringan terjadi di zona penyangga



Gambar 4.12. Jalur berjalan kaki Dengan Zona Penyangga Pada Jalan

- 3) Bila tidak memungkinkan memasang zona penyangga, maka jalur berjalan kaki ditinggikan di sekitar pintu masuk jalan. Metode ini memiliki kekurangan bagi pejalan kaki dengan keterbatasan penglihatan yang mengikuti garis tepi jalan untuk panduan



Gambar 4.13. Peninggian Jalur berjalan kaki di Pintu Masuk

Kelandaian yang perlu diterapkan pada prasarana aksesibilitas adalah 1 satuan vertikal dibagi 10 satuan horizontal (1 vertikal : 10 horizontal), dan diberi jalur penghubung (ramp) agar memudahkan para penggunanya.

Jalur penghubung (ramp) biasanya diletakkan pada:

1. Perpotongan jalan masuk kavling dengan trotoar;
2. Pada tempat penyeberangan dengan penyeberangan zebra;
3. Pada tempat penyeberangan tidak sebidang, seperti pada jembatan dan

terowongan penyeberangan;

4. Pada tempat-tempat yang dibutuhkan, terutama oleh penyandang Disabilitas berkursi roda, seperti pada tempat parkir dan tempat pemberhentian kendaraan umum (teluk bis).

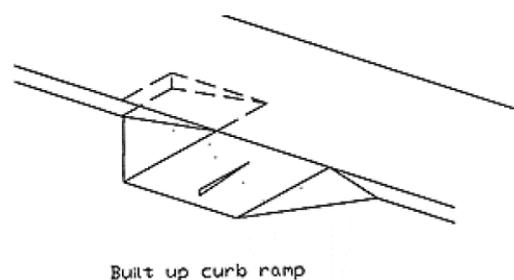
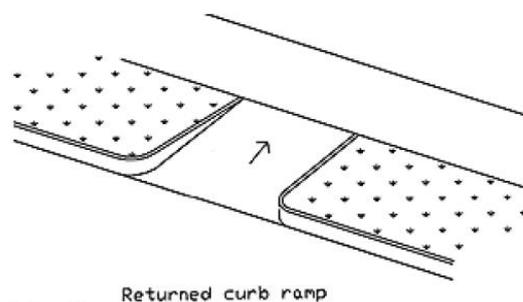
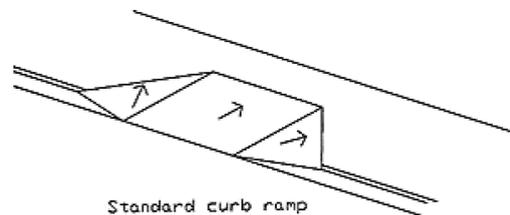
Ramp Pada Kerb

a. Pertimbangan Desain

1) Umum

- Ramp pada kerb digunakan bila terdapat perbedaan ketinggian antara berjalan kaki atau jalur penyeberangan
- Untuk menghindari kebingungan tuna netra, ramp pada kerb harus diposisikan di luar jalur berjalan kaki. Lebar bersih jalur berjalan kaki minimum 0,90 m
- Ramp pada kerb harus dijauhkan dari lokasi dimana terdapat genangan air.

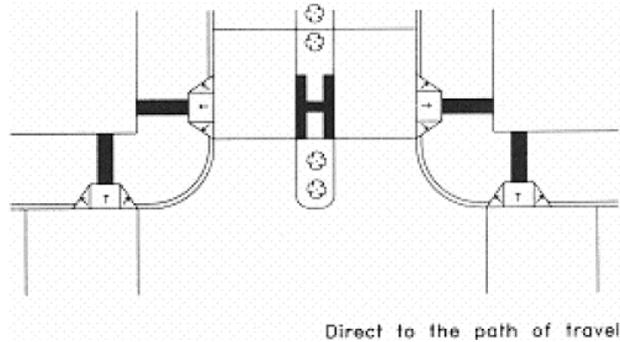
2) Jenis Ramp



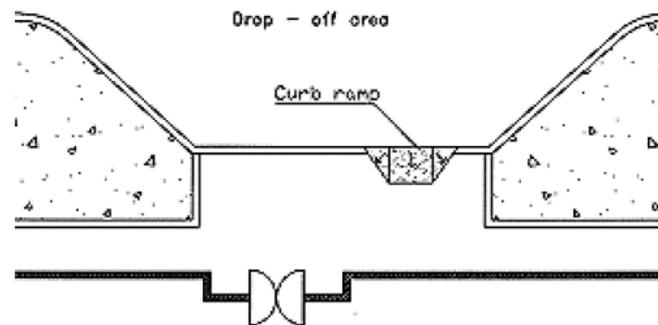
Gambar 4.14. Jenis-jenis Ramp pada Kerb

3) Aplikasi

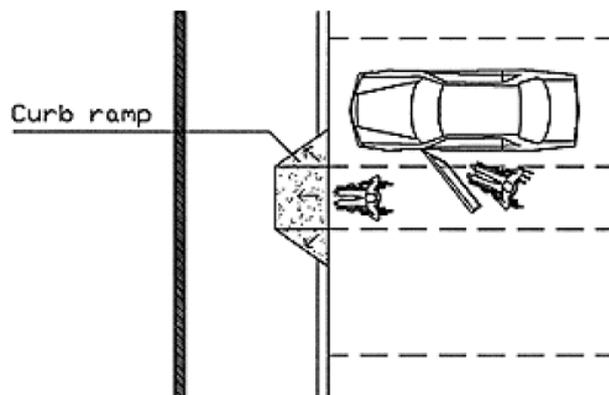
- Pada setiap kaki simpang



- Pada penyeberangan pejalan kaki
- Pada zona turun/naik penumpang



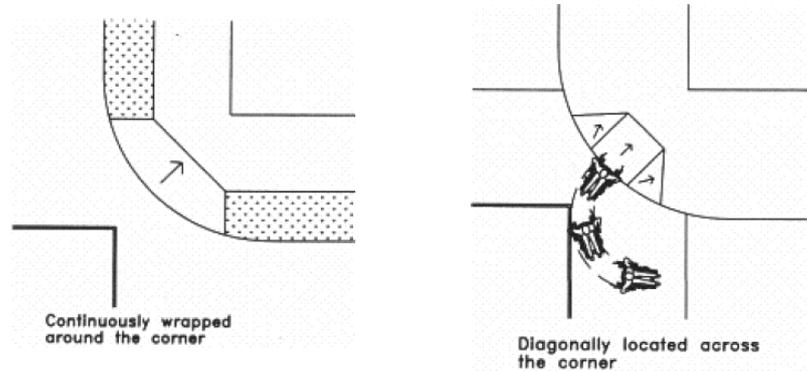
- Antara ruang parkir dan jalur berjalan kaki



4) Ramb Kerb Pada Persimpangan

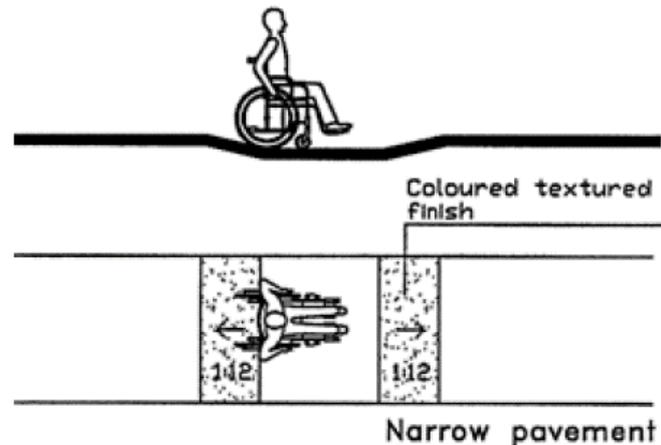
Ramp pada persimpangan dapat dipasang di:

- searah dengan jalur berjalan
- Memotong diagonal sudut trotoar

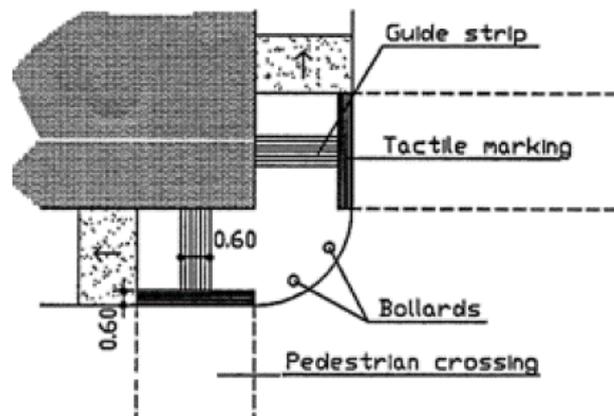


5) Perkerasan Sempit

- Bila pemasangan ramp akan mengurangi lebar dari jalur berjalan kaki, seluruh lebar trotoar harus diturunkan bersama dengan kemiringan 1:12.



- Pada penurunan di sudut jalur berjalan kaki yang sempit, harus dipasang ubin peringatan yang menunjukkan lokasi penyeberangan.

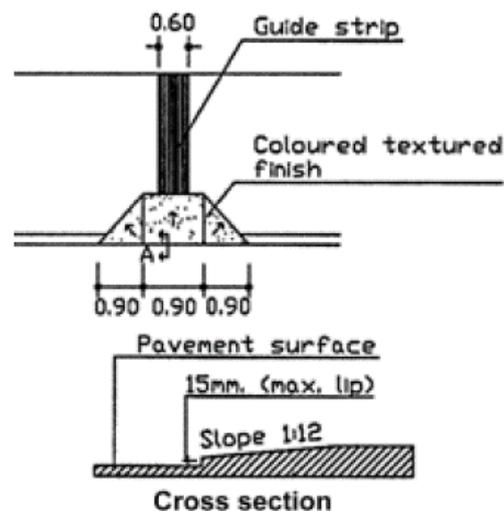


6) Lebar

Lebar minimum ramp pada kerb adalah 0,9 m di luar sisi yang miring. Lebar yang disarankan adalah 1,2 m.

7) Kemiringan

Kemiringan maksimum ramp adalah 1:12. Kemiringan maksimum sayap ramp adalah 1:12. Level perpindahan adalah antara permukaan perkerasan dan permukaan jalur berjalan kaki. Tinggi maksimum tepi yang diijinkan sebelum ramp adalah 15 mm.



8) Jalur Pemandu

Jalur pemandu harus memiliki warna yang kontras.

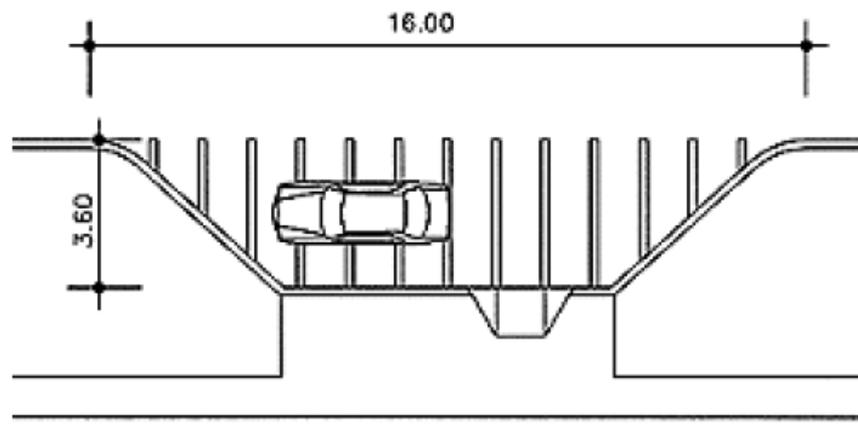
9) Permukaan dan Warna

Ramp harus memiliki tekstur yang kasar agar mudah dideteksi dan tidak licin.

4.2.3. Zona Naik/Turun Penumpang

1) Area Naik Turun Penumpang (drop-off)

- Area naik turun penumpang berguna untuk menjemput dan mengantar penyandang keterbatasan fisik, orang tua dan anak-anak.
- Area naik turun penumpang harus disediakan pada pemberhentian angkutan umum dan berjarak kurang dari 30 m dari pintu masuk bangunan yang aksesibel
- Minimum lebar area naik turun penumpang adalah 3,6 m dan tersedia ruang 1,2 m untuk manuver. Panjang area naik turun penumpang minimal mampu menampung 2 kendaraan.
- Ramp pada kerb yang sesuai harus disediakan untuk sirkulasi penyandang disabilitas.
- Bila tidak terdapat kerb, harus diberi tanda pemisah antara jalur berjalan kaki dengan dengan zona kendaraan.
- Disediakan bollard dan ubin peringatan pada sisi jalur berjalan kaki untuk mengingatkan adanya transisi pada penyandang keterbatasan penglihatan.
- Direkomendasikan penyediaan dhelter dengan pelindung dengan fasilitas tempat duduk
- Rambu harus dipasang untuk memberi tanda adanya area naik turun penumpang dan tidak digunakan sebagai fasilitas parkir.



Gambar 4.15. Area Naik Turun Penumpang

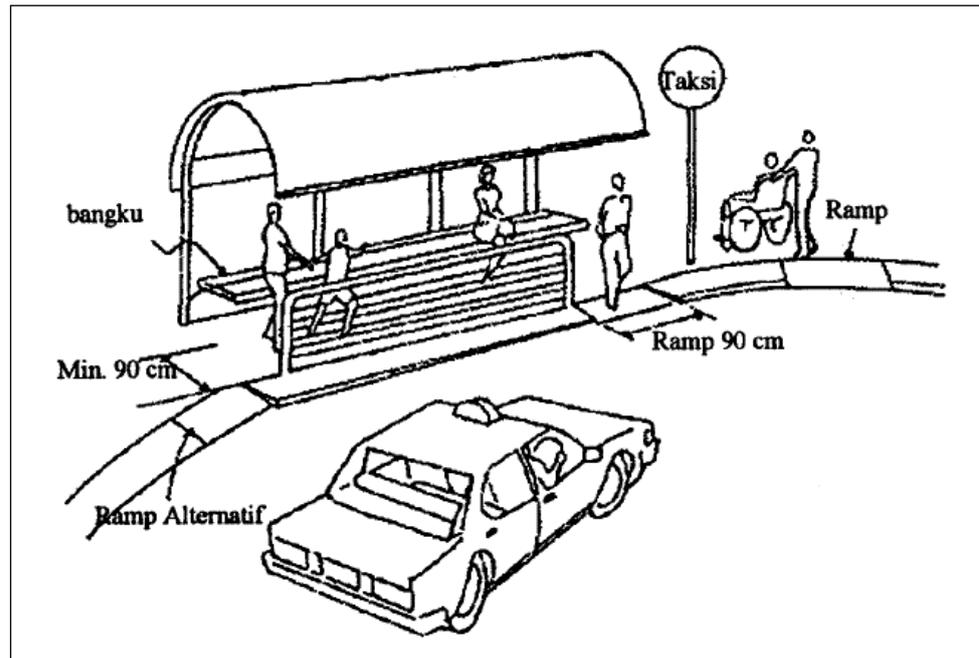
4.2.4. Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum

Perencanaan prasarana tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum (TP KPU) harus memenuhi Ketentuan-ketentuan berikut:

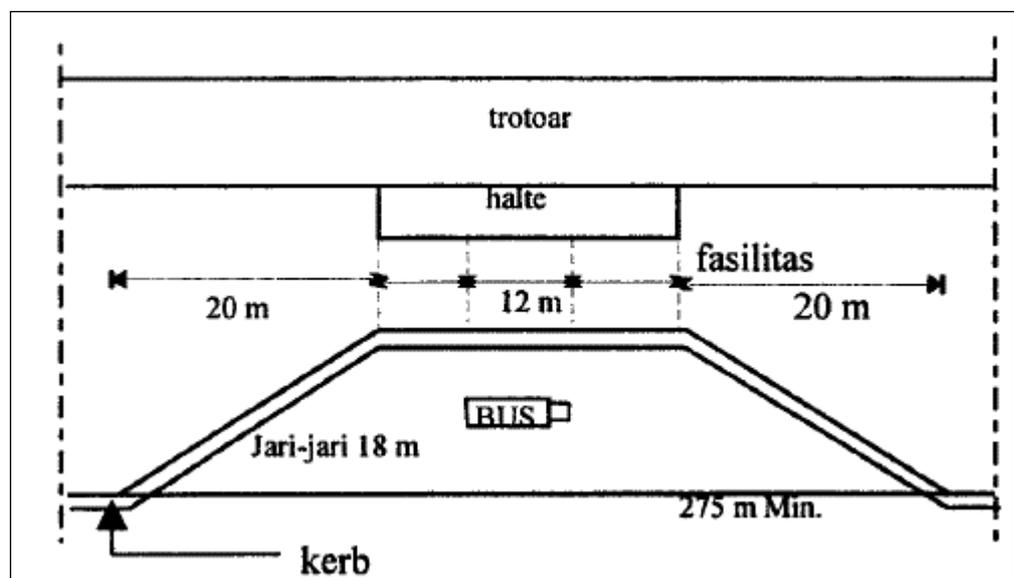
1. Terletak di samping jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki, juga dekat dengan pusat kegiatan atau pemukiman.
2. Tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum terdiri atas halte atau tempat pemberhentian bus.
3. Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.
4. Tempat pemberhentian bis (*bus stop*) adalah tempat untuk menurunkan dan atau menaikkan penumpang dengan atau tanpa bangunan.
5. Teluk bis (*bus bay*) adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukkan sebagai TPKPU.

Aksesibilitas pada tempat pemberhentian bus dapat dibuat berdampingan dengan halte bis yang sudah ada terutama pada lokasi yang dekat dengan fasilitas umum seperti rumah sakit, pasar, sekolah, tempat ibadah dan tempat kegiatan ekonomi (bank, pertokoan).

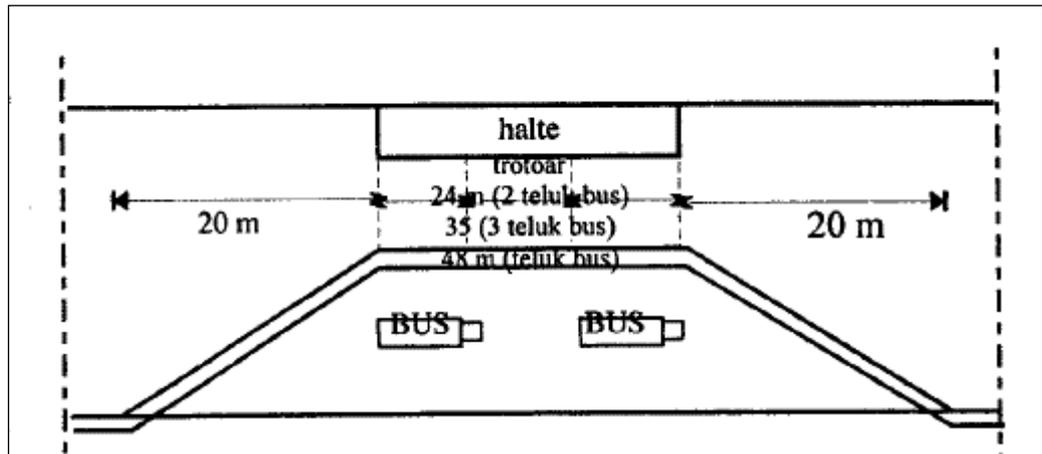
Penempatan disesuaikan dengan letak halte pada teluk bus (*single/multi bus lay-bay*) dan lebar Ruang Milik Jalan yang dapat memenuhi ketentuan kelandaian bagi aksesibilitas.



Gambar 4.16. Desain Prasarana Aksesibilitas pada Tempat Pemberhentian Kendaraan Umum



Gambar 4.17. Standar Jalur Henti Bus Tunggal,



Gambar 4.18. Standar Jalur Henti Bus Ganda

4.2.5. Parkir

Penyelenggara parkir wajib menyediakan fasilitas parkir untuk penyandang disabilitas yang memenuhi syarat sebagai berikut:

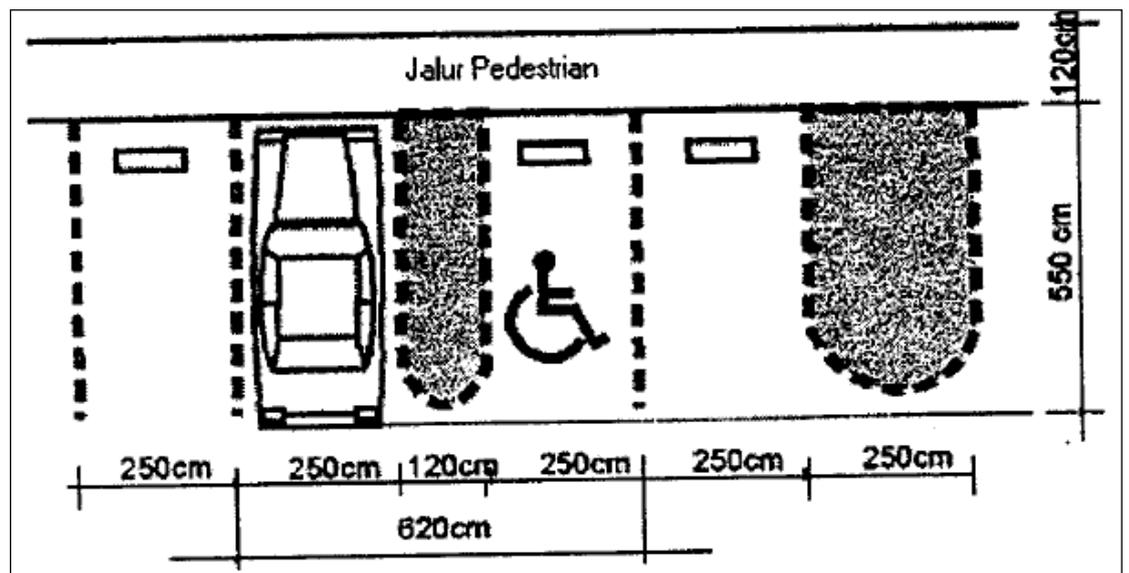
- Terletak pada lintasan terdekat menuju bangunn/fasilitas yang dituju dan/atau pintu parkir utama
- Mempunyai cukup ruang bebas bagi pengguna kursi roda dan mempermudah masuk dan keluar kursi roda dari kendaraan
- Disediakan jalur khusus bagi penyandang disabilitas dan
- Parkir khusus ditandai dengan tanda parkir

Area parkir adalah tempat parkir kendaraan yang dikendarai oleh penyandang Disabilitas, sehingga diperlukan tempat yang lebih luas untuk naik turun kursi roda, daripada tempat parkir yang biasa. Sedangkan daerah untuk menaik-turunkan penumpang (Passenger Loading Zones) adalah tempat bagi semua penumpang, termasuk penyandang Disabilitas, untuk naik atau turun dari kendaraan.

- Tempat parkir penyandang Disabilitas terletak pada rute terdekat menuju bangunan/ fasilitas yang dituju, dengan jarak maksimum 60 meter
- Area parkir harus cukup mempunyai ruang bebas di sekitarnya sehingga pengguna berkursi roda dapat dengan mudah masuk dan keluar dari

kendaraannya;

- Area parkir khusus penyandang Disabilitas ditandai dengan simbol tanda parkir penyandang Disabilitas yang berlaku;
- Pada lot parkir penyandang Disabilitas disediakan ram trotoir di kedua sisi kendaraan
- Ruang parkir mempunyai lebar 370 cm untuk parkir tunggal atau 620 cm untuk parkir ganda dan sudah dihubungkan dengan ram dan jalan menuju fasilitas- fasilitas lainnya.



• **Gambar 4.19. Desain Prasarana Aksesibilitas pada Tempat Parkir**

- Kedalaman minimal dari daerah naik turun penumpang dari jalan atau jalur lalu- lintas sibuk adalah 360 cm dan dengan panjang minimal 600 cm
- Diberi rambu penyandang Disabilitas yang biasa digunakan untuk mempermudah dan membedakan dengan fasilitas serupa bagi umum.
- Tempat parkir penyandang Disabilitas terletak pada rute terdekat menuju bangunan / fasilitas yang dituju, dengan jarak maksimum 60 m.
- Jika fasilitas parkir tidak terhubung langsung dengan bangunan misalnya pada parkir taman dan tempat terbuka lainnya, maka tempat parkir harus diletakkan sedekat mungkin dengan pintu gerbang masuk dan jalur pedestrian.

- Area parkir harus cukup mempunyai ruang bebas di sekitarnya sehingga penggunaan berkursi roda dapat dengan mudah masuk dan keluar dari kendaraannya.
- Area parkir khusus penyandang Disabilitas ditandai dengan simbol/tanda parkir penyandang Disabilitas yang berlaku.
- Pada lot parkir penyandang Disabilitas disediakan ramp trotoar di kedua sisi kendaraan.
- Ruang parkir memiliki lebar 370 cm untuk parkir tunggal atau 620 cm untuk parkir ganda dan sudah dihubungkan dengan dengan ramp dan jalan menuju fasilitas-fasilitas lainnya.

Prasarana Aksesibilitas pada Tempat Parkir

Tempat parkir bagi aksesibilitas pada lokasi-lokasi tertentu dapat diletakkan berdampingan dengan badan jalan dengan mengikuti ketentuan berikut .

a. Identifikasi Permasalahan

- Fasilitas parkir buruk
- Lebar Satuan Ruang Parkir tidak cukup
- Tidak ada alokasi ruang parkir untuk penyandang disabilitas

b. Prinsip Perencanaan

Menyediakan fasilitas parkir yang aksesibel sedekat mungkin dengan titik tujuan.

c. Pertimbangan Desain

2) Umum

- Menyediakan fasilitas parkir yang aksesibel termasuk parkir bawah tanah
- Untuk gedung parkir berlantai banyak, minimal satu lantai disediakan lift yang aksesibel

3) Jumlah

- Untuk setiap jumlah Satuan Ruang Parkir (SRP) kurang dari 50, minimal disediakan 1 SRP yang aksesibel

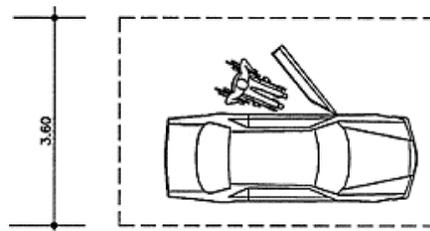
- Untuk fasilitas parkir berjumlah maksimum 400 SRP, minimal disediakan SRP yang aksesibel dengan perbandingan 1 SRP aksesibel untuk setiap 50 SRP
- Untuk fasilitas parkir berjumlah lebih dari 400 SRP, minimal disediakan 8 SRP yang aksesibel dengan perbandingan 1 SRP aksesibel untuk setiap kenaikan 100 SRP diatas 400 SRP

4) Lokasi

- Untuk parkir di luar gedung, parkir aksesibel harus berjarak maksimum 50 m dari pintu masuk gedung
- Untuk parkir di dalam gedung, parkir aksesibel harus bersebelahan dengan lift atau sedekat mungkin dengan pintu keluar.
- Parkir kendaraan van dengan pengguna kursi roda diletakkan pada lokasipaling pinggir.

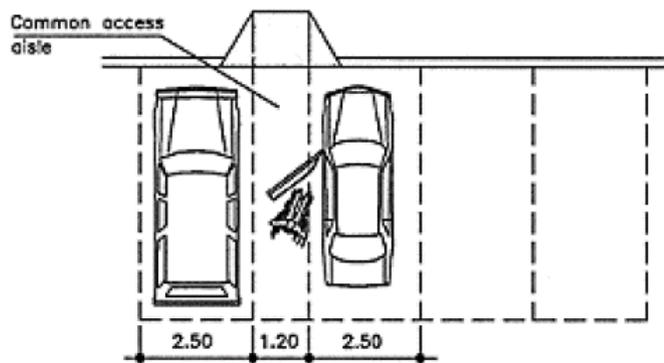
5) Dimensi

- Lebar minimum SRP aksesibel adalah 3,6 m. Lebar yang direkomen-dasikan 3,9 m.



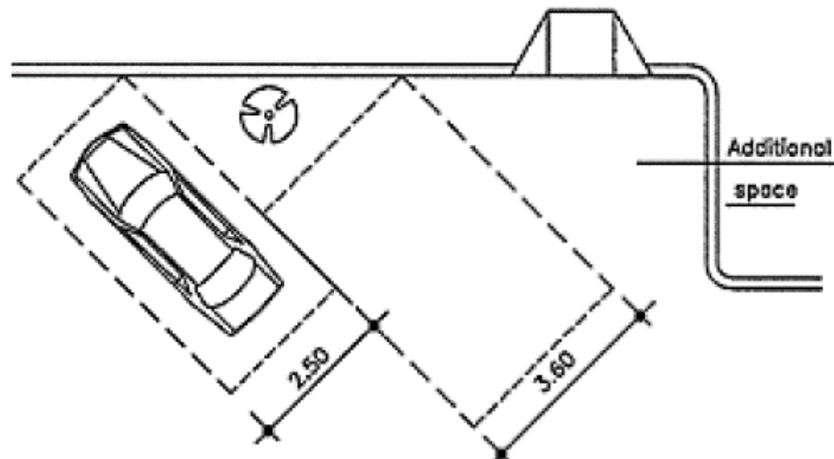
Gambar 4.20. Lebar Minimum Parkir Aksesibel

- Lorong akses selebar 1,2 m perlu disediakan dianatar dua SRP



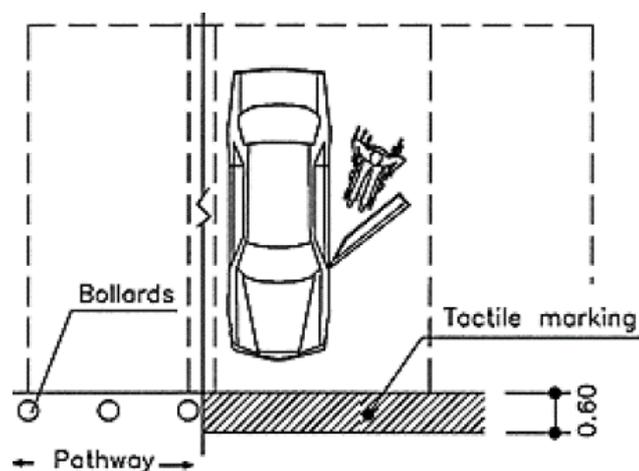
Gambar 4.21. Lorong Akses Dianatara Dua Satuan Ruang Parkir

- Untuk parkir dalam gedung, minimum tinggi dari kendaraan van hidrolik adalah 2,4 m.
- Bila fasilitas parkir yang tersedia adalah parkir bersudut, perlu disediakan ruang ekstra pada tepi barisan yang dapat digunakan oleh penyandang disabilitas



Gambar 4.22. Ruang Ekstra Pada Parkir Bersudut

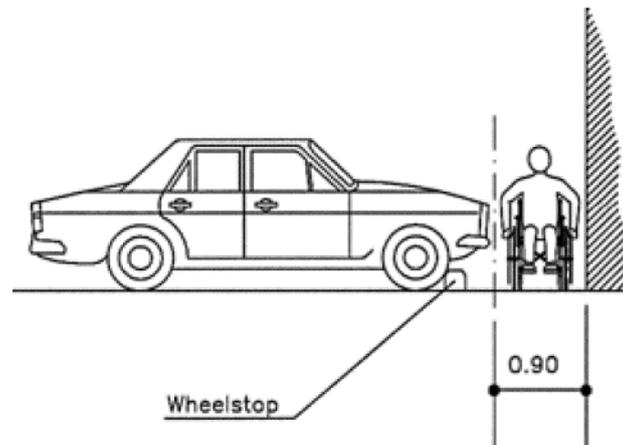
- Bila terdapat kerb, harus disediakan ramp pada kerb untuk fasilitas bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4.23. Fasilitas Ramp pada Kerb

- Bila tidak terdapat kerb, diperlukan permukaan bertekstur minimal selebar 0,6 m untuk memisahkan area jalur berjalan kaki dan area

kendaraan. Bila tidak ada, harus disediakan bollard. Beton penahn roda kendaraan juga



Gambar 4.24. Penahan Roda Kendaraan Sebagai Pembatas

6) Parkir di tepi kerb

Parkir di tepi kerb berbahaya bagi penyandang disabilitas kecuali didesain sebagai area naik/turun penumpang yang aksesibel

7) Permukaan

- Permukaan fasilitas parkir harus seragam dan halus
- Kemiringan ramp parkir maksimal 1:20

8) Rambu Rambu

Fasilitas parkir harus ditandai dengan rambu aksesibel internasional

4.2.7. Penyeberangan Pejalan Kaki

Fasilitas penyeberangan dirancang dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Prasarana penyeberangan harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan prasarana memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi penggunaanya.
- b. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan prasarana penyeberangan yang memadai.
- c. Pada lokasi-lokasi/kawasan yang terdapat prasarana umum.

- d. Prasarana penyeberangan yang formal terdiri atas beberapa jenis yaitu:
1. Tempat Penyeberangan yang formal terdiri atas beberapa jenis yaitu:
 - (1) Penyeberangan Zebra (Zebra Crossing)
 - (2) Penyeberangan Pelikan (Pelican Crossing)
 - (3) Lapak Tunggu
 2. Tempat Penyeberangan Tidak Sebidang, dapat berupa:
 - (1) Jembatan Penyeberangan
 - (2) Terowongan Penyeberangan.

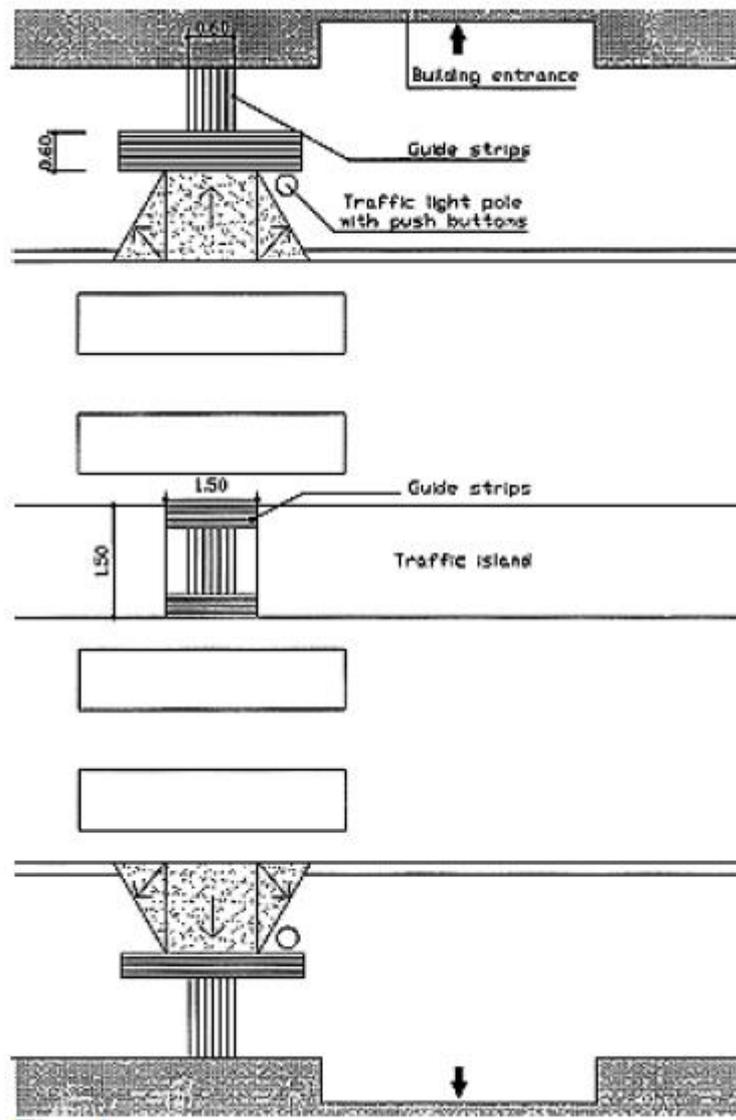
a. Pertimbangan Desain

1) Umum

- Penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi dengan APILL
- Penyeberangan pada lalu lintas rendah yang banyak digunakan penyandang disabilitas dapat dikontrol dengan tombol. Direkomendasikan membangun pulau lalu lintas untuk mengurangi panjang penyeberangan untuk keselamatan pengguna jalan.
- Untuk mengurangi panjang penyeberangan, harus dipasang pulau lalu lintas agar penyebrang dapat menyeberang dengan selamat.

2) Jalur Pemandu

- Jalur pemandu harus dipasang pada penyeberangan untuk memberi petunjuk jalan kepada tuna netra.
- Jalur pemandu harus mengarahkan tuna netra ke tiang APILL dengan tombol.



Gambar 4.25. Jalur Pemandu Pada Penyeberangan

3) Sinyal Lalu Lintas

- Sinyal bagi pejalan kaki harus dilengkapi dengan sinyal suara yang jelas untuk kepentingan tuna netra
- Peralatan akustik harus dipasang pada tiang di titik awal penyeberangan, bukan pada titik akhir penyeberangan.
- Instalasi dua peralatan akustik yang serupa tidak direkomendasikan untuk menghindari disorientasi
- Interval waktu yang tersedia untuk menyeberang harus deprogram menurut pejalan kaki yang paling lambat.

4) Penyeberangan Dengan Tombol

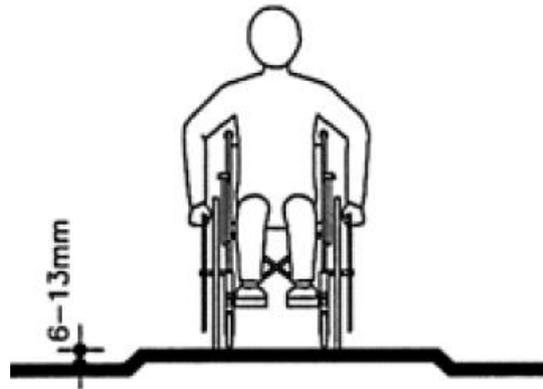
Tombol harus diletakkan pada titik yang mudah dijangkau, yaitu antara 0,9 meter-1,2 meter di atas permukaan agar dapat digunakan oleh pengguna kursi roda.

5) Pulau Lalu Lintas

- Dimensi pulau lalu lintas tidak boleh melebihi 1,5 m X 1,5 m.
- Harus dipasang ubin peringatan yang berwarna minimak lebar 0,6 untuk menandai awal dan akhir pulau lalu lintas sehingga dapat dideteksi oleh tuna netra.

6) Jendulan

Permukaan jalan pada penyeberangan pejalan kaki dapat ditinggikan sehingga satu level dengan trotoar agar pengguna kursi roda dapat melintasi dengan selamat.



Gambar 4.26. Peninggian Pada Penyeberangan Pejalan Kaki

7) Permukaan

Permukaan jalan harus kuat, memiliki drainase yang baik, tidak licin dan bebas sambungan konstruksi,

8) Drainase dan Kisi Kisi

Seperti persyaratan pada jalur berjalan kaki.

Tempat Penyeberangan Sebidang

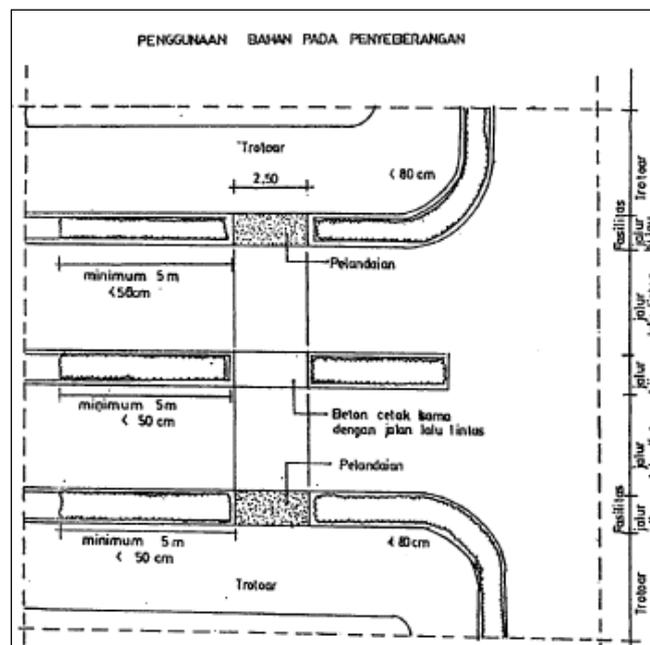
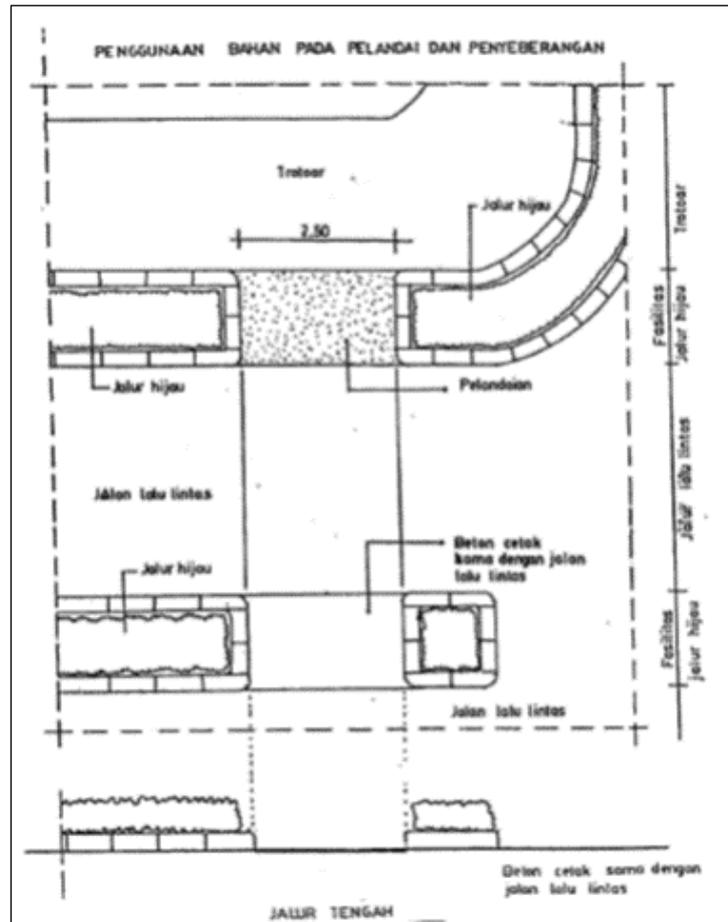
1) Penyeberangan Sebidang dengan Penyeberangan Zebra

- Penyeberangan Zebra (*Zebra Crossing*) harus dipasang pada jalan yang volume lalu lintasnya rendah, yaitu antara 200-500 kendaraan/jam dengan volume pejalan kaki yang menyeberang kurang dari 100 orang/jam.
- Penyeberangan Zebra pada umumnya dipasang pada jalan non arteri, dimana tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan prasarana penyeberangan masih dalam batas yang aman
- Untuk menghubungkan dengan Daerah Manfaat Jalan, dirancang jalur penghubung (*ramp access*) yang dapat dilihat pada Gambar 3.2.

2) Penyeberangan Sebidang dengan Penyeberangan Pelican

Penyeberangan Pelican harus dipasang pada lokasi-lokasi sebagai berikut:

- Pada jalur lalu lintas kendaraan dengan kecepatan tinggi;
- Pada daerah/kawasan dimana volume penyeberangan tinggi;
- Persimpangan yang menggunakan alat pemberi isyarat lalu lintas, dimana Penyeberangan Pelican dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas (*traffic sign*).
- Untuk membantu para tuna netra, penyeberangan pelican dilengkapi dengan suara/bunyi yang berintegrasi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.

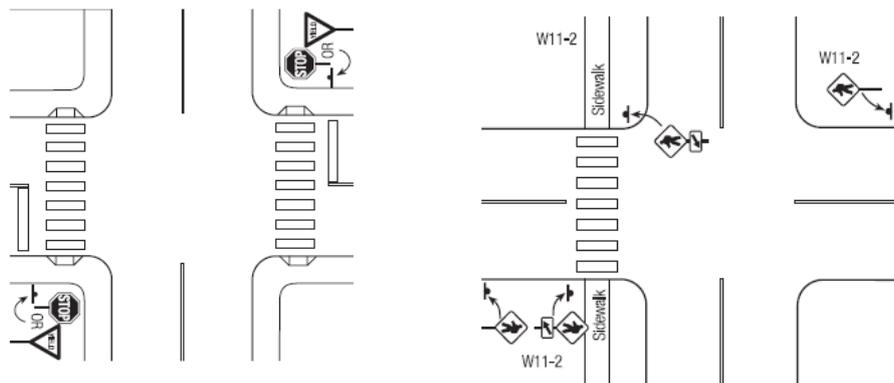


Gambar 4.27. Penggunaan Bahan pada Pelandaian dan Penyeberangan

3) Penyeberangan Sebidang dengan Lapak Tunggu

- Lapak tunggu harus dipasang pada jalur lalu-lintas yang lebar, di mana penyeberang jalan sulit untuk menyeberang dengan aman, terutama bagi penyandang Disabilitas yang menggunakan alat.
- Lebar lapak tunggu minimum adalah 1,20 m, tegak lurus kepada permukaan melintang jalan, dan terletak pada median jalan.
- Lapak tunggu harus dicat dengan cat yang memantulkan cahaya.
- Bagi kepentingan aksesibilitas, lapak tunggu dibuat tanpa peninggian sehingga elevasi permukaan perkerasannya sama dengan jalur lalu lintas.

a. Penyeberangan Pada Simpang



Gambar 4.28. Simpang Dengan Rambu STOP dan YIELD

Gambar 4.29. Simpang Tanpa Pengaturan

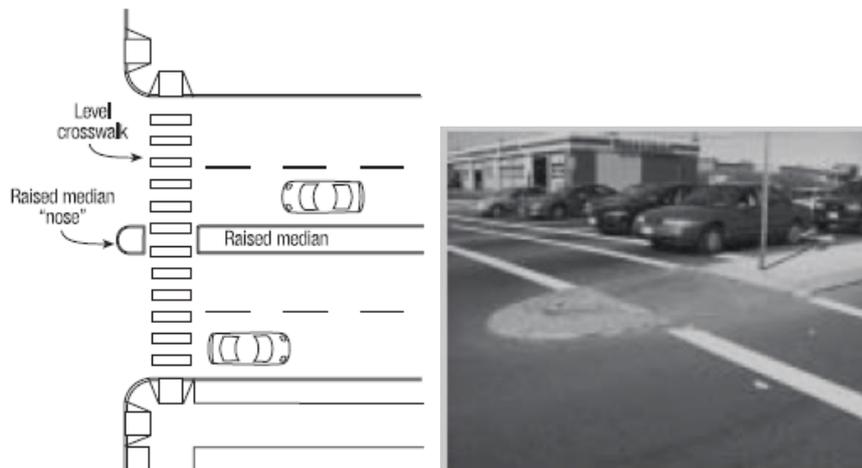
b. Penyeberangan Pada Ruas

Tabel 4.2.. Kriteria Penempatan Penyeberangan Pada Ruas

Kriteria Penempatan	Sumber
<ul style="list-style-type: none"> • batas kecepatan adalah ≤ 60 km / jam • Jika tidak ada persimpangan lain yang ada dalam jarak 45-60 m (150 sampai 200 ft) di kedua arah. 	<i>Pedestrian and Bicycle Facility Planning and Design Manual, Vermont, USA, 2000</i>

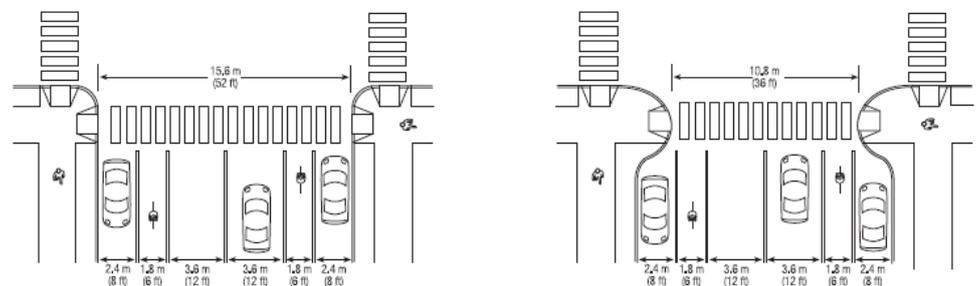
Menurut *Pedestrian and Bicycle Facility Planning and Design Manual, Vermont, USA, 2000* lapak tunggu untuk pejalan kaki dapat berupa:

- Median dan pulau-pulau di persimpangan dan pada ruas jalan menyediakan ruang tunggu untuk pejalan kaki, untuk mengatasi kesulitan pejalan kaki untuk menyeberang kedua arah lalu lintas sekaligus.



Gambar 4.30. Median di Persimpangan / Perlindungan

- Ekstensi Kerb
 - Mengurangi jarak dan waktu menyeberang
 - Meningkatkan kemampuan pengendara dan pejalan kaki untuk melihat satu sama lain.
 - Peningkatan kemampuan untuk mencapai landai trotoar di persimpangan.
 - Memberikan ruang untuk perabot jalan atau prasarana utilitas.

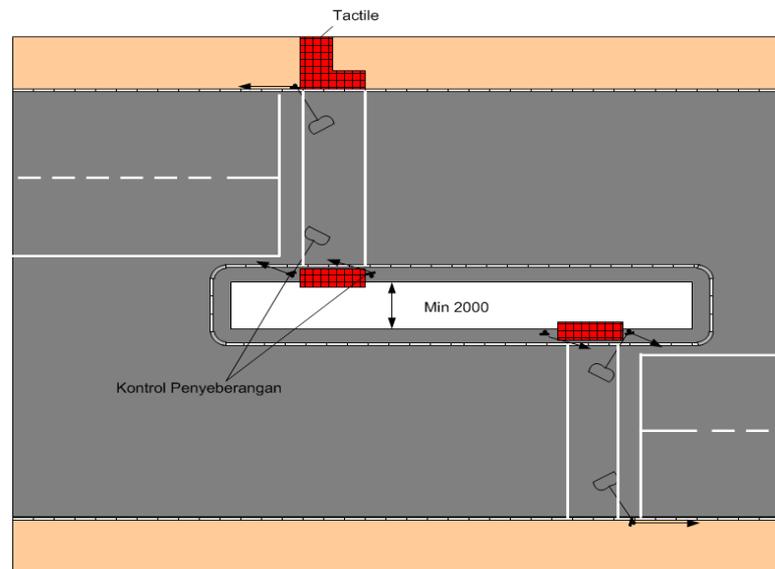


Sebelum

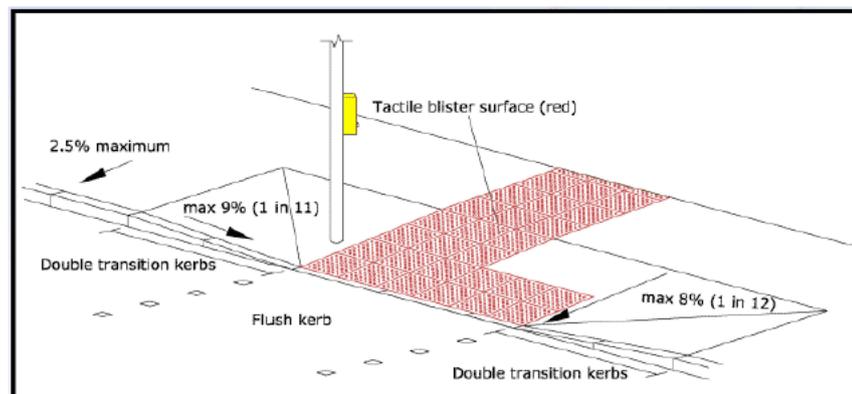
Sesudah

Gambar 4.31. Ekstensi Kerb

- Kebutuhan Fasilitas Pada Penyeberangan Pelican Untuk Penyandang Disabilitas



Gambar 4.32. Fasilitas Bagi Penyandang Disabilitas Pada Penyeberangan Pelican



Gambar 4.33. Fasilitas Untuk Pada Penyeberangan Pelican

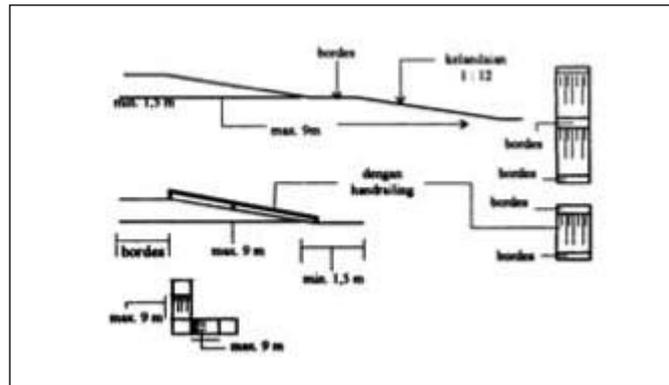
3.2.2. Tempat Penyeberangan Tidak Sebidang

Tempat penyeberangan tidak sebidang yang dipersiapkan sebagai prasarana aksesibilitas adalah dengan menggunakan jembatan penyeberangan. Pembangunan jembatan penyeberangan disarankan memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- 1) Bila penyeberangan dengan menggunakan prasarana dengan biaya murah seperti penyeberangan zebra sudah tidak dapat mengatasi masalah yang

ada.

- 2) Pada ruas jalan dimana frekwensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki cukup tinggi.
- 3) Pada ruas jalan yang mempunyai volume lalu lintas dan volume pejalan kaki yang tinggi.
- 4) Dibangun “Jalur Penghubung” (Ramp Access) yang landai untuk memudahkan para pemakai. Apabila tidak tersedia cukup ruang untuk ini, disarankan menggunakan lift.



**Gambar 4.34. Pelandaian Jalur Penghubung (*Ramp Access*)
5) pada Tangga Penyeberangan**

BAB 5

PENUTUP

5.1 KESIMPULAN

Berdasarkan data yang telah dianalisis, didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Difabel atau disabilitas adalah istilah yang meliputi gangguan, keterbatasan aktivitas, dan pembatasan partisipasi. Disabilitas adalah sebuah fenomena kompleks, yang mencerminkan interaksi antara ciri dari tubuh seseorang dan ciri dari masyarakat tempat dia tinggal.
2. Pemerintah berkewajiban untuk menyediakan aksesibilitas pelayanan umum yang memadai untuk seluruh warga negara tanpa kecuali, dan pemerintah berkewajiban menjamin perencanaan dan penyediaan fasilitas publik yang mempertimbangkan aksesibilitas bagi siapapun termasuk penyandang difabel dengan memperhatikan faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan

5.2 SARAN

1. Setiap bangunan untuk pelayanan umum, khususnya yang sering dikunjungi oleh penyandang disabilitas antara lain sekolah untuk penyandang disabilitas, puskesmas/rumah sakit, kantor kelurahan/kecamatan/balaikota, terminal bus harus menyediakan rute berkeselamatan untuk penyandang disabilitas pada kawasan bangunan, mulai dari titik datang/pergi sampai menuju bangunan.
2. Bagian rute berkeselamatan bagi penyandang disabilitas yang perlu disediakan sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas adalah:
 - a. Akses Menuju Bangunan
 - b. Kelandaian Kereb (*Curb Ramp*)
 - c. Zona Naik/Turun Penumpang Kendaraan Pribadi
 - d. Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum
 - e. Pemberhentian Taksi
 - f. Parkir Kendaraan
 - g. Penyeberangan Pejalan Kaki
 - H.** Aksesibilitas Penumpang Pada Terminal

DAFTAR PUSTAKA

1. -----, UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. -----, UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan
3. -----, UU No: 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat
4. -----, UU No. 39 1999 Tentang Hak Asasi Manusia
5. -----, UU No. 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas (*Convention on the Rights of Persons with Disabilities*)
6. -----, PP No 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat
7. -----, PP No. 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
8. Building and Construction Authority Singapore, The Code on Accessibility in the Built Environment 2013, Singapore
9. Ditjen Bina Marga, Keputusan Dirjen Bina Marga No. 027/T/BT/1995 : Tata Cara Perencanaan Jembatan Penyeberangan Untuk Pejalan Kaki Di Perkotaan
10. Ditjen Bina Marga, Standar Geometri `Jalan Perkotaan, 2004
11. <http://www.transportscotland.gov.uk/report/j11185-06.htm>, Design Standard, Disability Discrimination Act: Good Practice Guide for Roads, Scotlandia
12. Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.74/KPTS/Db/1999 tanggal 7 Desember 1999, Pedoman Teknis No. 022/T/BM/1999 Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum
13. Keputusan Menteri Perhubungan No.71 tahun 1999 perihal Aksesibilitas bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan
14. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

16. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan
17. Permen PU No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan
18. Peraturan Daerah Kota Solo Nomor 2 tahun 2008 tentang Kesetaraan Difabel
19. Peraturan Wali Kota Surakarta No. 9 tahun 2013 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 tahun 2008
20. Peraturan Daerah Kota Surakarta nomor 1 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan
21. Spesifikasi Trotoar SNI No. 03-2447 -1991
22. SNI T-14-2004 Standar Nasional Indonesia Geometrik Jalan Perkotaan
23. Sugi Rahayu, Utami Dewi, Marita Ahdiyana, 2013, Pelayanan Publik Bidang Transportasi Bagi Kaum Difabel Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Jurnal SOCIA Vol 12, No.2 September 2013, Halaman 130-148
24. United Nations, 2004, Accessibility for the Disabled, A Design Manual for a Barrier Free Environmental, Dept. of Economic and Social Affairs.
25. Vermont Agency of Transportation, 2000, Pedestrian and Bicycle Facility Planning and Design Manual, Vermont, USA