



# Buku Panduan Ikonografi dan Wayfinding Transportasi Jakarta



**Buku Panduan Ikonografi dan Wayfinding  
Transportasi Umum Jakarta  
Cetakan Pertama, 2021.**

Publikasi untuk  
Pemprov DKI Jakarta.  
Dicetak di Indonesia.

Buku ini diciptakan sebagai panduan desain wayfinding dan rambu signage untuk sistem mobilitas urban di Jakarta melalui branding Jak Lingko dan +Jakarta. Pedoman standarisasi ini dapat terus dikembangkan dan diperbaharui secara berkala sesuai evaluasi dan kebutuhan mobilitas warga Jakarta

Dibuat dari  
hasil kolaborasi antara:

Institute for Transportation and  
Development Policy (ITDP) Indonesia

dan

Forum Diskusi Transportasi Jakarta  
(FDTJ) - Transport for Jakarta

Tim ITDP:

Annisa Dyah Lazuardini  
Andrew Rachmatedy  
Ayi Rachdyni Safira  
Fani Rachmita

Tim FDTJ:

Adriansyah Yasin Sulaeman  
Adrianus Satrio Adinugroho  
Catharina Krisanti  
Muhammad Irham Syarif

# Pengantar

Kota Jakarta memiliki moda transportasi umum yang beragam. Dengan konsep Jak Lingko, pemerintah Provinsi DKI Jakarta berusaha untuk mendorong pengintegrasian antar moda tersebut terutama pada titik-titik simpul transit. Salah satu elemen integrasi yang penting adalah pembuatan sistem informasi penunjuk arah (wayfinding).

Sistem Informasi penunjuk arah (wayfinding) yang jelas dan saling terhubung merupakan salah satu elemen penting bagi masyarakat penumpang transportasi publik. Selain itu, sistem informasi penunjuk arah ini juga termasuk elemen yang menunjang inklusivitas serta memiliki fungsi sebagai identitas kota terkait pariwisata. Sayangnya, sistem informasi penunjuk arah (wayfinding) di Jakarta saat ini masih memiliki tampilan desain yang berbeda-beda sehingga sulit dikenali dan dipahami oleh masyarakat terutama bagi penumpang pengguna transportasi publik yang hendak transit, berpindah moda atau mencari titik tujuan.

Sebagai langkah awal, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bekerja sama dengan Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ) dan Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia sebagai salah satu elemen masyarakat yang peduli terhadap kemajuan perkotaan menyusun rancangan standar ikonografi sistem informasi penunjuk arah (wayfinding) yang jelas dan terintegrasi untuk memudahkan warga dan pengunjung kota bermobilisasi dari satu kawasan ke kawasan lainnya.

**Anies Rasyid Baswedan**  
Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta

# Daftar Isi

Bagian 1   Prinsip Wayfinding Umum	2
Bagian 2   Konsep Desain Umum Wayfinding Jakarta	13
Bagian 3   Nomenklatur Transportasi Umum Jakarta	27
Bagian 4   Rambu Keselamatan dan Kedaruratan	31
Bagian 5   Panduan Wayfinding Jakarta	42



# Pendahuluan

Transportasi umum adalah salah satu kunci utama untuk membuat kualitas hidup di perkotaan yang lebih baik. Perkotaan membutuhkan layanan transportasi umum yang mudah untuk dipahami oleh penggunanya agar menjadi efektif sebagai sistem mobilitas rakyat banyak. Saat ini, Jakarta sedang befokus penuh kepada upaya untuk mengintegrasikan moda transportasi umum yang beragam dalam bentuk integrasi fisik. Namun demikian, masih banyak langkah penting ke depan yang harus diambil untuk memperkuat integrasi ini; salah satunya adalah dengan integrasi informasi.

Sejak dibuatkannya peta London Underground oleh H. Beck di tahun 1930an, kota-kota di dunia sudah mengedepankan pentingnya integrasi informasi transportasi umum di sistemnya. Untuk Jakarta, masih banyak langkah yang harus diambil untuk mengintegrasikan informasi ini dari sistem yang sangat beragam. Oleh sebab itu, FDTJ dan ITDP sebagai elemen masyarakat yang peduli terhadap kemajuan perkotaan seperti Jakarta menyusun rancangan standar ikonografi wayfinding transportasi umum Jakarta sebagai sebuah langkah awal untuk mengintegrasikan transportasi umum dibawah bendera branding Jak Lingko yang dirancang oleh Pemprov DKI Jakarta.

Sebagai langkah awal integrasi, kami berharap proses integrasi ini dapat dilaksanakan secara bertahap, untuk membuat Jakarta lebih aksesibel dan pelan-pelan menjadikan desain yang ada di buku panduan ini sebagai muka baru Jakarta!

Salam Integrasi!  
Tim ITDP dan FDTJ

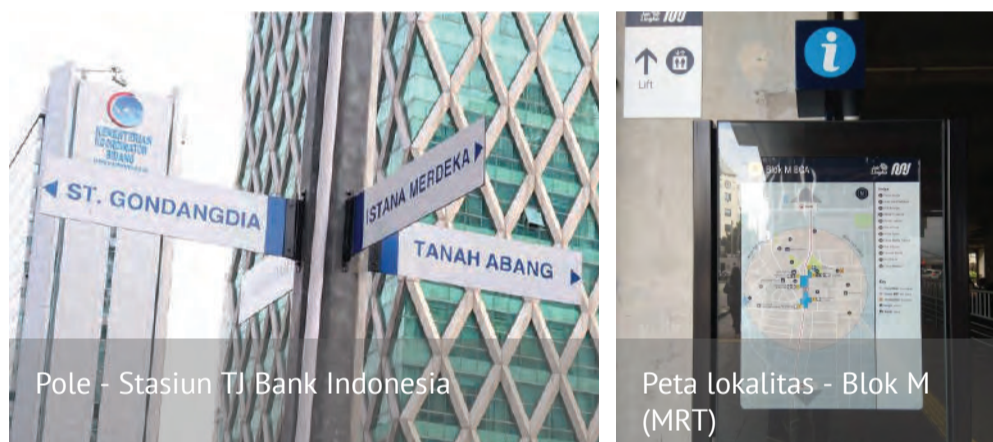


# Pendahuluan

Sistem transportasi umum di Jakarta memiliki moda yang beragam, dengan integrasi antarmoda yang mulai didorong terutama pada titik simpul transit. Salah satu elemen integrasi yang penting bagi penumpang transportasi publik adalah sistem informasi atau *wayfinding* yang jelas dan saling terhubung.

Sayangnya, *wayfinding* di Jakarta saat ini masih belum terhubung satu sama lain, dan memiliki tampilan desain yang berbeda-beda sehingga sulit dikenali dan dipahami bagi penumpang yang hendak transit, berpindah moda, atau mencari titik tujuan; walaupun kini Jakarta sudah mulai pelan-pelan menilik integrasi tersebut dengan konsep Jak Lingko.

Di sisi lain, *wayfinding* juga termasuk dalam elemen yang menunjang inklusivitas serta memiliki fungsi sebagai identitas kota terkait pariwisata. Untuk itu, perlu ada sistem *wayfinding* yang jelas dan terintegrasi untuk memudahkan warga dan pengunjung kota bermobilitas dari satu kawasan ke kawasan lainnya.



## ISU WAYFINDING DI JAKARTA

1. **KONTINUITAS**  
Tidak adanya konsistensi sistem
2. **KONTEN**  
Kurasi informasi belum sesuai kebutuhan pembaca
3. **HIERARKI**  
Tidak ada hierarki informasi yang jelas
4. **LEGIBILITAS**  
Tingkat keterbacaan rendah
5. **PENCAHAYAAN**  
Tidak ada pencahayaan yang cukup untuk membaca saat malam hari

# Bagian 1

# Prinsip

# Wayfinding

# Umum



## Prinsip Wayfinding

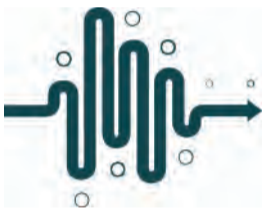
### Apa itu Wayfinding?

Sistem informasi untuk memahami posisi seseorang terhadap suatu lokasi, atau di dalam suatu kawasan

### Mengapa Wayfinding Penting?



Memberikan sistem untuk **memudahkan pejalan kaki memilih rute berjalan kaki** ke tujuan maupun ke titik transit terdekat



Setiap orang memiliki tujuan perjalanan yang berbeda, dan **titik yang dituju dapat berubah sewaktu-waktu** dalam perjalanan, sehingga ada kebutuhan akan informasi rute, transit, dan area lokal

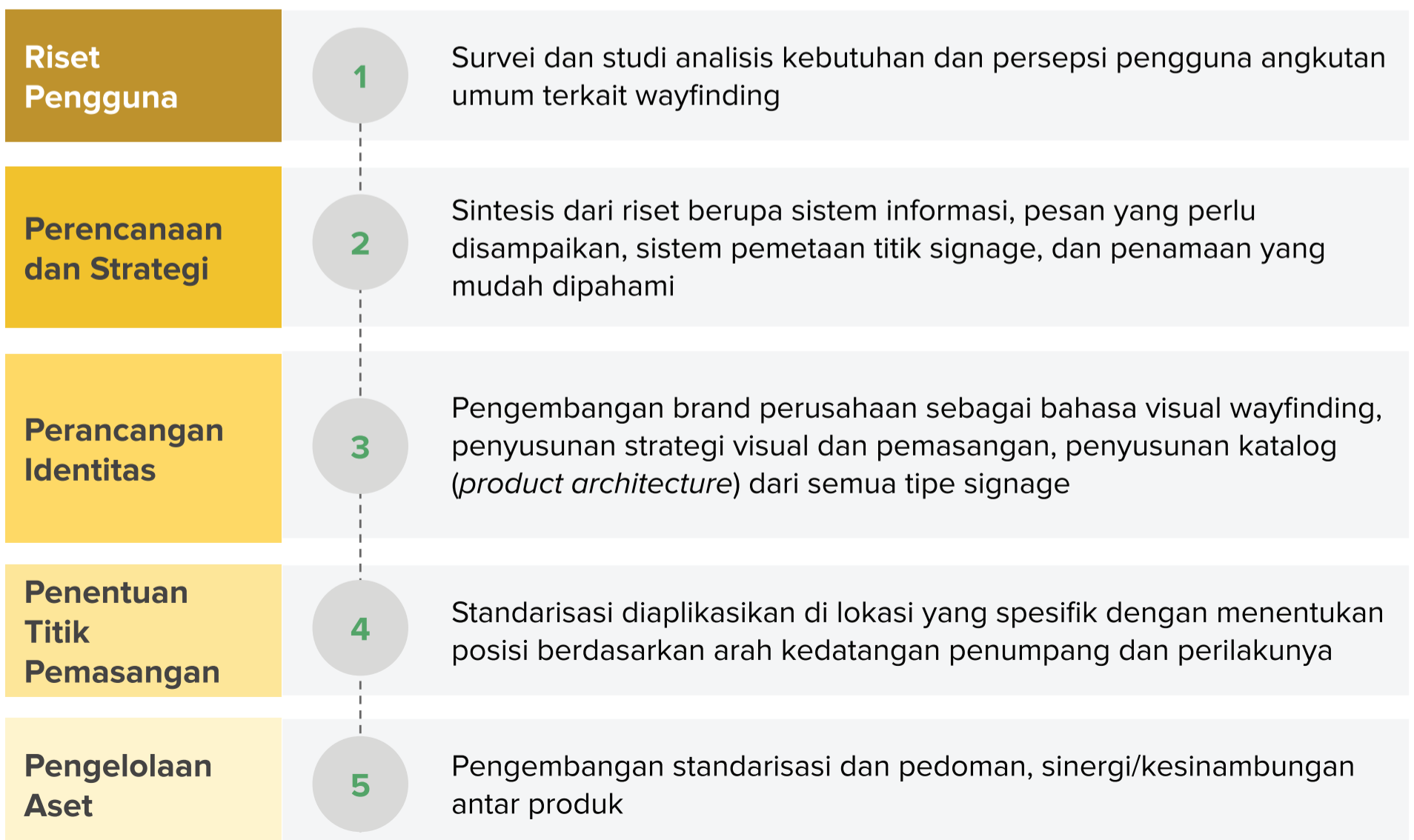


Meningkatkan inklusivitas terhadap pejalan kaki agar dapat **menavigasi dirinya dengan mudah di ruang kota**, baik bagi yang sudah mengenal areanya maupun tidak

*“Rancang kota dan arsitektur mengarahkan sirkulasi manusia, namun tidak secara eksplisit memberitahu ‘cara pemakaian’ yang dapat dipahami penggunanya. Karena itu, **wayfinding dapat menjadi media informasi dan pengatur alur aktivitas manusia di dalam suatu kawasan.**”*

### Proses Perancangan Wayfinding

Adopsi dari Branding Process (Wheeler, 2009)





## Riset Pengguna

### Survei Persepsi Pengguna

#### Tujuan

- Mengetahui **persepsi penumpang** akan sistem yang sudah ada
- Mengetahui **rute perjalanan penumpang dalam mengakses titik transit** dari titik awal, atau dari titik transit menuju destinasi
- Mengetahui **informasi yang dibutuhkan atau diprioritaskan** dalam persepsi penumpang

#### Metode

- **Survei persepsi** pengguna (dengan form pertanyaan)
- **Observasi lapangan** untuk mengetahui isu yang *site-specific* (misalnya, penumpang transit di halte Tosari kesulitan mencari antrian bus yang dituju)

#### Output

- **Statistik persepsi dan prioritas informasi**

### Survei Lapangan

#### Tujuan

- Memahami kawasan dan **bagaimana penumpang mengakses** titik transit
- Memahami **tipologi orientasi berdasarkan tipe titik transit** (stasiun BRT/halte non-BRT/stop mikrotrans, dsb.)
- Memahami *decision-point* dan mengetahui **signage yang paling berguna pada kondisi lapangan** sehari-hari

#### Metode Survey

- **Observasi pola sirkulasi**
- **Observasi perilaku** penumpang
  - Di titik mana penumpang sering terlihat kebingungan atau mencari petunjuk arah
  - Siapa penumpang yang kebingungan (apakah kebanyakan lansia karena sulit membaca tulisan dari jauh, anak-anak yang pandangannya terhalang, dsb)
  - Signage apa yang paling banyak dibaca penumpang

#### Output

- Penentuan **rancangan arah sirkulasi**
- Penentuan titik **lokasi petunjuk arah** (*decision-making*)
- Penentuan titik **pemasangan informasi umum**

## Riset Pengguna

### Survei Persepsi Pengguna

Pertanyaan kunci yang dapat dikembangkan sesuai kebutuhan:

#### Profil Pengguna

- Frekuensi penggunaan
- Usia dan kebutuhan khusus

#### Titik merasa bingung atau tersesat saat mengakses transportasi umum

- Saat mengakses stasiun/halte/bus stop
- Di halte/bus stop/stasiun
- Keluar dari bus/kereta

#### Persepsi terhadap sistem wayfinding dan signage yang sudah ada

- Apakah terbaca?
- Apakah mudah dipahami?
- Apa yang menjadi isu/kesulitan?
- Informasi apa yang belum terakomodasi tetapi dibutuhkan?
- Informasi apa yang dirasa paling penting/berguna (skala prioritas)?

#### Destinasi yang umumnya dicari penumpang

### Contoh Pertanyaan Survei (dapat disesuaikan dengan tipologi titik transit)

#### Profil: seberapa sering menggunakan moda ini?

- 0-1 hari seminggu
- 2-3 hari seminggu
- > 3 hari seminggu
- Pertama kali naik TJ

#### Seberapa penting informasi ini dalam mengakses moda? (diperlihatkan foto existing atau rancangan signage; jawaban menggunakan skala penting - tidak penting)

- Totem pedestrian (nama stasiun, rute, nomor bus, call center, dsb)
- Petunjuk arah masuk/keluar stasiun/nama stasiun
- Petunjuk pembelian tiket
- Display digital waktu kedatangan armada
- Petunjuk platform
- Peta lokalitas
- Peta transportasi umum

#### Di titik mana saja Anda masih merasa kebingungan?

- Keluar armada
- Naik/turun dari peron
- Sebelum gate tap-out
- Setelah tap-out
- Setelah keluar halte
- Menuju pintu masuk halte
- Tiba di concourse
- Setelah tap-in menuju peron
- Di peron

#### Informasi apa yang anda butuhkan di petunjuk arah setelah tap-out menuju gate keluar? (urutkan dari yang menurut anda paling penting)

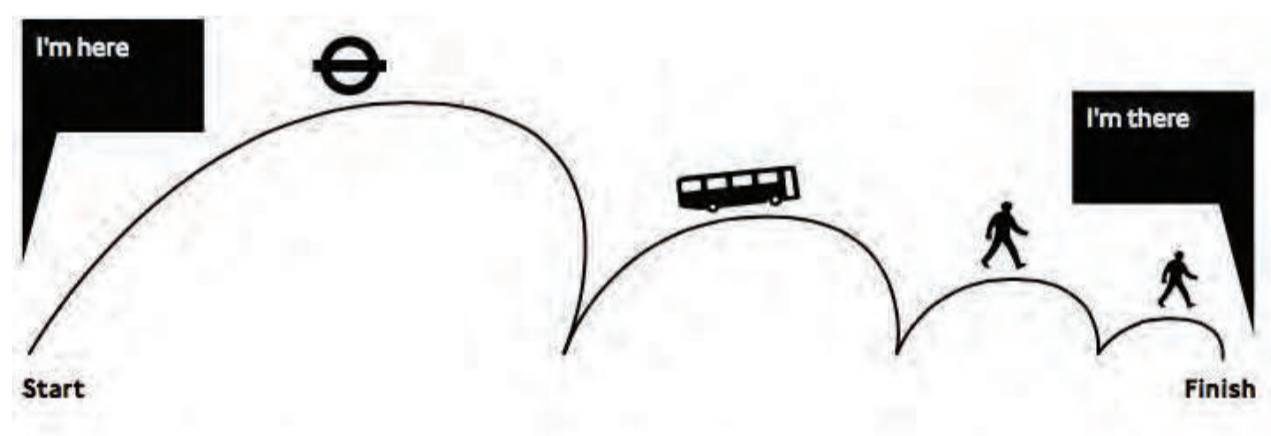
- Nama jalan
- Landmark area (contoh: GBK, BEJ)
- Integrasi dengan moda lain
- Peta sekitar yang dilengkapi spot penting

## Riset Pengguna

### Studi Kasus: London

Berdasarkan studi yang dilakukan dalam perancangan sistem *wayfinding* Legible London, dapat terlihat bahwa ada berbagai karakteristik pengguna ruang kota dan transportasi publik.

Karena itu, **perlu dilakukan studi tersendiri mengenai tipe perjalanan dan karakteristik penumpang.**



Sumber: Legible London System Architecture (2010)

#### Studi dampak implementasi:

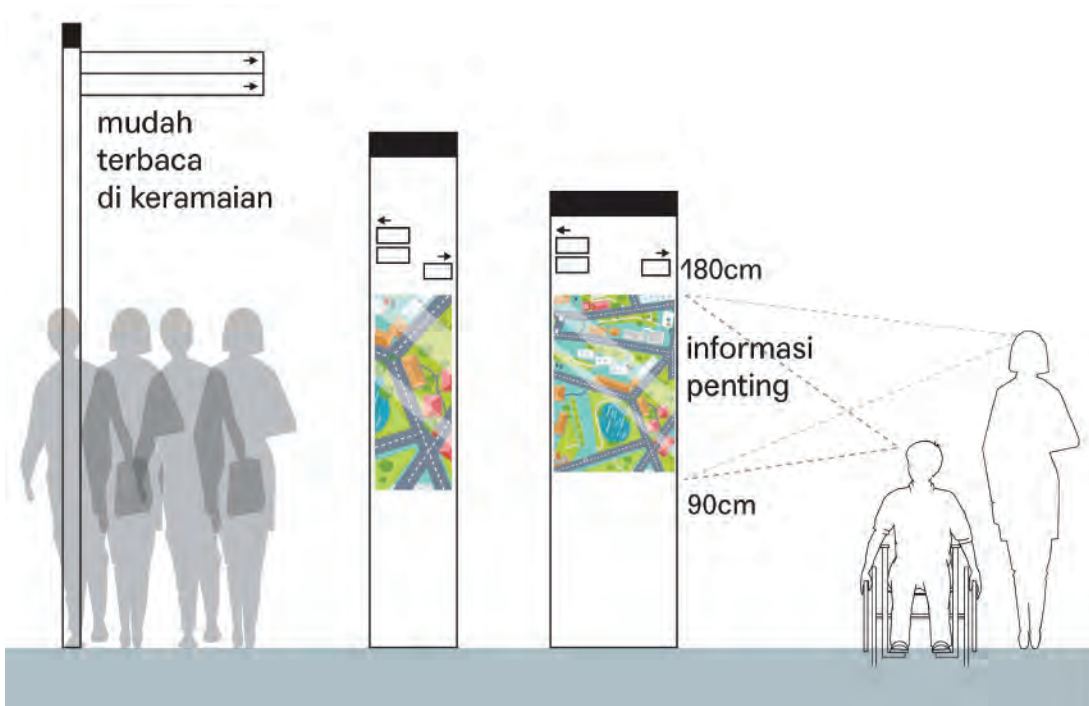
- Wayfinding membantu **mempersingkat waktu tempuh pejalan kaki menuju lokasi tujuan sebesar 33%** di wilayah yang sudah diimplementasikan sistem wayfinding
- **Pengetahuan dan kesadaran pejalan kaki terhadap nama lokasi meningkat dari 9% menjadi 15%**, membantu mereka mengenali nama-nama jalan pada petunjuk arah
- **Persentase turis yang tersesat turun** dari 17% menjadi hanya 8%
- Tingkat **kepercayaan diri dalam berjalan kaki meningkat 39%**
- 62% responden menyatakan sistem wayfinding **mendorong keinginan mereka untuk berjalan kaki**

(Sumber data: Legible London Studies, 2008)

# Prinsip Desain Wayfinding

## Konsep Perancangan Wayfinding

National NMT Vision and Guidelines (ITDP, 2020)



### Penempatan

- Pemasangan di lokasi strategis (halte, stasiun, ruang publik, komersial)
- Jarak 5-10 menit berjalan kaki antar wayfinding

### Format

- Berdiri sendiri
- Bisa juga dipasang di tiang listrik/lampu

### Konten

- Orientasi arah di mana seseorang berada
- Petunjuk arah
- Jarak ke titik transit dan fasilitas umum terdekat

### Legibilitas

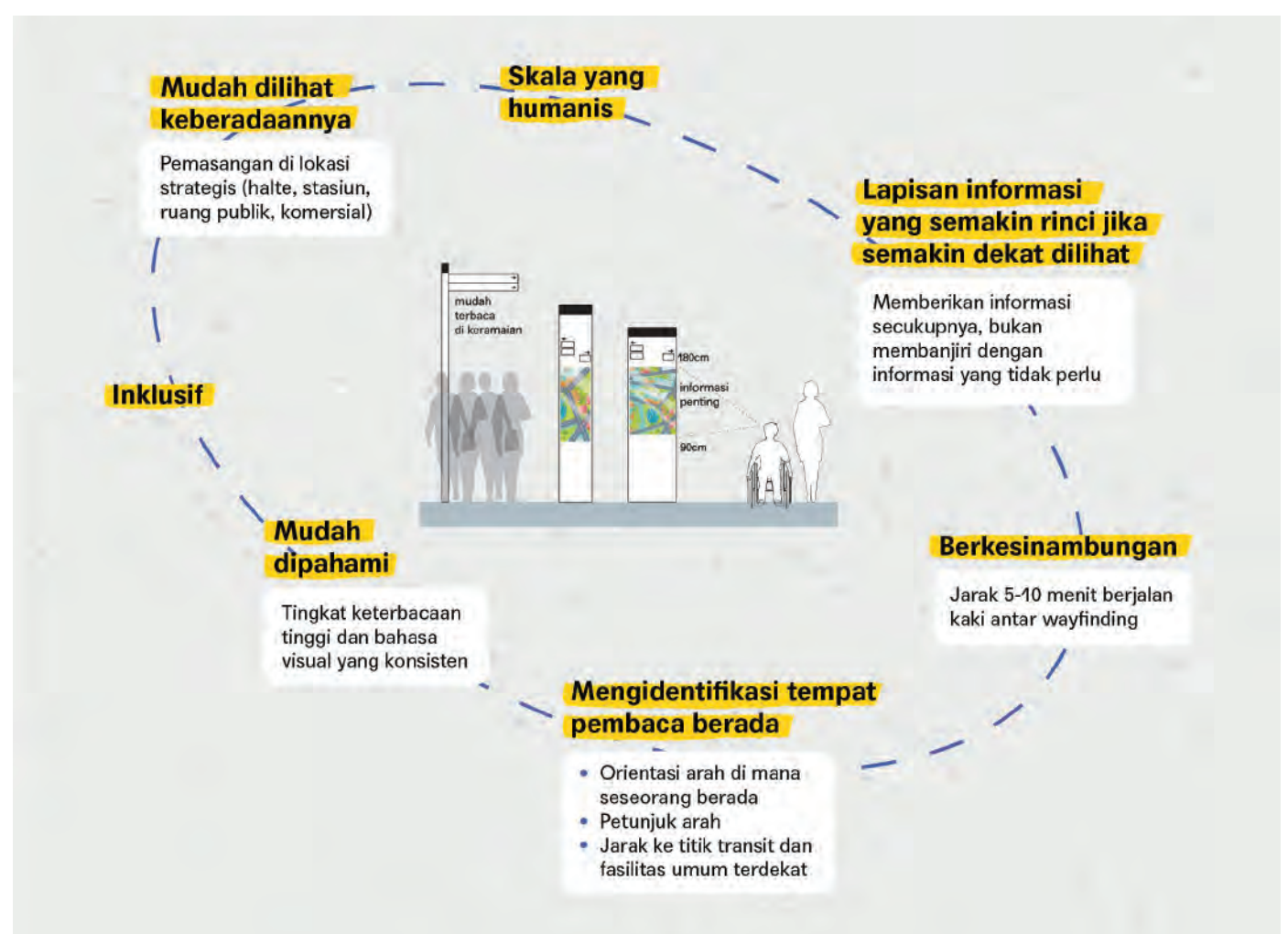
Tingkat keterbacaan tinggi

### Decision Point

Pada persimpangan **dipasang 8-10 meter dari simpang**

## Prinsip Desain Wayfinding

Referensi:  
Legible London System  
Architecture (2010)



## Prinsip Desain Wayfinding

### Prinsip Desain Universal dalam Wayfinding

Referensi: BART Criteria - Architecture - Wayfinding and Signage

#### Pengulangan

Informasi dalam berbagai bentuk: petunjuk tulisan dan pictogram, suara, peta, petunjuk taktil/braille, informasi jadwal di internet, telepon, dan media cetak (brosur/poster)

#### Terintegrasi

Signage untuk difabel harus terintegrasi dengan signage lainnya

#### Informasi suara/petugas aktif

Instrumen penting bagi stasiun/halte yang banyak digunakan turis ataupun pengguna baru

#### Informasi bagi semua

Selain petunjuk arah khusus akses prioritas apabila ada (ramp kursi roda/lift), akses umum juga perlu diinformasi

#### Informasi grafis

Bagi penumpang yang memiliki kesulitan membaca atau tidak dapat berbahasa Indonesia (turis asing)

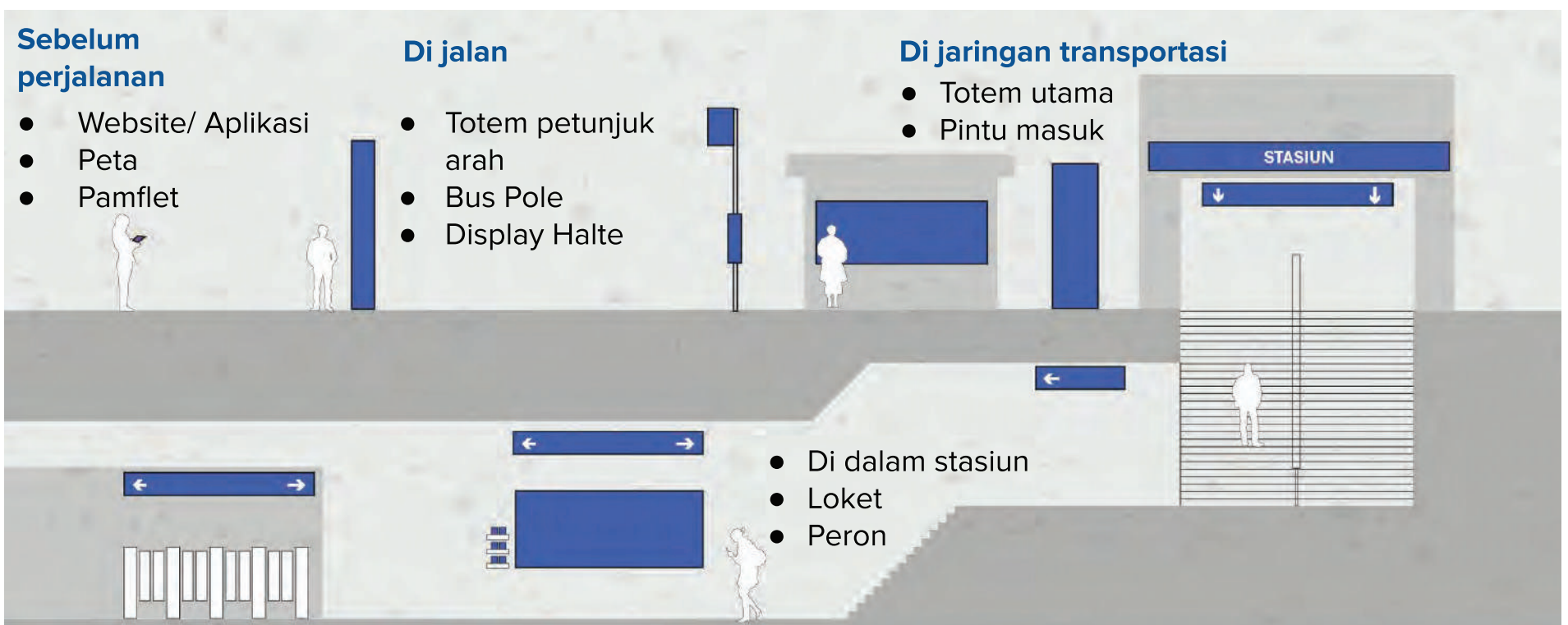
#### Pemanfaatan media audiovisual

Contoh: video singkat penjelasan cara menggunakan sistem (cara membeli/penggunaan kartu pembayaran, aturan di dalam halte/kendaraan, dsb)

### Studi Kasus London:

### Kelengkapan Wayfinding dalam Transportasi Umum

Referensi: Legible London System Architecture (2010)



# Klasifikasi Bentuk dan Informasi Signage

Referensi: A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design Systems (2015)

## Standalone



Efektif digunakan untuk:

Di luar stasiun/halte:

1. Petunjuk arah
2. Peta lokalitas
3. Peta rute



Di dalam stasiun/halte:

1. Jadwal bus
2. Peta rute
3. Informasi umum
4. Peringatan/  
pengumuman
5. Peta lokalitas



## Wall-mounted



Efektif digunakan untuk keterangan tempat (nomor peron, ticket box) dan diagram rute



Efektif digunakan untuk informasi bersifat peringatan atau aturan



Efektif digunakan untuk nama ruangan (cth: ruang karyawan)

## Ceiling-mounted



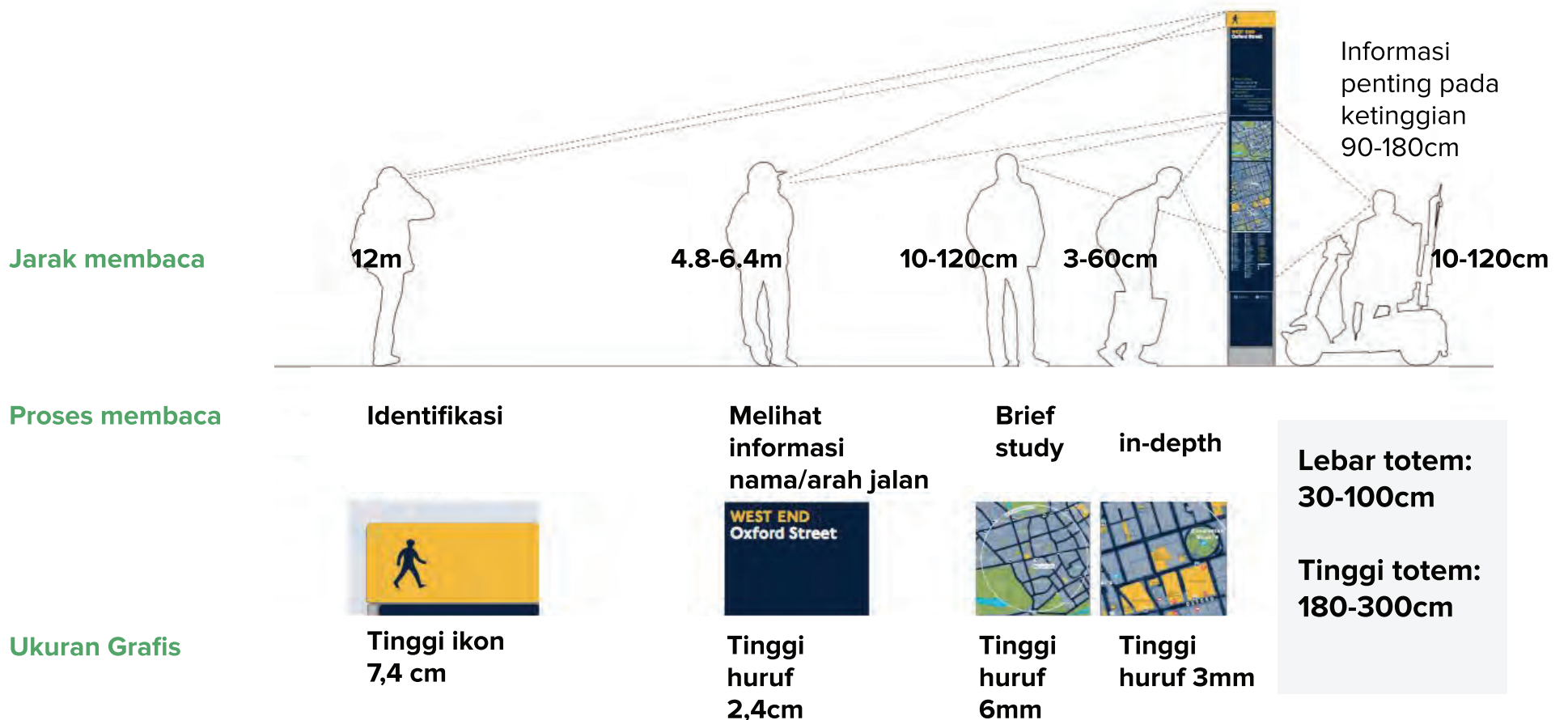
Efektif digunakan di dalam stasiun untuk:

1. Nama stasiun
2. Petunjuk arah masuk/keluar (keterangan gate tap-in/out)
3. Petunjuk nomor peron
4. Real-time schedule (digital)



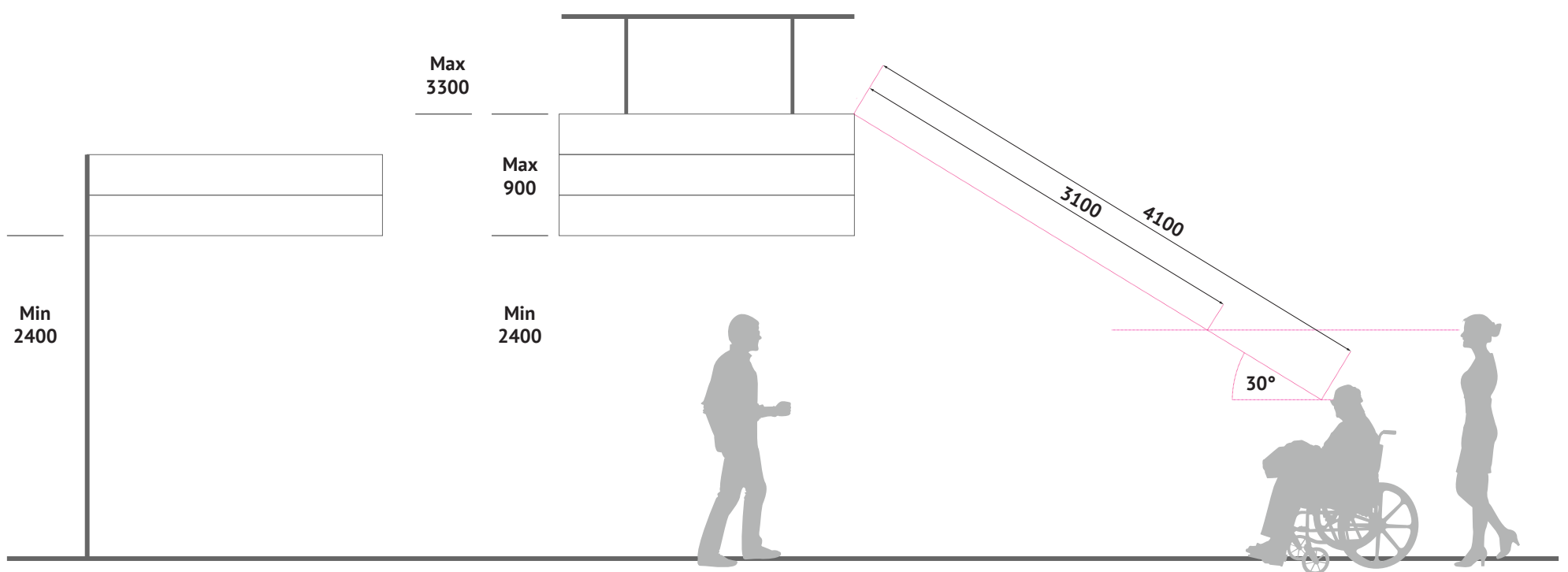
# Studi Kasus London: Penerapan Elemen Totem Pedestrian

Sumber: Legible London System Architecture (2010)



## Prinsip Peletakan Rambu Signage Wayfinding

Untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang saat membaca signage, bukan hanya untuk orang berjalan, tapi juga untuk pengguna kursi roda yang memiliki titik pandang lebih rendah, maka harus ada tinggi maksimal dimana signage dipasang. Juga, signage harus memberikan ruang gerak bagi penumpang yang berlalu-lalang. Untuk tinggi minimum signage adalah 2400 mm dari atas lantai sampai bagian bawah signage. Untuk tinggi maksimum bagian atas signage adalah 3300 mm.



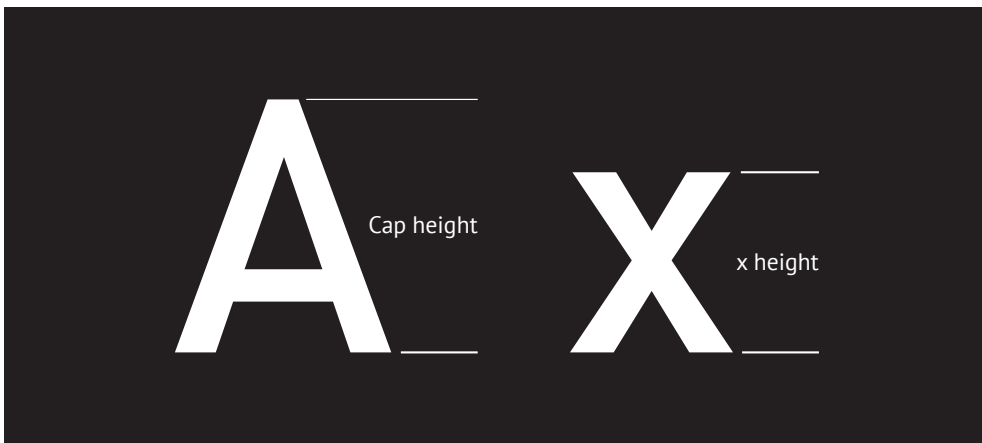
Dengan jarak baca maksimal 21 meter, peletakan signage penunjuk arah harus dipasang setiap 20-25 meter untuk memudahkan navigasi penumpang





## Ukuran Tulisan, Spasi Baris, dan Margin

Cap height adalah tinggi huruf kapital dan x height adalah tinggi huruf kecil. Tulisan yang berada dalam signage harus dalam dua bahasa, diposisikan paling atas dan menggunakan jenis huruf PT Sans Bold adalah Bahasa Indonesia. Ukuran x height font ini adalah 1,5 kali dari ukuran x height font Bahasa Inggris, dimana menggunakan jenis font PT Sans. Spasi antar tulisan berbahasa Indonesia dan Inggris akan mengikuti x height tulisan Bahasa Indonesia.

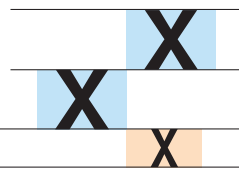


Panduan  $x$   
spasi baris  $x$

Panduan  $x$   
spasi baris  $x$   
spasi baris  $x$

### Bahasa Indonesia

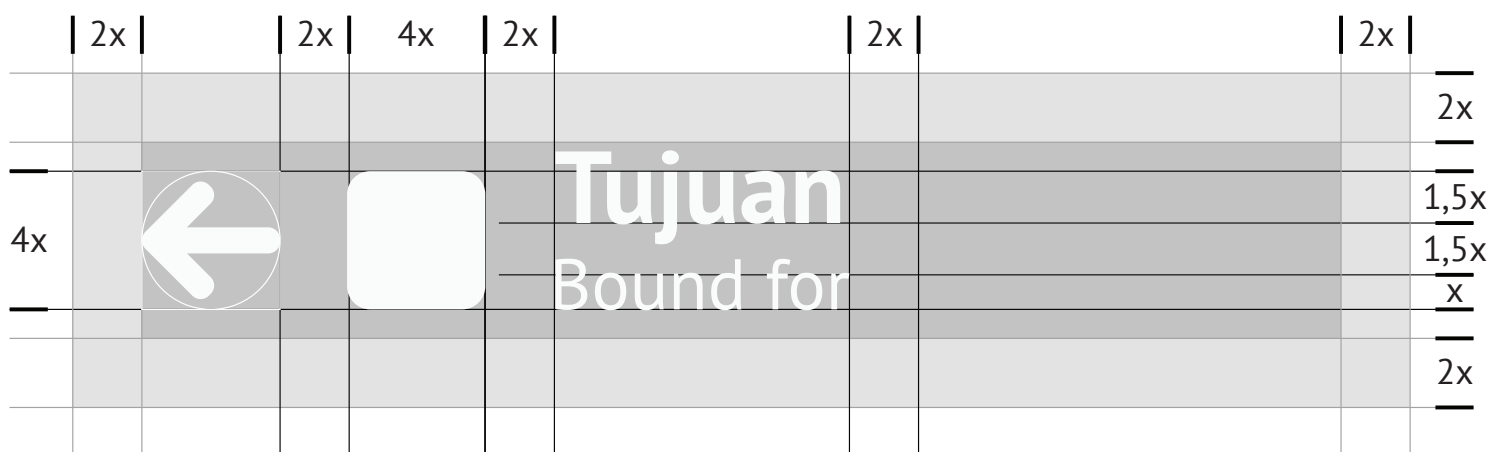
Bahasa Indonesia



Secara umum, ukuran font tulisan Bahasa Inggris selalu di set 2/3 dari ukuran tulisan Bahasa Indonesia

$$X = 1,5 x$$

Margin ini berlaku untuk seluruh ukuran signage. x height bahasa Inggris akan dijadikan panduan. Bahasa Indonesia menggunakan ukuran 1,5x. Dengan margin 2x disekeliling untuk tidak diberikan tulisan atau grafis apapun. Anak panah akan mempunyai lebar 4x di sisi terpanjangnya, ukuran panah tidak akan berubah bila panah diputar ke derajat manapun. Margin antar anak panah dengan tulisan dan tulisan dengan ikon adalah 2x. Ikon komplementer juga diberikan ukuran 4x.



# Bagian 2

# Konsep Desain

# Umum

# Wayfinding

# Jakarta



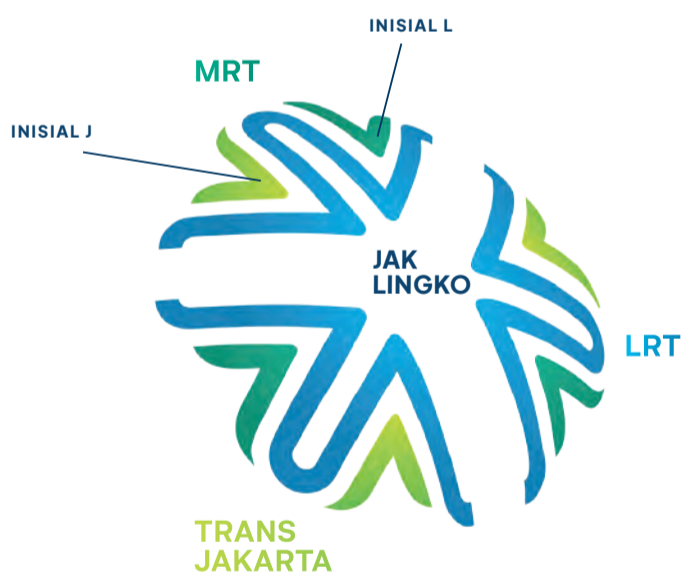
## Aplikasi Logo Jak Lingko

### Simbol utama

Sebagai branding transportasi umum di Jakarta, Jak Lingko patut dijadikan simbol utama di seluruh moda transportasi di Jakarta.



## Filosofi Logo Jak Lingko



Visualisasi Konsep 3 Anak Panah

Jika logogram kita telaah secara terpisah-pisah, maka akan terlihat bahwa logogram dibentuk dari tiga anak panah ke arah dalam yang menggambarkan 3 sektor penting yaitu integrasi antara 3 pilar transportasi di Jakarta yaitu MRT, LRT dan Transjakarta. Pada masing-masing pecahan itu, akan terlihat pula inisial huruf J dan L yang berarti Jak Lingko.



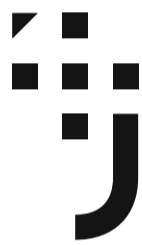
Visualisasi Konsep Elemen 6 Penjuru

Elemen Logogram yang mengarah keenam penjuru juga merepresentasikan pengintegrasian 6 wilayah kota administrasi Jakarta (dapat dilihat pada ilustrasi diatas). Titik pusat dari kesemuanya adalah Jak Lingko.

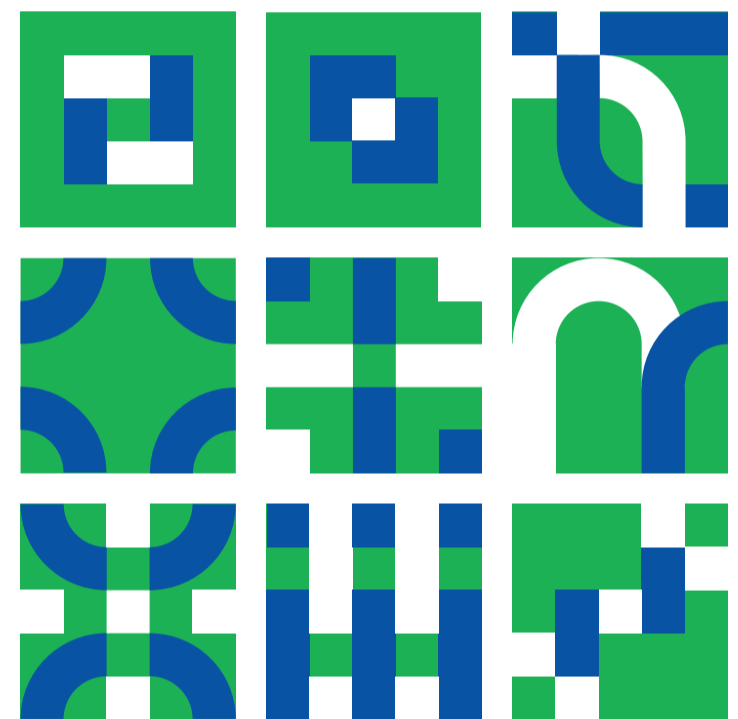
## Simbol pendamping

Sebagai jenama kota yang utama, konsep branding +Jakarta dapat diaplikasikan bersanding dengan branding Jak Lingko. Kaidah penjenamaan kota yang lebih lengkap telah diatur melalui Peraturan Gubernur No. 58 tahun 2020 tentang Penjenamaan Kota Jakarta. Sesuai dengan aturan yang ada, pola tematik yang akan diterapkan untuk sistem wayfinding ini adalah pola Konektivitas dan Kolaborasi

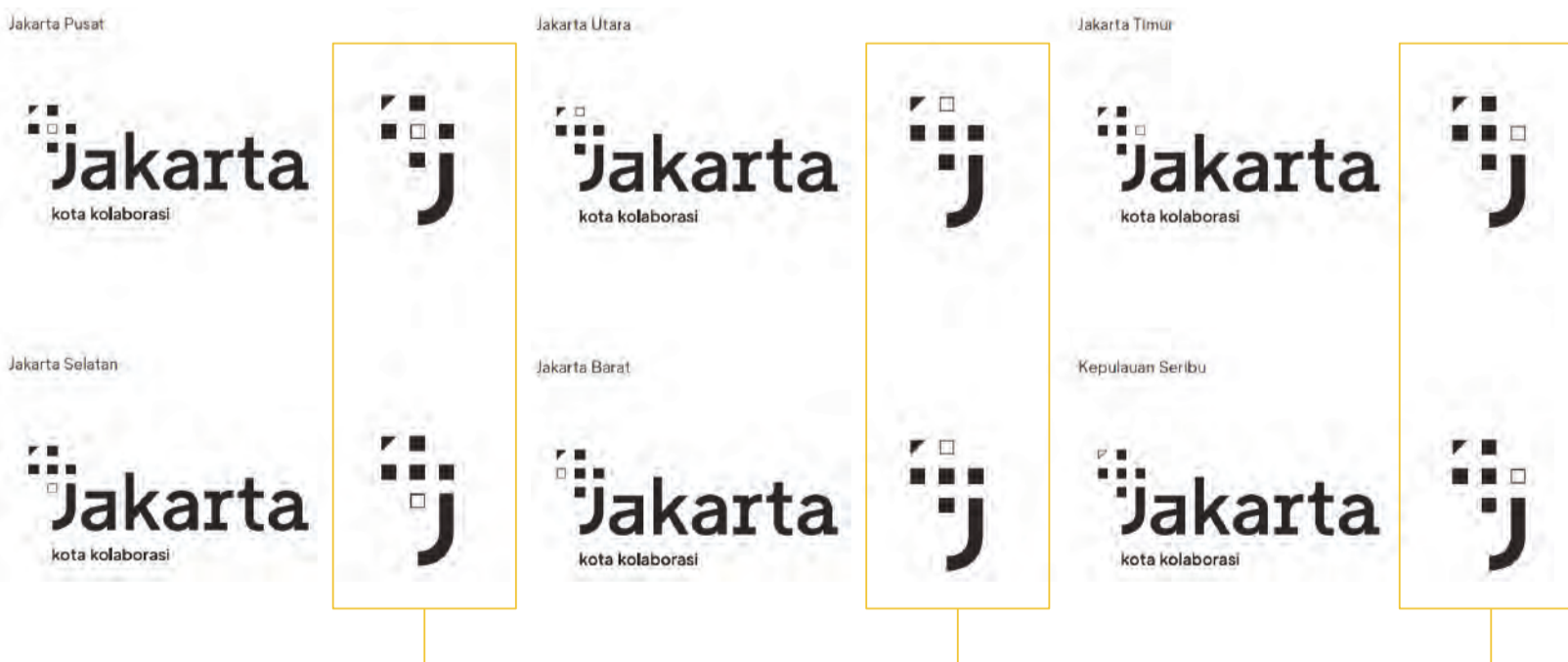
## Logo +Jakarta



## Pola Konektivitas dan Kolaborasi



## Implementasi ikon berdasarkan wilayah



Ikon +J dapat disesuaikan dengan lokasi totem

## PT Sans sebagai typeface wayfinding Jakarta

Keluarga typeface PT Sans dipilih sebagai typeface pilihan dengan pertimbangan bahwa PT Sans secara umum di desain sebagai typeface ruang publik dengan desain huruf yang *distinct* dan lebih terbaca bagi pembaca berkebutuhan.

### Teks Bahasa Indonesia

#### PT Sans Bold

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890!@#\$%^&\*()\_+=+`~[]{}|\|'";:./?<>.,

### Teks Bahasa Inggris

#### PT Sans

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890!@#\$%^&\*()\_+=+`~[]{}|\|'";:./?<>.,

Di desain dengan keterbatasan space, tipe font PT Sans Narrow dapat digunakan

### Teks Bahasa Indonesia

#### PT Sans Bold

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890!@#\$%^&\*()\_+=+`~[]{}|\|'";:./?<>.,

### Teks Bahasa Inggris

#### PT Sans

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz

1234567890!@#\$%^&\*()\_+=+`~[]{}|\|'";:./?<>.,

Pemilihan warna baku dalam wayfinding penting untuk memberikan penumpang identifikasi yang selaras. Kategorisasi warna dibedakan dari segi moda untuk wayfinding. Untuk rambu keselamatan, warna yang digunakan bertunduk kepada standar internasional melalui ISO:7010

## Warna dasar wayfinding

Warna wayfinding MRT, BRT, LRT  
dan totem pedestrian  
#0C1B2A  
CMYK 88 76 54 69  
RGB 14 26 41

Warna wayfinding halte bus  
#00629F  
CMYK 94 63 11 1  
RGB 0 98 159

Warna wayfinding fasilitas sepeda  
#006D3A  
CMYK 97 29 100 23  
RGB 0 109 58

Warna wayfinding keluar  
C3 M15 Y96 K0  
R248 G211 B51  
#F9D437

## Warna dasar rambu keselamatan

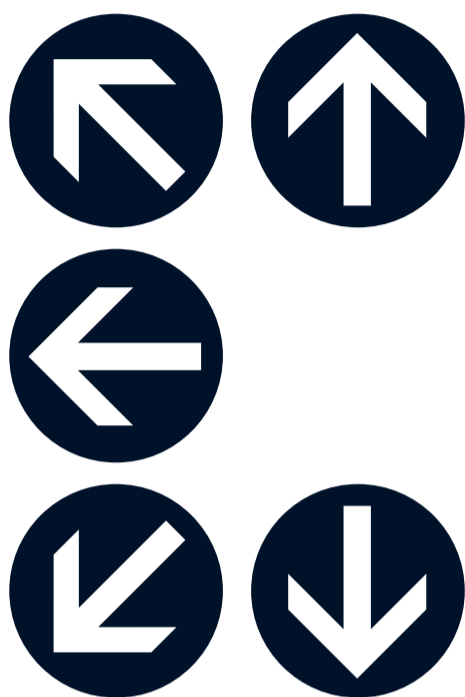
Safety Red  
Untuk Larangan, Kedaruratan  
#E4002B  
CMYK 00 100 81 00  
RGB 235 0 41

Safety Green  
Untuk Keselamatan, Kedaruratan  
#00AD68  
CMYK 95 00 75 00  
RGB 0 173 104

Safety Blue  
Untuk Perintah  
#00A3E0  
CMYK 80 16 00 00  
RGB 000 161 223

Safety Yellow  
Untuk Tanda Bahaya  
#FFD110  
CMYK 00 17 100 00  
RGB 255 209 000

## Panah Utama



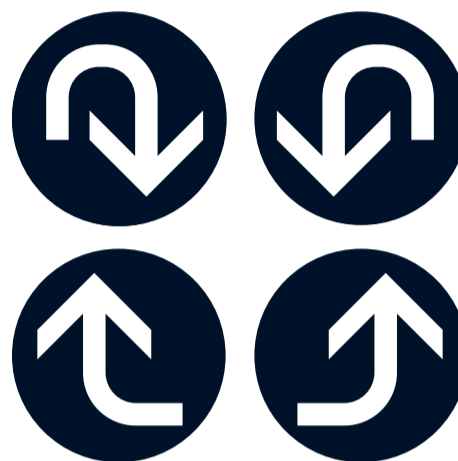
*Posisi Rata Kiri*



*Posisi Rata Kanan*

## Panah Tambahan

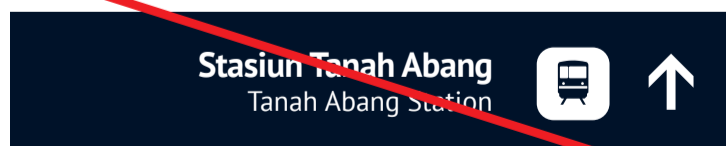
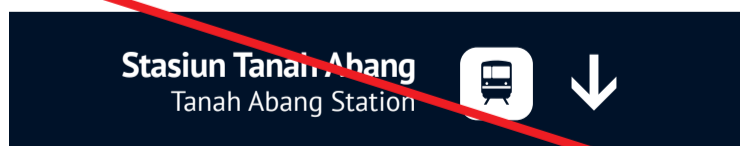
*Digunakan hanya saat benar-benar diperlukan untuk memudahkan navigasi*



*Contoh penerapan:*



*Contoh penerapan salah*



# Piktogram Moda Transportasi



**Pejalan Kaki**  
Pedestrian



**Sepeda**  
Bicycle



**Bus**  
Bus



**MRT**  
MRT



**LRT**  
LRT



**Kereta Komuter**  
Commuter Train



**Angkutan Kota**  
Microbuses



**KA Bandara**  
Airport Train



**Kalayang**  
Skytrain



**Kereta Jarak Jauh**  
Intercity Train



**Kereta Cepat**  
High-Speed Train



**Angkutan Perairan**  
Water Transportation



**Bandar Udara**  
Airport



**Bajaj**  
Auto Rickshaws



**Ojek Daring**  
Online Motorcycle Taxis



**Ojek/Sepeda Motor**  
Motorcycle Taxi/  
Motorcycle



**Taksi**  
Taxi



**Mobil Pribadi**  
Private Vehicle



**Becak**  
Rickshaw



**Sepeda Sewa**  
Bike Share



**Skuter/Otopet**  
Scooter



# Piktogram Fasilitas Stasiun/Halte



**Parkir Mobil**  
Car Park



**Parkir Motor**  
Motorcycle Park



**Parkir Sepeda**  
Bicycle Park



**Park and Ride**  
Park and Ride



**Penurunan / pengantaran**  
Drop Off / Pick-up



**Isi Daya Kendaraan Listrik**  
Electric Vehicle Charger



**Pintu Masuk**  
Entrance



**Pintu Keluar**  
Exit



**Toilet Pria**  
Male Toilet



**Toilet Wanita**  
Female Toilet



**Kamar Bayi**  
Baby Changing Facility



**Fasilitas Disabilitas**  
Disabled Facility



**Lift**  
Lift



**Tangga**  
Stairs



**Eskalator**  
Escalator



**Eskalator Naik**  
Escalator Up



**Eskalator Turun**  
Escalator Down



**Travelator**  
Travelator



**Travelator Turun**  
Travelator Down



**Travelator Naik**  
Travelator Up



**CCTV**  
CCTV



**Ruang Petugas**  
Staff Room



**Pos Kesehatan**  
First Aid Post



**Tiket**  
Tickets



**Loket Tiket**  
Ticket Counter

# Piktogram Fasilitas Stasiun/Halte



**Informasi**

Information



**Konter  
Informasi**

Information Counter



**Musala**

Prayer Room



**Kantin dan  
Restoran**

Canteen and  
Restaurants



**Area  
Komersial**

Commercial  
Area



**Telepon**

Telephone



**ATM**

ATM



**Barang  
Hilang**

Lost and Found



**Loker  
Bagasi**

Luggage Lockers



**Ruang  
Tunggu**

Waiting Lounge



**Isi Daya**

Charging Facility



**Ruang  
Kerja  
Bersama**

Co-working Space



**Kereta  
Dorong  
Bayi**

Baby Stroller



**Tempat  
Cuci  
Tangan**

Washing Facility



**Penyanitasi  
Tangan**

Hand Sanitizer



**Gerbang  
Tiket**

Ticket Gate



**Mesin  
Tiket**

Ticket Machine



**Toilet**

Toilet



**Masker**

Face Mask



**Sepeda  
Lipat**

Folded Bicycles

# Piktogram Fasilitas Stasiun/Halte



**Pembersih**  
Janitor Room



**Kontrol Stasiun**  
Station Control



**Penangghah**  
Pantry



**Tempat Sampah**  
Trash Box



**Titik Pertemuan**  
Meeting Point



**Penampungan Sampah Daur Ulang**  
Collection Facility for Recycling Products



**Pemeriksaan Barang**  
Baggage Check



**Minimarket**  
Convenience Store



**Pengecekan Suhu**  
Temperature Check



**Troli**  
Cart / Trolley

# Piktogram Akses Universal



**Lansia**  
Elderly



**Penumpang Disabilitas**  
Passenger With Disability



**Ibu Hamil**  
Expecting Mother



**Penumpang Dengan Anak**  
Passenger With Children



**Lansia**  
Elderly



**Penumpang Disabilitas**  
Passenger With Disability



**Ibu Hamil**  
Expecting Mothers



**Penumpang Dengan Anak**  
Passenger With Children



**Tuna Netra**  
Blind



**Kendala Fisik**  
Physically Challenged



**Tuna Rungu**  
Hearing Impaired



**Kereta Bayi**  
Baby Stroller

# Piktogram Point of Interest (PoI)



**Pasar**  
Market



**Masjid**  
Mosque



**Monumen**  
Monument



**Museum**  
Museum



**Kantor Polisi**  
Police  
Office



**Sarana  
Olahraga**  
Sport  
Facility



**Penginapan**  
Lodging



**Pusat  
Perbelanjaan**  
Shopping Mall



**Kantor  
Pemerintahan**  
Governmental  
Office



**Sekolah/  
Universitas**  
School/  
University



**Gereja**  
Church



**Pura**  
Hindu  
Temple



**Klenteng**  
Chinese  
Temple



**Vihara**  
Buddhist  
Temple



**Apartemen/  
Perkantoran**  
School/  
University

# Piktogram Point of Interest (PoI)



**Perumahan**

Housing Complex



**SPBU**

Petrol Station



**Pusat  
Wisata**

Tourist  
Attraction



**Pemadam  
Kebakaran**

Fire Department



**Rumah  
Sakit**

Hospital



**Perpustakaan**

Library



**Taman/  
RPTRA**

Park



**Restoran**

Restaurant



**Kantor  
Pos**

Post Office



**Kedutaan  
Besar**

Embassy



**Teater**  
Theatre



**Galeri Seni**  
Art  
Gallery



**Kafe**  
Cafe



**Pantai**  
Beach



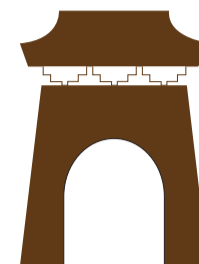
**Bank**  
Bank

# Piktogram Point of Interest (Pol) Khusus

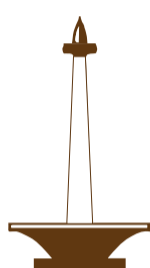
Khusus untuk monumen dan kawasan penting di Jakarta, piktogram khusus ini dapat digunakan di dalam elemen wayfinding dan peta



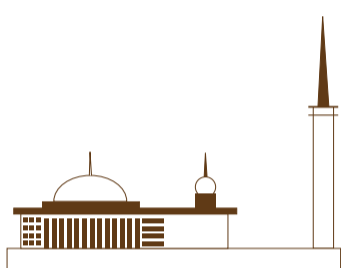
**Katedral Jakarta**  
Jakarta Cathedral



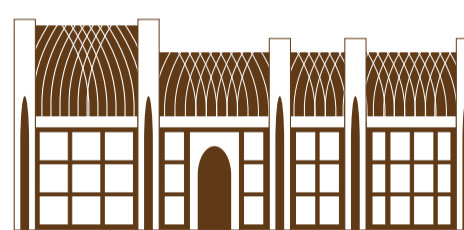
**Pasar Baru**  
Pasar Baru



**Monumen Nasional**  
National Monument



**Masjid Istiqlal**  
Istiqlal Mosque



**Pasar Tanah Abang**  
Tanah Abang Market



**Pecinan Glodok**  
Glodok Chinatown



**Monumen Selamat Datang/Bundaran HI**  
Selamat Datang Monument  
Bundaran HI



**Kota Tua Jakarta Batavia Benedenstad**  
Jakarta Old Town  
Batavia Benedenstad



**Taman Mini Indonesia Indah**  
TMII



**Kebun Binatang Ragunan**  
Ragunan Zoo



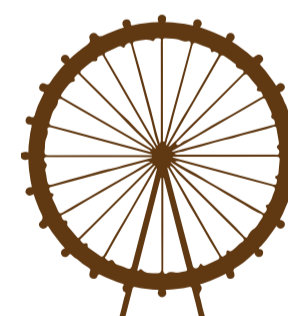
**Patung Pemuda Membangun/Senayan**  
Pemuda Membangun Monument/  
Senayan



**Blok M Little Tokyo**  
Blok M/Little Tokyo



**Monumen Pembebasan Irian Barat/Lap. Banteng**  
West Irian Liberation Monument/  
Lap. Banteng (Waterlooplein)



**Ancol**  
Ancol

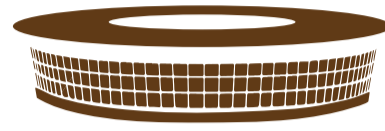
# Piktogram Point of Interest (PoI) Khusus



**Istana Merdeka**  
Istana Merdeka



**Tugu Pancoran**  
Pancoran



**Gelora Bung Karno**  
Gelora Bung Karno Stadium



**Balai Kota Jakarta**  
Jakarta City Hall



**Gedung MPR/DPR**  
Parliament



**Sunda Kelapa**  
Sunda Kelapa Harbour



**Taman Ismail Marzuki/  
Planetarium**  
Taman Ismail Marzuki  
Planetarium



**Gedung Kesenian  
Jakarta**  
Schouwburg Weltevreden



**Jalan Sabang**  
Jalan Sabang



**Jalan Pecenongan**  
Jalan Pecenongan



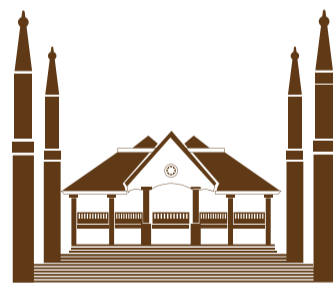
**Cipete Raya**  
Cipete Raya



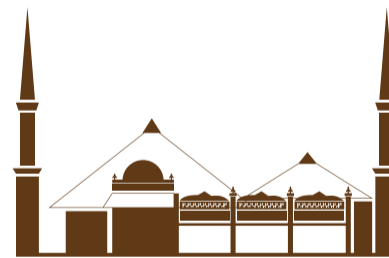
**Kemang**  
Kemang



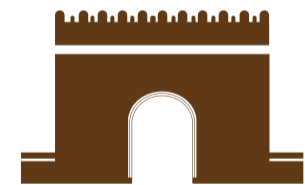
**Masjid Cut Meutia**  
Cut Meutia Mosque



**Masjid Raya Jakarta**  
Jakarta Great Mosque



**Masjid Luar Batang**  
Luar Batang Mosque



**Makam Mbah Priok**  
Tomb of Mbah Priok

# Bagian 3 Nomenklatur Layanan Transportasi Umum





Sesuai dengan program Jak Lingko yang dicanangkan oleh Pemprov DKI Jakarta, branding Jak Lingko juga akan menjadi komponen sentral dari desain wayfinding serta sistem informasi transportasi umum di Jakarta.

Sebagai langkah untuk mengintegrasikan informasi transportasi umum, ikonografi serta nomenklatur layanan bus atau KA di Jakarta harus diseragamkan agar informasi yang penumpang dapatkan saat berpindah moda tetap konsisten. Saat ini hanya beberapa moda di Jakarta yang sudah menstandarkan ikonografi serta kodefikasi nomenklatur layanan seperti KA Bandara dan Transjakarta.

Secara umum, kodefikasi dan nomenklatur layanan transportasi umum akan dibagi menjadi dua jenis: bus dan kereta api. Rute bus/koridor BRT menggunakan ikon lingkaran berisi nomor rute serta warna kode rute. Layanan KA menggunakan ikon lingkaran putih berisi kode huruf lin KA dengan border kode warna layanan lin KA.

## Hirarki branding transportasi umum Jakarta



## Kodefikasi Koridor atau Lin Bus/Angkot



### Bus Transjakarta

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| <b>1</b><br>Koridor 1<br>#d02127 | <b>7</b><br>Koridor 7<br>#e82860   |
| <b>2</b><br>Koridor 2<br>#294a99 | <b>8</b><br>Koridor 8<br>#d73492   |
| <b>3</b><br>Koridor 3<br>#fbc71f | <b>9</b><br>Koridor 9<br>#43a09a   |
| <b>4</b><br>Koridor 4<br>#502d5f | <b>10</b><br>Koridor 10<br>#961f22 |
| <b>5</b><br>Koridor 5<br>#cc6128 | <b>11</b><br>Koridor 11<br>#2e3192 |
| <b>6</b><br>Koridor 6<br>#2ca74a | <b>12</b><br>Koridor 12<br>#77bb79 |
|                                  | <b>13</b><br>Koridor 13<br>#783378 |



### Mikrotrans dan Angkot

- JAK 123** Lin Mikrotrans dan Angkot  
#00b2dd



### Layanan Bus Lainnya

- S 72** Lin Bus Sedang (Kopaja/Metromini)  
#507059
- AC 02** Lin Bus Transjabodetabek Reguler (Dalam Kota)  
#466738
- CH 05** Lin Bus Transjabodetabek Reguler (Antar Kota)  
#324e9b
- 13** Lin Bus Transjabodetabek Premium atau Pengumpan Perumahan Lainnya  
#783378
- JR 5** Lin JR Connexion/JA Connexion  
#97b8d9

## Sistem Kodefikasi Halte BRT



Desain eksisting



- ← **Nomor Koridor**  
(Sesuai Nomenklatur Guideline)
- ← **Nomor Halte**  
(Sesuai standar nomenklatur Transjakarta)

## Kodefikasi Lin Kereta Api Perkotaan



**MRT**



**MRT Lin Utara Selatan**  
#ca2047



**MRT Lin Timur Barat (Rencana)**  
#ebc535



**LRT**



**LRT Jakarta Lin 1**  
#f26324



**LRT Jabodebek Lin Cibubur**  
#21409a



**LRT Jabodebek Lin Bekasi**  
#006838



**KRL**



**KRL Lin Tangerang**  
#c25f28



**KRL Lin Tanjung Priok**  
#ef509a



**KRL Lin Cikarang**  
#26baed



**KRL Lin Rangkasbitung**  
#99ca3e



**KRL Lin Lingkar**  
#fbb316



**KRL Lin Sentral**  
#ec2329



**KA Bandara dan Kalayang**



**KA Bandara Lin Soekarno-Hatta**  
#262262



**Kalayang Bandara Soekarno-Hatta**  
#6d6e71

## Sistem Kodefikasi Stasiun



Desain eksisting



← **Kode Huruf Lin**  
(Sesuai Nomenklatur Guideline)

← **Nomor Urut Stasiun**

# Bagian 4 Ikonografi Keselamatan dan Kedaruratan





**Dilarang buang sampah sembarangan**  
No littering



**Dilarang bersandar**  
No leaning



**Dilarang memanjat**  
No climbing



**Dilarang parkir**  
No parking



**Dilarang duduk di tangga**  
No sitting on stairs



**Dilarang duduk**  
No sitting



**Dilarang tidur**  
No sleeping



**Sepeda harus dituntun**  
Cyclists must dismount



**Dilarang berpapan luncur**  
No skateboarding



**Dilarang berlari**  
No running



**Dilarang merokok**  
No smoking



**Dilarang membawa hewan**  
No animals allowed



**Dilarang merekam**  
No recording



**Motor dilarang masuk**  
No motorcycles allowed



**Dilarang makan dan minum**  
No eating and drinking



**Dilarang mengamen**  
No busking



**Dilarang membawa bahan mudah terbakar**  
No flammable goods



**Dilarang membawa kursi lipat**  
No folded seats



**Dilarang membawa troli**  
No trolleys



**Dilarang berjualan**  
No vending



**Dilarang menyalakan api**  
No fires



**Dilarang menyandarkan benda**  
Do not lean objects



**Dilarang menyentuh**  
No touching



**Dilarang meminum air**  
No drinking



**Dilarang menggunakan telepon seluler**  
No mobile phones



**Dilarang menggunakan alat elektronik**  
No electronics



**Dilarang memotret dengan flash**  
No flash photography



**Dilarang meludah**  
No spitting



**Dilarang menggunakan kereta bayi**  
No strollers



**Dilarang berkemah**  
No camping



**Dilarang membawa benda dengan bau menyengat**  
No goods with strong odour



**Dilarang berenang**  
No swimming



**Dilarang melakukan pelecehan seksual**  
No sexual harassment



**Dilarang melakukan aksi vandalisme**  
No vandalism



**Dilarang membawa senjata apapun**  
No weapons



**Dilarang masuk**  
No entry

## Rambu Larangan Satu Baris



## Rambu Larangan Dua Baris





Ketentuan keselamatan kebakaran  
Fire safety provision



Alat pemadam kebakaran  
Fire extinguisher



Gulungan selang pemadam kebakaran  
Fire hose reel



Telepon kebakaran  
Fire telephone



Peralatan umum untuk kebakaran  
General fire equipment



Titik panggilan kebakaran  
Fire call point



Firefighter's switch



Fire plan



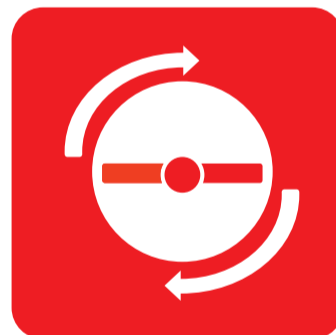
Foam inlet



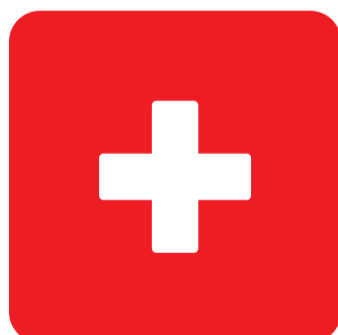
Wet riser



Dry riser



Katup Darurat  
Emergency valve



P3K  
First aid



Titik panggilan  
Call point



Pemberhentian darurat  
Emergency stop

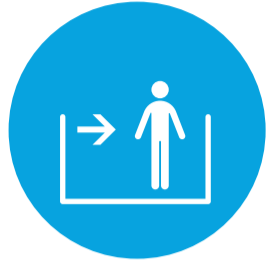


Telepon Darurat  
Emergency phone

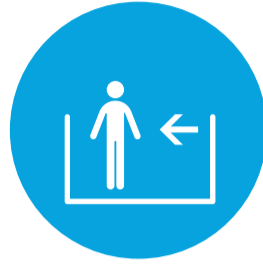




Wajib waspada



Berdiri di sebelah kanan



Berdiri di sebelah kiri



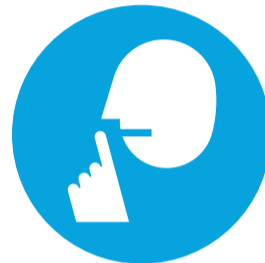
CCTV



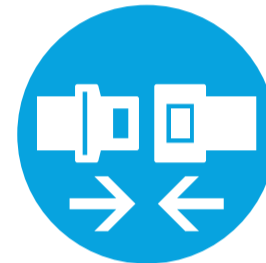
Gunakan pakaian pelindung



Dahulukan penumpang keluar



Mohon tenang



Gunakan sabuk pengaman



Mohon berbaris



Potensi Bahaya



Bahaya Terpeleset



Bahaya Terjepit



Ruang Mesin



Beda tinggi naik



Bahaya Kepala terbentur



Awasi langkah Anda



Bahaya Listrik



Bahaya kereta berhenti mendadak

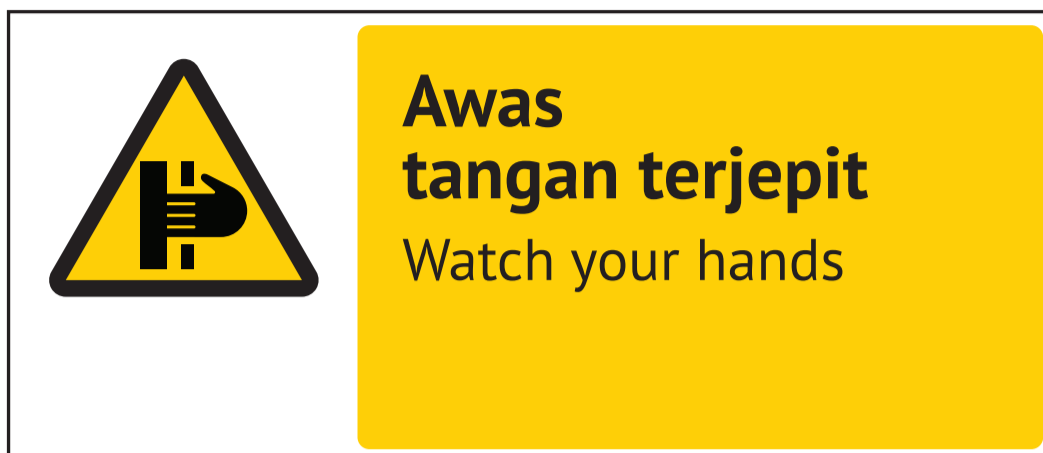


Beda tinggi turun

## Rambu Penanda Bahaya

A

500 mm



250 mm

B

500 mm



200 mm

## Rambu Perintah

A

500 mm



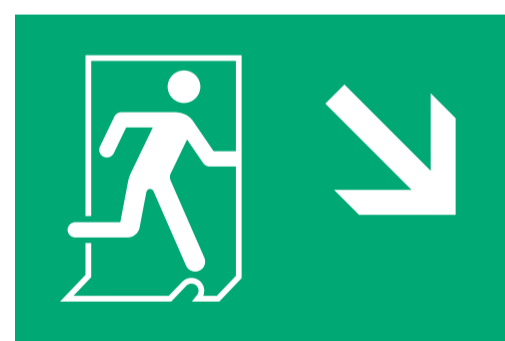
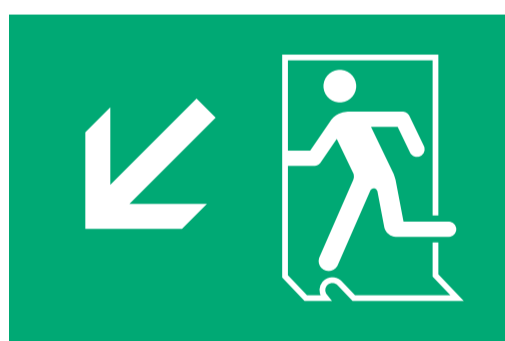
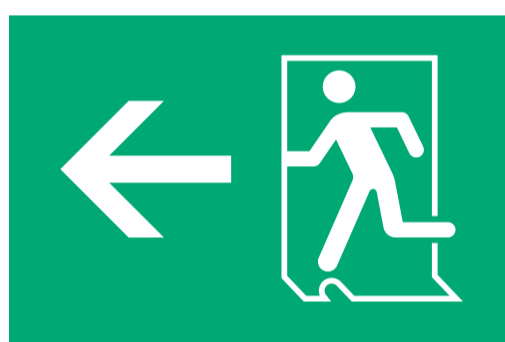
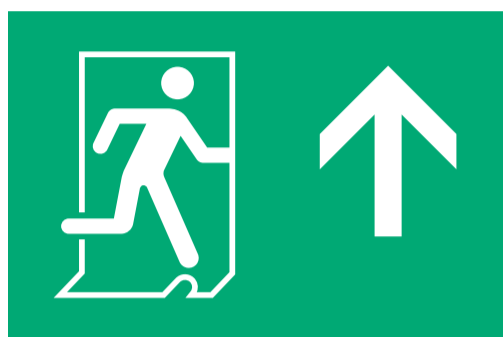
250 mm

B

400 mm

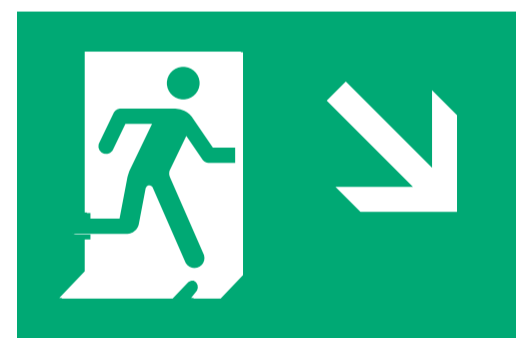
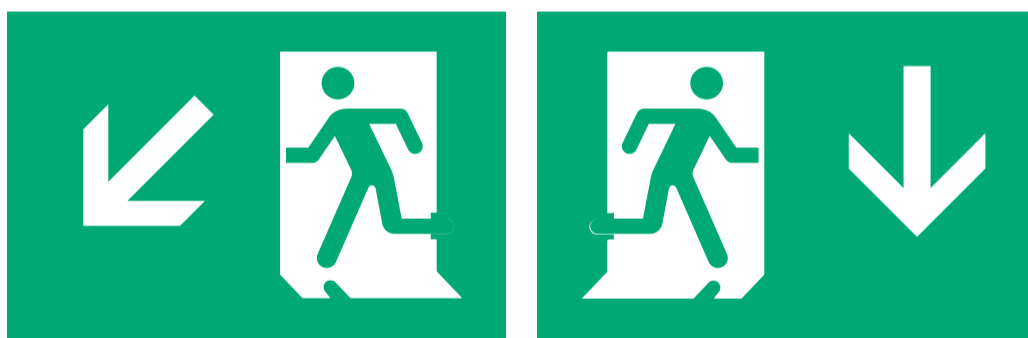
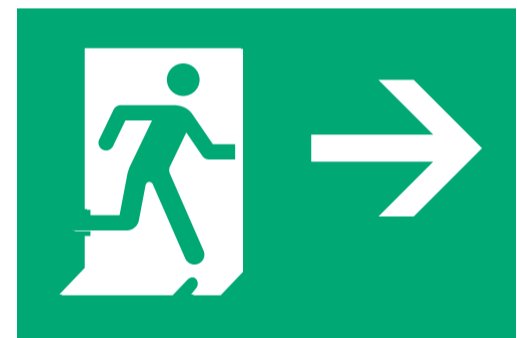


600 mm



**Posisi Ikon di Kiri Rambu**

**Posisi Ikon di Kanan Rambu**



**Posisi Ikon di Kiri Rambu**

**Posisi Ikon di Kanan Rambu**

## Menuju Pintu Keluar Darurat



Ukuran font  
**200 pt**  
170 pt



Ukuran font  
**200 pt**  
170 pt

## Di Pintu Keluar Darurat



Ukuran font  
**280 pt**

# Bagian 5 Panduan Wayfinding Jakarta



# Tipologi Rambu Eksternal (Luar Ruang) untuk Pesepeda



## Filosofi

Sesuai dengan upaya pengintegrasian desain wayfinding transportasi umum dan mobilitas aktif, wayfinding untuk fasilitas pesepeda akan mengadopsi konsep wayfinding Jak Lingko yang sedang dikembangkan untuk Jakarta.

Branding 021 Jakarta Bersepeda yang selama ini digunakan oleh publik untuk menggerakkan kultur bersepeda juga dapat dijadikan komponen branding untuk sepeda bersandang dengan Jak Lingko

**Piktogram Moda Transportasi**

<b>Pejalan Kaki</b> Pedestrian	<b>Sepeda</b> Bicycle	<b>Bus</b> Bus	<b>MRT</b> MRT	<b>LRT</b> LRT
<b>Kereta Komuter</b> Commuter Train	<b>Angkutan Kota</b> Microbuses	<b>KA Bandara</b> Airport Train	<b>Kalayang</b> Skytrain	<b>Kereta Jarak Jauh</b> Intercity Train
<b>Kereta Cepat</b> High-Speed Train	<b>Angkutan Perairan</b> Water Transportation	<b>Bandar Udara</b> Airport	<b>Bajaj</b> Auto Rickshaws	<b>Ojek Daring</b> Online Motorcycle Taxis
<b>Ojek/Sepeda Motor</b> Motorcycle Taxi/Motorcycle	<b>Taksi</b> Taxi	<b>Mobil Pribadi</b> Private Vehicle	<b>Becak</b> Rickshaw	<b>Sepeda Sewa</b> Bike Share
			<b>Skuter/Otopet</b> Scooter	



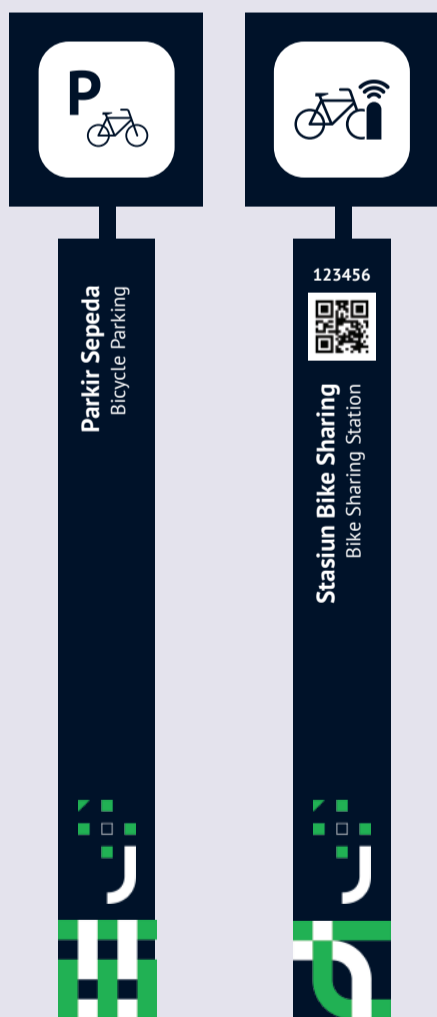
**Jakarta Bersepeda**



## Rambu di Jalur Sepeda



## Rambu di Fasilitas Pesepeda



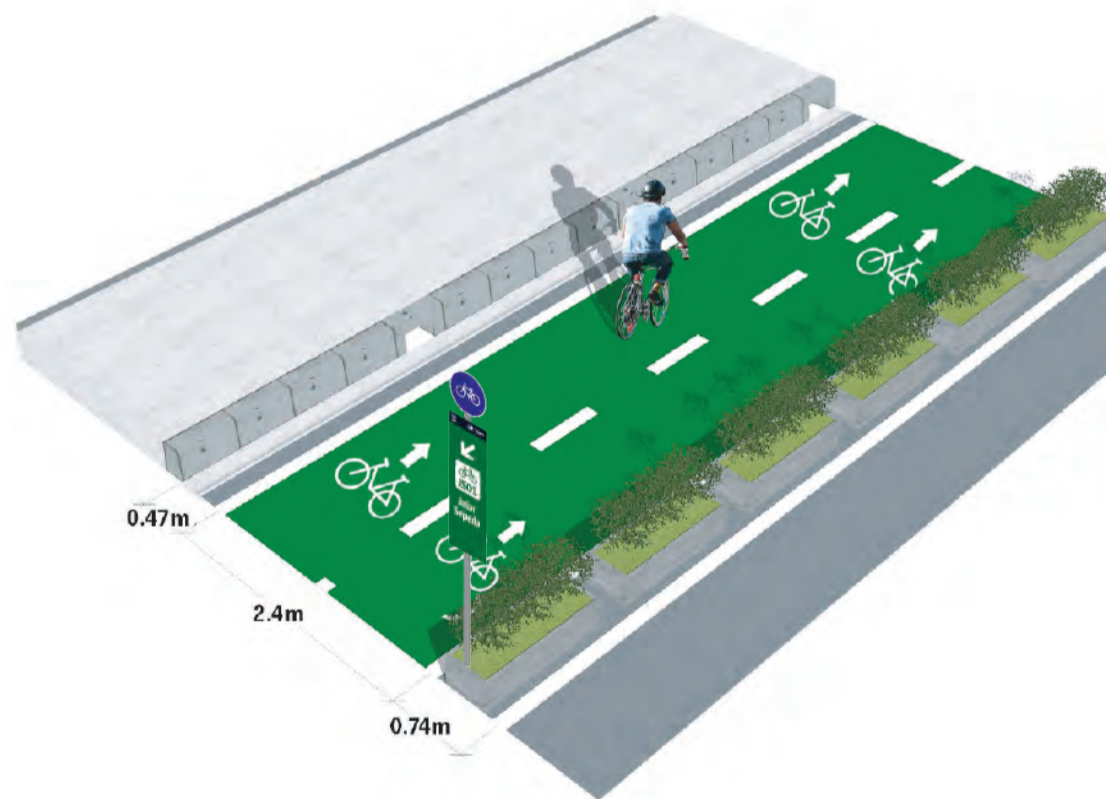


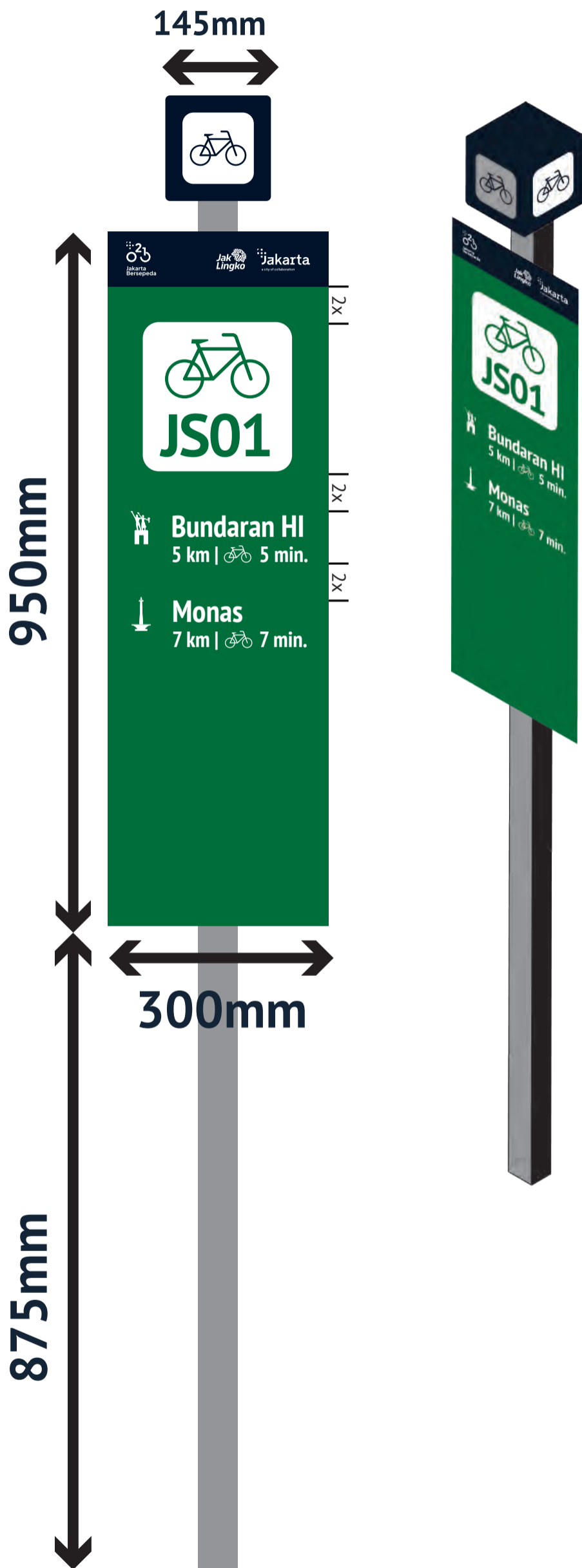
## Rambu Penunjuk Masuk Jalur Sepeda

Rambu tipe penunjuk masuk jalur sepeda ditempatkan di setiap permulaan segmen jalur sepeda.

Rambu ini dilengkapi dengan penanda nomor jalur sepeda beserta rambu sepeda sesuai dengan PM 13/2014.

## Contoh Implementasi





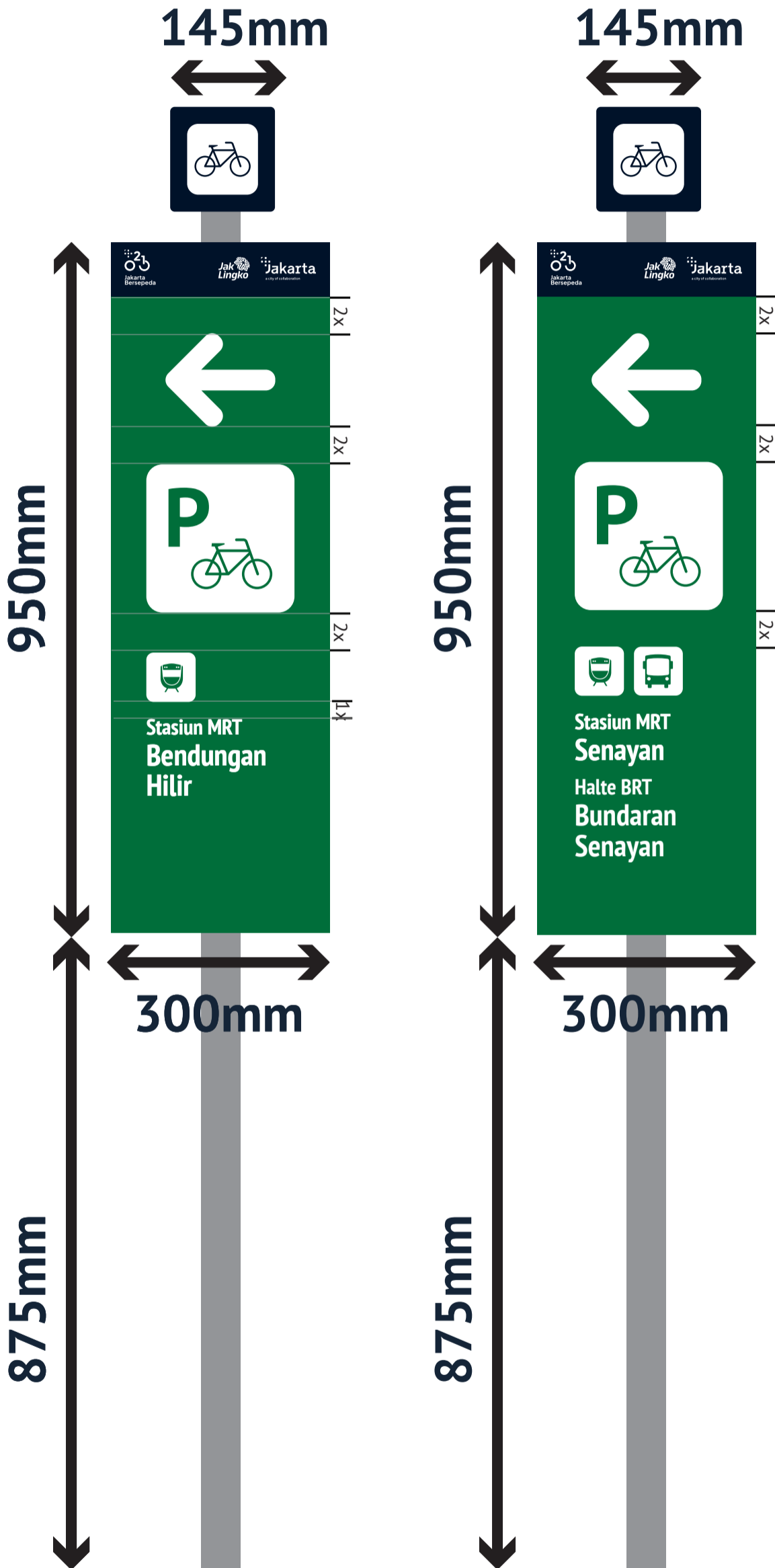
## Rambu Penanda Jarak Destinasi

Rambu tipe penunjuk jarak destinasi sepeda ditempatkan di tengah segmen jalur sepeda

Konten rambu ini diprioritaskan berisi jarak menuju titik point of interest terdekat atau nama jalan

## Contoh Implementasi





## Rambu Penunjuk Arah Moda Transportasi Umum

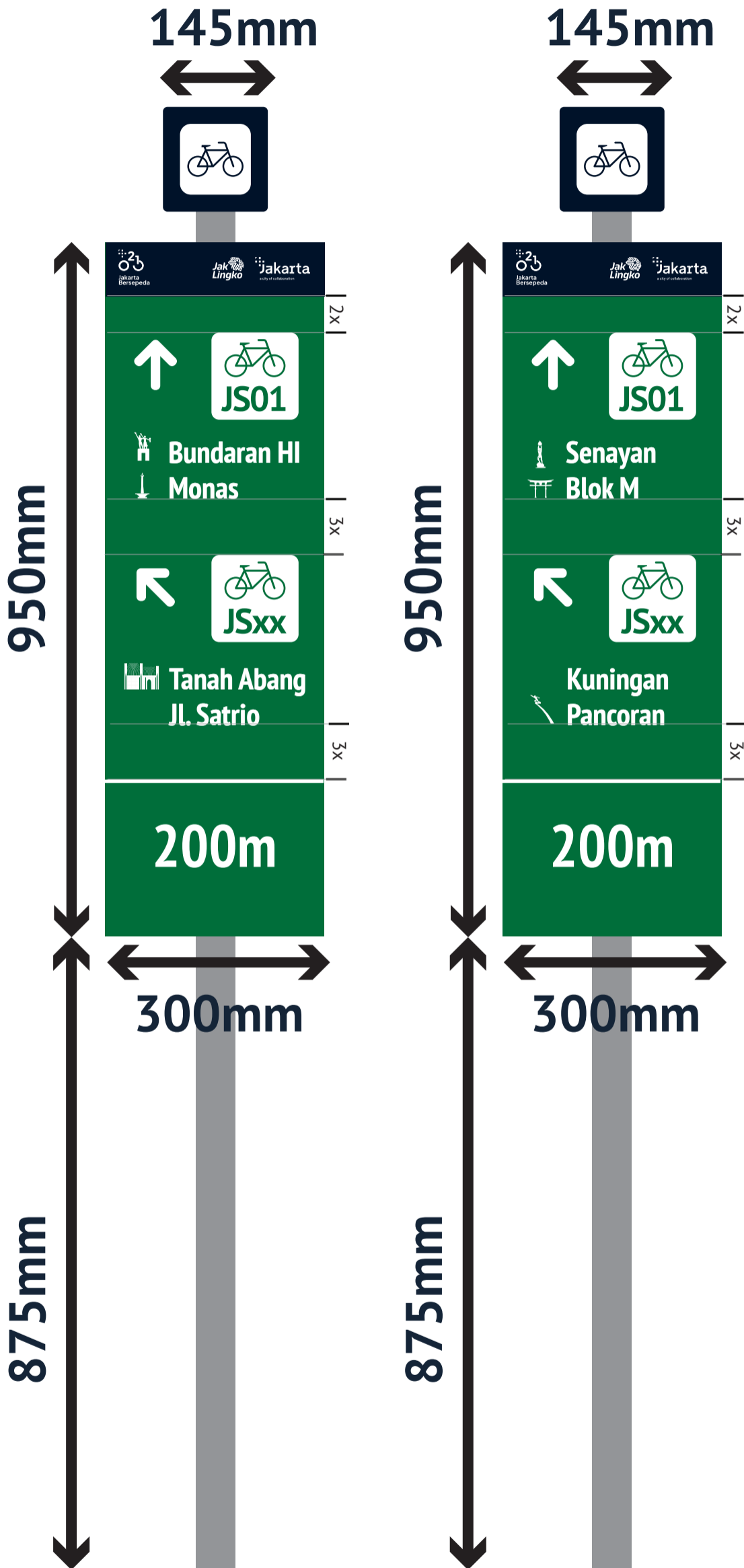
Rambu tipe penunjuk arah moda transportasi umum menjadi komponen wayfinding penting untuk memuluskan moda first/last mile.

Konten rambu ini berisi informasi petunjuk arah ke parkir sepeda di dekat stasiun atau halte.



## Contoh Implementasi





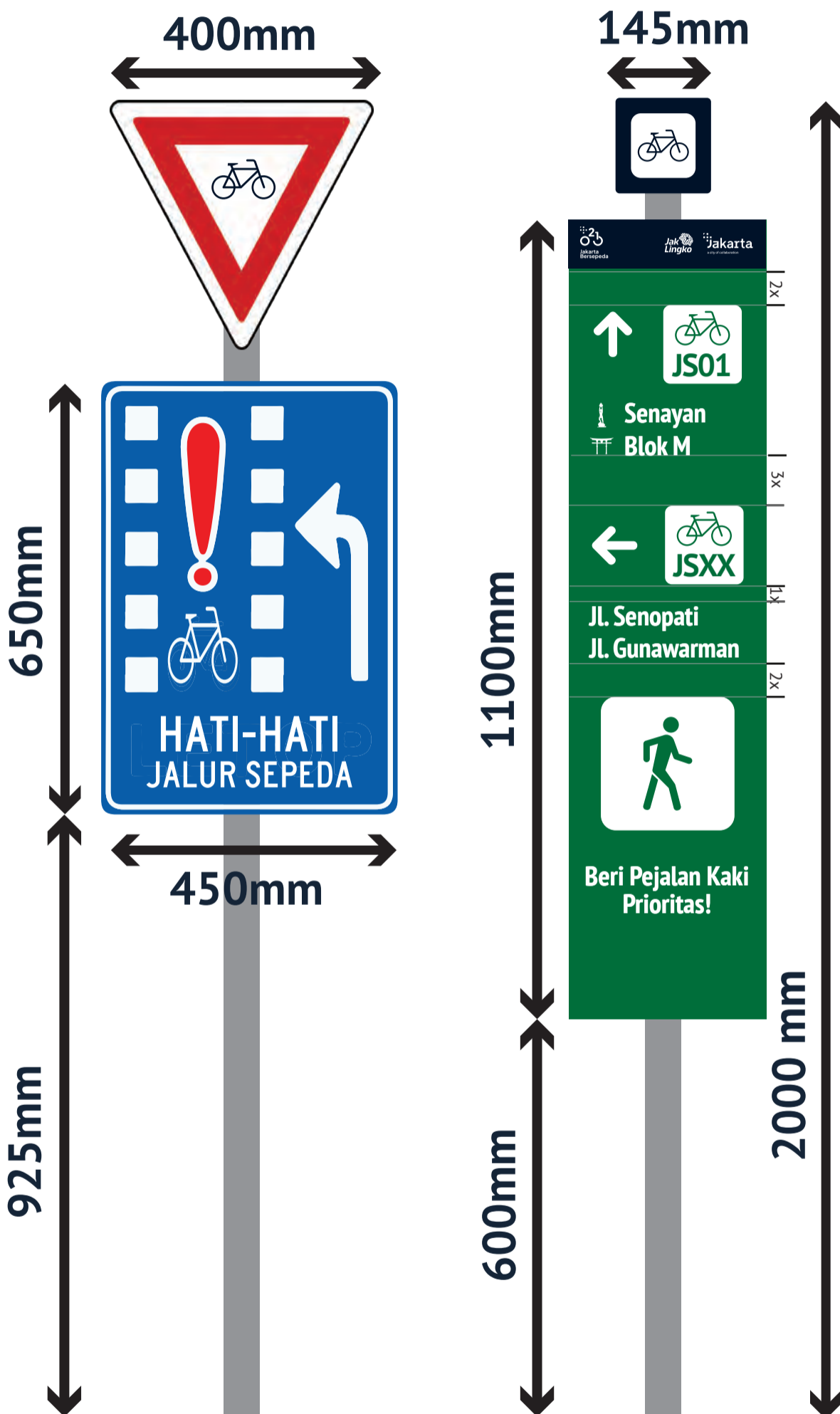
## Rambu Penunjuk Arah Sebelum Persimpangan

Rambu tipe penunjuk arah sebelum persimpangan ditujukan untuk memberi informasi arah kepada pesepeda pada jarak aman sebelum simpang (~200m).

Rambu berisi informasi nomor rute sepeda di persimpangan serta ikon POI tujuan

## Contoh Implementasi



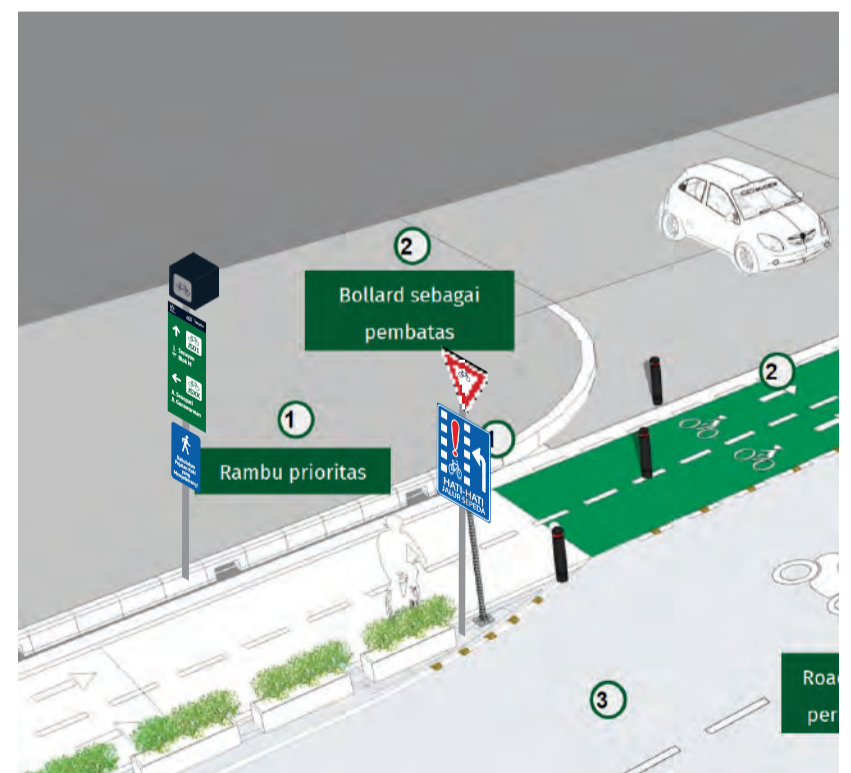


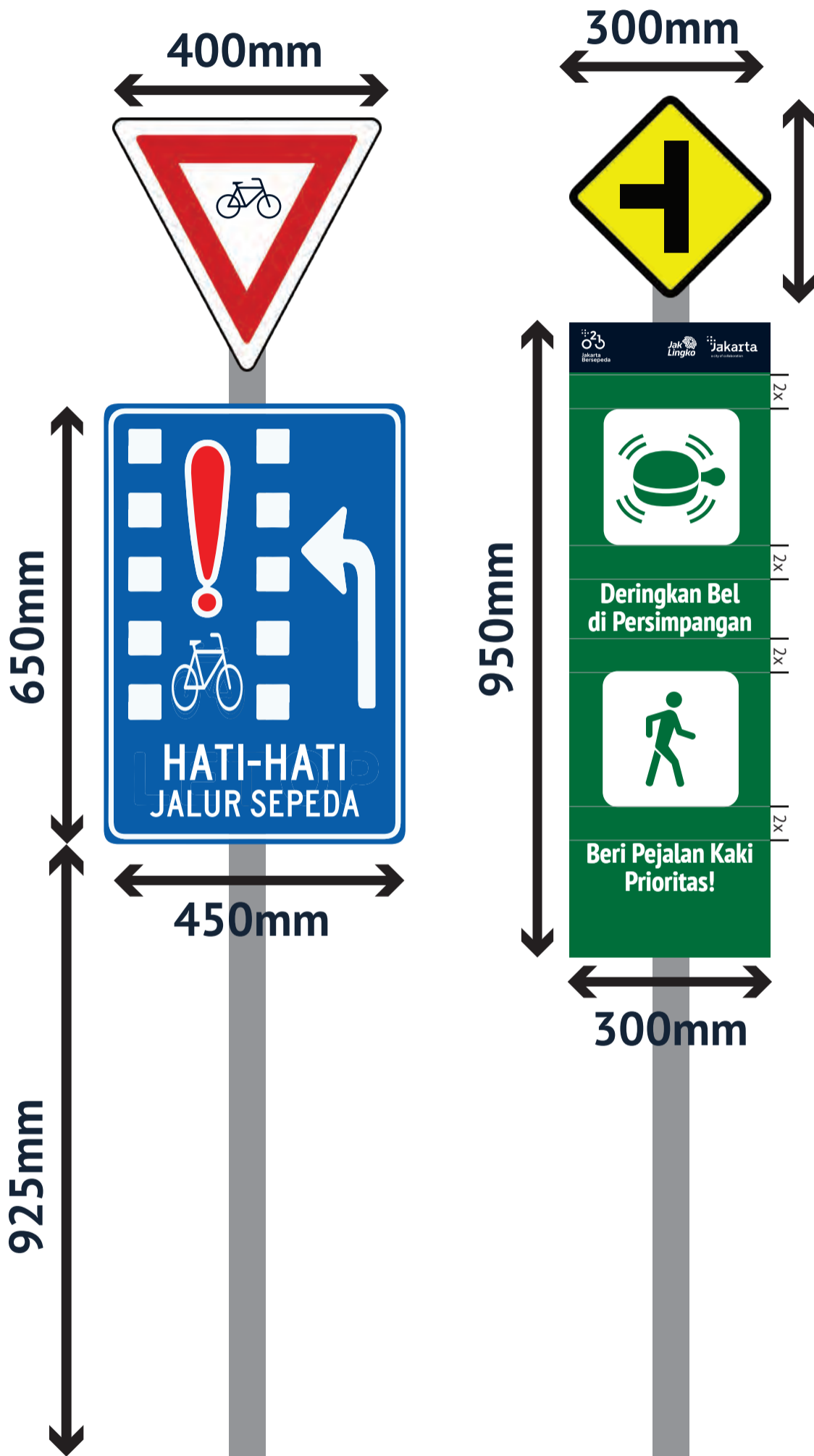
## Rambu di Persimpangan

Di titik persimpangan, rambu penunjuk arah kembali ditempatkan sebagai titik penentu pesepeoda; ditambah dengan rambu prioritas pejalan kaki.

Di median jalan, rambu khusus untuk memperingatkan kendaraan lain akan jalur sepeda juga dipasang untuk memberi prioritas kepada pesepeoda

## Contoh Implementasi



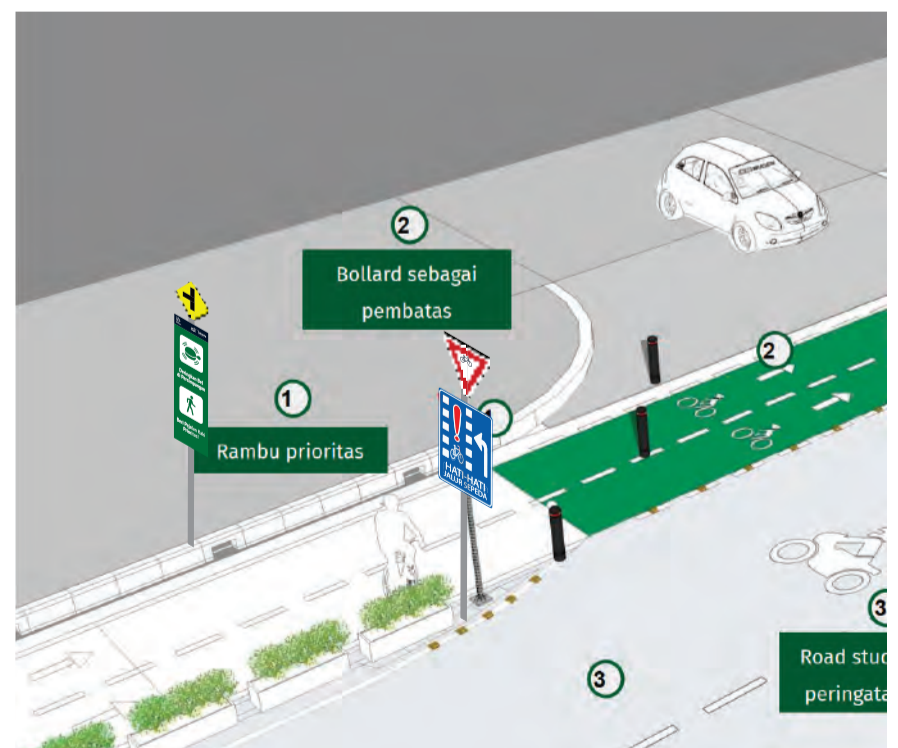


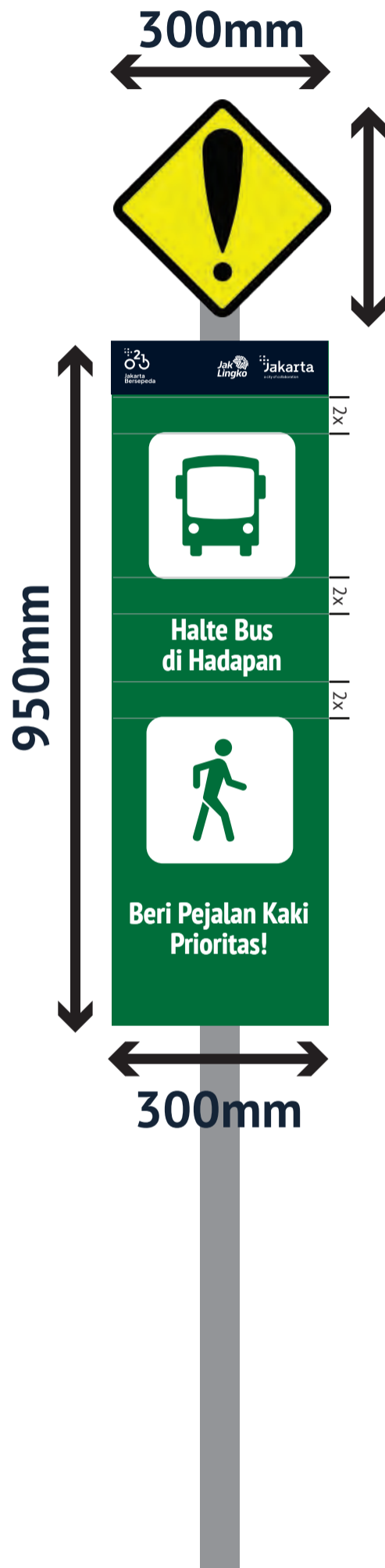
## Rambu di Persimpangan Kecil

Di titik persimpangan lain yang kecil, rambu penunjuk arah juga ditempatkan ditambah dengan rambu prioritas pejalan kaki.

Di median jalan, rambu khusus untuk memperingatkan kendaraan lain akan jalur sepeda juga dipasang untuk memberi prioritas kepada pesepeda

## Contoh Implementasi



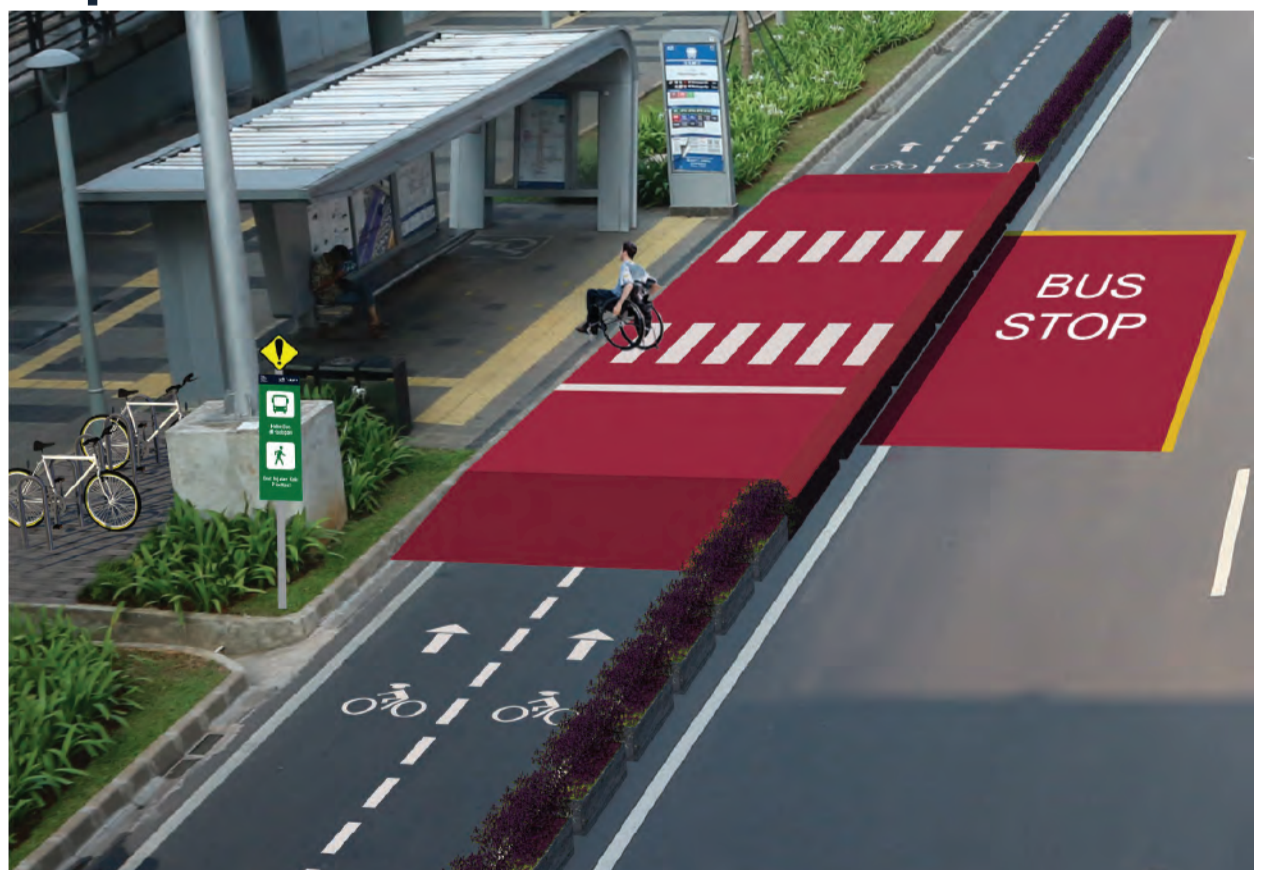


## Rambu di Halte Bus yang bersinggungan dengan jalur sepeda

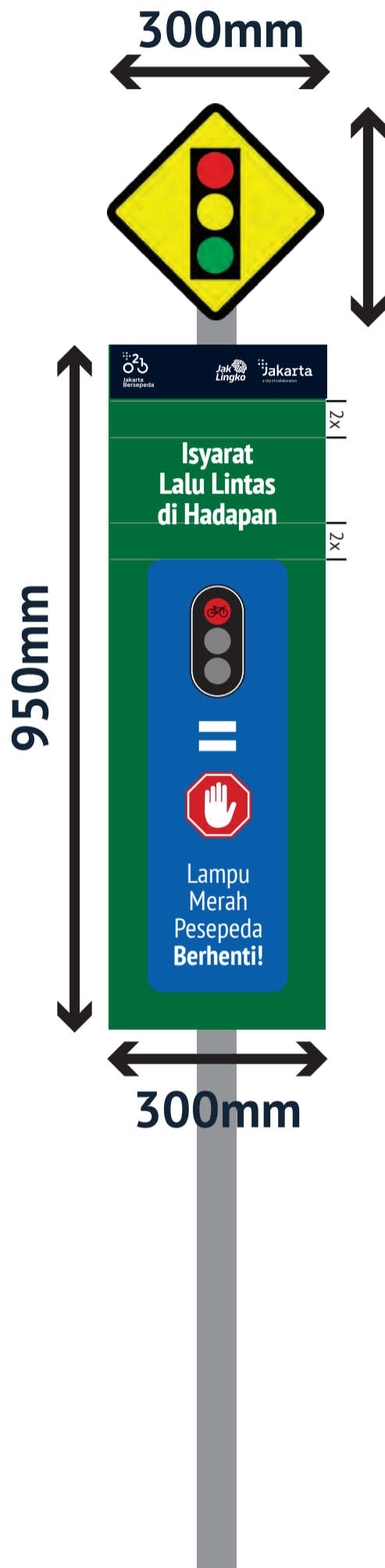
Di sepanjang koridor jalur sepeda terdapat halte bus yang kawasan naik-turunnya bersatu dengan jalur sepeda.

Pedestrian naik-turun bus memiliki prioritas, oleh sebab itu rambu untuk menandakan kawasan halte ini perlu diadakan

## Contoh Implementasi







## Rambu di Isyarat Lampu Lalu Lintas

Di sepanjang koridor jalur sepeda terdapat beberapa titik isyarat lampu lalu lintas

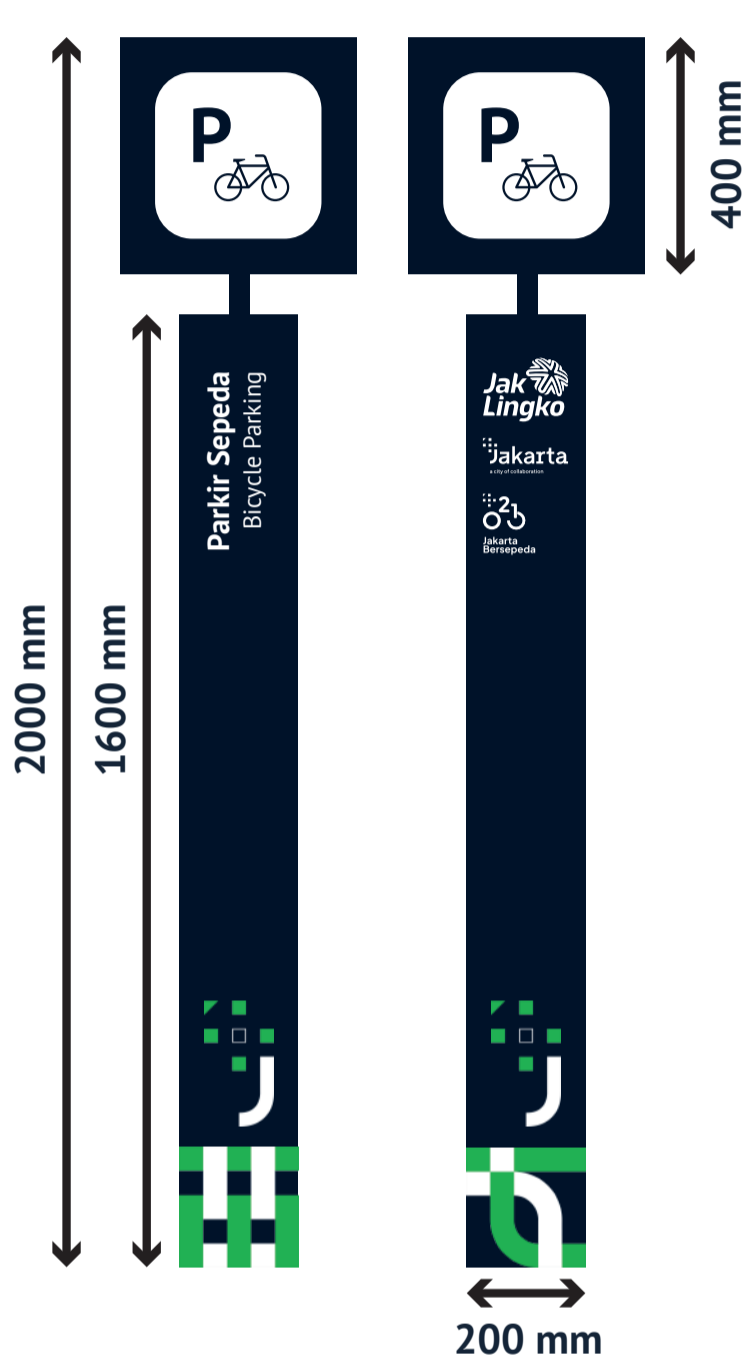
Rambu isyarat lalu lintas ini juga dilengkapi ajakan untuk tertib bersepeda dengan berhenti di saat lampu merah.

## Contoh Implementasi



# Tipologi Rambu Fasilitas Pesepeda

## Rambu di Parkir Sepeda



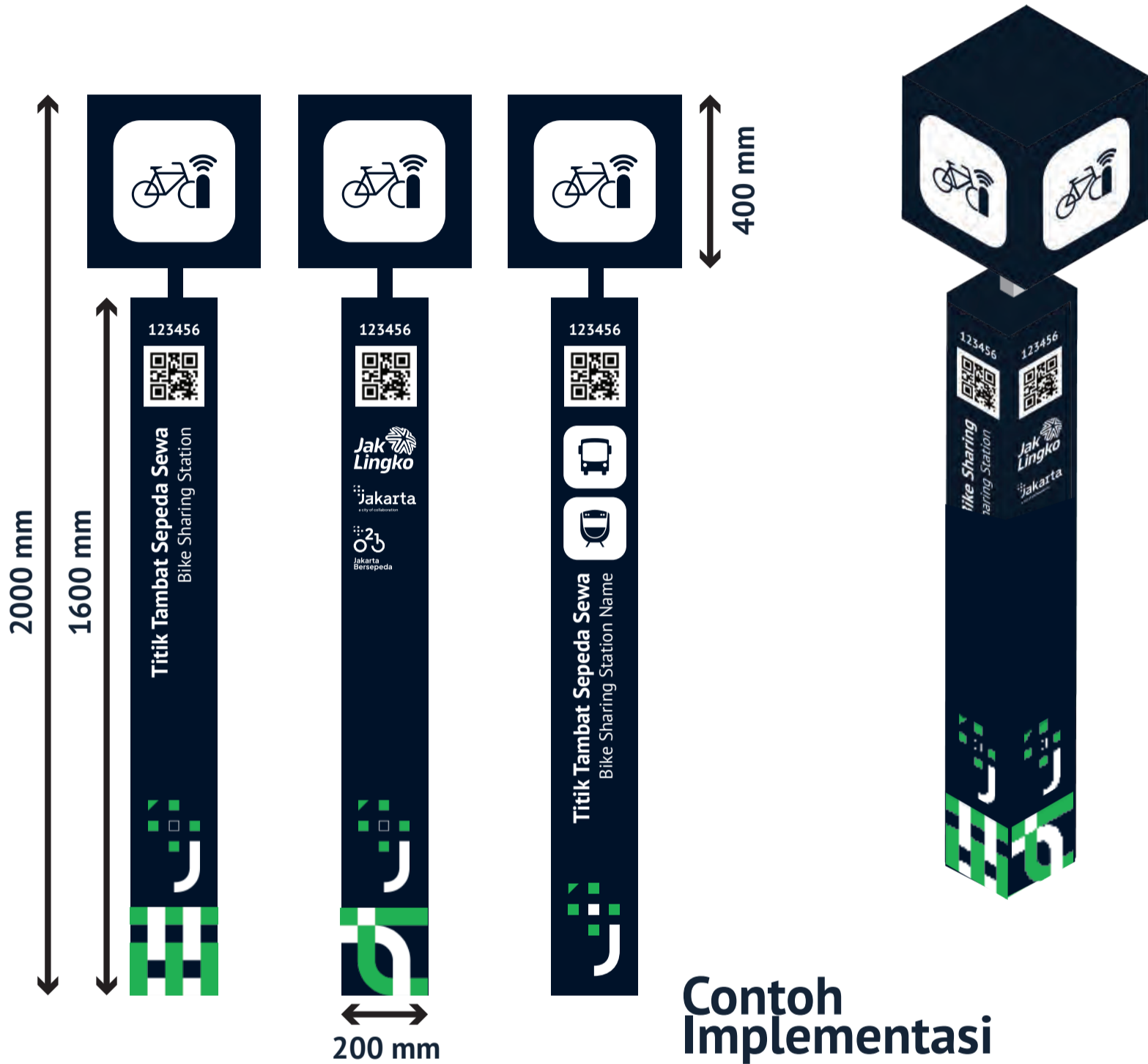
### Contoh Implementasi



Untuk memperjelas lokasi parkir sepeda di tempat umum, totem penanda parkir sepeda dapat dipasang di sebelah rak sepeda.

Desain totem ini menggabungkan aspek desain +Jakarta untuk memperkuat branding kota

## Rambu di Titik Tambat Sepeda Sewa Tipe A



Contoh Implementasi

Untuk memperjelas lokasi titik tambat sepeda sewa di tempat umum, totem penanda sepeda sewa dapat dipasang di sebelah titik tambat.

Desain totem ini menggabungkan aspek desain +Jakarta untuk memperkuat branding kota serta dilengkapi dengan kode QR unik tiap-tiap stasiun untuk check in dan out.





## Rambu di Titik Tambat Sepeda Sewa Tipe B

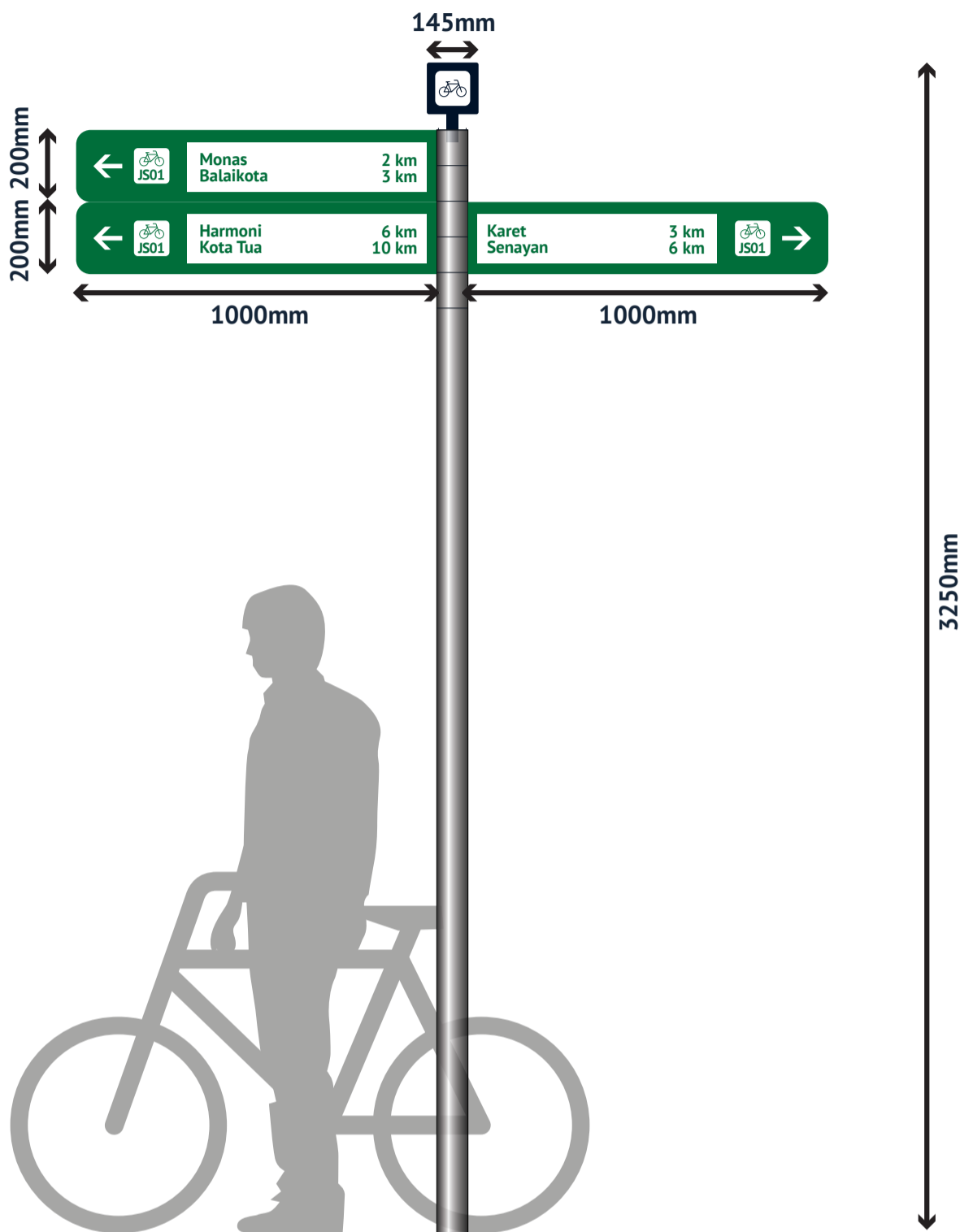


Untuk memperjelas lokasi titik tambat sepeda sewa di tempat umum, totem penanda sepeda sewa dapat dipasang di sebelah titik tambat.

Desain totem ini menggabungkan aspek desain +Jakarta untuk memperkuat branding kota serta dilengkapi dengan kode QR unik tiap-tiap stasiun untuk check in dan out. Opsi tipe B ini dilengkapi dengan peta titik tambat di radius 15 menit bersepeda (3 KM), dan dapat digunakan di lokasi titik tambat utama seperti dekat stasiun atau POI.

## Contoh Implementasi





## Rambu Finger Pointer

Untuk memberikan kejelasan arah tujuan di satu titik penentu arah, rambu finger pointer dapat digunakan untuk menunjukkan arah yang beragam

Rambu finger pointer ini dapat ditempatkan di persimpangan, titik pertemuan sepeda atau plaza stasiun.

## Contoh Implementasi



# Tipologi Rambu Eksternal (Luar Ruang) untuk Pejalan Kaki

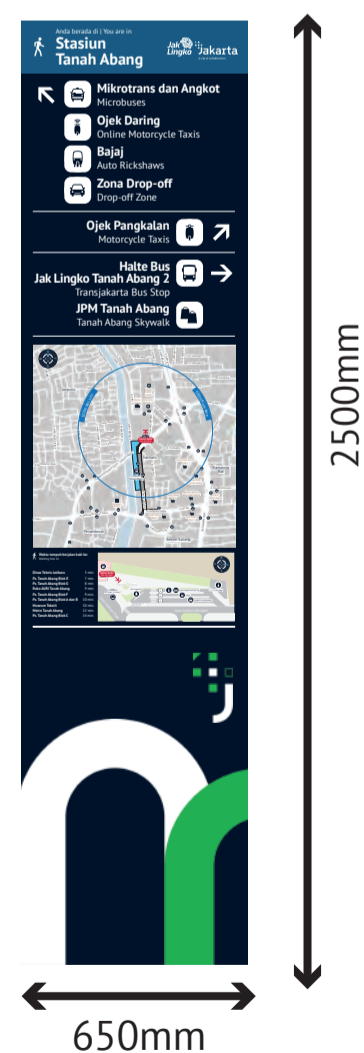
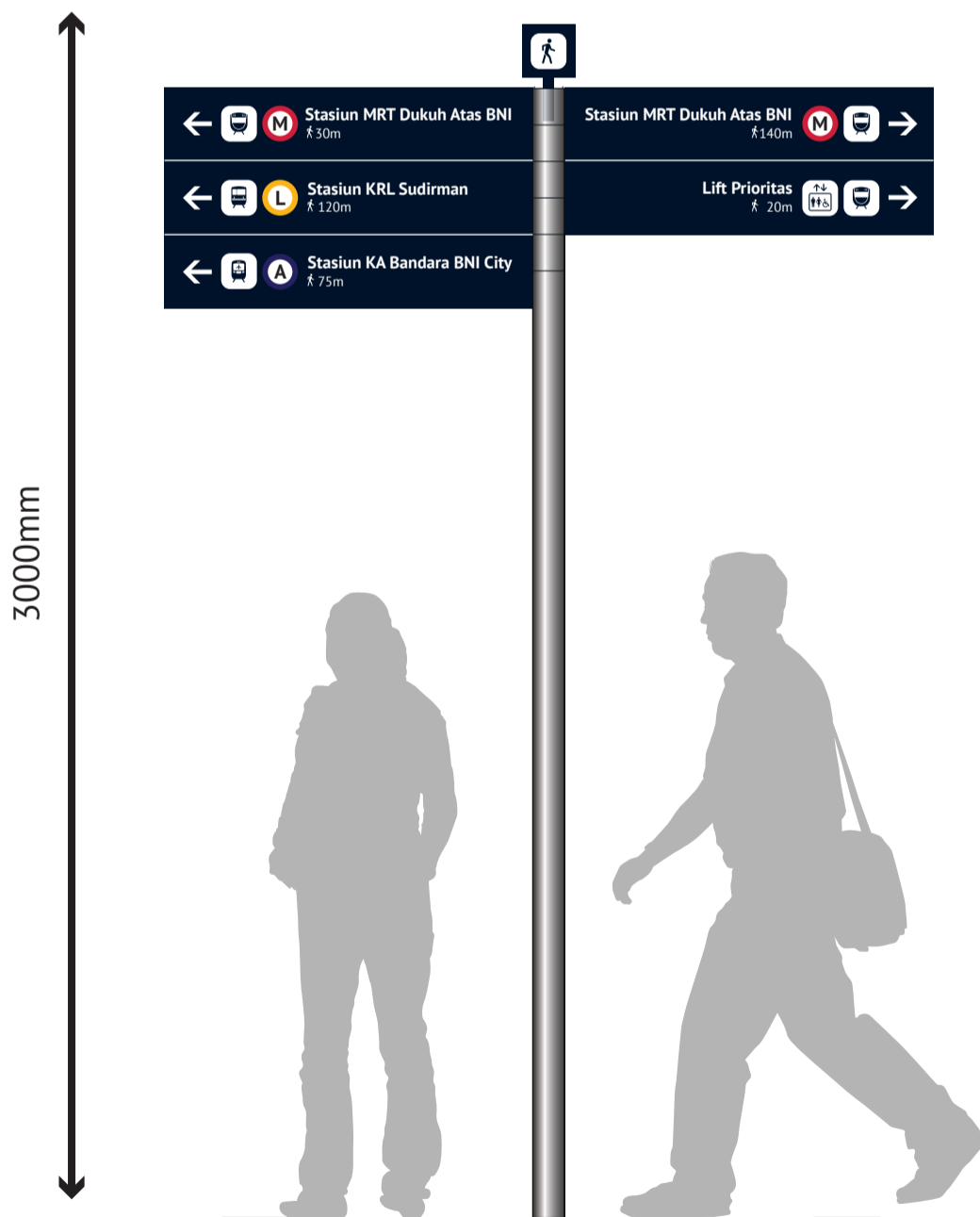
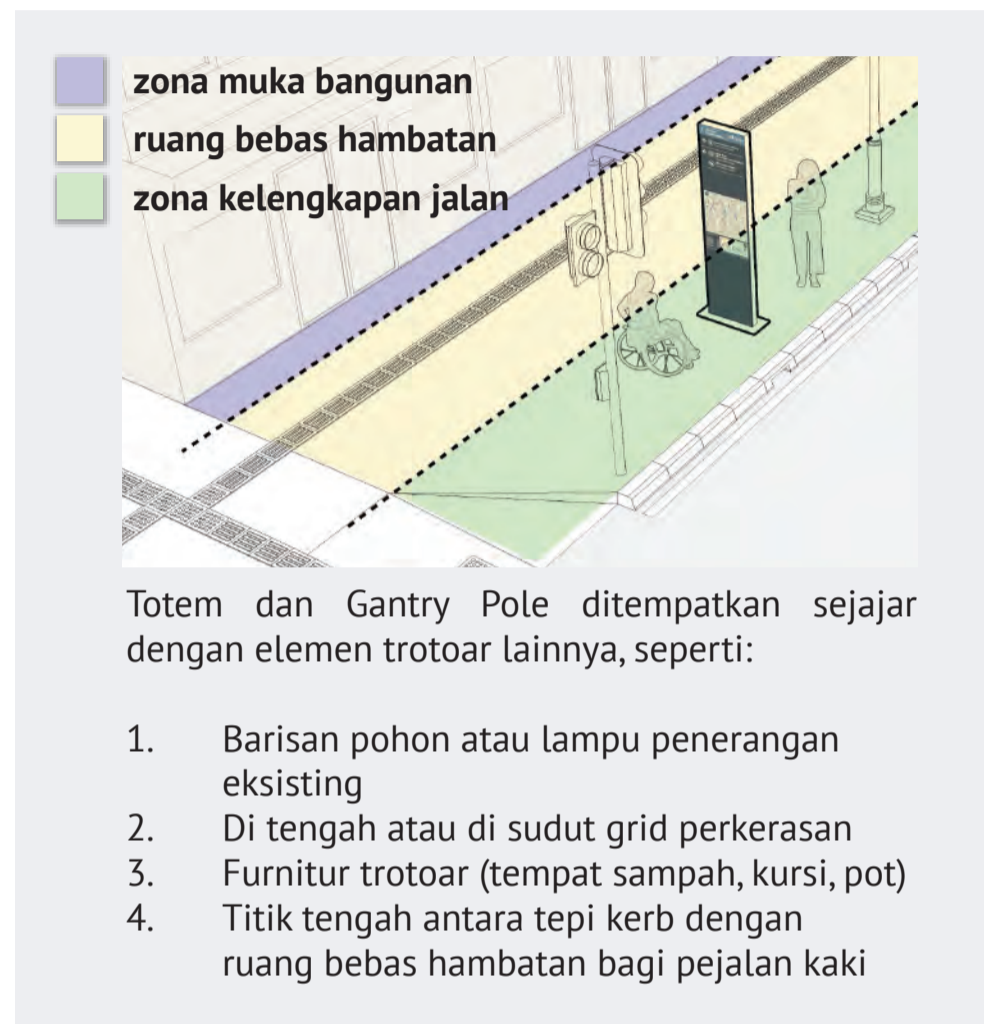


## Rambu Eksternal untuk Pejalan Kaki

Rambu Eksternal dirancang untuk memberikan pejalan kaki kemudahan dalam bernavigasi di luar ruang. Pemasangan tipe Rambu Eksternal dapat dilakukan di trotoar atau ruang terbuka publik.

Penempatan Totem dan Gantry Pole secara spesifik akan berbeda pada setiap kawasan, namun acuan penempatannya diutamakan pada lokasi berikut:

1. Titik transit yang merupakan titik masuk kawasan (stasiun, halte bus)
2. Persimpangan utama di antara titik transit dan destinasi utama kawasan
3. Di sekitar destinasi utama (POI) kawasan



# Tipologi Rambu Eksternal (Luar Ruang)



Tinggi huruf minimal:  
150 pt  
Ukuran minimal per panel informasi:  
300mm x 1200mm



Identifier Lokasi

Penunjuk Arah ke Transportasi Umum dan POI

Peta Lokalitas Radius 500 m Orientasi peta sesuai dengan arah hadap pembaca

Peta Kawasan Transit

Waktu tempuh berjalan kaki menuju POI sekitar

## Kriteria POI (Point of Interest) Utama:

- Atraksi umum/memiliki banyak pengunjung
- Titik transit angkutan umum dan sepeda sewa terdekat
- Tempat khas lokal
- Dikenal secara internasional

## Kriteria POI Sekunder:

- Banyak diingat dan mudah diidentifikasi sepanjang rute berjalan kaki
- Bangunan heritage/unik secara arsitektur
- Tempat yang mendefinisikan suatu kawasan
- Bangunan Penting/terkenal
- Berlokasi di simpang utama

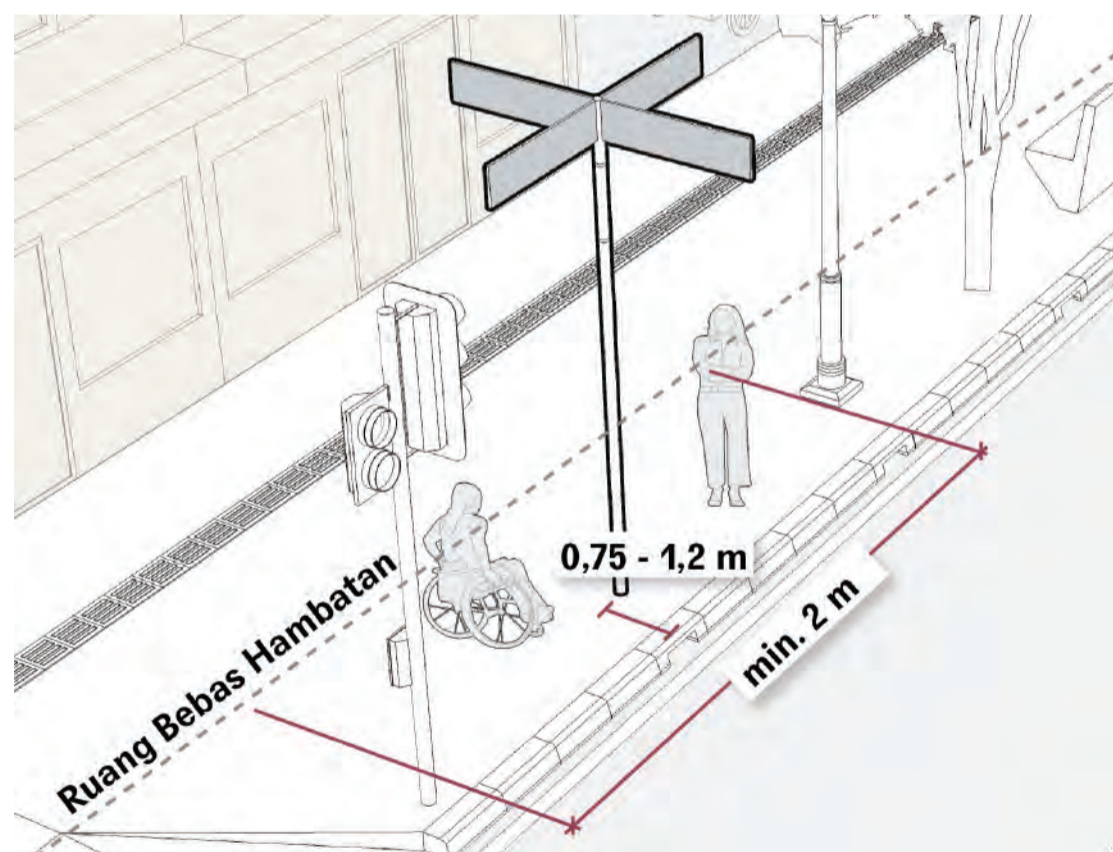
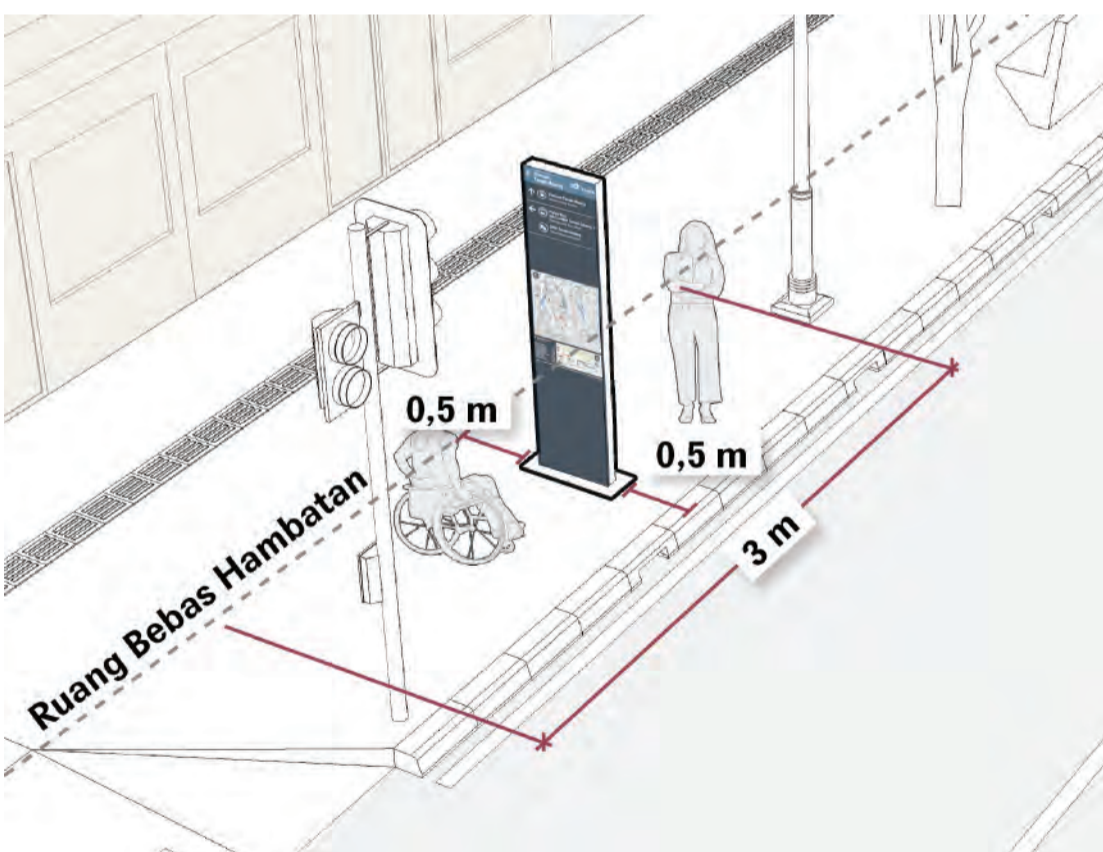
## Secara umum, POI dapat dilihat sebagai:

- Retail utama
- Atraksi turis
- Gedung pertunjukan/bioskop
- Fasilitas kesehatan
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas keagamaan
- Ruang terbuka
- Gedung parkir
- Gedung kedutaan
- Toilet umum
- Gedung pemerintahan
- Kantor polisi
- Kantor pos
- Hotel
- Monumen
- Sungai
- Taman
- Muka bangunan aktif untuk publik



## Penempatan Totem dan Gantry Pole di Trotoar dengan Lebar > 3 meter

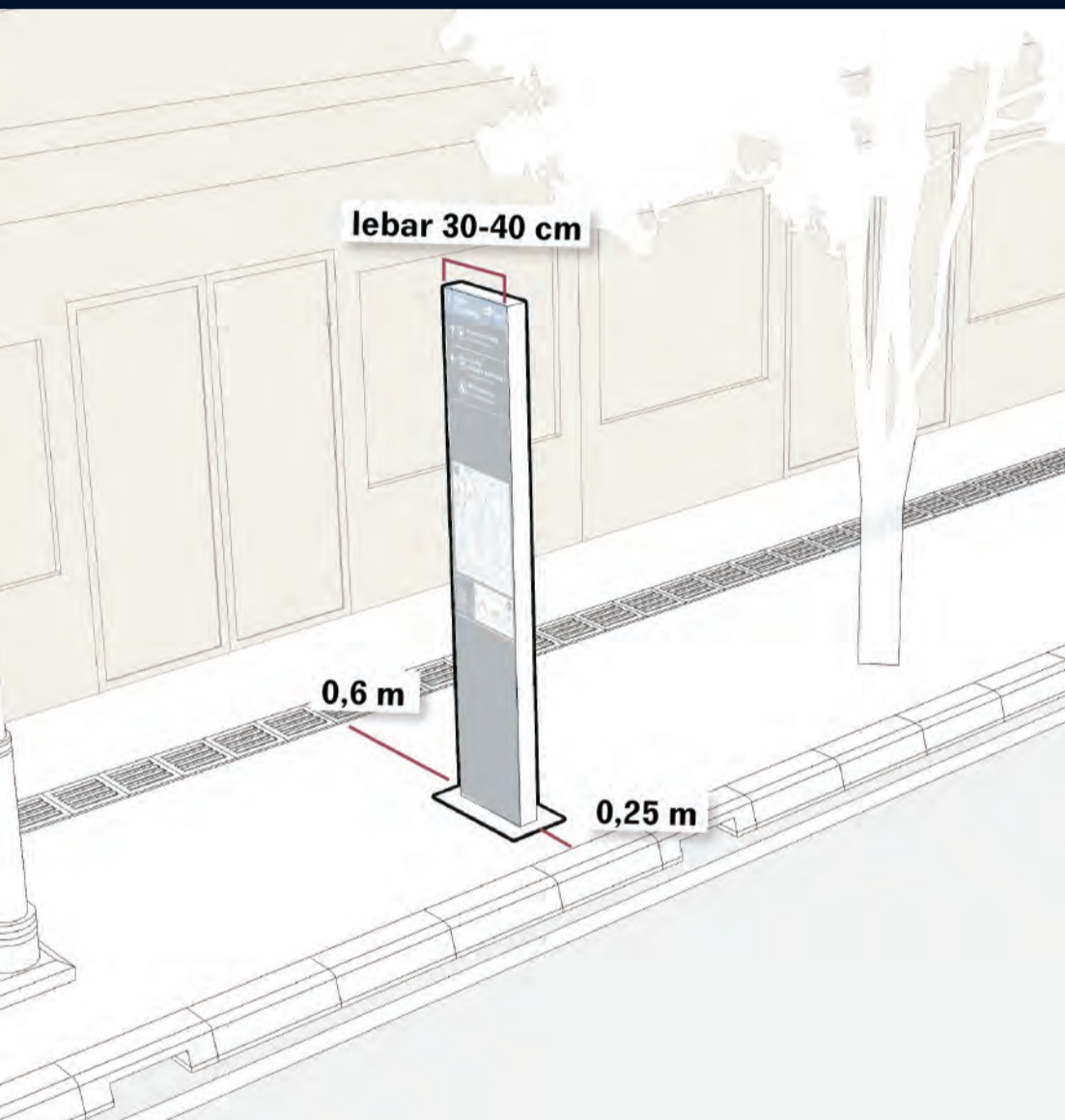
1. Penempatan totem dan gantry pole dipastikan tidak menghalangi ataupun mengurangi lebar ruang bebas hambatan bagi pejalan kaki (1,8 m)
2. Memberikan ruang baca setidaknya 1,5 meter persegi untuk totem
3. Memberikan ruang minimal 0,5 meter antara tepi kerb dengan totem
4. Untuk Gantry Pole, jika papan display mengarah ke tepi kerb, maka jarak minimal dari tepi kerb adalah selebar papan display (1,2 meter). Jika tidak, jarak minimal dari tepi kerb adalah 0,75 meter
5. Jarak minimal tiang gantry pole ke ruang bebas hambatan bagi pejalan kaki adalah 0,5 meter
6. Jika totem atau gantry pole ditempatkan di ruas jalan yang memiliki batas kecepatan lebih dari 60 km/jam, berikan ruang dari tepi kerb minimal selebar 0,8 meter untuk mengurangi risiko kerusakan



## Penempatan Totem dan Gantry Pole di Trotoar dengan Lebar < 3 meter

Terdapat dua opsi penempatan totem dan gantry pole di trotoar yang sempit, dapat memilih antara dua alternatif:

### 1. Penyesuaian lebar totem (30-40 cm)



### 2. Penyesuaian arah hadap totem

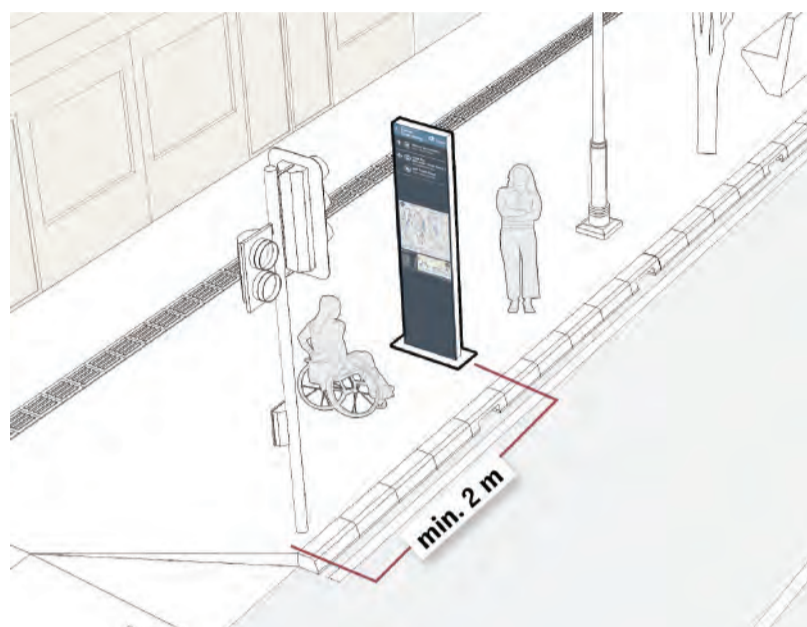


Kedua alternatif ini tetap harus memperhatikan:

1. Penempatan totem dan gantry pole dipastikan tidak menghalangi ataupun mengurangi lebar ruang bebas hambatan bagi pejalan kaki (1,8 m)
2. Memberikan ruang baca setidaknya 1,5 meter persegi di hadapan totem
3. Memberikan ruang minimal 0,25 meter antara tepi kerb dengan totem

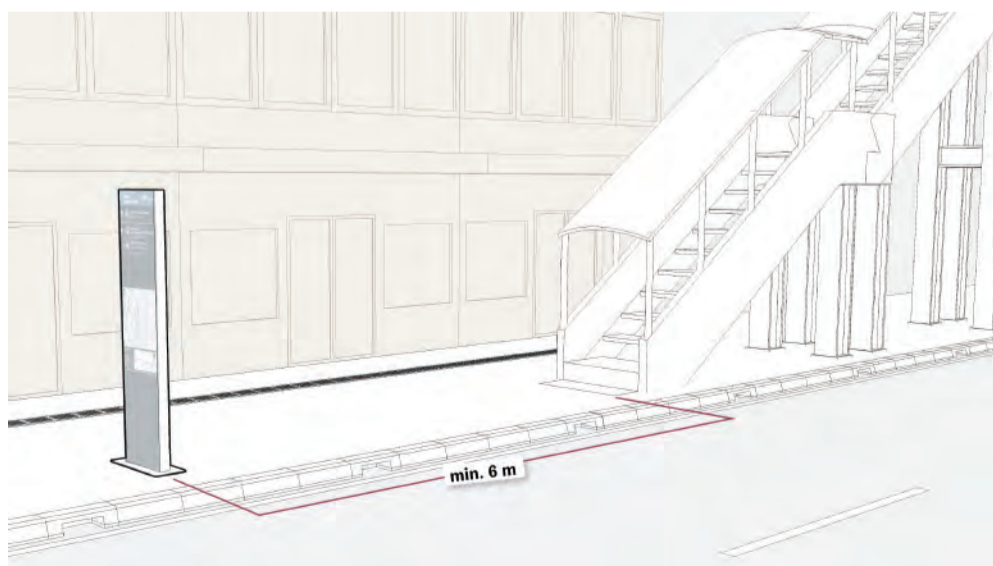
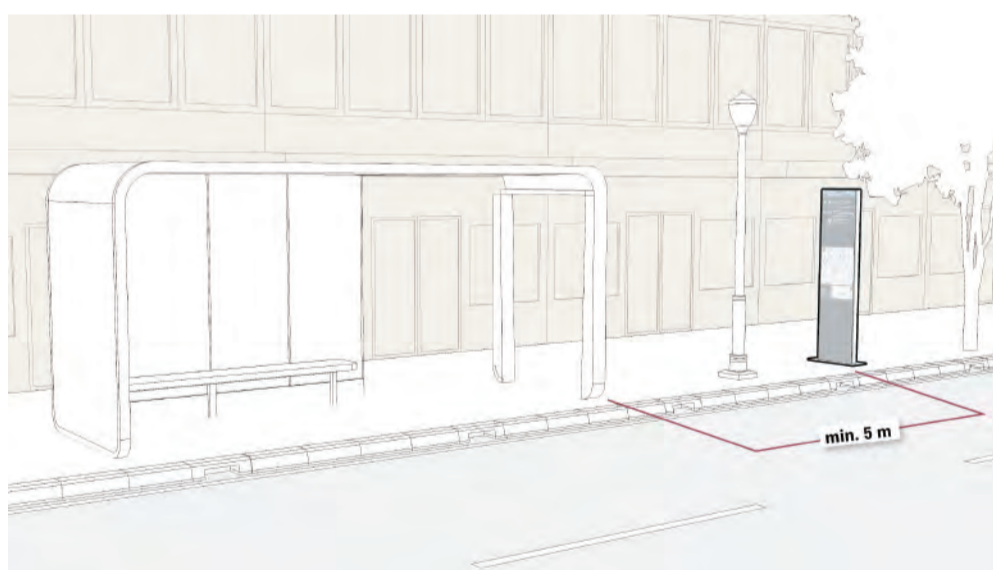
## Posisi Penempatan Totem di Persimpangan

1. Penempatan totem di salah satu titik persimpangan harus memastikan bahwa totem tersebut terlihat dari sisi lain simpang
2. Berikan jarak minimal 2 meter dari ujung radius belok kerb, inrit, dan ramp akses penyeberangan sebidang



## Posisi Penempatan Totem di Titik Transit

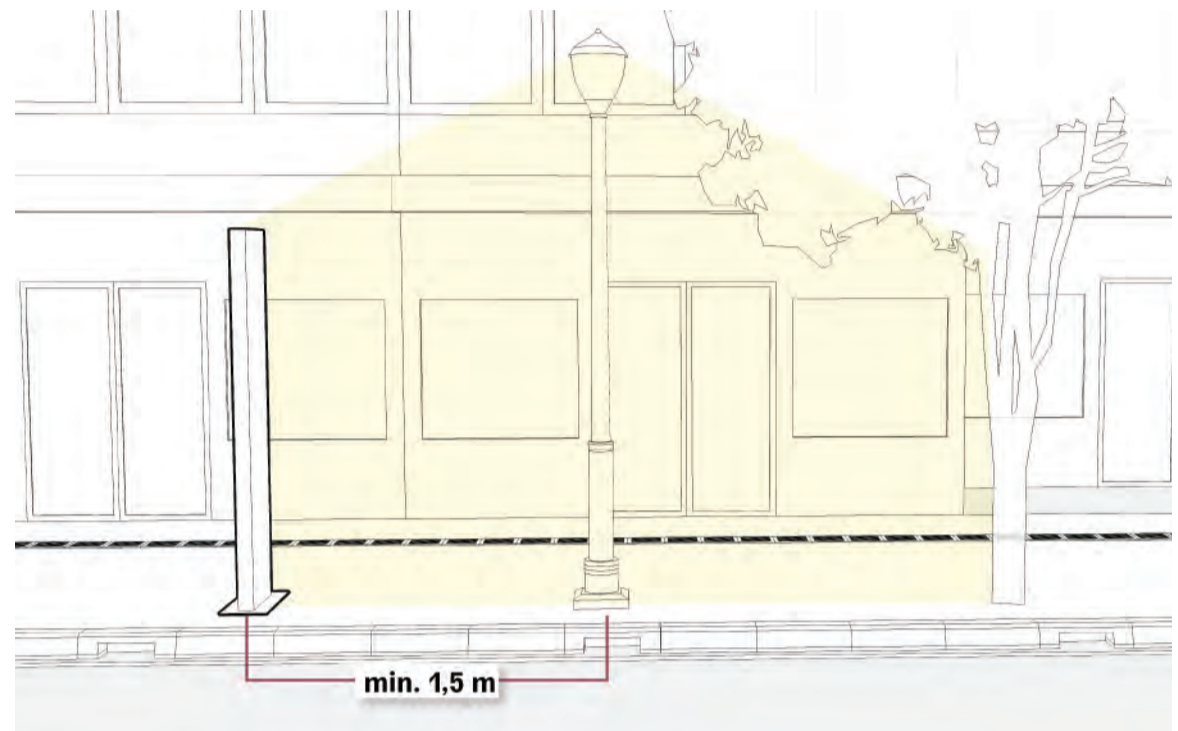
1. Penempatan totem di titik transit harus terlihat jelas dari titik akses seperti tangga, eskalator, lift, pintu bangunan, ataupun bukaan halte
2. Penempatan totem tidak boleh menghalangi sirkulasi penumpang ataupun menghalangi pandangan penumpang terhadap angkutan umum yang tiba
3. Perlu ada jarak minimal 6 meter dari akses tangga/eskalator/lift stasiun  
Perlu ada jarak minimal 5 meter dari halte bus untuk memberikan ruang bagi penumpang yang mengantre



## Posisi Penempatan dengan Kelengkapan Jalan Lainnya

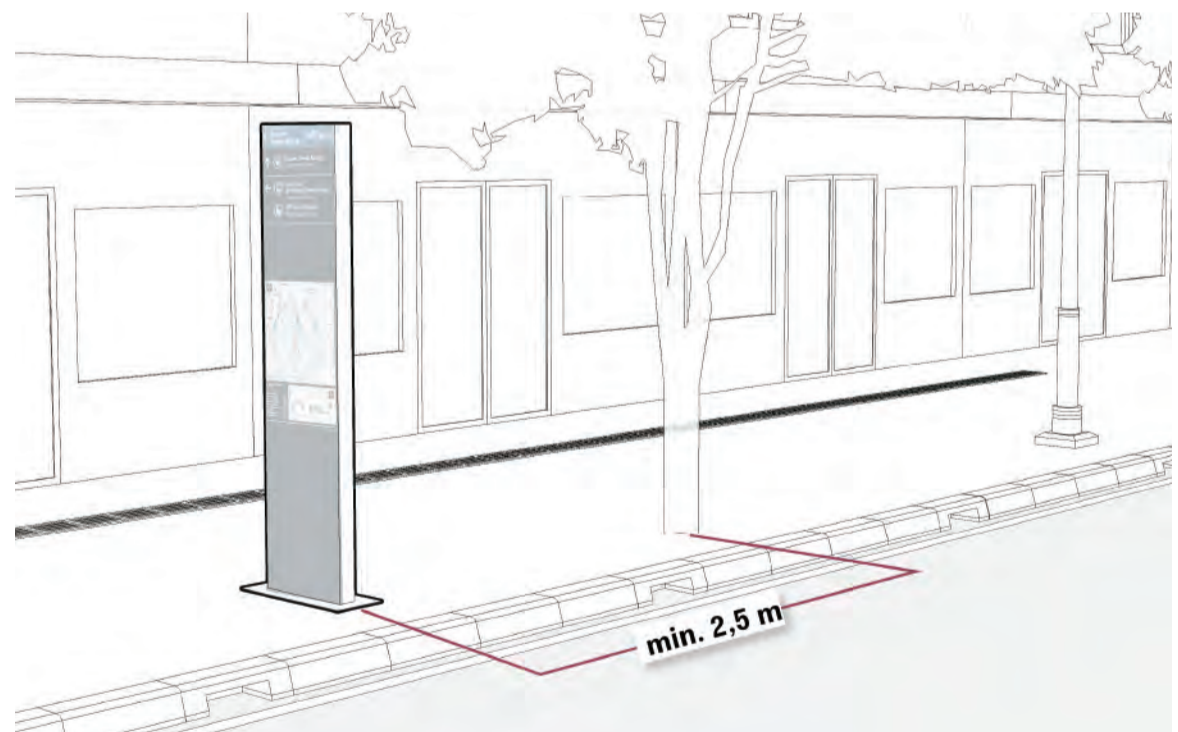
### 1. Penerangan Jalan

Penempatan totem dan gantry pole harus berada di dalam radius lampu penerangan, dengan tetap memberikan jarak minimal 1,5 meter untuk memberikan ruang baca



### 2. Pohon/Peneduh

1. Pastikan ada ruang minimal 2,5 meter dari totem ke batang pohon eksisting, untuk memastikan tidak saling mengganggu dengan akar pohon dan visibilitas pejalan kaki
2. Jika pohon ditempatkan pada ruang furnitur jalan (bukan terpisah menjadi ruang hijau tersendiri), maka totem dapat ditempatkan sejajar dengan pohon
3. Jika totem wayfinding ditempatkan di antara street furniture atau pohon, diupayakan untuk menempatkannya di titik tengah antara kedua elemen eksisting, untuk memastikan visibilitas dari kedua arah

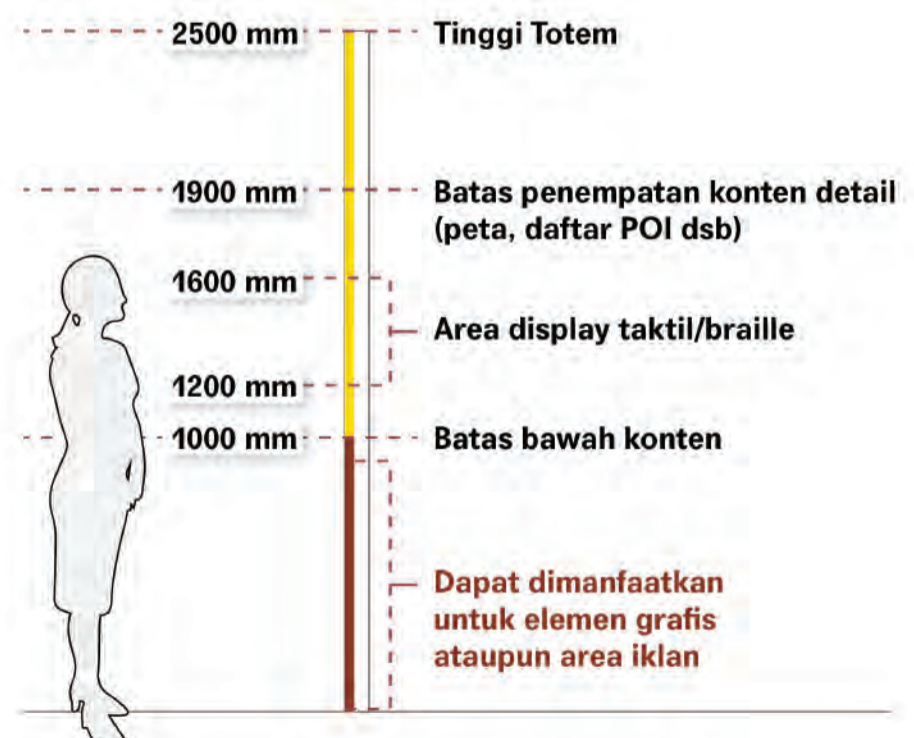


## Pertimbangan Penempatan Totem

Elemen	Jarak ideal (m)	Jarak minimum (m)
Kerb (batas kecepatan < 60 km/jam)	0.5	0.5
Kerb (batas kecepatan > 60 km/jam)	0.8	0.8
Rambu lalu lintas, tiang lampu lalu lintas/penyeberangan, parkir meter	2	1.5
Ekstensi toko (kafe luar ruang)	5	3
Street furniture (Pot, kursi, tempat sampah)	2	1.5
Pohon	(dicek sesuai kondisi akar)	2.5
Penerangan	2	1.5
Bus Stop (tanpa iklan di sisi luar)	2.5	2.5
Bus Stop (dengan iklan di sisi luar)	5	5
Hydrant/jaringan servis	2	2
Tiang utilitas, akses maintenance	2	1.5

## Aksesibilitas Penempatan Konten

1. Konten wayfinding ditempatkan pada ketinggian 1000mm - 2500mm
2. Tinggi maksimal konten berukuran kecil (peta, daftar POI) idealnya 1900mm
3. Bidang di ketinggian 0-1000 mm dapat dimanfaatkan untuk elemen grafis ataupun iklan
4. Jika ada informasi taktil/braille, ketinggian penempatannya di 1200-1600mm untuk memastikan keterjangkauan rabaan



## Penyesuaian Penempatan Totem

Jika di titik penempatan ideal terdapat hambatan fisik, seperti objek eksisting yang tidak memungkinkan untuk dipindah, totem dan gantry pole dapat disesuaikan penempatannya dengan tetap memperhatikan ketentuan berikut:

### Hambatan Dari Kerb:

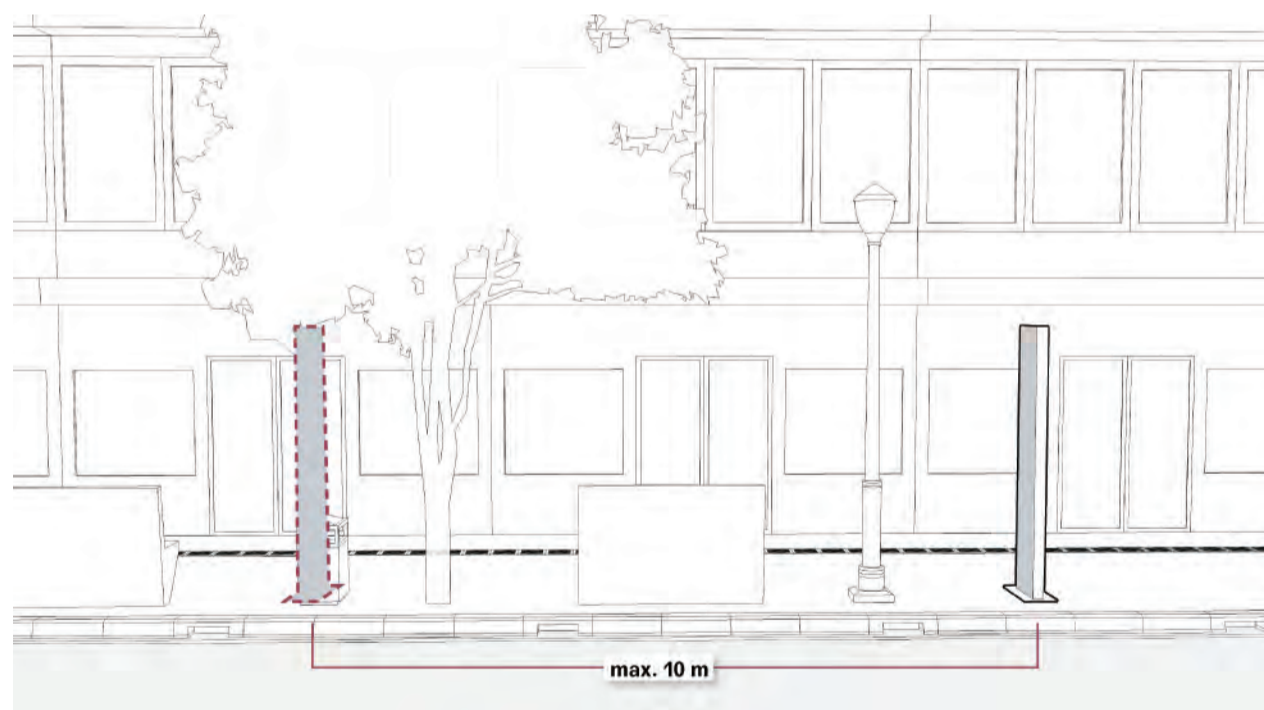
Pastikan tetap ada jarak minimum (0,5 m untuk totem, 1 m untuk gantry pole) dari tepi kerb atau dari ruang bebas hambatan

### Hambatan di sepanjang kerb:

Totem dapat dipindahkan dalam rentang jarak tidak lebih dari 10 meter dari titik ideal, dengan tetap memastikan visibilitas totem dari pejalan kaki. Gantry pole dapat dipindahkan dalam rentang jarak tidak lebih dari 3 meter dari titik ideal

Jika ada penyesuaian lainnya, pastikan totem dan gantry pole tetap jelas terlihat dari decision point pejalan kaki.

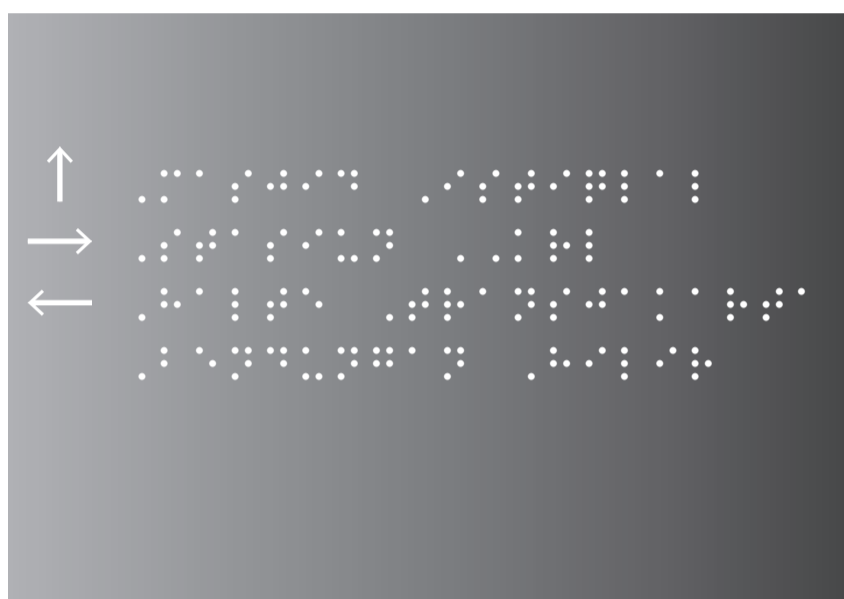
Jika sama sekali tidak ada ruang penempatan wayfinding di titik ideal karena terhalang kelengkapan jalan lainnya, dapat dipertimbangkan penyesuaian penempatan secara keseluruhan.



# Tipologi Rambu Eksternal (Luar Ruang)

## Braille Penyeberangan

Untuk mengakomodasi penyandang disabilitas netra, wayfinding petunjuk arah dalam format huruf timbul braille perlu dipasang pada tiap penyeberangan, terutama di titik penempatan totem grafis di kawasan titik transit dan destinasi utama kawasan.



tinggi disesuaikan dengan banyaknya arah menyeberang dan panjang nama destinasi, dengan ukuran dan spasi huruf braille sesuai kaidah yang berlaku



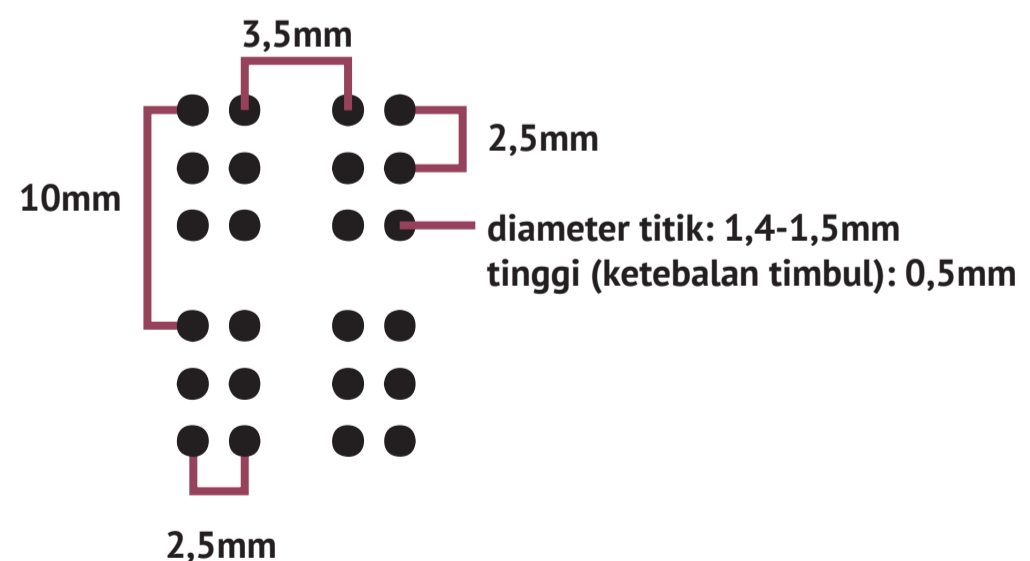
lebar disamakan dengan lebar mesin tombol penyeberangan, atau maksimal 200mm

## Ketentuan Konten Braille

Kaidah penulisan huruf braille mengikuti ketentuan yang berlaku, dengan menggunakan tanda baca sesuai standar yang dipakai di Indonesia. Pembuatan konten braille harus diverifikasi oleh penyandang disabilitas netra sebelum diimplementasi, untuk memastikan kesesuaian huruf, angka, dan tanda baca.

Pembuatan tulisan braille dapat menggunakan jasa penerjemah braille dengan konversi format digital menggunakan font SimBraille ukuran 22.

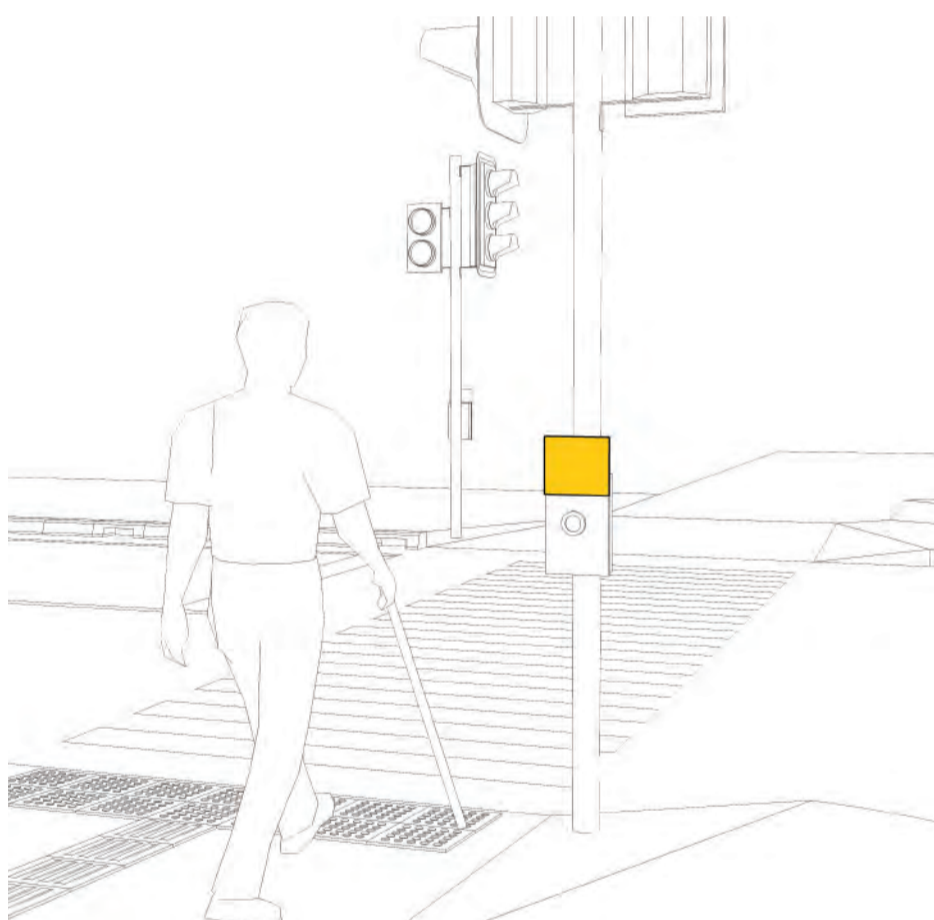
Material yang dapat digunakan untuk pembuatan braille adalah emboss metal, stiker timbul transparan, dan cetak timbul UV. Hasil cetak harus diverifikasi keterbacaannya oleh penyandang disabilitas netra untuk memastikan ketebalan emboss sudah sesuai.



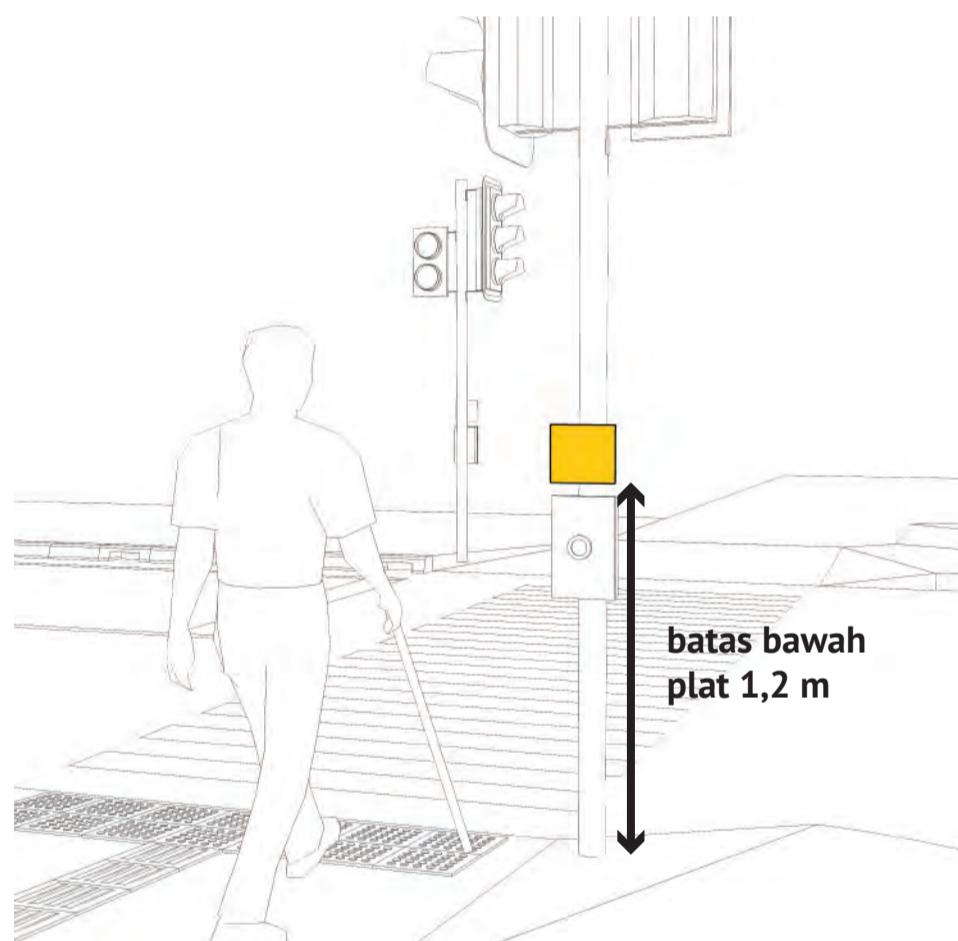
## Penempatan Braille Penyeberangan

Plat petunjuk arah braille dapat dipasang menjadi satu dengan mesin tombol penyeberangan jika masih ada ruang, atau dipasang terpisah namun tetap sejajar dengan mesin tombol penyeberangan.

Jika tidak ada tombol penyeberangan, plat petunjuk arah dipasang dengan ketinggian ideal pada rentang 1,2 - 1,4 meter dari permukaan trotoar.



**Digabung dengan mesin tombol penyeberangan**



**Dipasang terpisah**



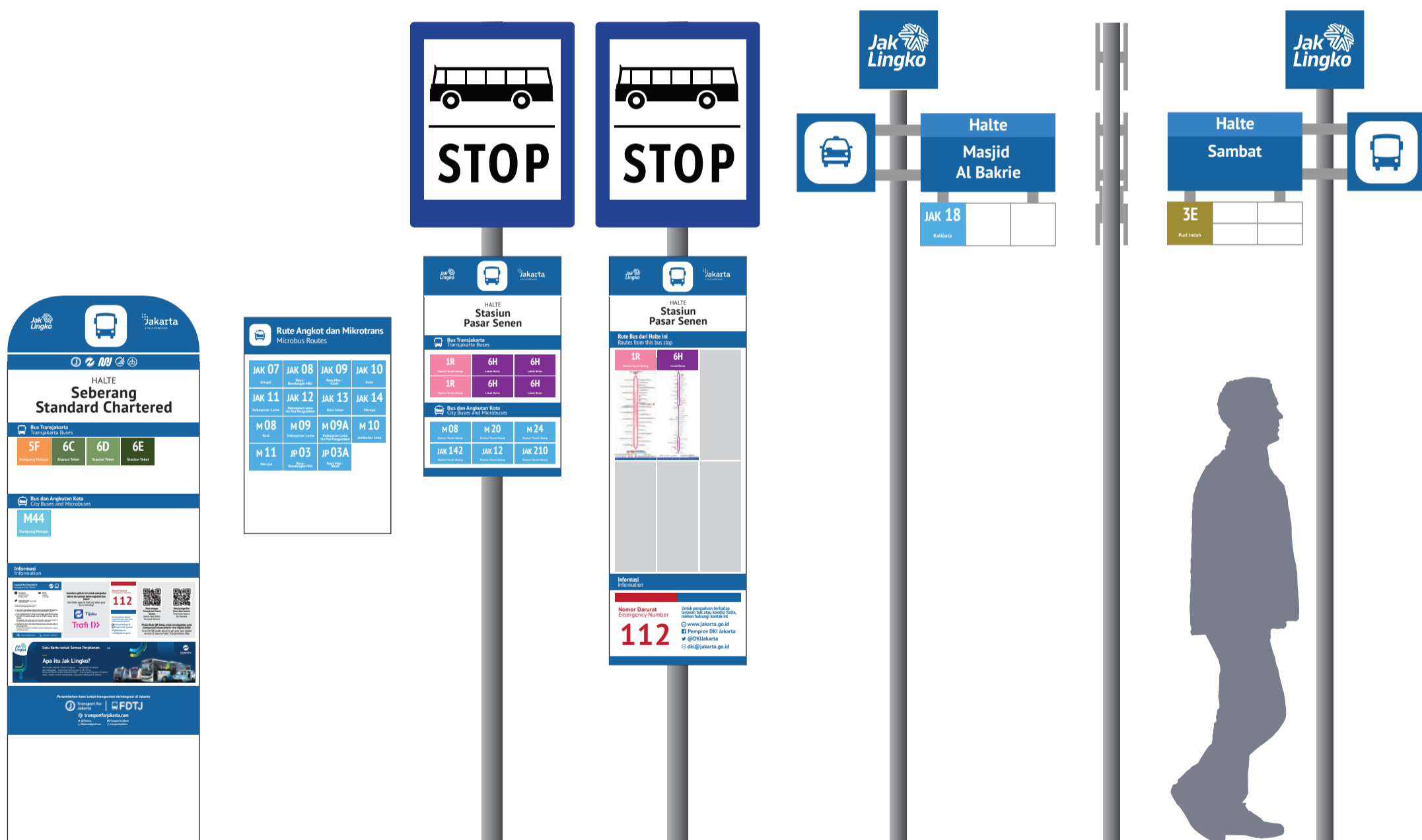
# Tipologi Rambu Halte Bus



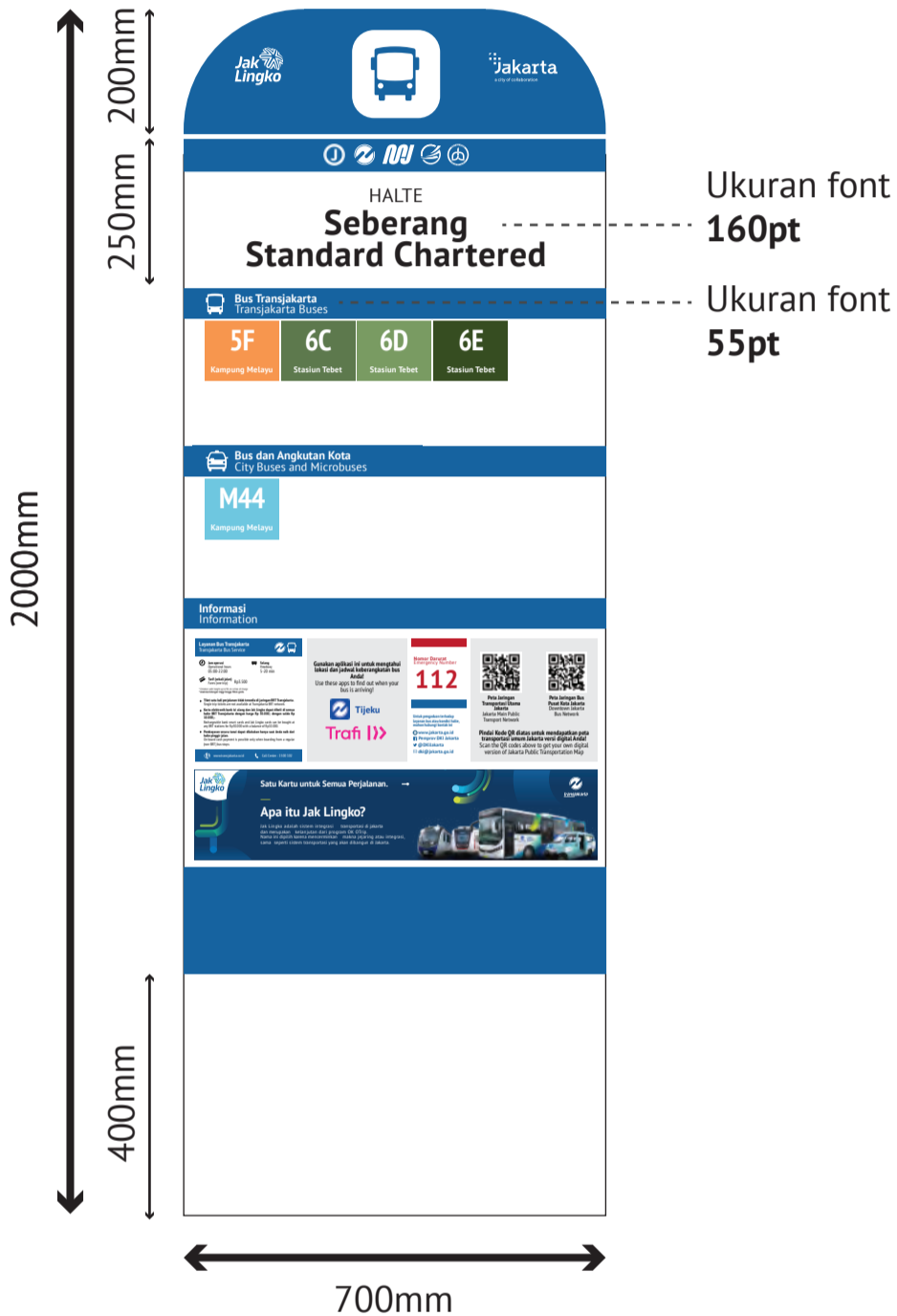
# Tipologi Rambu Halte Bus

Dalam segi desain, tipe rambu wayfinding untuk halte bus di Jakarta dapat dibagi menjadi tiga jenis:

1. Halte bus dengan kanopi dan fasilitas lainnya
2. Bus stop di jalan arteri
3. Bus stop di jalan lokal dan kolektor



## Halte Bus dengan Kanopi dan Fasilitas Lainnya

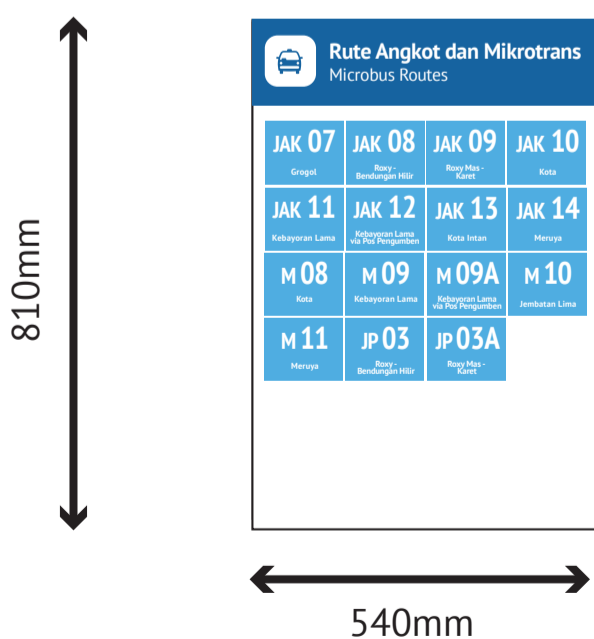
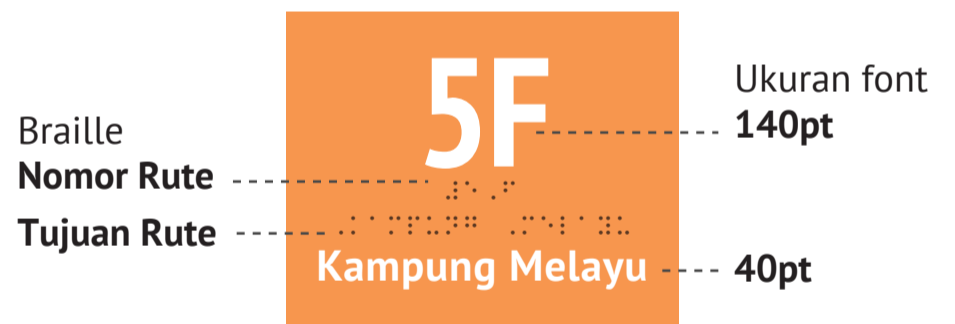


### Totem Halte Bus

Penggunaan totem informasi rute bus dapat dipasang di samping halte bus dengan kanopi. Informasi ini dapat dilengkapi dengan informasi pada dinding halte. Nomor rute pada totem dapat dilengkapi dengan huruf timbul braille sesuai kaidah yang ditentukan.

### Penempatan Teks dan Braille

Informasi nomor rute dan tujuan dalam format huruf timbul braille ditempatkan pada ruang antara teks nomor rute dan tujuan rute. Ukuran huruf braille sesuai dengan kaidah (tinggi/ketebalan timbul 0,5mm; diameter titik 1,5mm; jarak antar titik dalam satu huruf 2,5mm; spasi antar huruf 3,5mm)



### Totem Angkot dan Mikrotrans

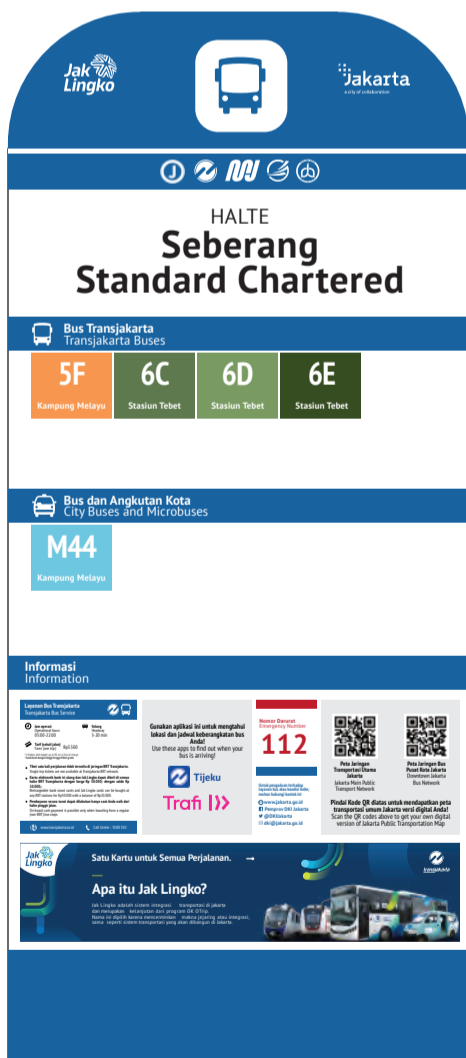
Informasi rute angkot dan mikrotrans pada area halte bus dengan kanopi atau fasilitas pejalan kaki berkanopi dapat dipasang pada totem pemberhentian angkot dan mikrotrans atau dinding halte. Informasi dapat dilengkapi dengan huruf timbul braille seperti pada totem halte bus.

## Tipologi Rambu Halte Bus

Desain totem halte bus dapat ditambahkan dengan informasi kawasan jika:

1. Terletak dekat dengan tujuan wisata, dapat ditambahkan informasi nama lokasi wisata
2. Terletak di kawasan integrasi atau dekat dengan titik transportasi umum lain, dapat ditambahkan nama titik transit disertai ikon dan jarak tempuh

### Halte Tipikal



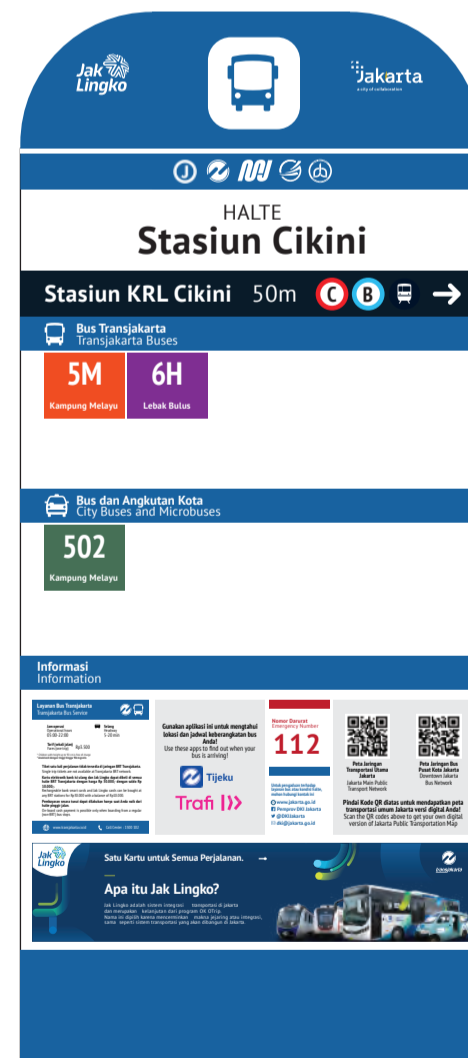
### Halte dekat dengan tujuan wisata



### Halte integrasi dengan moda lain

Ikon:

- Mikrotrans
- LRT
- Bus Transjakarta
- MRT
- KRL
- KA Jarak Jauh
- KA Bandara
- Symbol Line (Central Line/Cikarang Line)



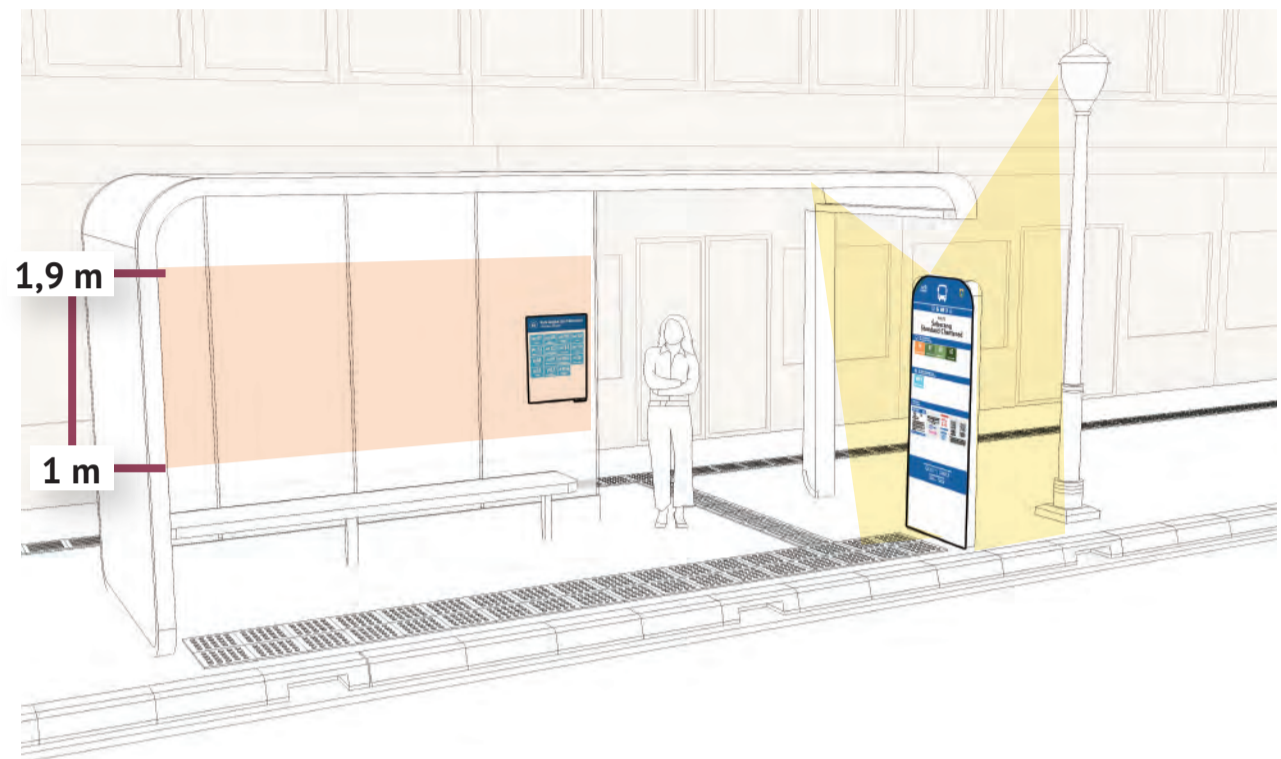
## Penempatan Rambu Halte Bus dengan Kanopi dan Fasilitas Lainnya

### Totem Halte Bus

Totem halte bus ditempatkan pada sisi depan halte, menghadap arah datang bus, dan di tepi ubin pemandu peringatan.

Penempatan totem harus berada dalam radius penerangan halte atau lampu jalan untuk memastikan keterbacaan pada malam hari.

Informasi layanan masyarakat, peta jaringan transportasi, dan informasi rute tambahan dapat dipasang pada area dinding halte



### Informasi Rute Angkot dan Mikrotrans

Informasi rute angkot dan mikrotrans pada kawasan integrasi dapat dipasang pada totem penanda titik henti angkot/Mikrotrans, atau pada bidang vertikal lainnya. Totem pada kawasan integrasi ditempatkan menghadap arah datang armada, di tepi ubin pemandu peringatan.

Penempatan totem harus berada dalam radius penerangan lampu jalan untuk memastikan keterbacaan pada malam hari.

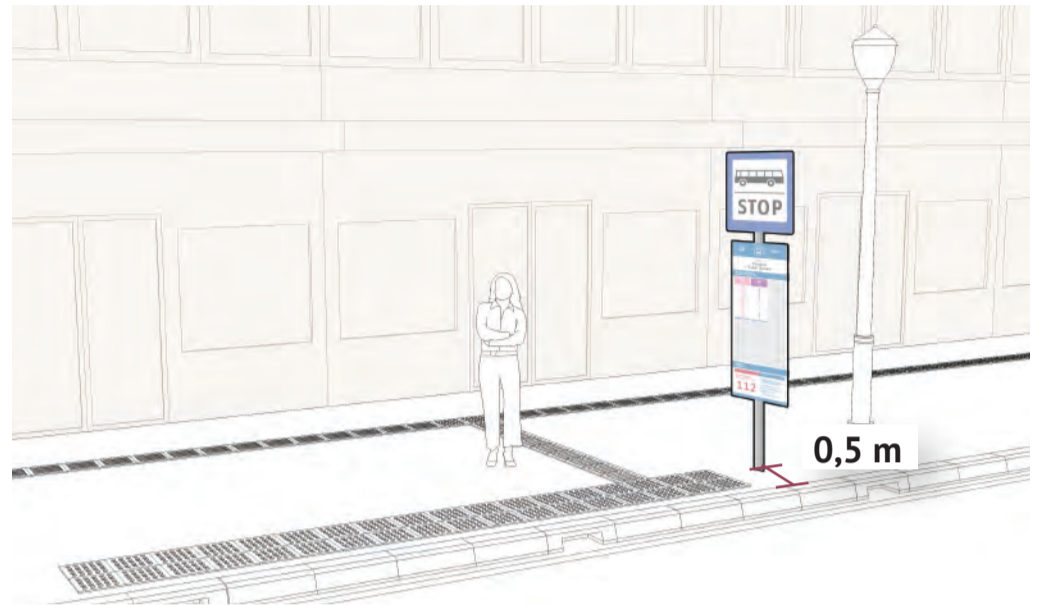


## Bus stop di jalan arteri

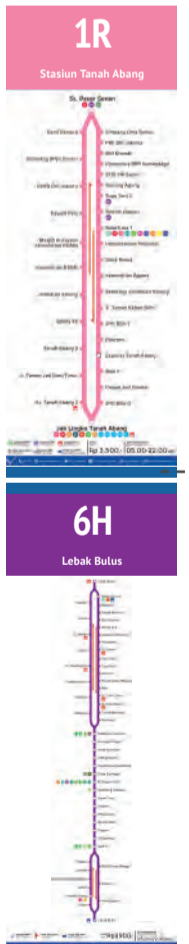
Untuk bus stop tanpa halte di jalan arteri atau trotoar dengan lebar lebih dari 2 meter, penggunaan bus pole dengan peta rute dapat digunakan untuk stop dengan kurang dari 6 rute. Jika ada lebih dari 6 rute, maka informasi cukup menampilkan nomor dan arah rute. Informasi rute dapat ditambahkan dengan huruf timbul braille. Pole harus dipasang dua sisi agar dapat terbaca oleh pedestrian dari kedua arah

### Penempatan Informasi Braille

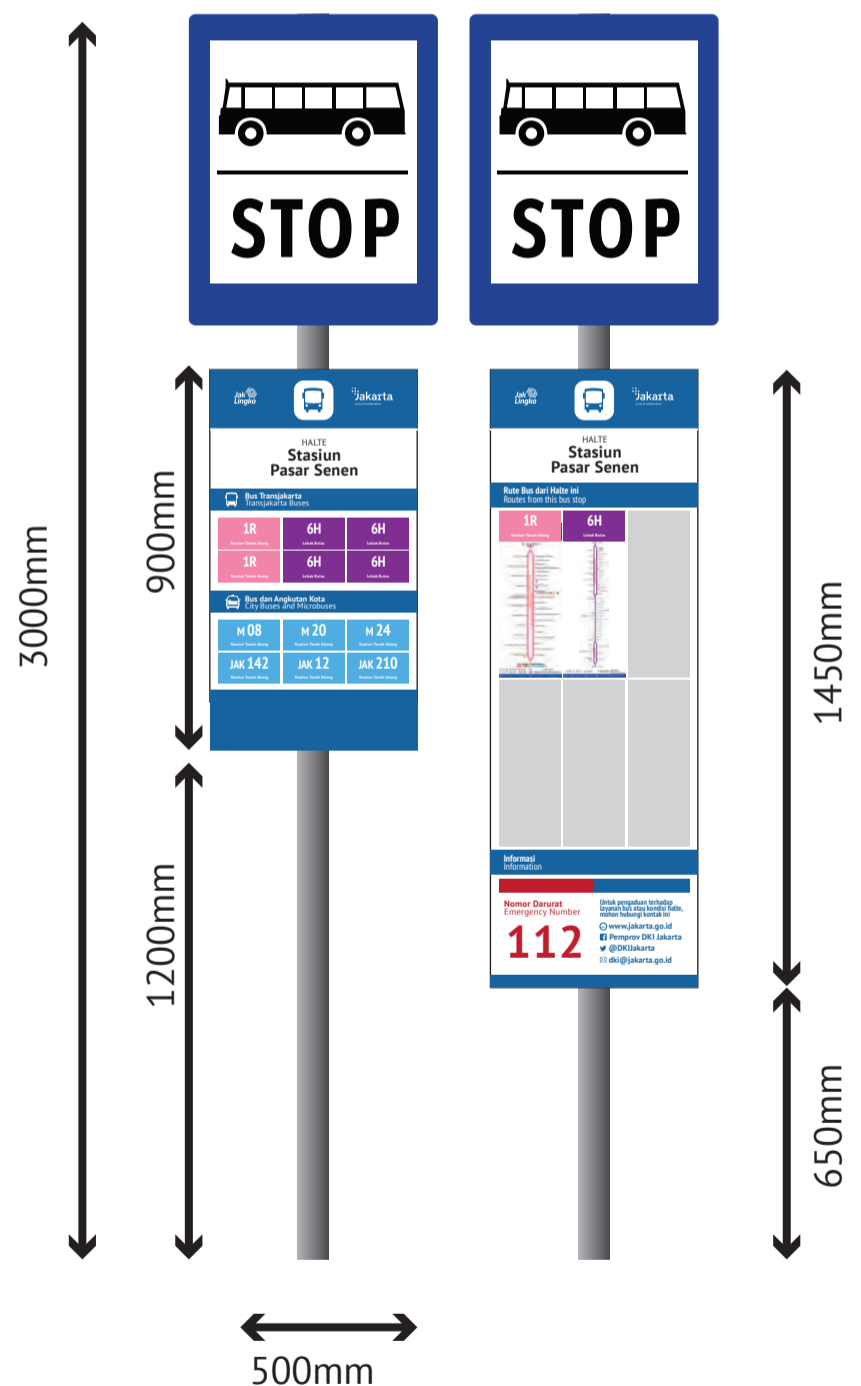
Informasi nomor rute dan tujuan dalam format huruf timbul braille ditempatkan pada ketinggian rabaan, sesuai format bus pole yang digunakan.



**Rambu Tanpa Peta Rute**  
Penempatan nomor dan tujuan rute dalam braille di bagian paling bawah signage  
**Format: Nomor Rute - Tujuan**

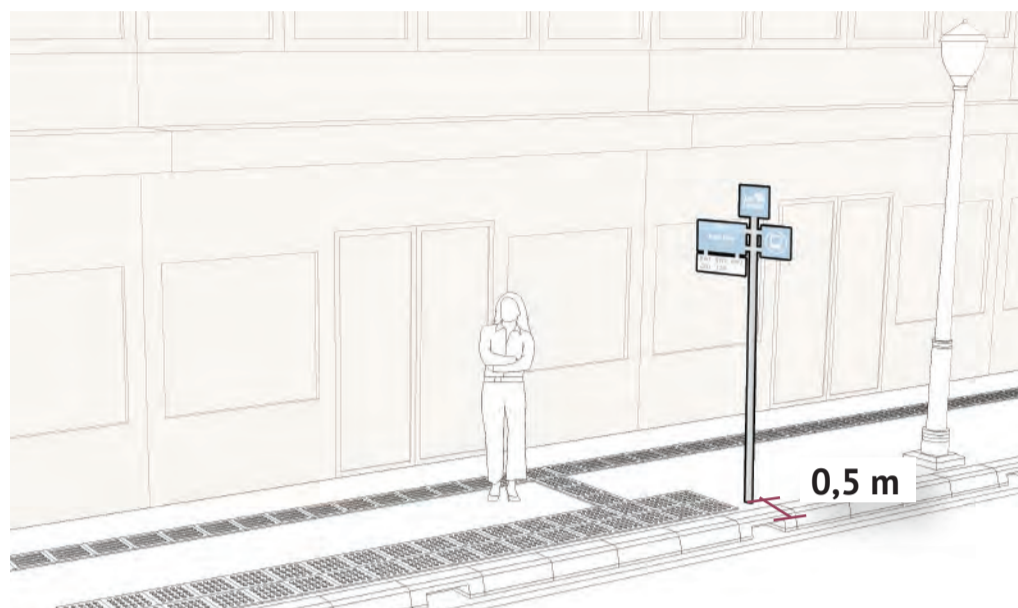


**Rambu dengan Peta Rute**  
Penempatan nomor dan tujuan rute dalam braille di antara kolom peta rute  
**Format: Nomor Rute - Tujuan**



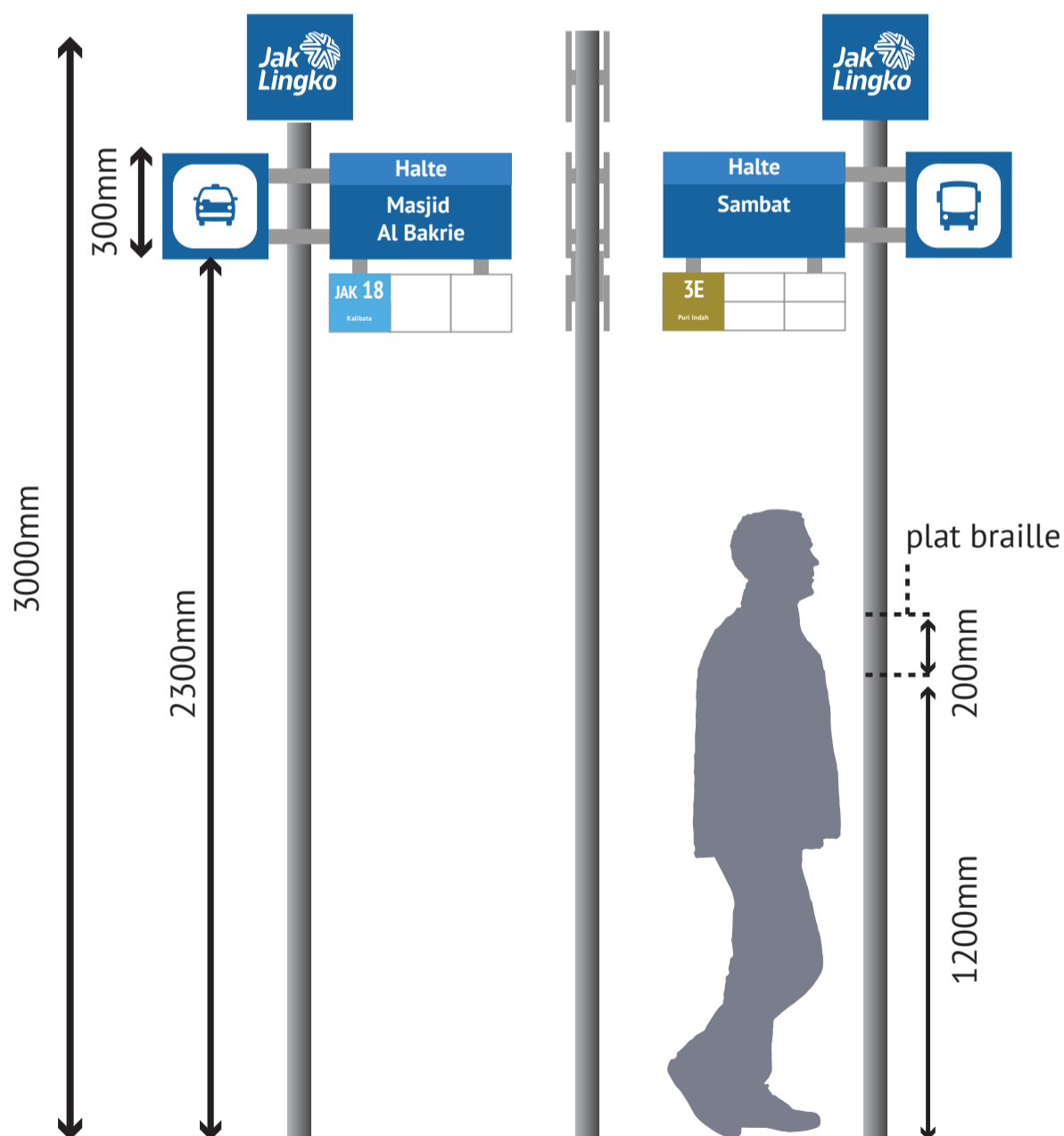
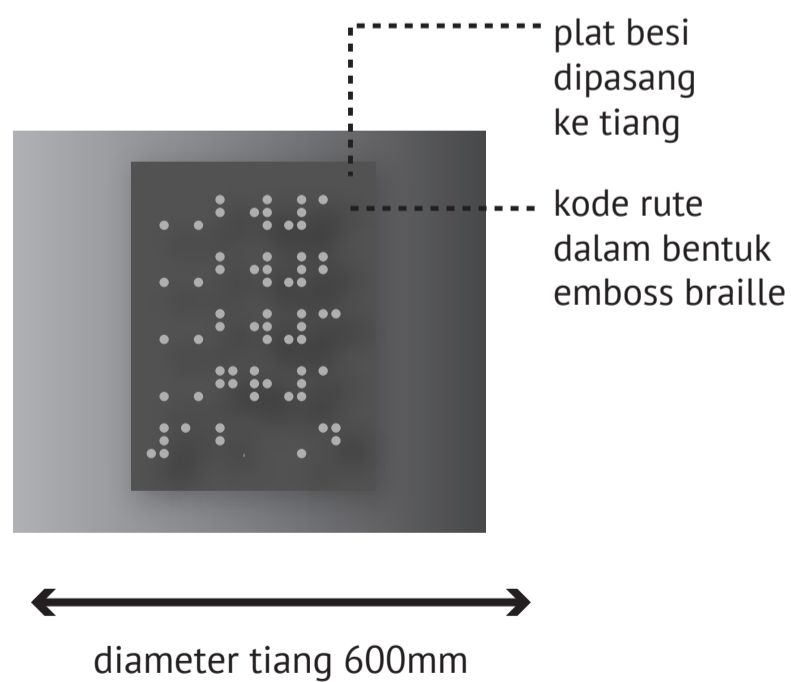
## Bus stop di jalan kolektor dan lokal

Untuk bus stop tanpa halte di jalan kolektor dan lokal yang memiliki lebar trotoar kurang dari 2 meter, dapat menggunakan tiang dengan keterangan nomor rute pada ketinggian 3 meter agar tidak menghalangi sirkulasi pejalan kaki. Tiang ditempatkan 0,5 meter dari tepi kerb. Pole harus dipasang dua sisimuka agar dapat terbaca oleh pedestrian dari kedua arah trotoar



## Penempatan Informasi Braille

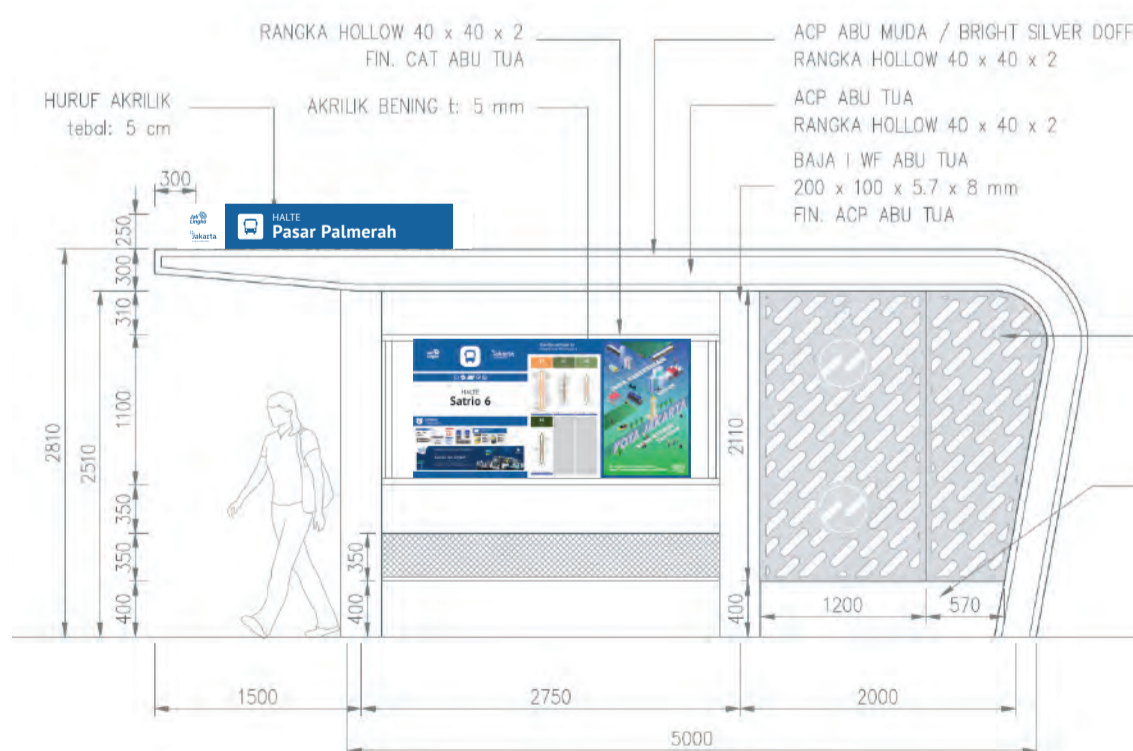
Informasi braille mengenai nomor rute dapat menggunakan plat besi emboss yang dipasang pada tiang di rentang ketinggian 1,2-1,4 meter. Ukuran braille mengikuti kaidah yang berlaku (tinggi/ketebalan timbul 0,5mm; diameter titik 1,5mm; jarak antar titik dalam satu huruf 2,5mm; spasi antar huruf 3,5mm)



## Papan Informasi di Bus Stop

Selain totem, papan informasi berupa panel yang tersedia di halte dapat diisi oleh informasi yang berhubungan dengan layanan transportasi umum yang dilewati oleh halte. Papan informasi ini dapat berisi nama halte, peta rute serta informasi rute bus yang melalui halte, dan informasi lain seperti PSA.

Ukuran yang disarankan:  
2300mm x 1000mm (sesuai dengan ukuran panel tipikal Halte Non BRT Transjakarta)





## Lettersign (Huruf Timbul di Bus Stop)/Papan Nama Halte

Untuk menyeragamkan desain informasi pada halte bus dengan kanopi, papan nama atau lettersign nama halte dapat dipasang di atap halte ataupun di ujung halte menghadap ke trotoar agar dapat dibaca penumpang bus.

Ukuran minimal:

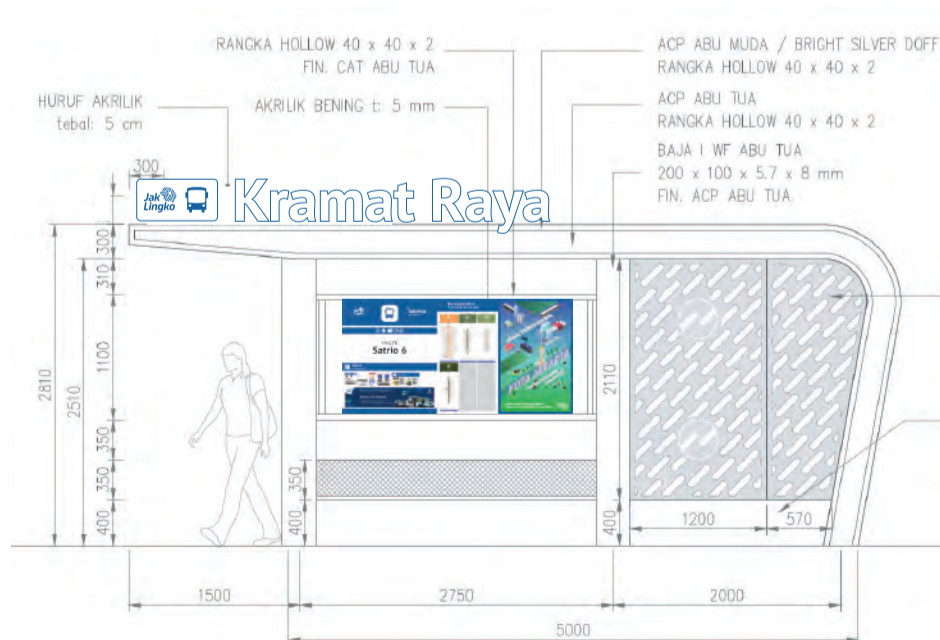
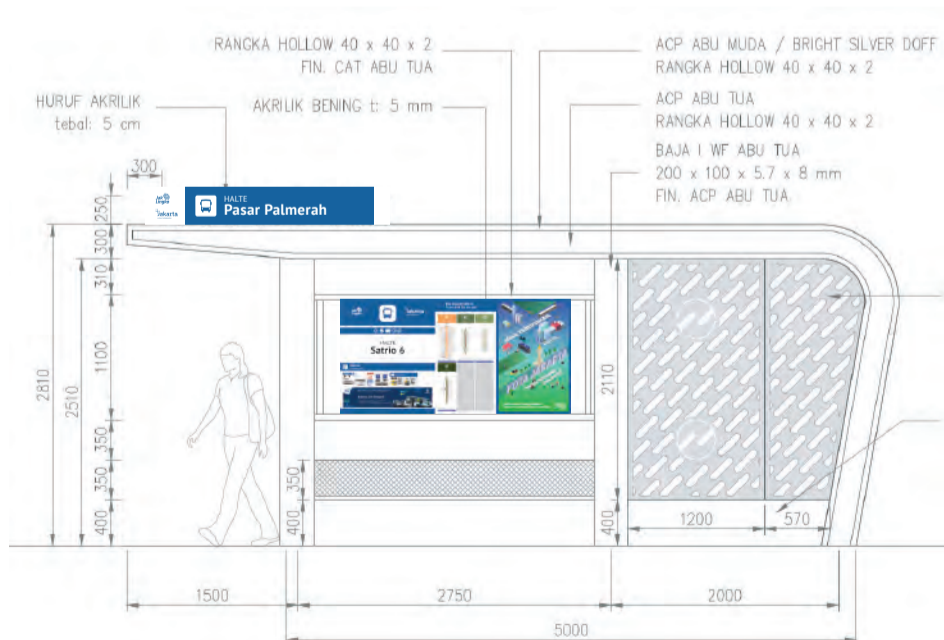
Untuk papan nama:  
300mm x 1500mm (sesuai dengan ukuran panel tipikal Halte Non BRT Transjakarta)

Untuk lettersign:  
Ukuran huruf minimal 300mm



Spesifikasi minimal lettersign:

Akrilik 5mm untuk logo, ikon, dan huruf  
Huruf font PT Sans ketinggian huruf kapital 300mm, warna putih outline biru, warna samping biru



# Tipologi Rambu Halte BRT

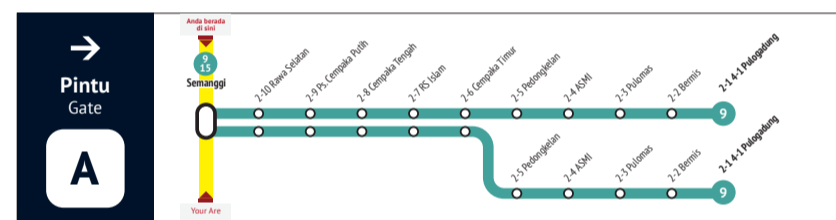


# Tipologi Rambu Halte BRT

Sebagai salah satu titik perhentian transportasi umum massal di Jakarta, halte BRT dapat mengimplementasikan kaidah desain wayfinding yang terintegrasi.

Jenis rambu halte BRT dapat dibagi sebagai berikut:

1. Rambu nama halte (Pintu masuk)
2. Rambu penunjuk arah
3. Peta rute integrasi
4. Rambu nama halte (Peron)
5. Rambu penanda pintu
6. Peta rute per pintu
7. Rambu fasilitas
8. Peta lokalitas



## Lettersign Nama Halte

Sebagai media untuk mengidentifikasi halte BRT dari luar kawasan halte, lettersign nama halte dapat dipasang di atap halte ataupun di ujung halte menghadap ke trotoar agar dapat dibaca penumpang bus.

Stiker nama halte harus menggunakan komponen branding Jak Lingko beserta informasi mengenai kode halte serta nama halte.

Ukuran minimal:  
Ukuran huruf minimal 300mm

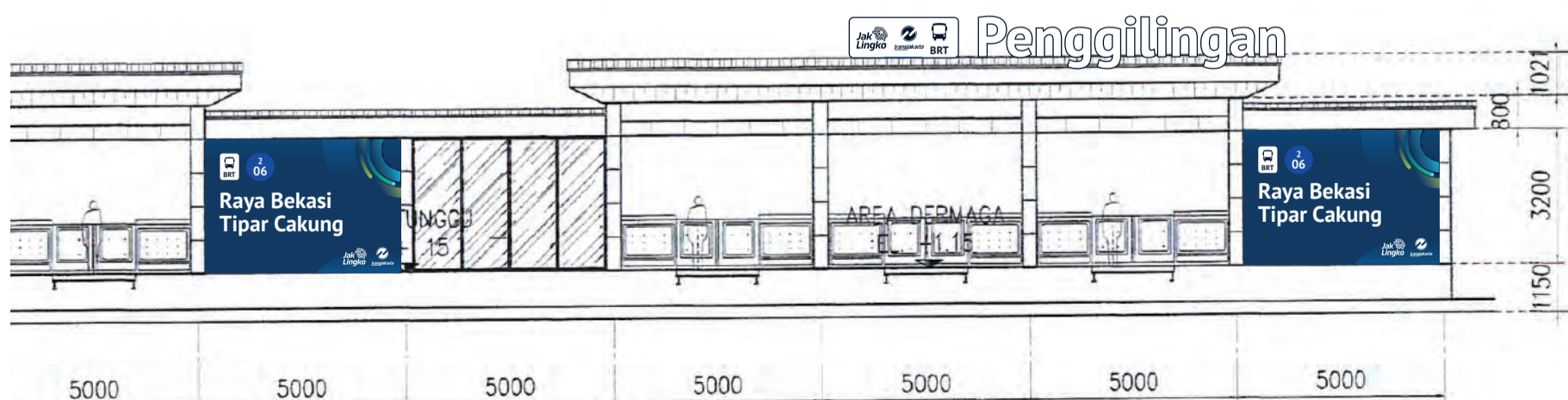


# Penggilingan



Spesifikasi minimal lettersign:

Akrilik 5mm untuk logo, ikon, dan huruf  
Huruf font PT Sans ketinggian huruf kapital 300mm, warna putih outline biru, warna samping biru



## Stiker Nama Halte Sisi Luar

Sebagai media untuk mengidentifikasi halte BRT dari luar kawasan halte, nama halte berbentuk stiker dapat dipasang di kaca fasad halte dengan desain menyesuaikan ukuran kaca ataupun panel eksternal yang ada.

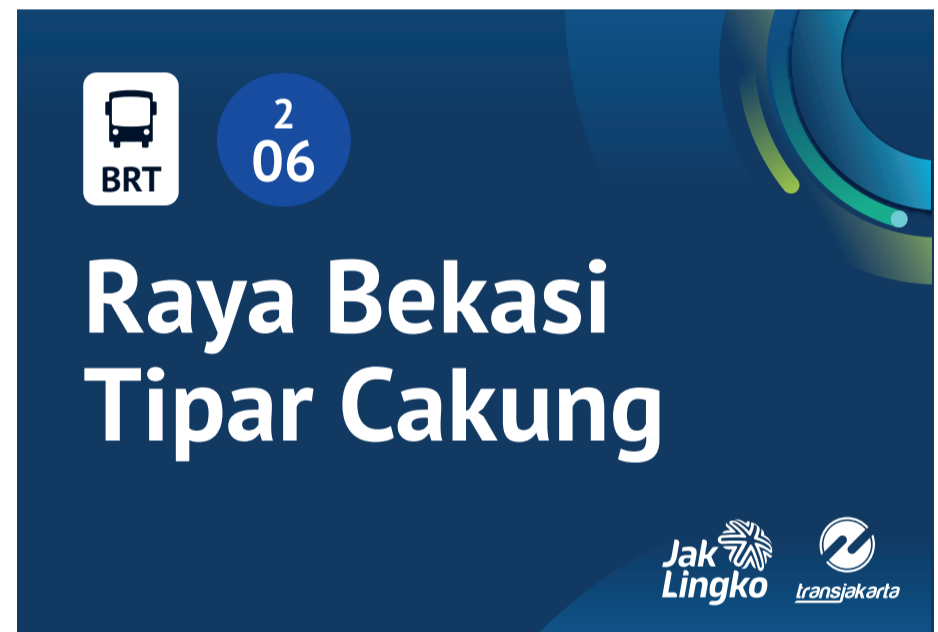
Stiker nama halte harus menggunakan komponen branding Jak Lingko beserta informasi mengenai kode halte serta nama halte.

### Opsi di panel kaca atau panel eksternal besar: ukuran menyesuaikan kaca

Nama halte satu baris



Nama halte dua baris

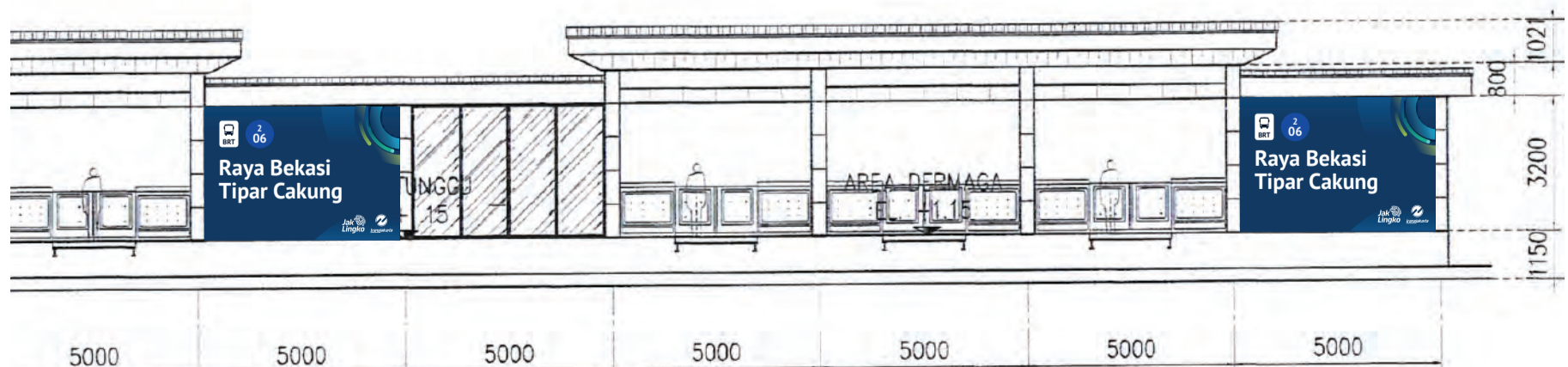


### Opsi apabila tidak terdapat ruang yang mencukupi

Nama halte satu baris



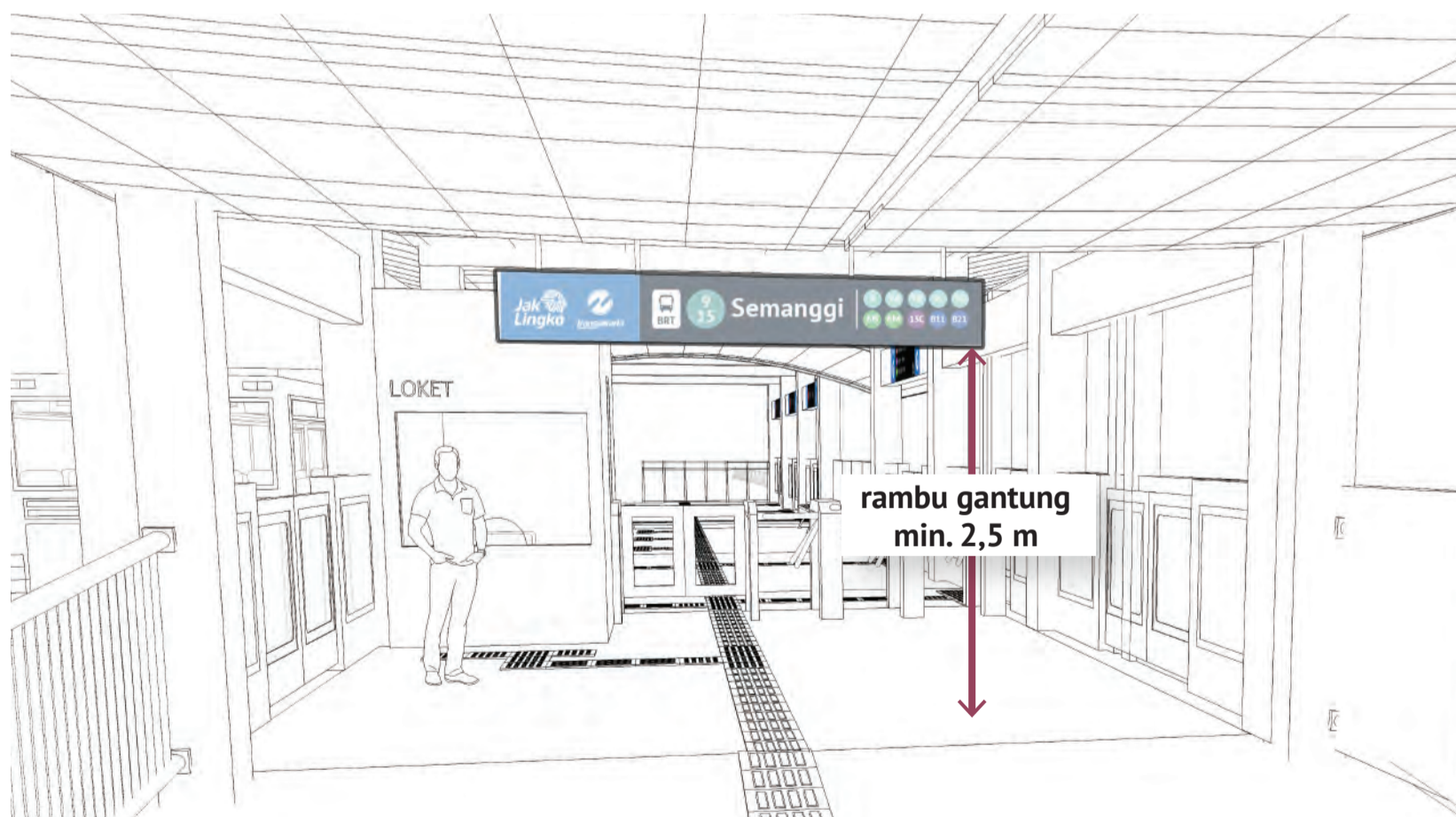
Nama halte dua baris



## Rambu Nama Halte



Opsi tambahan halte dengan ukuran lebih kecil



## Rambu Penunjuk Arah



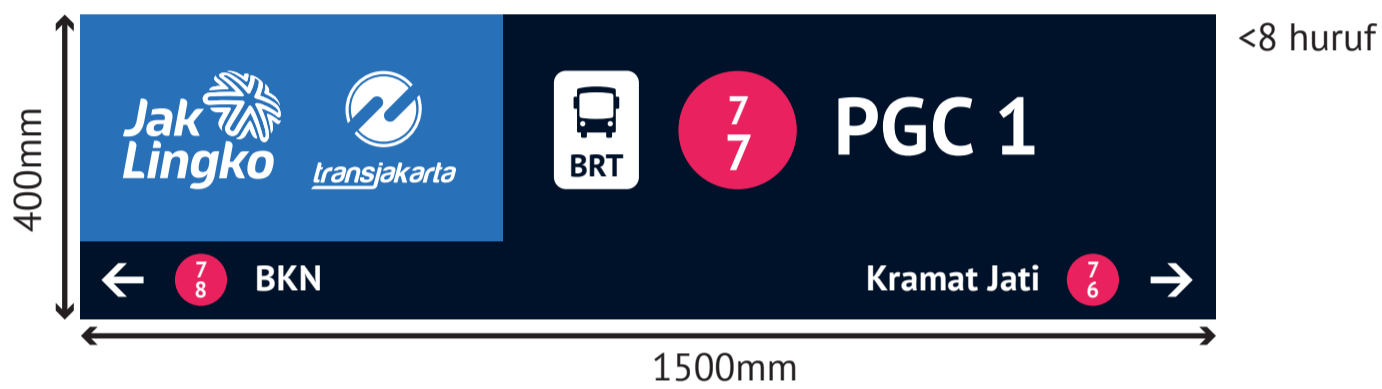
Penunjuk pintu s/d 2 tujuan



Penunjuk pintu s/d 4 tujuan



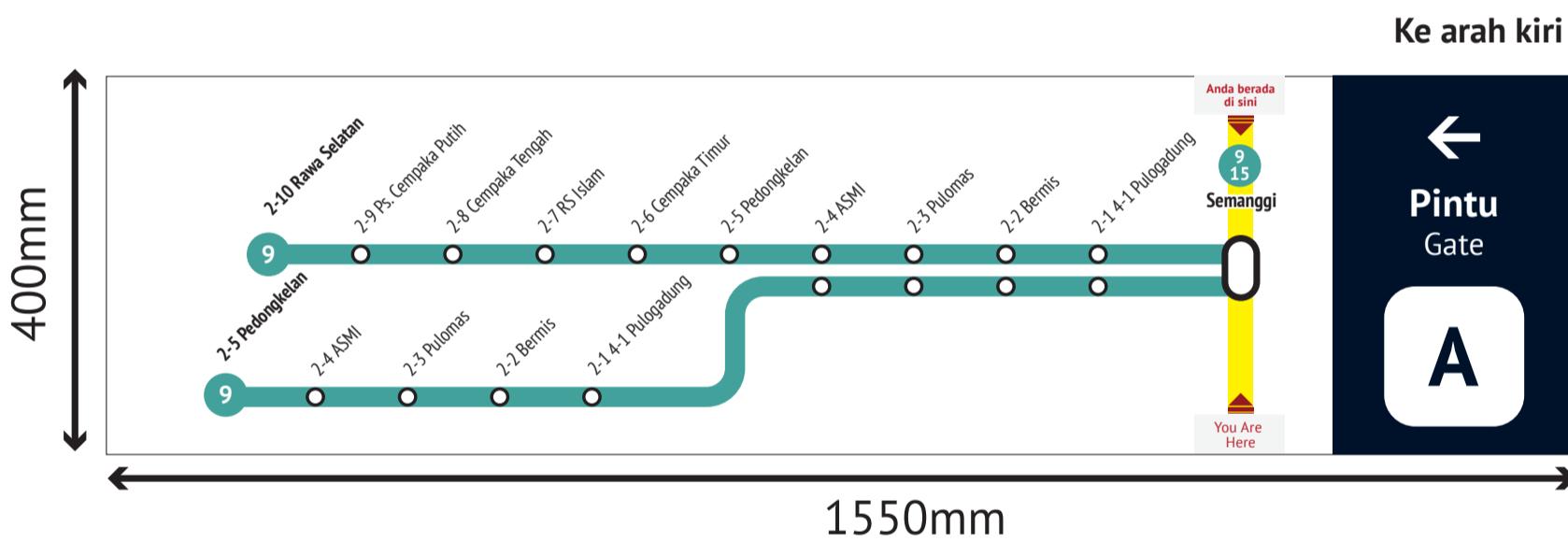
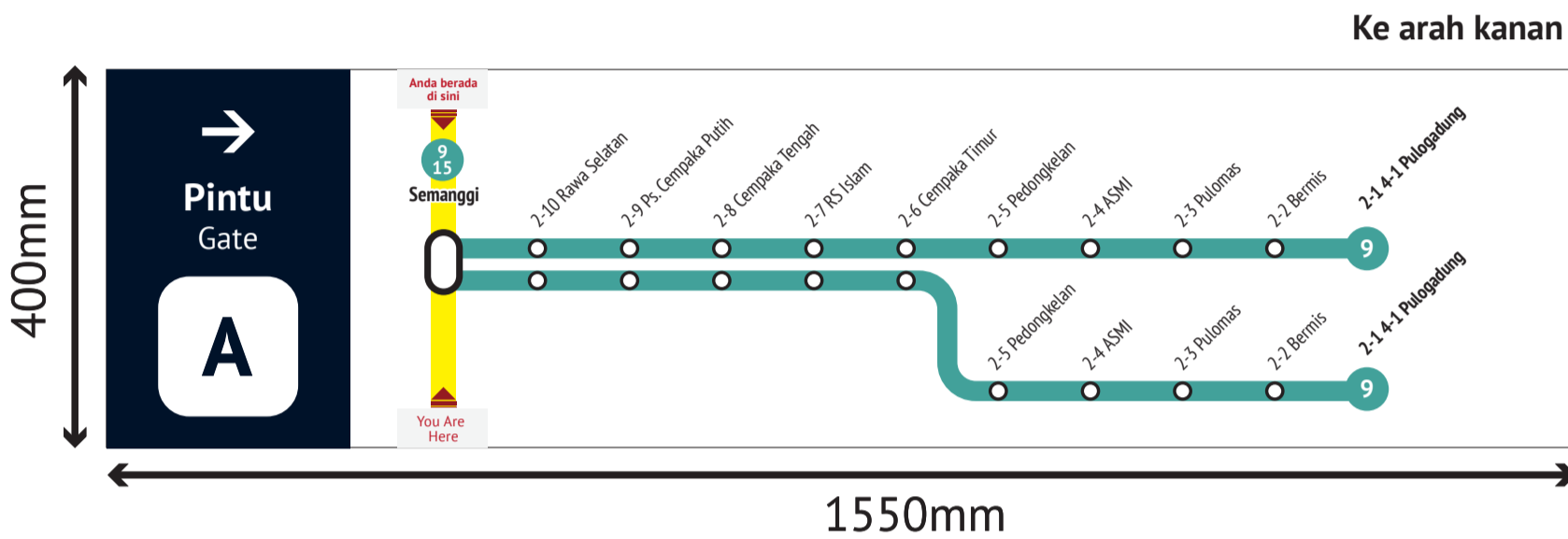
## Rambu Penanda Pintu





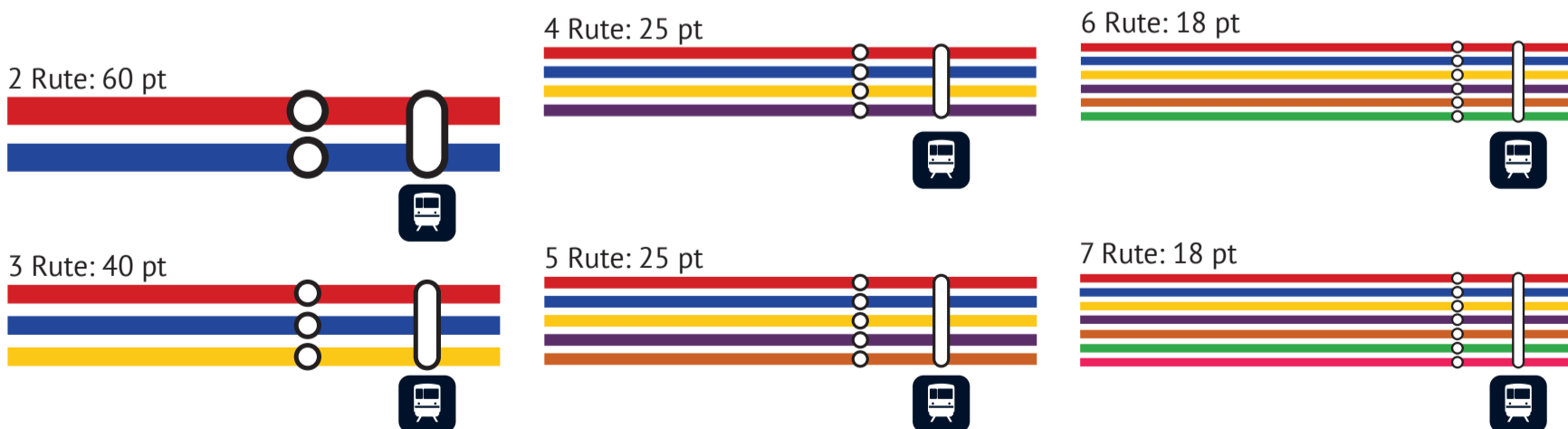
## Peta rute per pintu

Aturan umum: Peta hanya menampilkan 9 halte selanjutnya beserta halte terminus



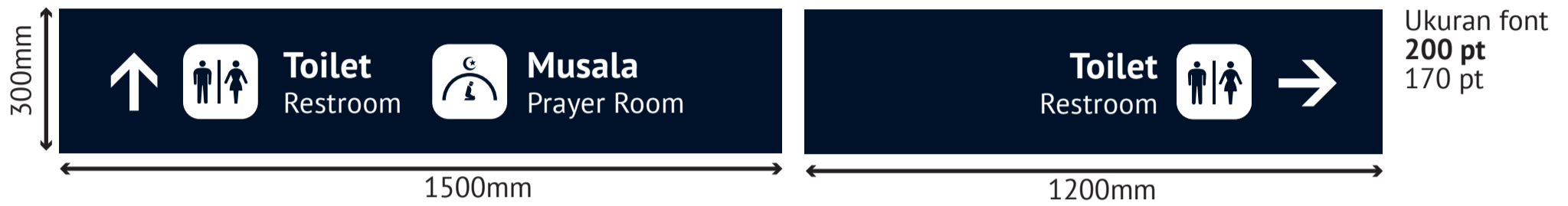
## Aturan Lin Rute, Halte, dan Halte Transit

### Ikun Transit



## Rambu Fasilitas

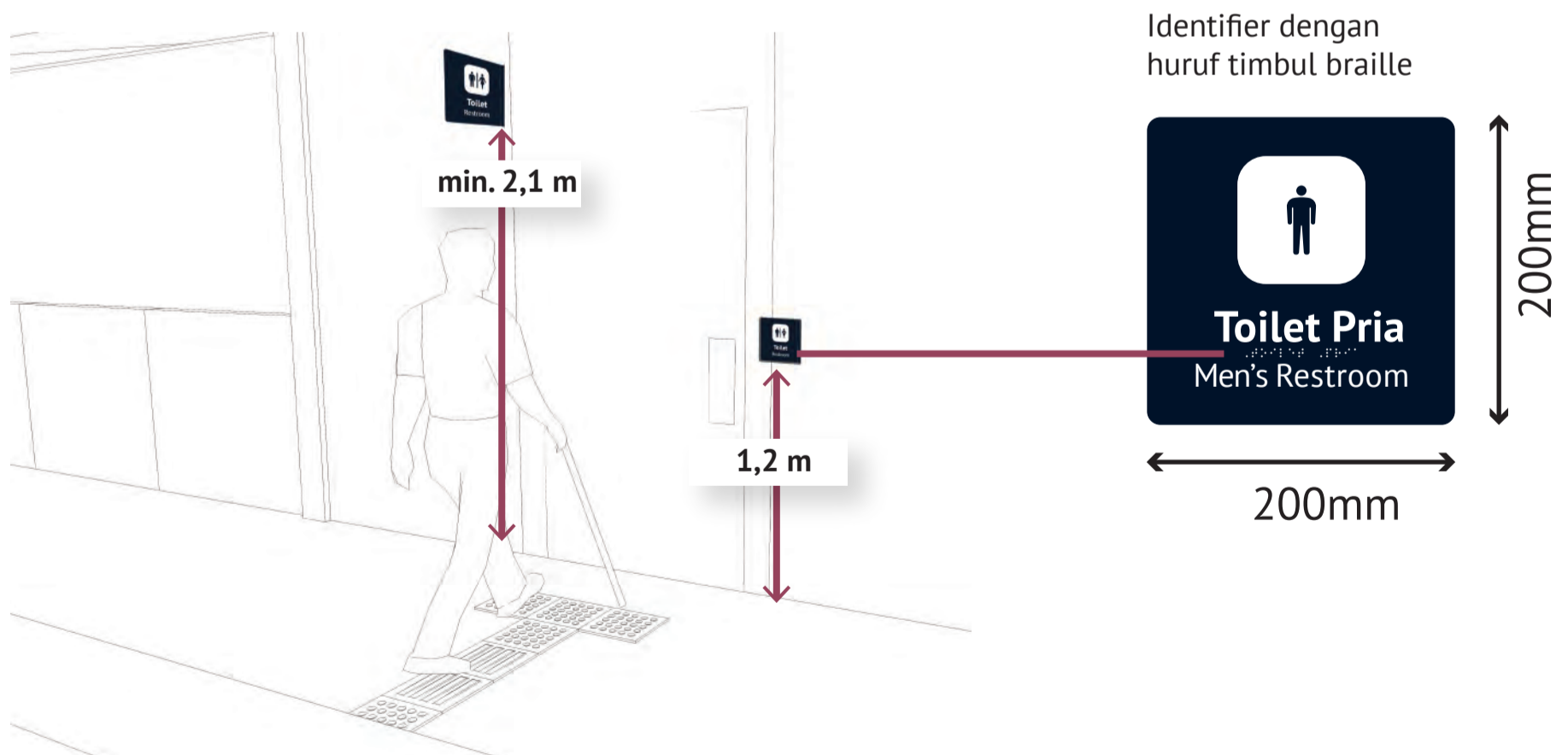
### Rambu penunjuk arah fasilitas



### Identifier fasilitas: posisi di dinding



### Identifier fasilitas: posisi di pintu



## Peta Lokalitas dan Papan Informasi

### Kriteria POI (Point of Interest) Utama:

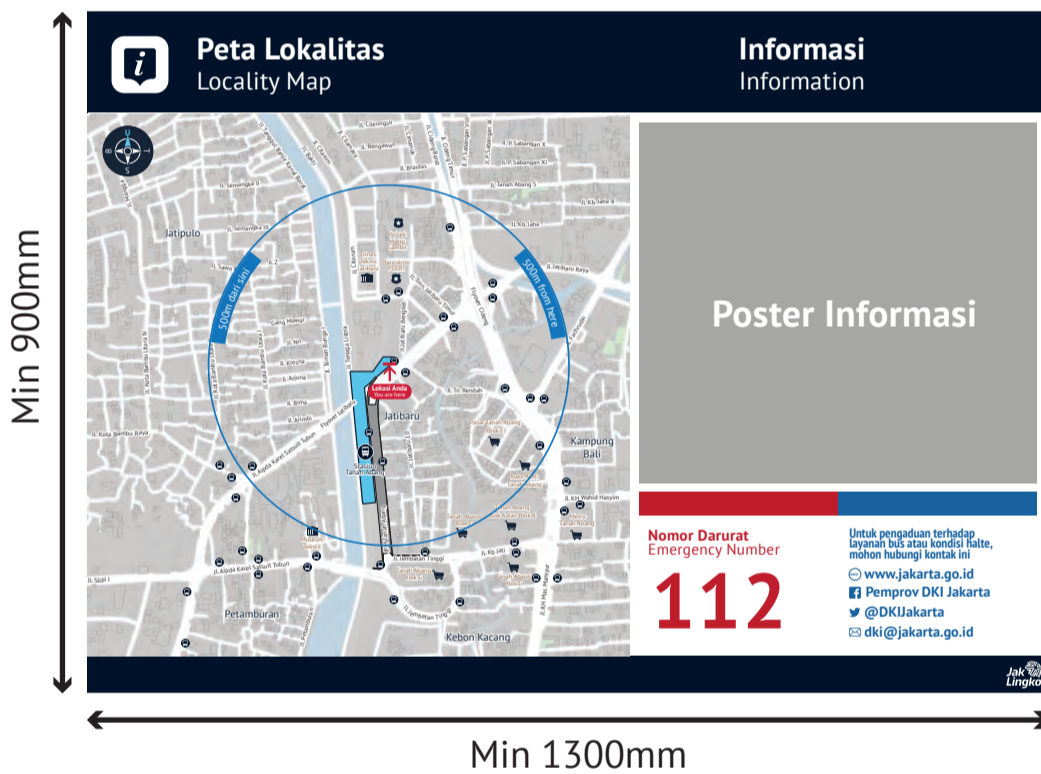
- Atraksi umum/memiliki banyak pengunjung
- Titik transit angkutan umum dan sepeda sewa terdekat
- Tempat khas lokal
- Dikenal secara internasional

### Kriteria POI Sekunder:

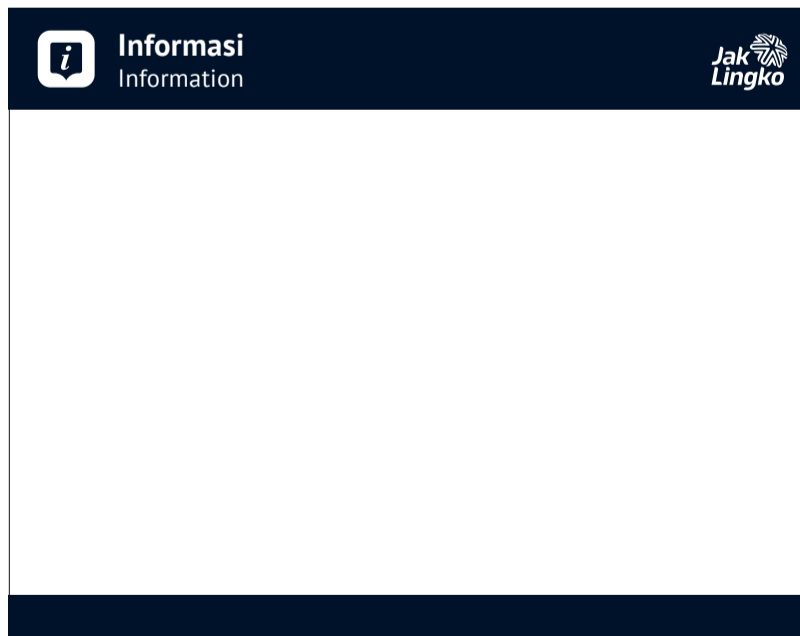
- Banyak diingat dan mudah diidentifikasi sepanjang rute berjalan kaki
- Bangunan heritage/unik secara arsitektur
- Tempat yang mendefinisikan suatu kawasan
- Bangunan Penting/terkenal
- Berlokasi di simpang utama

### Secara umum, POI dapat dilihat sebagai:

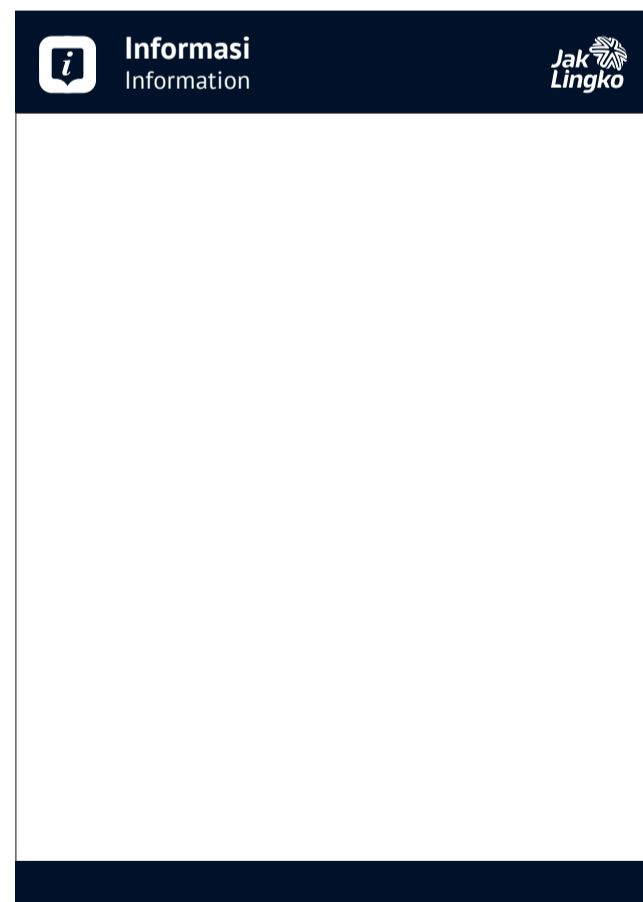
- Retail utama
- Atraksi turis
- Gedung pertunjukan/bioskop
- Fasilitas kesehatan
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas keagamaan
- Ruang terbuka
- Gedung parkir
- Gedung kedutaan
- Toilet umum
- Gedung pemerintahan
- Kantor polisi
- Kantor pos
- Hotel
- Monumen
- Sungai
- Taman
- Muka bangunan aktif untuk publik



Ukuran A0 Landscape

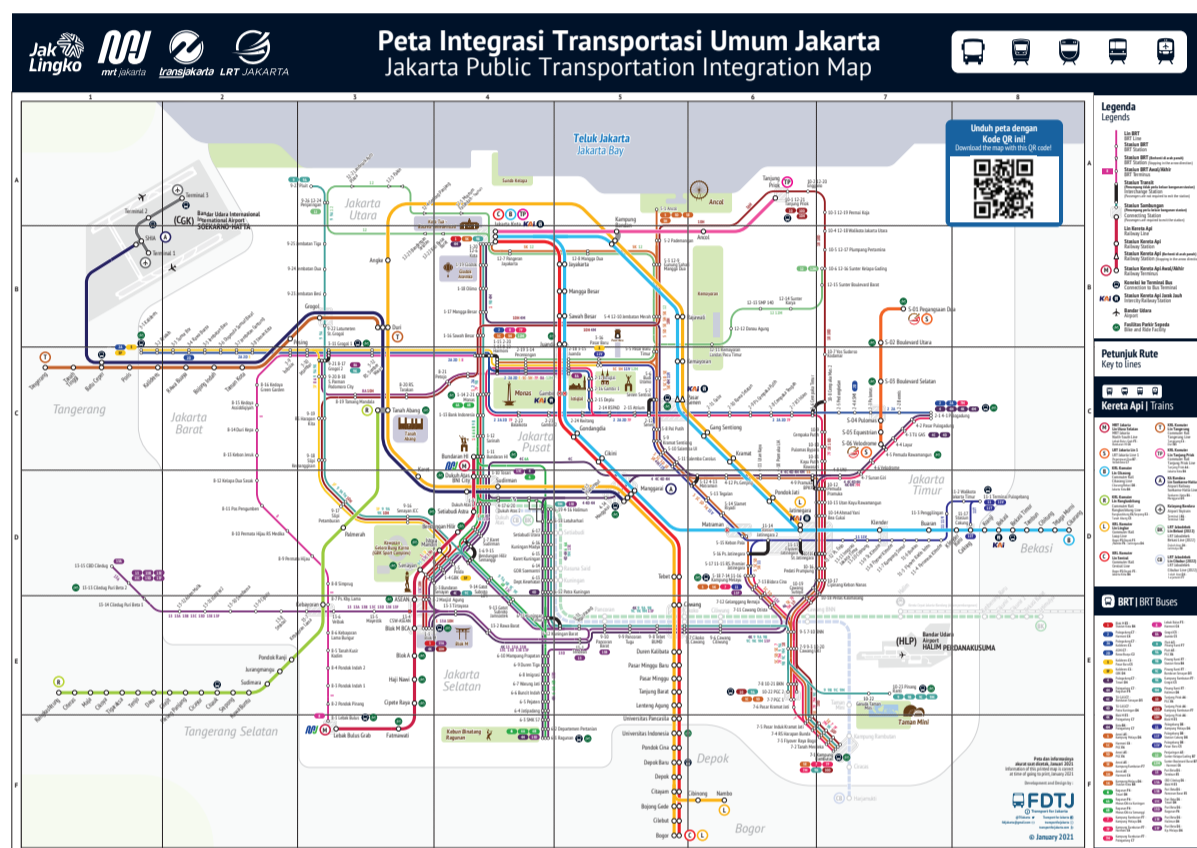


Ukuran A0 Portrait



## Peta Jaringan Transportasi Umum Jakarta

Sebagai komponen wayfinding yang penting, peta rute integrasi mengikuti nomenklatur yang diseragamkan oleh guideline ini wajib dipasang di beberapa titik di halte:  
 Di pintu masuk; di titik transit; ataupun di setiap peron keberangkatan bus.



# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan



Pedoman ini hanya memberikan standarisasi desain wayfinding di level konseptual. Rambu Internal Stasiun KA dapat menyesuaikan dengan pedoman masing-masing moda transportasi, dengan tetap memperhatikan integrasi ikon, nomenklatur, serta standar keterbacaan yang ada.

Minimal sesuai lebar satu sisi jalan (harus terbaca dari sebelum menyeberang)

Nama Stasiun



Info Primer:  
dari titik awal masuk  
(+ 15m)

Petunjuk Masuk/Keluar



Sekunder:  
dari ujung antrian  
(+5m)

Petunjuk Peron dan Tujuan



Info Primer:  
dari ujung antrian

Informasi Tiket dan Fasilitas Stasiun



Sekunder:  
dari titik menuju signage  
(+ 1,2 m)

Informasi rute dan Jadwal

Detail:  
di hadapan signage  
(+ 0,6 m)

Peta

# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

## Zona Stasiun dan Kebutuhannya

Kebutuhan wayfinding pada stasiun berbeda-beda pada setiap tahapan perjalanan yang terjadi pada setiap zona stasiun. Adapun 3 zona stasiun yang terdiri dari:

1. Zona Eksternal - Area luar stasiun
2. Zona Concourse - Area antara akses stasiun dengan peron
3. Zona Peron - Area keluar masuk penumpang ke kereta

Kebutuhan penumpang terhadap informasi pada setiap zona selalu konsisten mau bagaimanapun susunan layout stasiun. Beberapa informasi lebih diutamakan pada setiap zona, yang terutama adalah pengarah jalan masuk/keluar zona atau bangunan stasiun

### Informasi yang dibutuhkan pengunjung

- Perjalanan masuk stasiun
- Perjalanan keluar stasiun

Identifikasi Stasiun  
 Fasilitas Eksterior  
 Identifikasi Pintu Masuk  
 Fasilitas Eksterior  
 Transit Antarmoda  
 Area Lokal (lebih luas)

Tiket dan Informasi  
 Arah ke Peron  
 Fasilitas Penunjang  
 Arah keluar  
 Transit Antarmoda  
 Fasilitas Eksterior  
 Area Lokal

Identifikasi Peron  
 Identifikasi Bagian Kereta/Gerbong  
 Fasilitas  
 Identifikasi Stasiun  
 Arah Keluar  
 Transit Antarmoda  
 Fasilitas  
 Transit Antarperon



User

ZONA EKSTERNAL



ZONA CONCOURSE



ZONA PERON



Kereta

### Konten Wayfinding yang dibutuhkan

Totem Identifikasi Stasiun  
 Nama Stasiun  
 Signage Utama Stasiun  
 Gantry Pole Eksternal  
 Peta

Petunjuk Masuk/Keluar  
 Petunjuk Peron dan Tujuan  
 Sign Tiket dan Informasi  
 Sign Fasilitas  
 Peta

Petunjuk Peron dan Tujuan  
 Petunjuk Keluar  
 Informasi Rute dan Jadwal  
 Peta

## Lettersign Nama Stasiun

Sebagai media untuk mengidentifikasi halte BRT dari luar kawasan stasiun, lettersign nama stasiun dapat dipasang di fasad stasiun ataupun di ujung stasiun menghadap ke trotoar agar dapat dibaca pejalan kaki

Ukuran minimal:  
Ukuran huruf minimal 500mm

Stiker nama stasiun harus menggunakan komponen branding Jak Lingko serta nama stasiun.

### Stasiun MRT



# Ancol Barat

### Stasiun LRT



# Velodrome



Spesifikasi minimal lettersign:

Akrilik 5mm untuk logo, ikon, dan huruf  
Huruf font PT Sans ketinggian huruf kapital 300mm, warna putih outline biru, warna samping biru

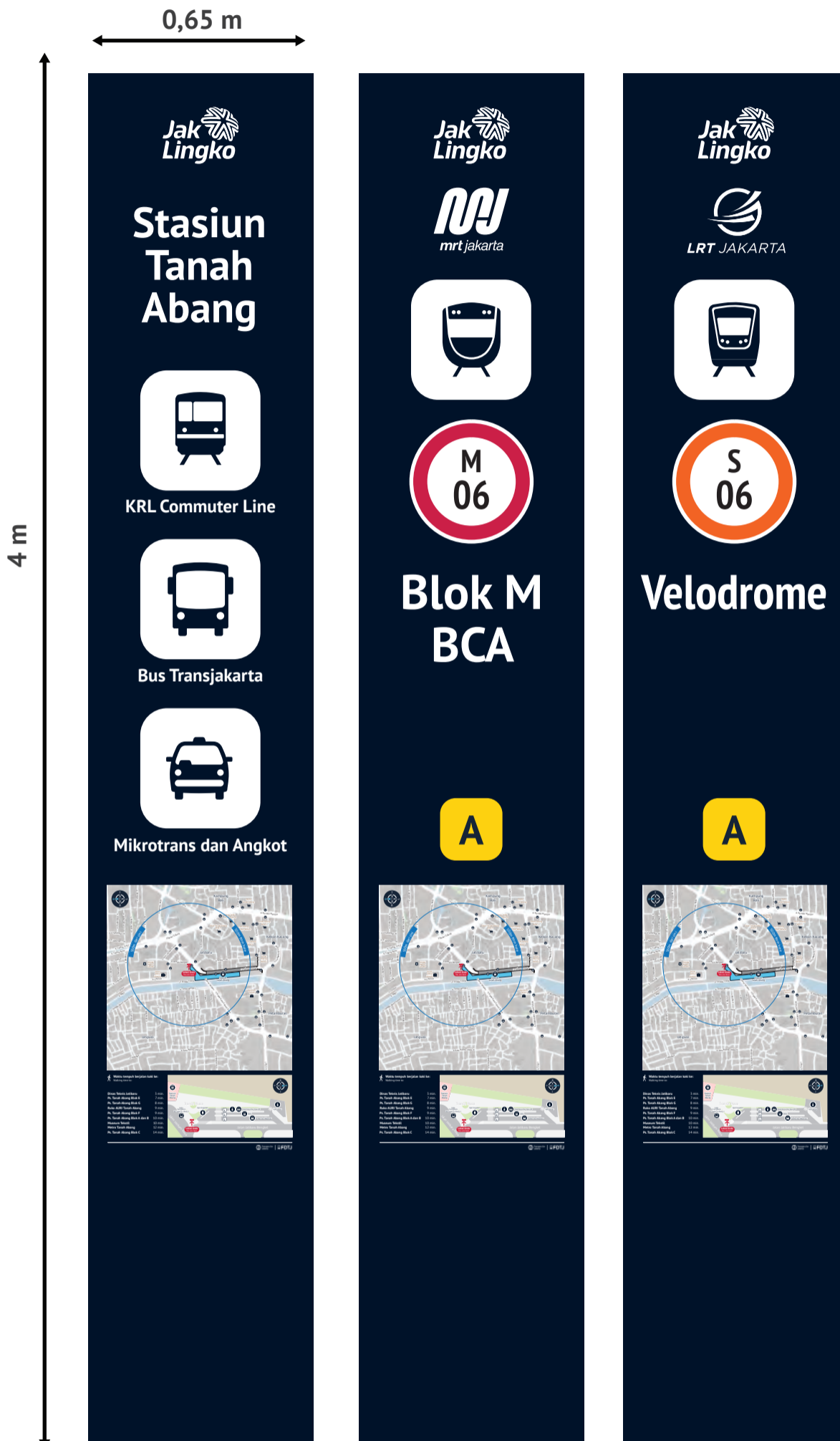




# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

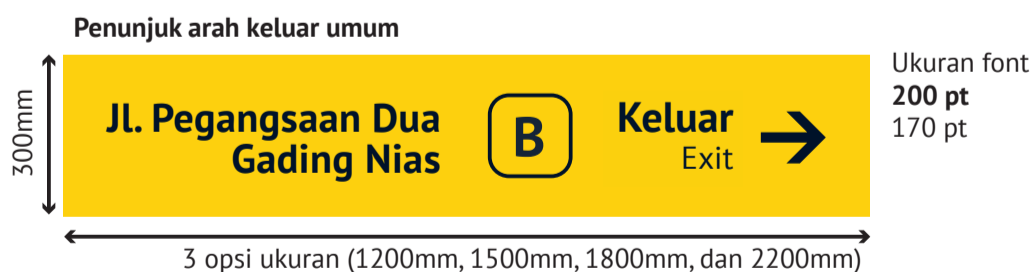
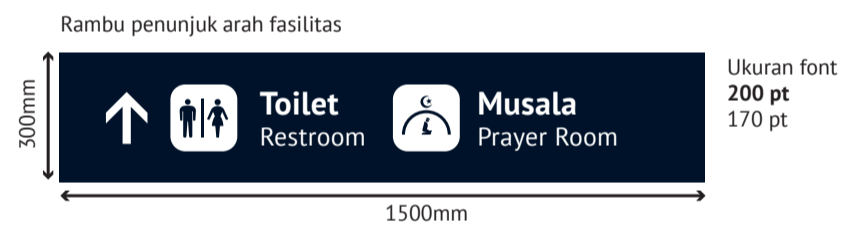
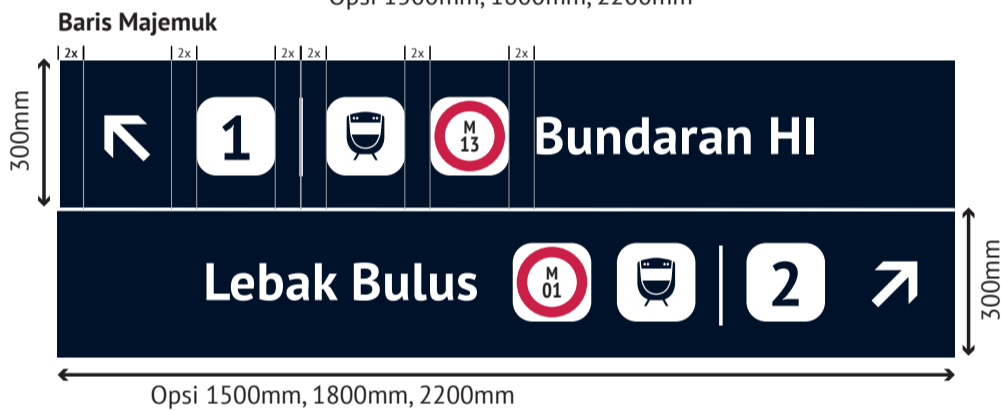
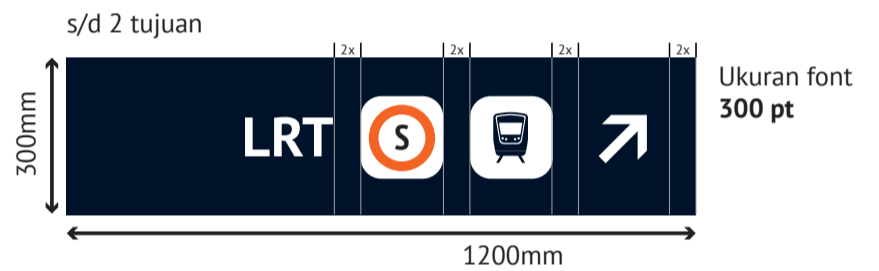
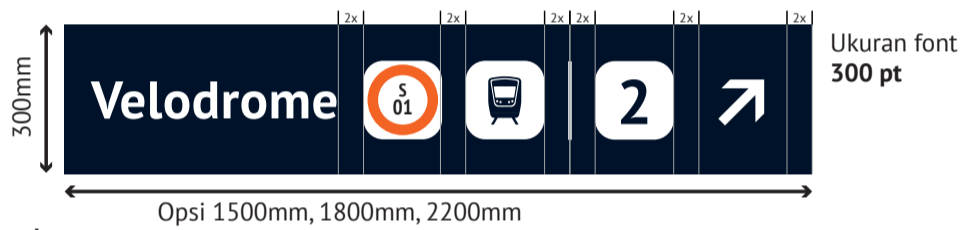
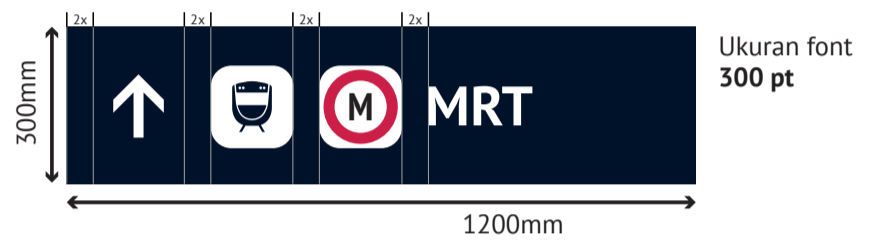
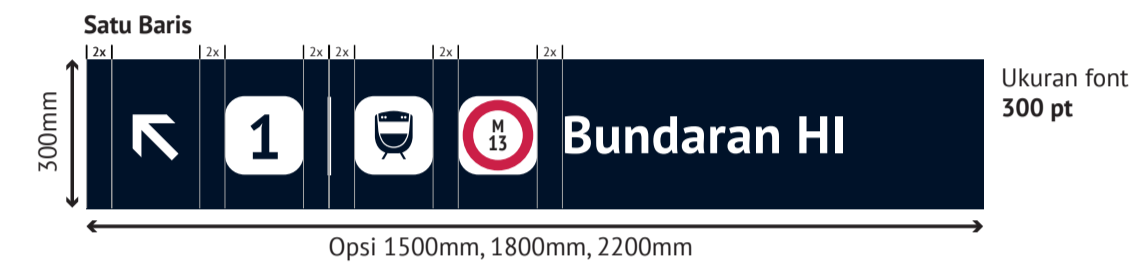
## Tipologi Wayfinding pada Zona Eksternal Stasiun

Kebutuhan wayfinding di zona eksternal diperlukan pengunjung dalam mengidentifikasi lokasi stasiun dari lingkungan eksternal. Pada kawasan plaza stasiun, pengadaan totem dapat memberikan informasi integrasi dan identifikasi lokasi pengunjung. Selanjutnya nama stasiun yang berada di pintu masuk menekankan keberadaan pintu masuk stasiun yang dapat dilihat dari kejauhan (hingga 18m).



## Tipologi Wayfinding pada Zona Internal Stasiun

Kebutuhan wayfinding di zona internal berperan dalam mengkonfirmasi jalur tujuan pengunjung dan memberikan informasi mengenai fasilitas stasiun. Dasar rambu wayfinding diposisikan minimal tinggi 2,5m dan tidak lebih tinggi dari 4m untuk rambu gantung dimana pengunjung dapat berlalu lalang dibawahnya. Untuk rambu yang dipasang di dinding untuk keperluan poster, iklan, regulasi, dan lain-lain memiliki tinggi minimal 1 meter.



# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

## Strategi Posisi Wayfinding

Posisi wayfinding harus berada di tempat yang sangat dibutuhkan oleh penumpang dalam menavigasikan dirinya. Lokasi-lokasi ini umumnya merupakan titik menentukan arah perjalanan penumpang.

Wayfinding harus diposisikan secara searah maupun tegak lurus dengan axis stasiun dan sirkulasi pengunjung untuk mempermudah jalur perjalanan pengunjung dalam bernavigasi. Pengunjung dalam mencapai perjalanan ke peron atau keluar di lorong yang panjang harus difasilitasi beberapa petunjuk arah dalam membantu menavigasikan diri, terutama jika ada persimpangan koridor.

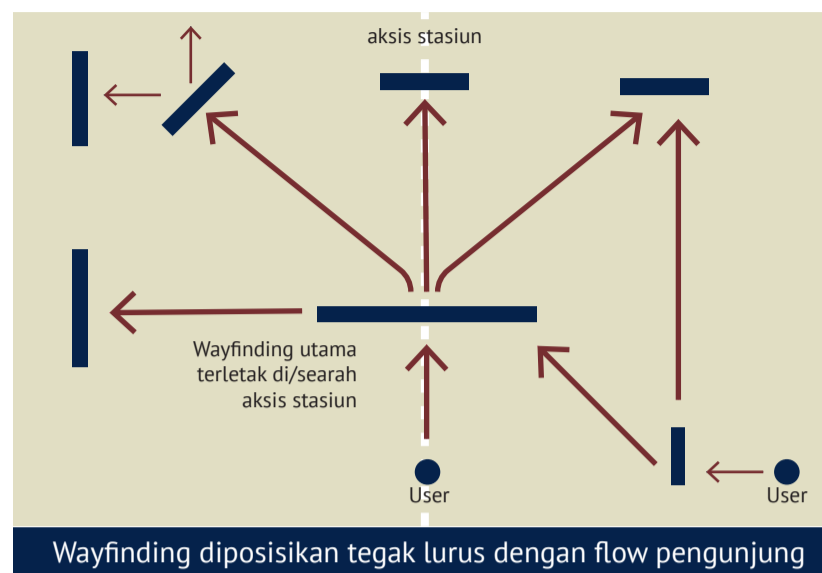
Adapun batas ketinggian wayfinding dengan format gantung untuk memastikan visualisasi wayfinding secara optimum adalah:

- Wayfinding Eksternal - Dasar signage berada diketinggian 4 m
- Wayfinding Concourse - Dasar signage berada diketinggian 3.5 m
- Wayfinding Peron - Dasar signage berada diketinggian 2.5 m

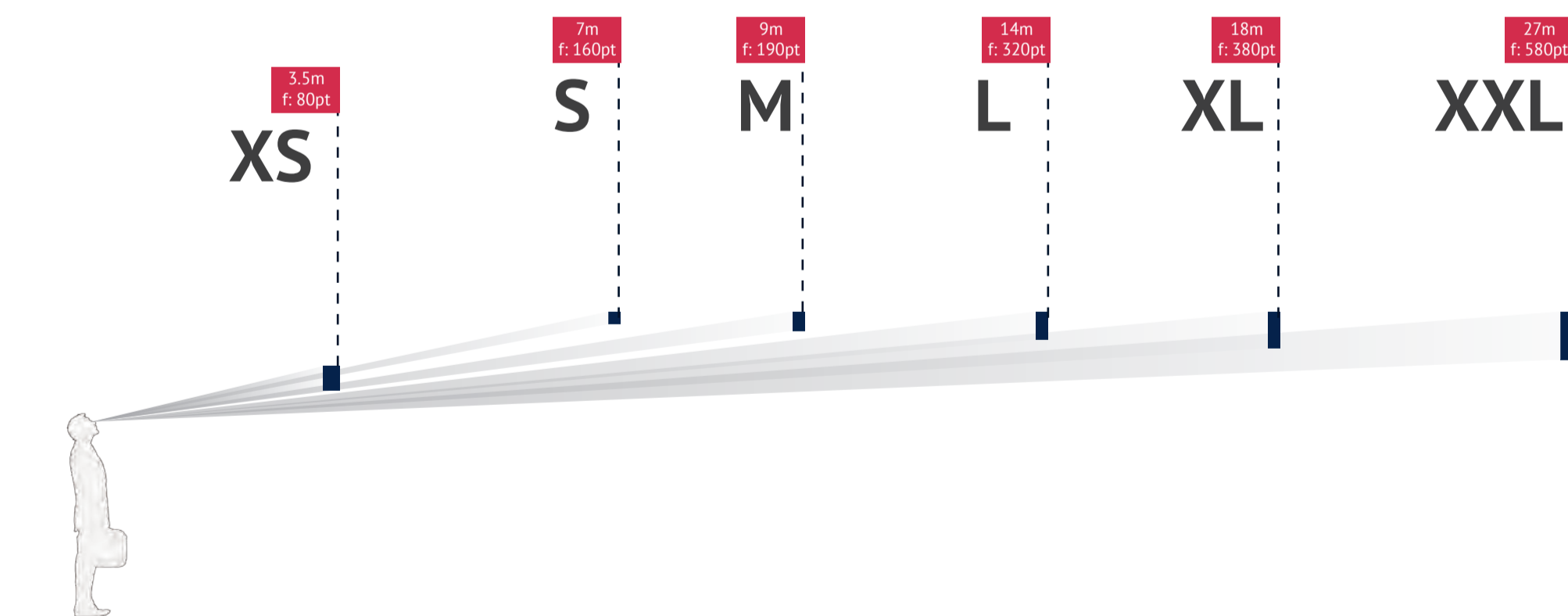
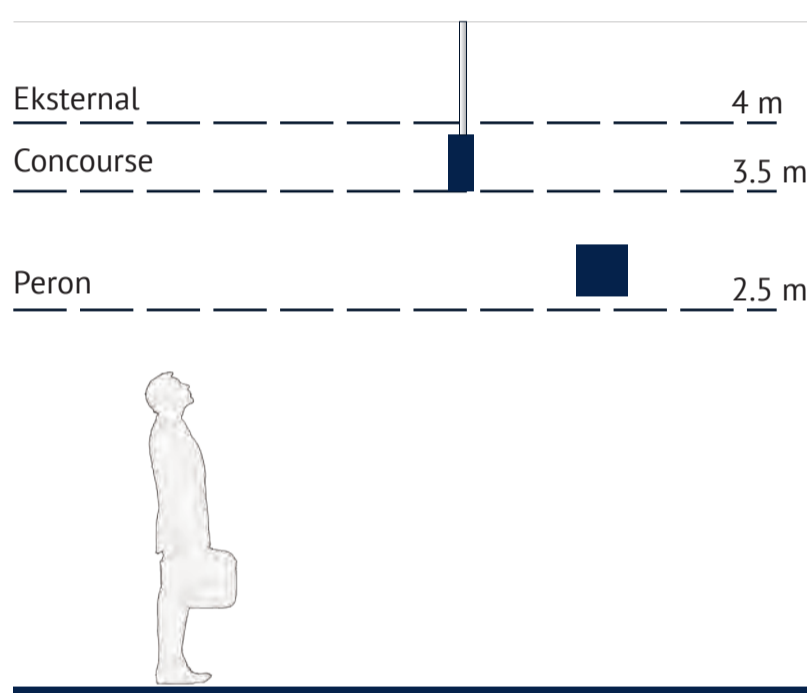
Di manapun wayfinding diposisikan, posisi wayfinding tidak lebih dari ketinggian 4m. Jika melebihi batas 4m, maka dalam mendapatkan informasi akan menjadi tidak efektif. Wayfinding harus dapat beradaptasi dengan struktur dan arsitektural bangunan dalam pemosisiannya. Jika memang ruangnya sangat tinggi, wayfinding tetap harus diposisikan tidak lebih dari 4m.

## Jarak Membaca

Terdapat 4 ukuran dasar untuk wayfinding dari ukuran kecil (S), sedang (M), besar (L), dan sangat besar (XL) ditambah dengan ukuran ekstrim sangat kecil (XS) dan sangat sangat besar (XXL) untuk tulisan monumental. Skema dibawah menunjukkan jarak baca pengunjung dengan ukuran wayfinding tertentu serta standar ukuran font dalam mm dan pt agar dapat dibaca pengunjung



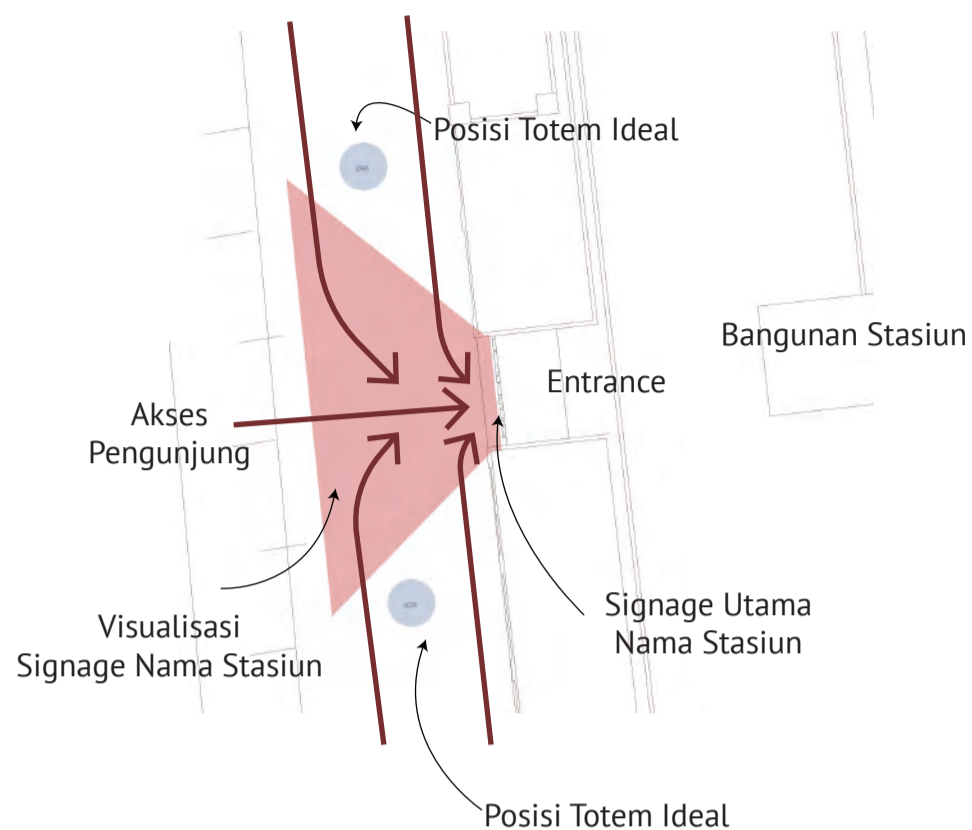
## Batas Ketinggian Wayfinding



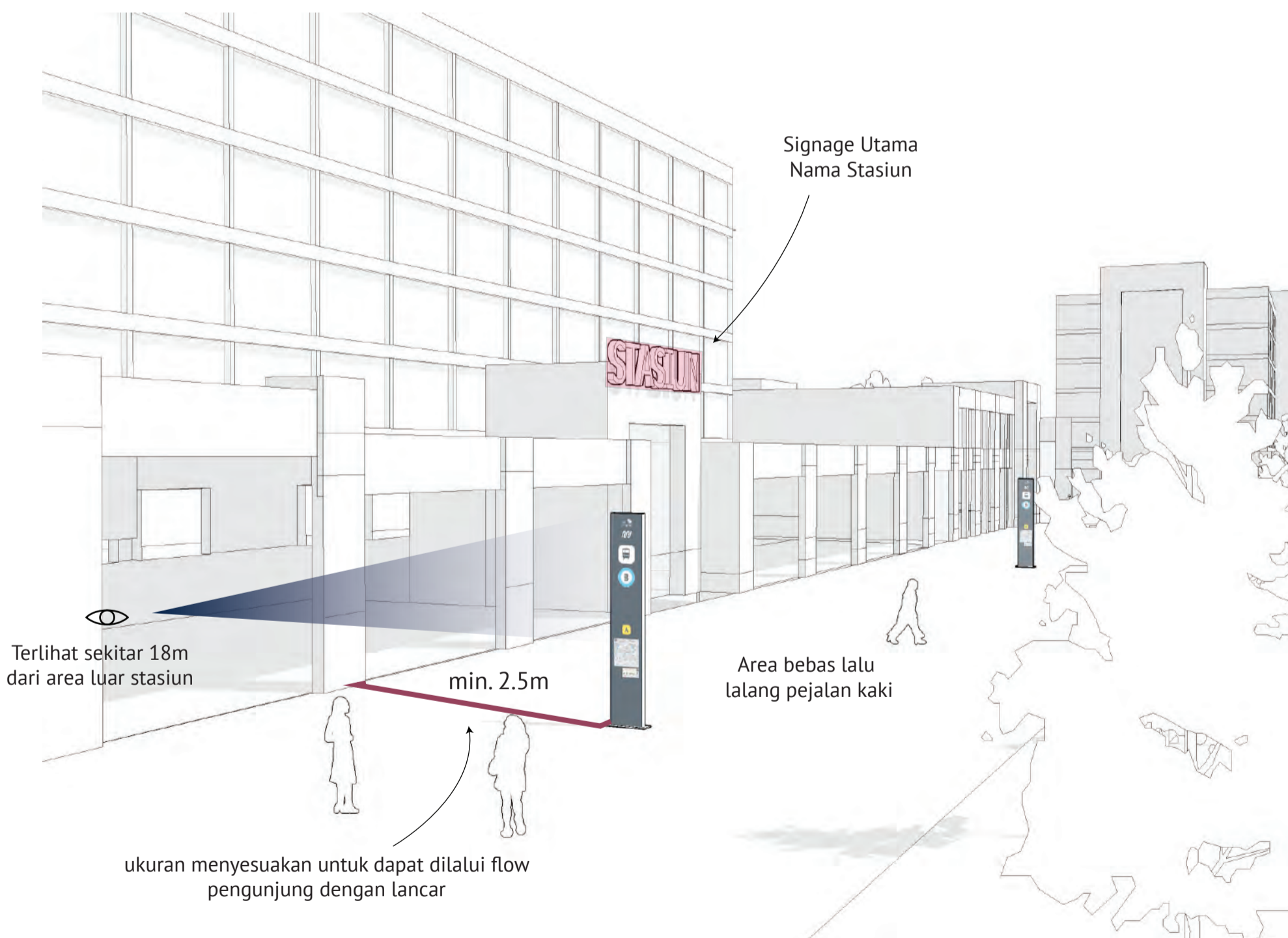
# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

## Penempatan Totem di Zona Eksternal Stasiun

Posisi totem semestinya tidak menghalangi flow utama pengunjung dalam mengakses stasiun. Posisi totem juga tidak mencemari visual informasi lingkungan stasiun dengan menumpuk disuatu sisi melainkan harus dipisahkan dari berbagai rambu lain. Misalnya totem tidak diposisikan didepan signage utama stasiun melainkan disisi luar visual signage sehingga menunjang penggunaan wayfinding. Arah hadap totem diusahakan tegak lurus dengan flow pengunjung atau setidaknya terlihat pada saat pengunjung berlalu lalang pada area stasiun.



## Penempatan Totem di Zona Eksternal

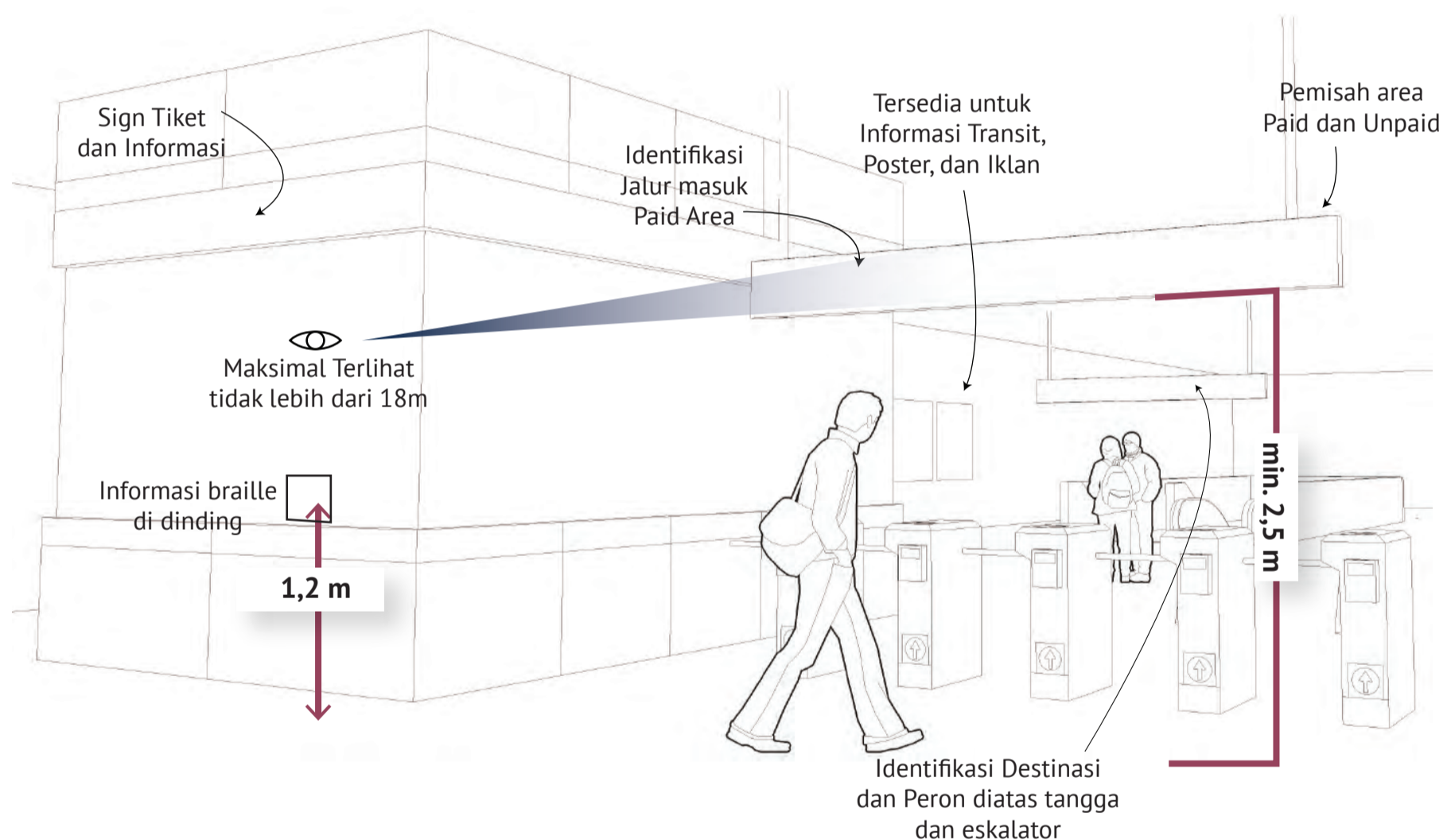


## Prioritas penempatan wayfinding

Wayfinding dan signage harus efektif dan harmoni dengan ruang dan elemen informatif lainnya, berikut prioritas elemen informasi yang perlu diperhatikan:

1. Wayfinding atau signage untuk transit
2. Signage tentang peraturan dan regulasi
3. Signage tentang keselamatan dan keamanan
4. Signage temporer/sementara
5. Poster dan Iklan

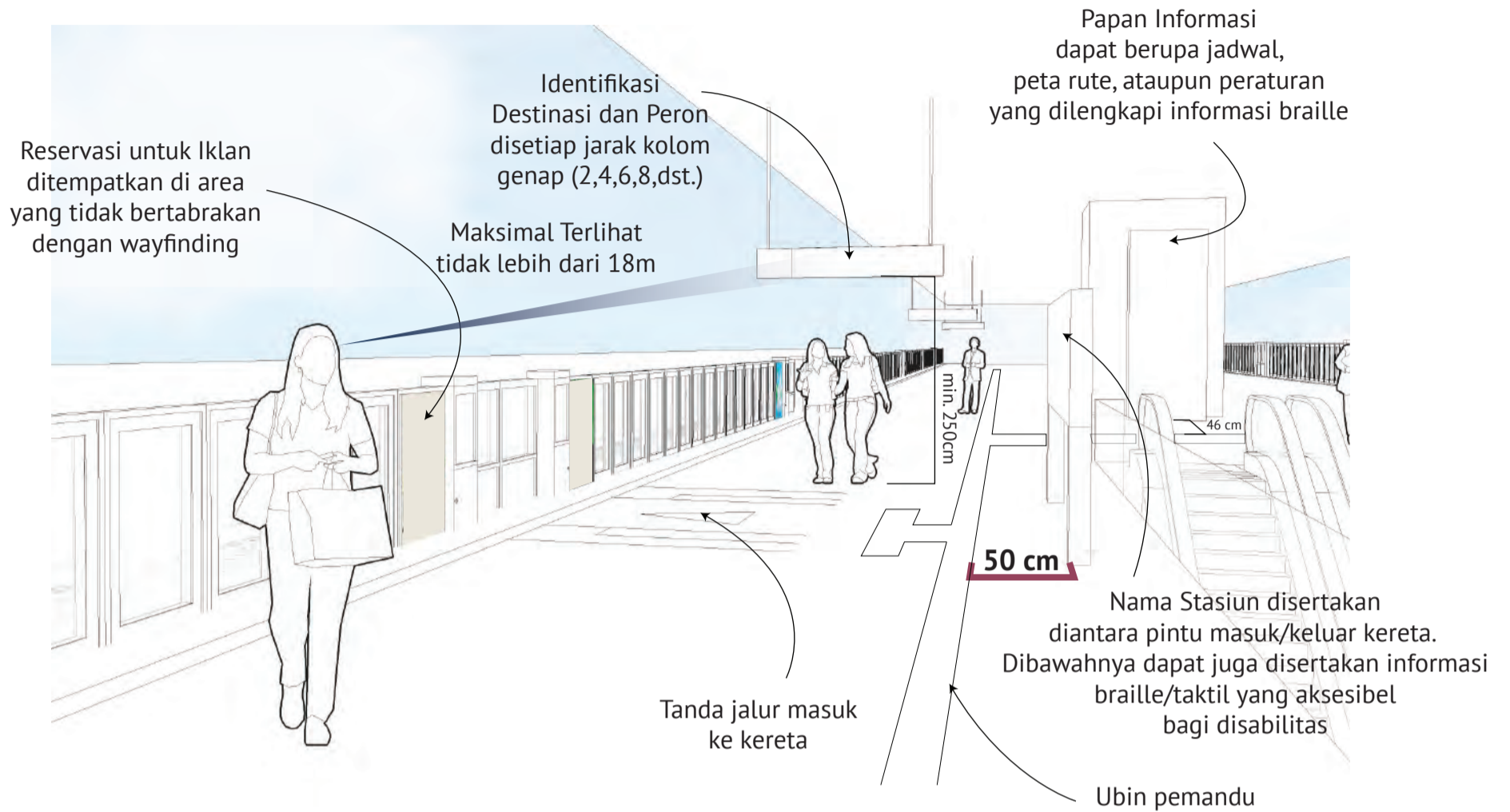
## Penempatan Wayfinding di Concourse dan Fasilitas Publik



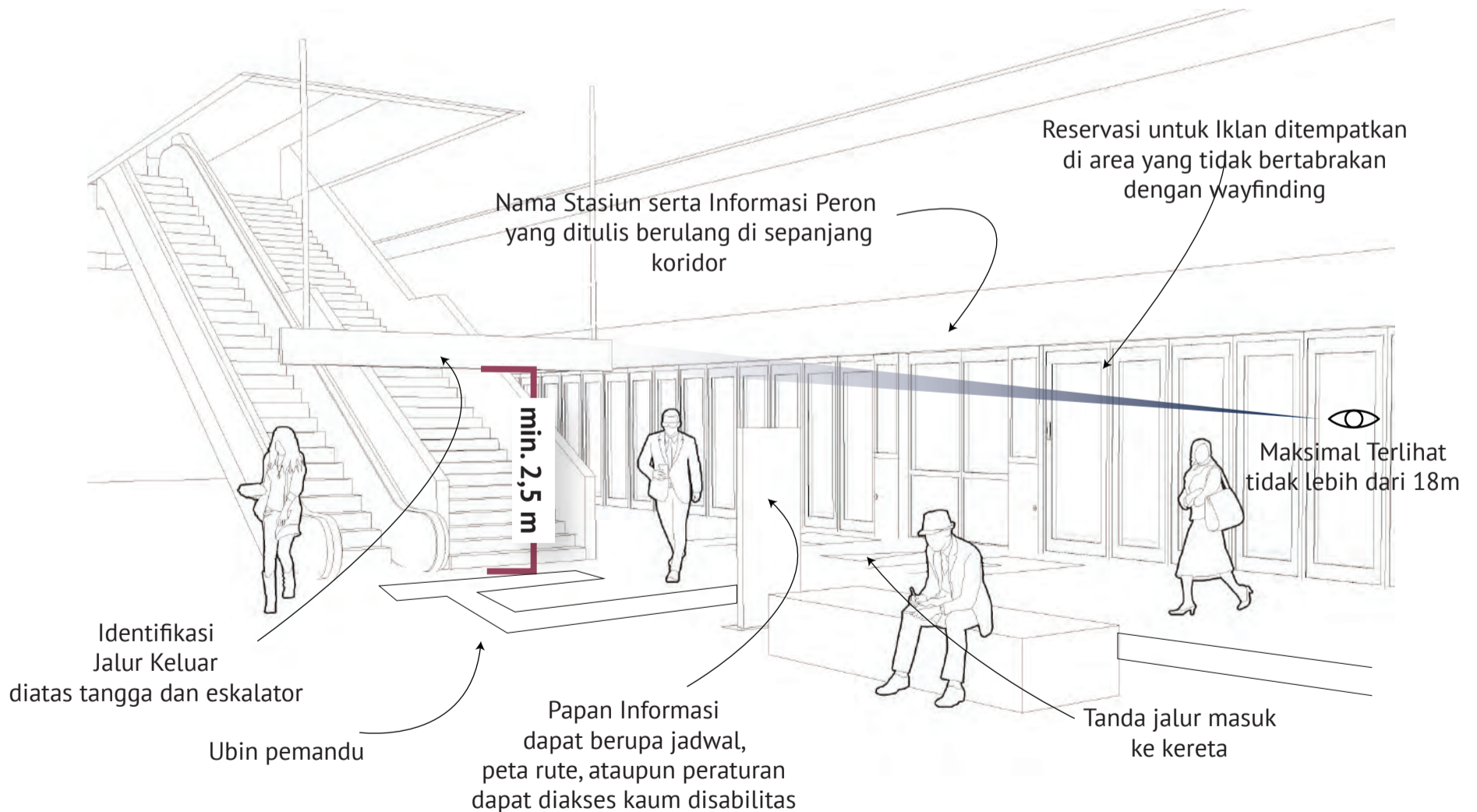
### Keterangan:

1. Rambu Overhead dipergunakan untuk wayfinding transit. Area dibawah overhead harus kosong untuk sirkulasi pengunjung. Diposisikan tidak lebih dari jarak 18 m dan tinggi maksimum 4 m minimum 2.5 m. Mengarahkan dan mengkonfirmasi jalur masuk/keluar pengunjung. Menyediakan Informasi dua arah di bagian depan dan belakang rambu.
2. Rambu fasilitas, untuk menunjukan fasilitas pada stasiun, ketinggian minimum 2.5m dan disesuaikan dengan bentuk instalasi signage, dapat berupa wall mounted, flag mounted, maupun rambu overhead
3. Wall mounted and flag mounted signs: untuk pesan regulasi, informasi, iklan dan keamanan, tinggi minimum 1 m untuk wall mounted dan 2,5 m untuk flag mounted sign, menginformasikan informasi tambahan bagi pengunjung. Dapat berupa jadwal, operasional, informasi, iklan. Iklan disusun paralel dan tidak kontradiktif dengan wayfinding lain.

## Penempatan Wayfinding di Peron (Stasiun Biasa atau Layang)



## Penempatan Wayfinding di Peron (Stasiun Bawah Tanah)



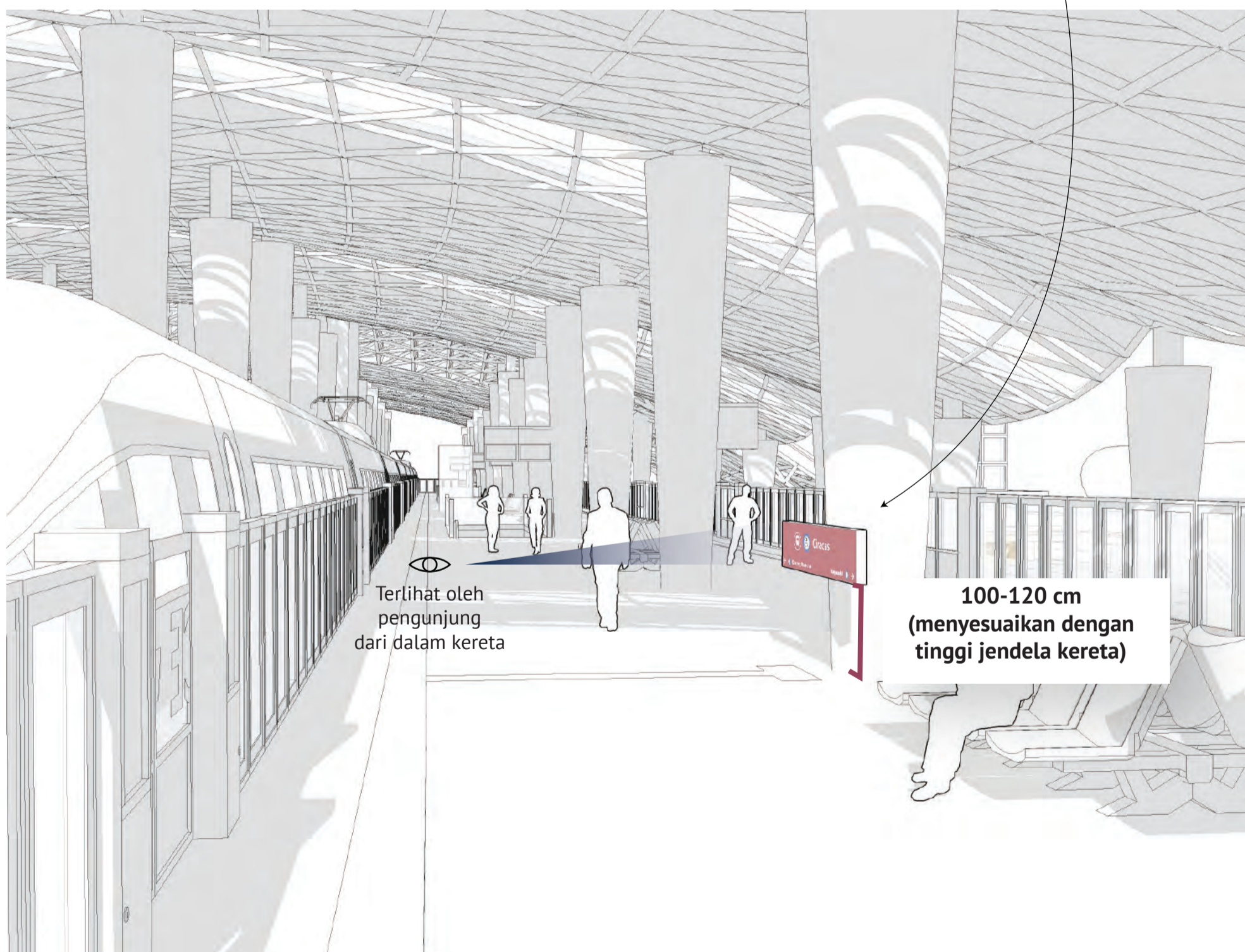
# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

## Penempatan Rambu Nama Stasiun di Zona Peron Stasiun

Posisi papan nama stasiun pada peron berguna untuk mengidentifikasi stasiun destinasi pengunjung yang baru saja tiba dan sebagai penyedia informasi arah nama stasiun sebelum dan sesudah stasiun destinasi. Rambu ini berada diantara akses masuk keluar pengunjung ke/dari kereta.

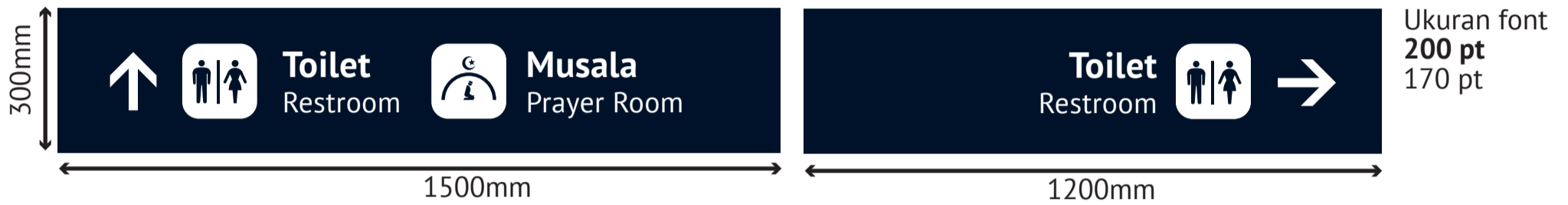


## Penempatan Rambu Nama Stasiun di Zona Peron



## Rambu Fasilitas

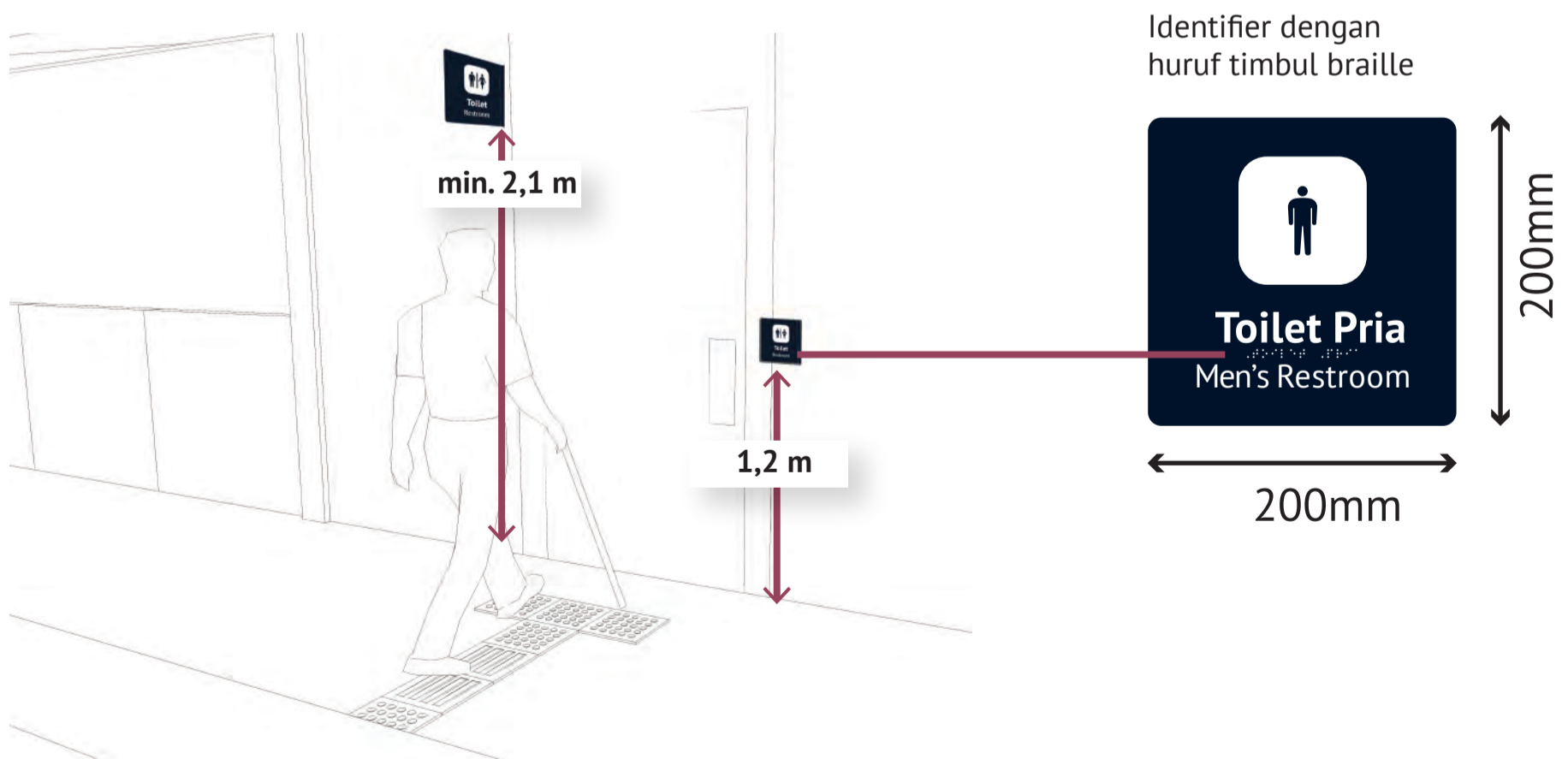
### Rambu penunjuk arah fasilitas



### Identifer fasilitas: posisi di dinding



### Identifer fasilitas: posisi di pintu

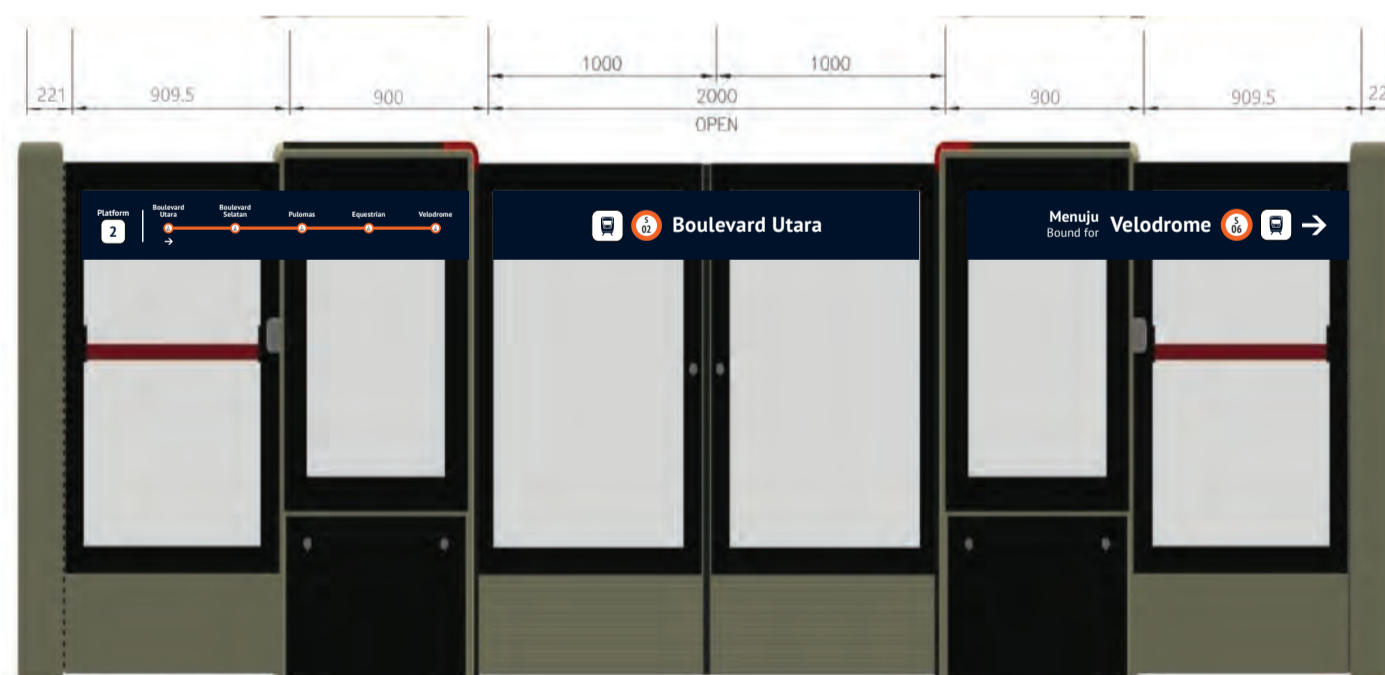
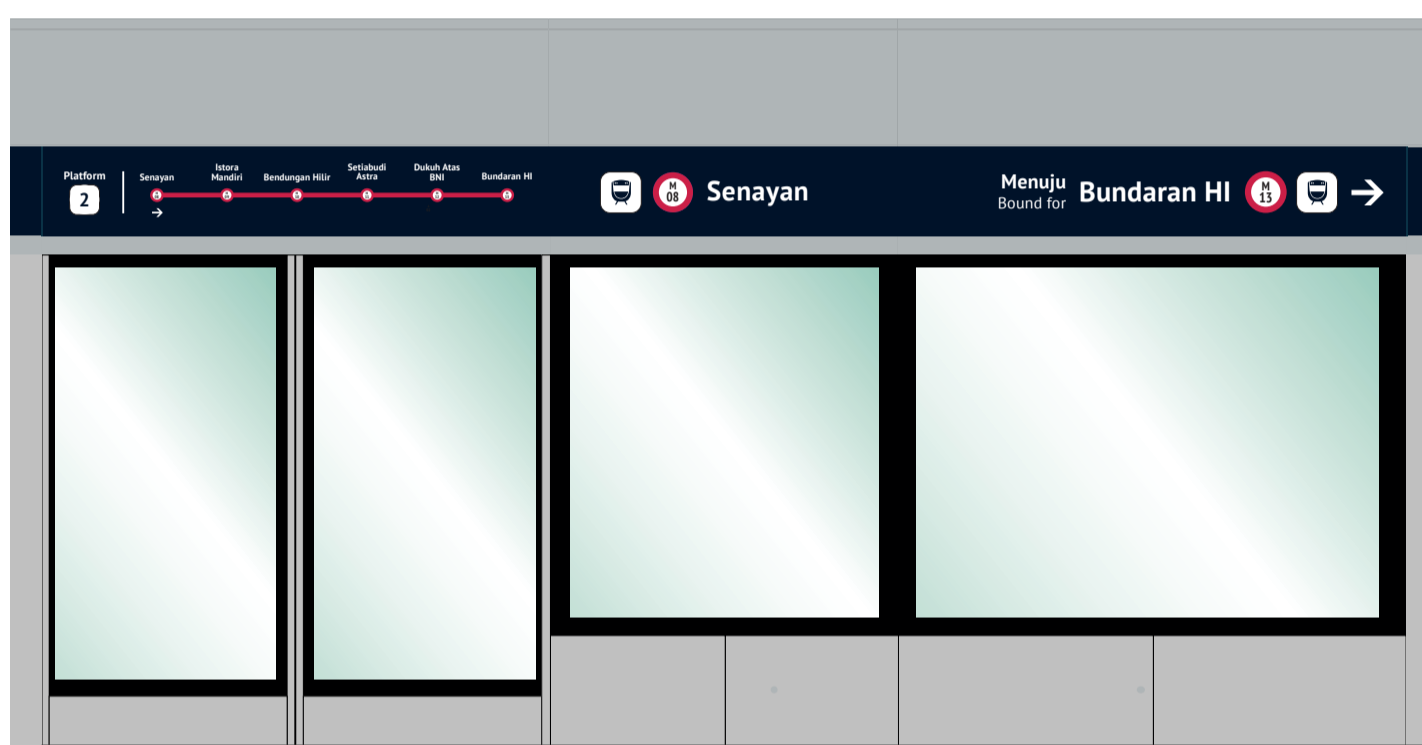




# Tipologi Rambu Stasiun KA Perkotaan

## Penempatan Rambu Nama Stasiun di PSD

Di stasiun yang dilengkapi dengan pintu tepi peron (Platform Screen Doors/PSD), informasi nama stasiun dan informasi rute dapat dipasang di sepanjang PSD untuk memudahkan navigasi penumpang



## Peta Lokalitas dan Papan Informasi

### Kriteria POI (Point of Interest) Utama:

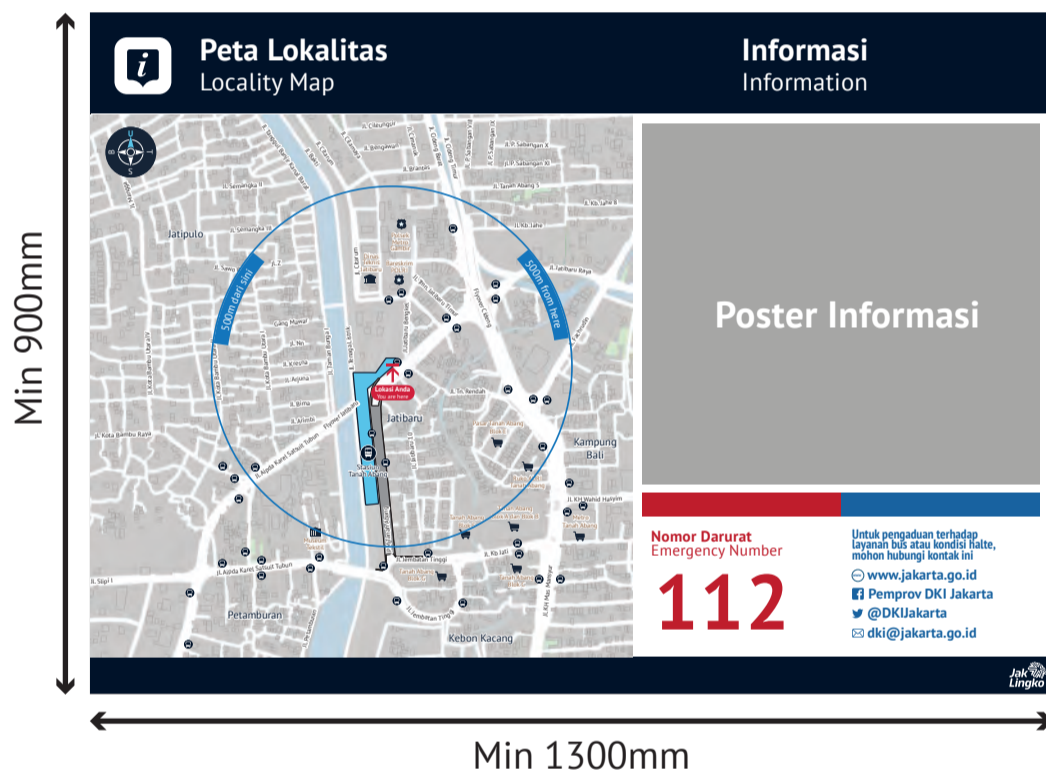
- Atraksi umum/memiliki banyak pengunjung
- Titik transit angkutan umum dan sepeda sewa terdekat
- Tempat khas lokal
- Dikenal secara internasional

### Kriteria POI Sekunder:

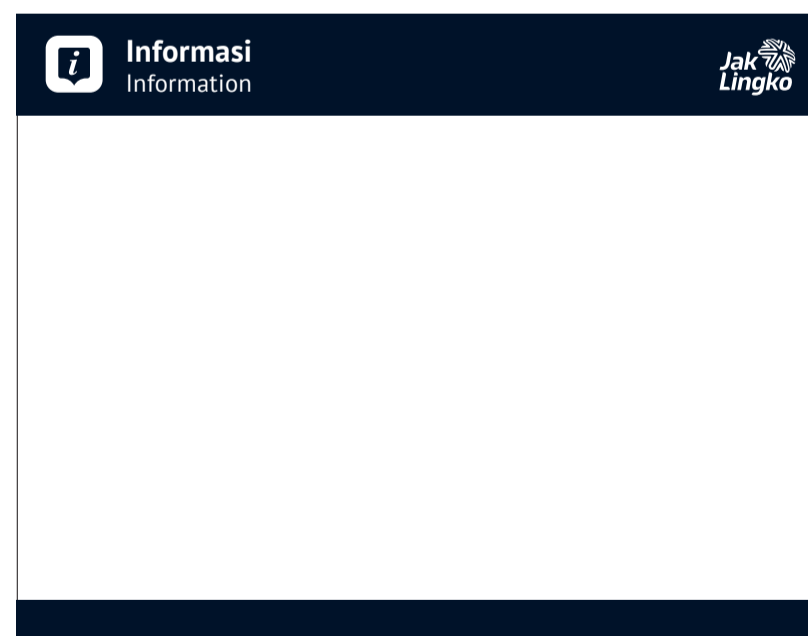
- Banyak diingat dan mudah diidentifikasi sepanjang rute berjalan kaki
- Bangunan heritage/unik secara arsitektur
- Tempat yang mendefinisikan suatu kawasan
- Bangunan Penting/terkenal
- Berlokasi di simpang utama

### Secara umum, POI dapat dilihat sebagai:

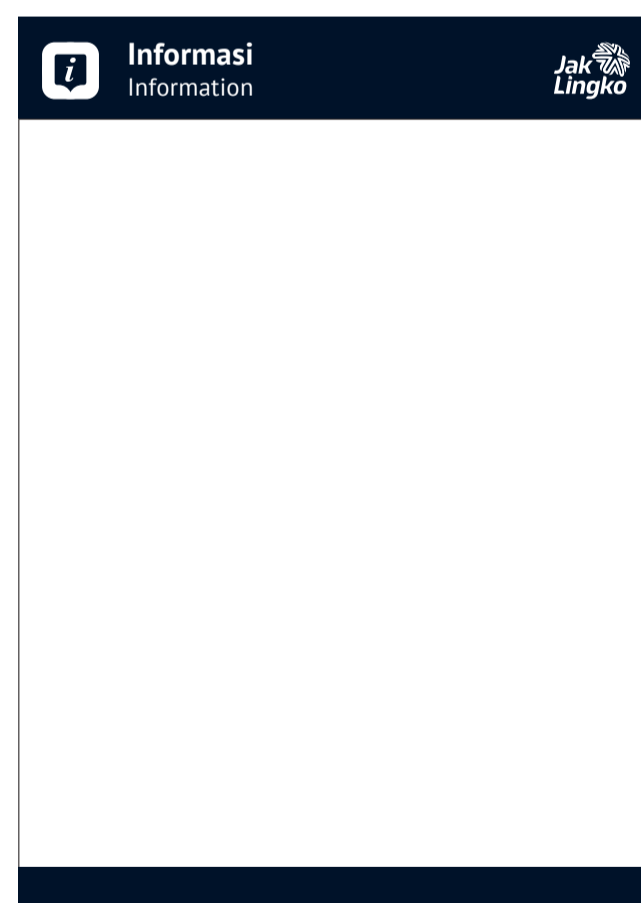
- Retail utama
- Atraksi turis
- Gedung pertunjukan/bioskop
- Fasilitas kesehatan
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas keagamaan
- Ruang terbuka
- Gedung parkir
- Gedung kedutaan
- Toilet umum
- Gedung pemerintahan
- Kantor polisi
- Kantor pos
- Hotel
- Monumen
- Sungai
- Taman
- Muka bangunan aktif untuk publik



Ukuran A0 Landscape

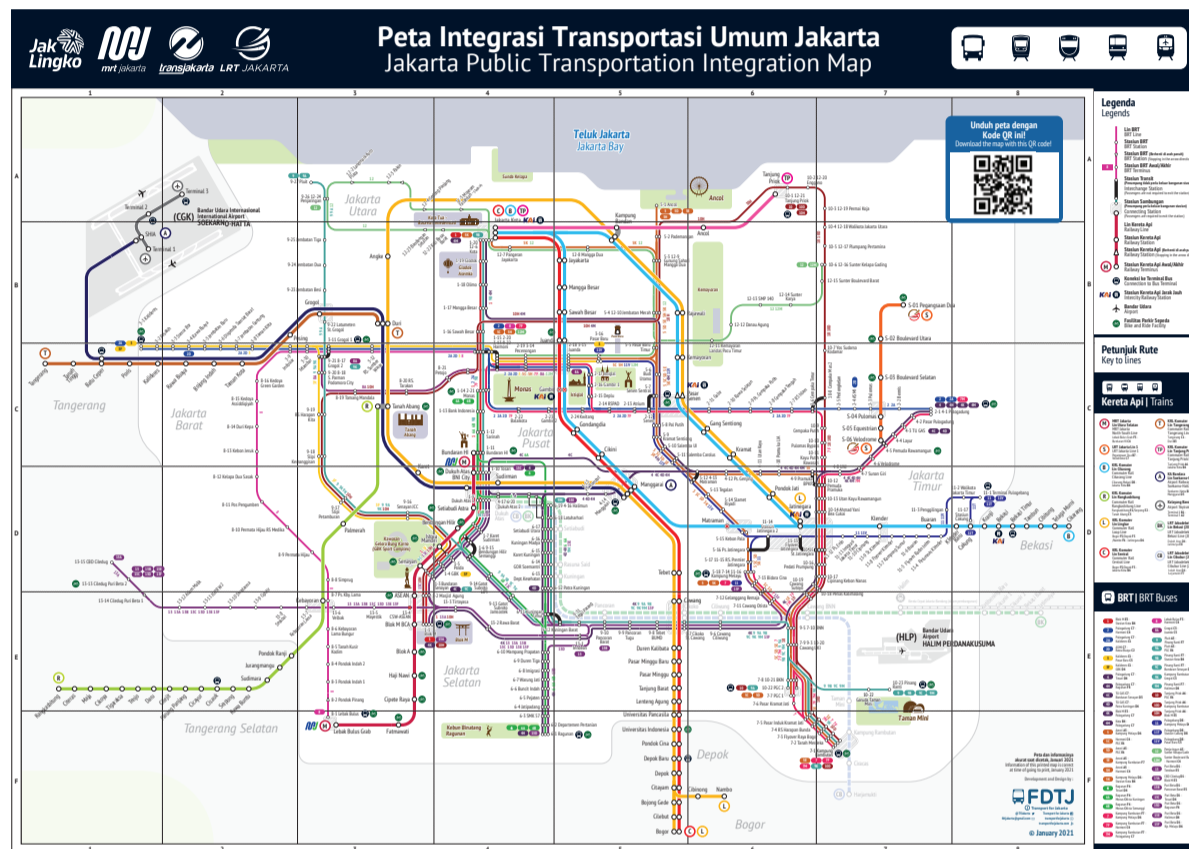


Ukuran A0 Portrait



## Peta Jaringan Transportasi Umum Jakarta

Sebagai komponen wayfinding yang penting, peta rute integrasi mengikuti nomenklatur yang diseragamkan oleh guideline ini wajib dipasang di beberapa titik di halte:  
 Di pintu masuk; di titik transit; ataupun di setiap peron keberangkatan KA.



## Jadwal Keberangkatan Kereta

Di tiap-tiap peron keberangkatan kereta, tabel jadwal keberangkatan kereta dapat ditambahkan untuk memudahkan penumpang dalam memperkirakan waktu perjalanannya. Informasi peta mengenai rute layanan KA serta jadwal yang ringkas harus diberikan dengan bentuk rambu signage untuk memudahkan penumpang menentukan perjalanannya.

670 mm

950 mm

**Jadwal Keberangkatan**  
Departure Schedule

**Menuju**  
Bound for

**M 01** **Lebak Bulus**

Jam Hour	Menit Minute
5	59
6	09 19 29 39 49 59
7	09 19 29 39 49 59
8	09 19 29 39 49 59
9	09 19 29 39 49 59
10	09 19 29 39 49 59
11	09 19 29 39 49 59
12	09 19 29 39 49 59
13	09 19 29 39 49 59
14	09 19 29 39 49 59
15	09 19 29 39 49 59
16	09 19 29 39 49 59
17	09 19 29 39 49 59
18	09 19 29 39 49 59
19	09 19 29 39 49 59
20	09 19 29 39 49 59
21	09 19 29 39 49 59

Berlaku setiap hari  
Valid for everyday

**Menuju**  
Bound for

**M 13** **Bundaran HI**

Jam Hour	Menit Minute
5	34 44 54
6	04 14 24 34 44 54
7	04 14 24 34 44 54
8	04 14 24 34 44 54
9	04 14 24 34 44 54
10	04 14 24 34 44 54
11	04 14 24 34 44 54
12	04 14 24 34 44 54
13	04 14 24 34 44 54
14	04 14 24 34 44 54
15	04 14 24 34 44 54
16	04 14 24 34 44 54
17	04 14 24 34 44 54
18	04 14 24 34 44 54
19	04 14 24 34 44 54
20	04 14 24 34 44 54
21	04 14 24 34 44 54

Berlaku setiap hari  
Valid for everyday

Bundaran HI    Dukuh Atas BNI    Setiabudi Astra    Bendungan Hilir    Istora Mandiri    Senayan    ASEAN    Blok M/BCA    Blok A    Haji Nawvi    Cipete Raya    Fatmawati    Lebak Bulus Grab

MRT

**Jadwal Keberangkatan**  
Departure Schedule

**Menuju**  
Bound for

**S 01** **Pegangsaan Dua**

Jam Hour	Menit Minute
5	59
6	09 19 29 39 49 59
7	09 19 29 39 49 59
8	09 19 29 39 49 59
9	09 19 29 39 49 59
10	09 19 29 39 49 59
11	09 19 29 39 49 59
12	09 19 29 39 49 59
13	09 19 29 39 49 59
14	09 19 29 39 49 59
15	09 19 29 39 49 59
16	09 19 29 39 49 59
17	09 19 29 39 49 59
18	09 19 29 39 49 59
19	09 19 29 39 49 59
20	09 19 29 39 49 59
21	09 19 29 39 49 59

Berlaku setiap hari  
Valid for everyday

**Menuju**  
Bound for

**S 06** **Velodrome**

Jam Hour	Menit Minute
5	34 44 54
6	04 14 24 34 44 54
7	04 14 24 34 44 54
8	04 14 24 34 44 54
9	04 14 24 34 44 54
10	04 14 24 34 44 54
11	04 14 24 34 44 54
12	04 14 24 34 44 54
13	04 14 24 34 44 54
14	04 14 24 34 44 54
15	04 14 24 34 44 54
16	04 14 24 34 44 54
17	04 14 24 34 44 54
18	04 14 24 34 44 54
19	04 14 24 34 44 54
20	04 14 24 34 44 54
21	04 14 24 34 44 54

Berlaku setiap hari  
Valid for everyday

Anda di sini  
You are here

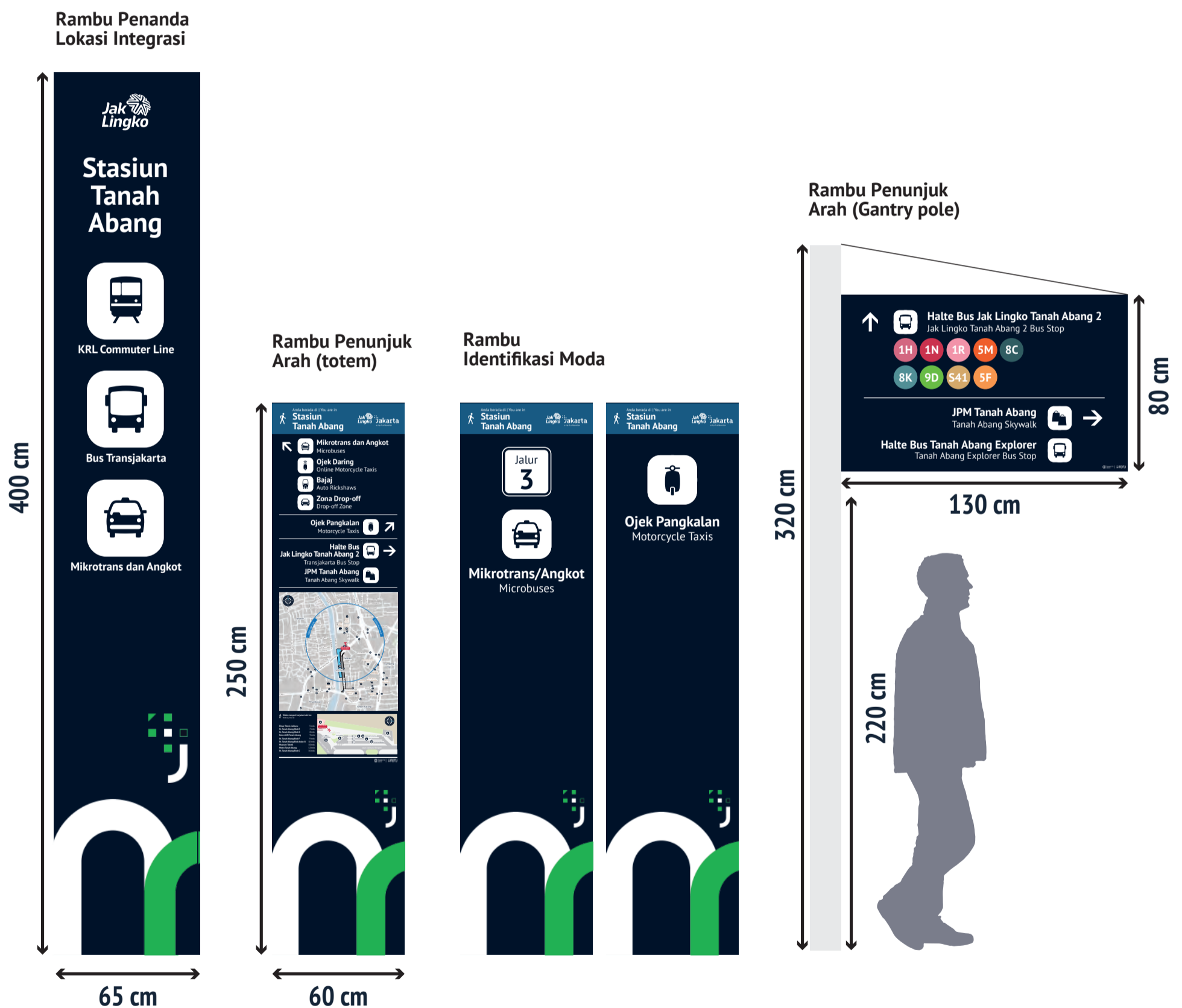
Pegangsaan Dua    Boulevard Utara    Boulevard Selatan    Pulomas    Equestrian    Velodrome

LRT

# Tipologi Rambu di Kawasan Integrasi (Pumpunan Moda)

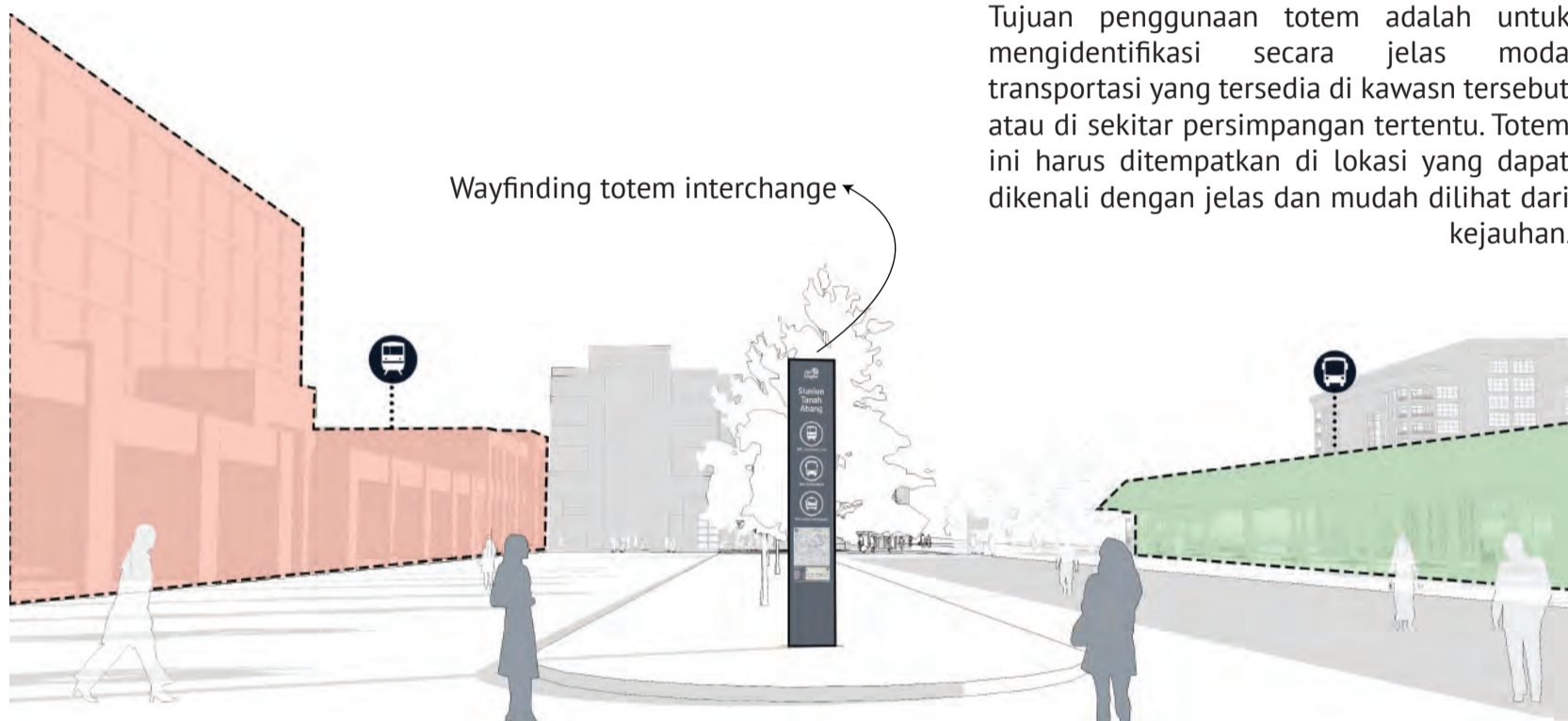


Integrasi, ketersediaan layanan lanjutan, serta akses antarmoda merupakan beberapa hal yang penting dalam mobilitas keseharian masyarakat. selain integrasi antarmoda berbentuk fisik, penyediaan informasi integrasi antarmoda dalam bentuk wayfinding di pumpunan moda (interchange) juga penting untuk membantu penumpang berpindah moda.



Terciptanya titik integrasi antarmoda menitikberatkan aspek kemudahan mobilitas penumpang. Wayfinding dapat diletakkan di trotoar di dekat simpang, di tengah blok suatu segmen jalan, atau pintu keluar/masuk stasiun/halte. Konten yang berada dalam wayfinding berupa:

- Nama jalan
- Direktori arah sesuai lokasi baca
- Informasi angkutan umum dan sepeda sewa
- Peta situasi



Tujuan penggunaan totem adalah untuk mengidentifikasi secara jelas moda transportasi yang tersedia di kawasan tersebut atau di sekitar persimpangan tertentu. Totem ini harus ditempatkan di lokasi yang dapat dikenali dengan jelas dan mudah dilihat dari kejauhan.

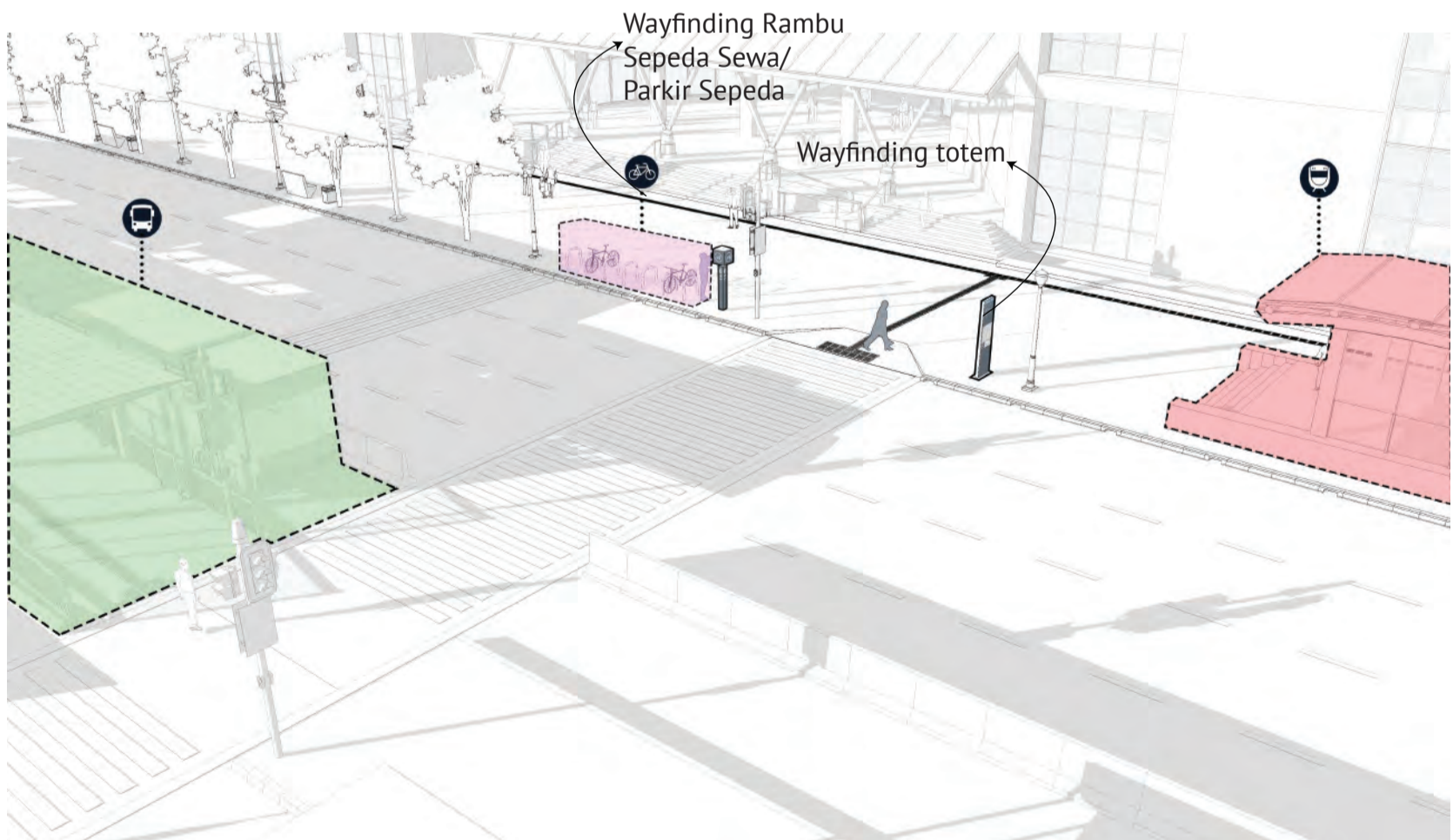
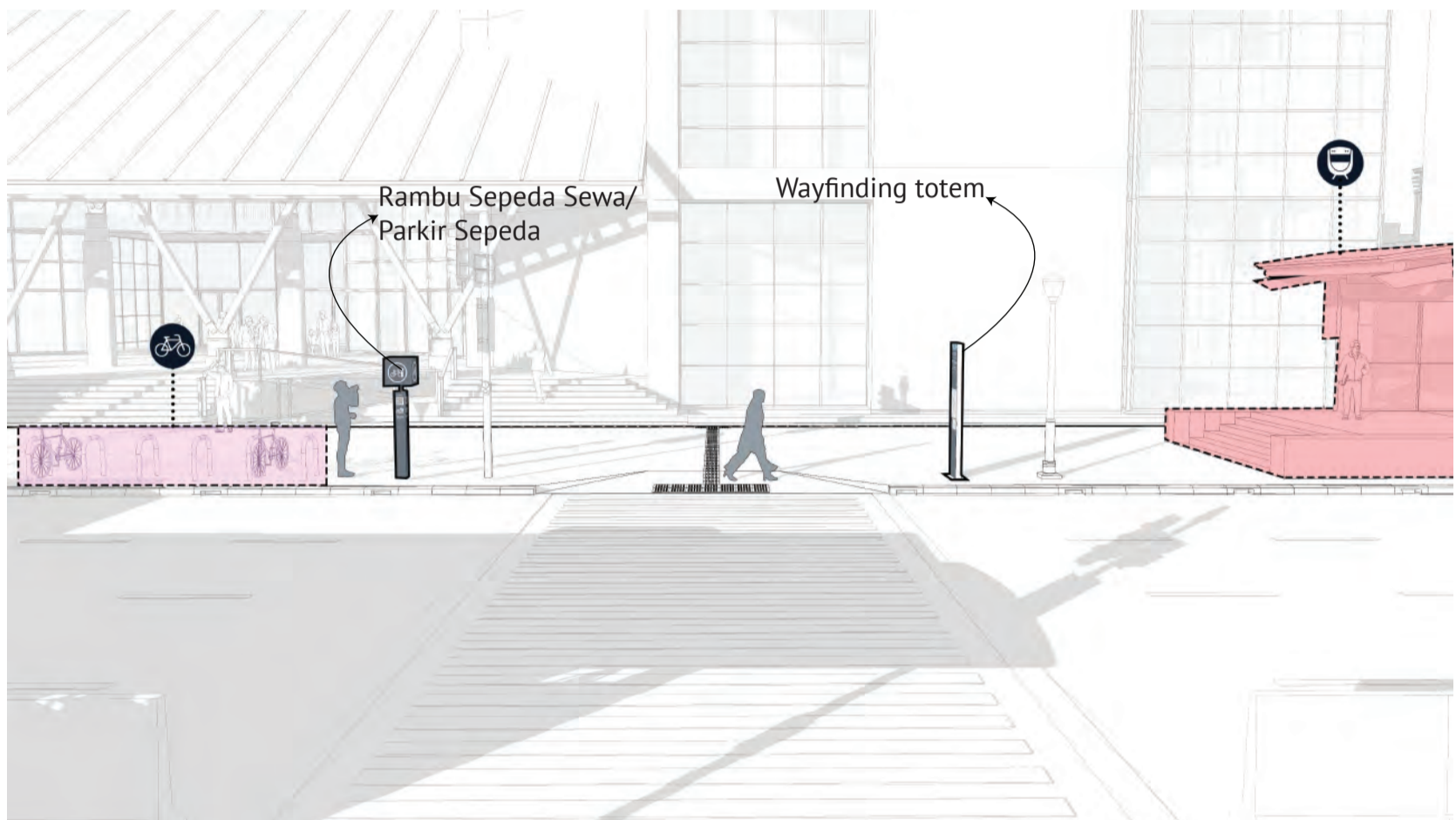
Wayfinding pada tengah blok segmen jalan



Wayfinding pada simpang suatu jalan

# Tipologi Rambu di Kawasan Integrasi

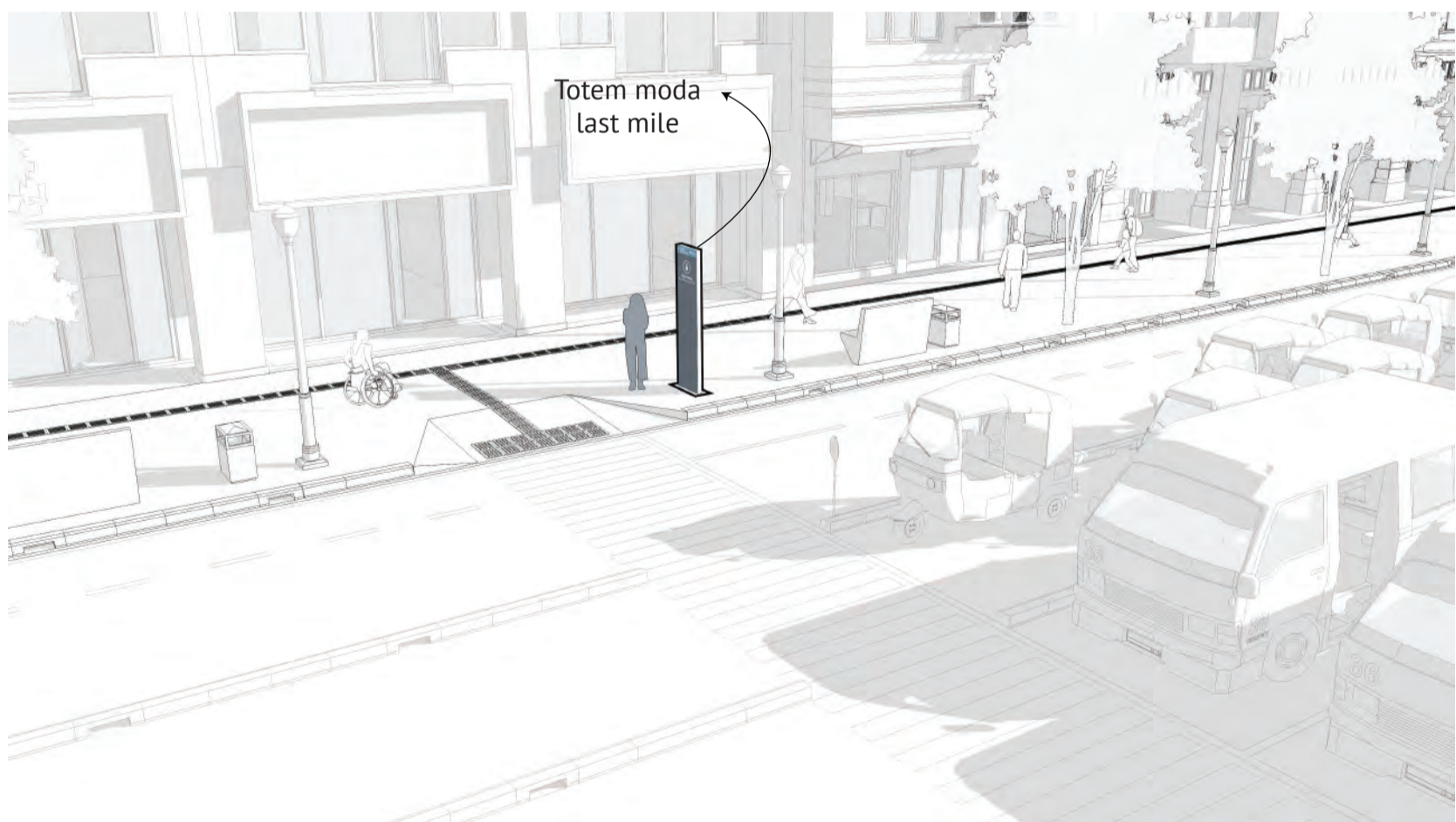
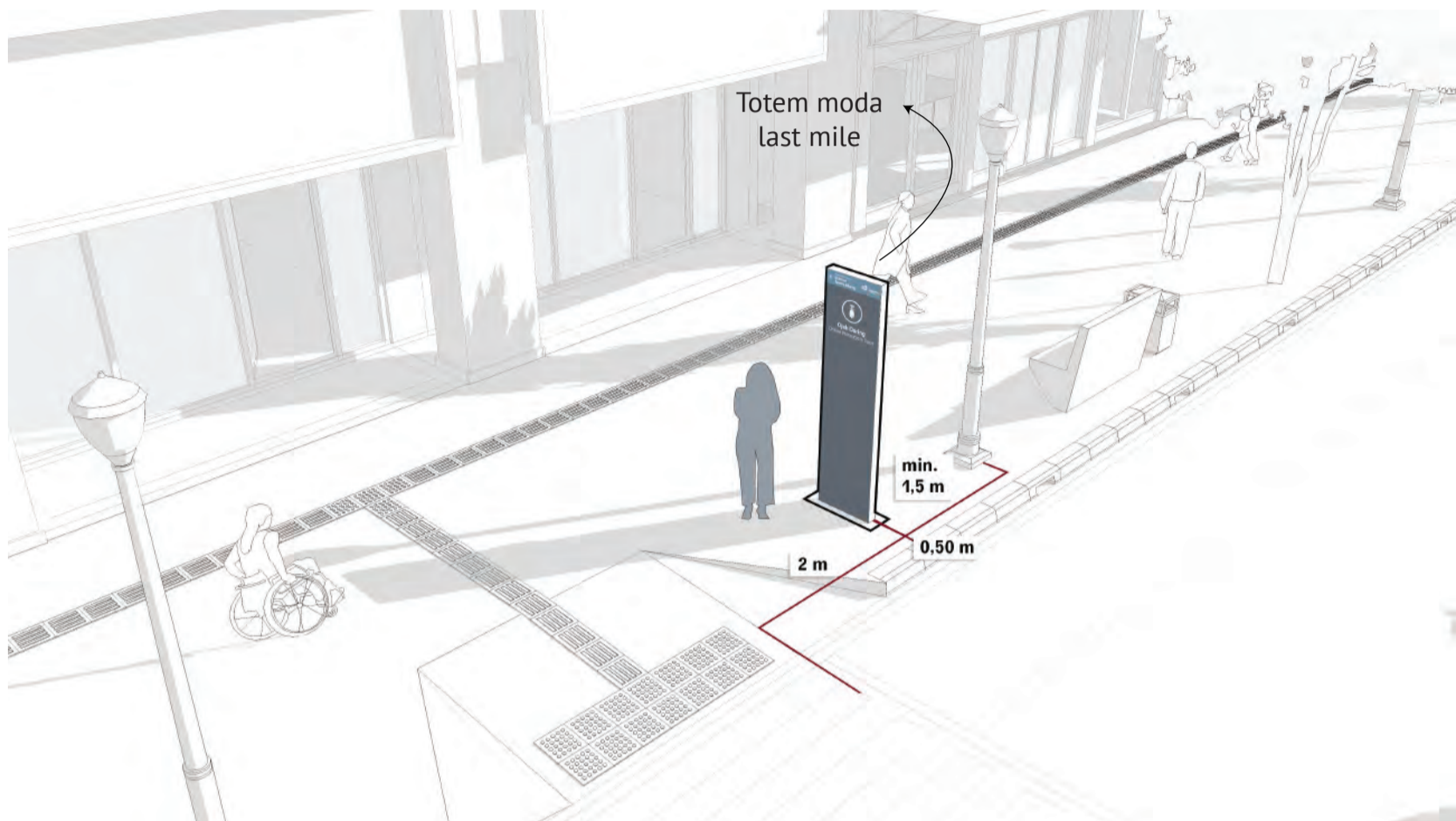
Titik integrasi lainnya yaitu stasiun MRT, Halte BRT, sepeda sewa, dan parkir sepeda yang lokasinya berdekatan, karena penumpang dari halte/stasiun pada umumnya harus melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir menggunakan moda transportasi lainnya yang tersedia. Pada titik ini dibutuhkan informasi penunjuk arah, rute, dan jadwal yang terpampang jelas.





# Tipologi Rambu di Kawasan Integrasi

Dalam perjalanan ke tujuan akhir, penumpang juga biasanya menggunakan transportasi pengumpan lainnya, baik berupa sepeda sewa, angkot/mikrotrans, ataupun transportasi daring. Kehadiran totem moda pada trotoar yang menerus dari kawasan interchange akan memudahkan penumpang berpindah moda.



Totem dengan braille untuk penyandang disabilitas netra diletakkan berdekatan dengan pintu keluar stasiun/halte. Arah hadap totem disesuaikan dengan arah keluar pintu stasiun/halte, penempatan ubin pemandu juga diarahkan ke sisi totem untuk memudahkan para pembaca.



## Peta Taktil

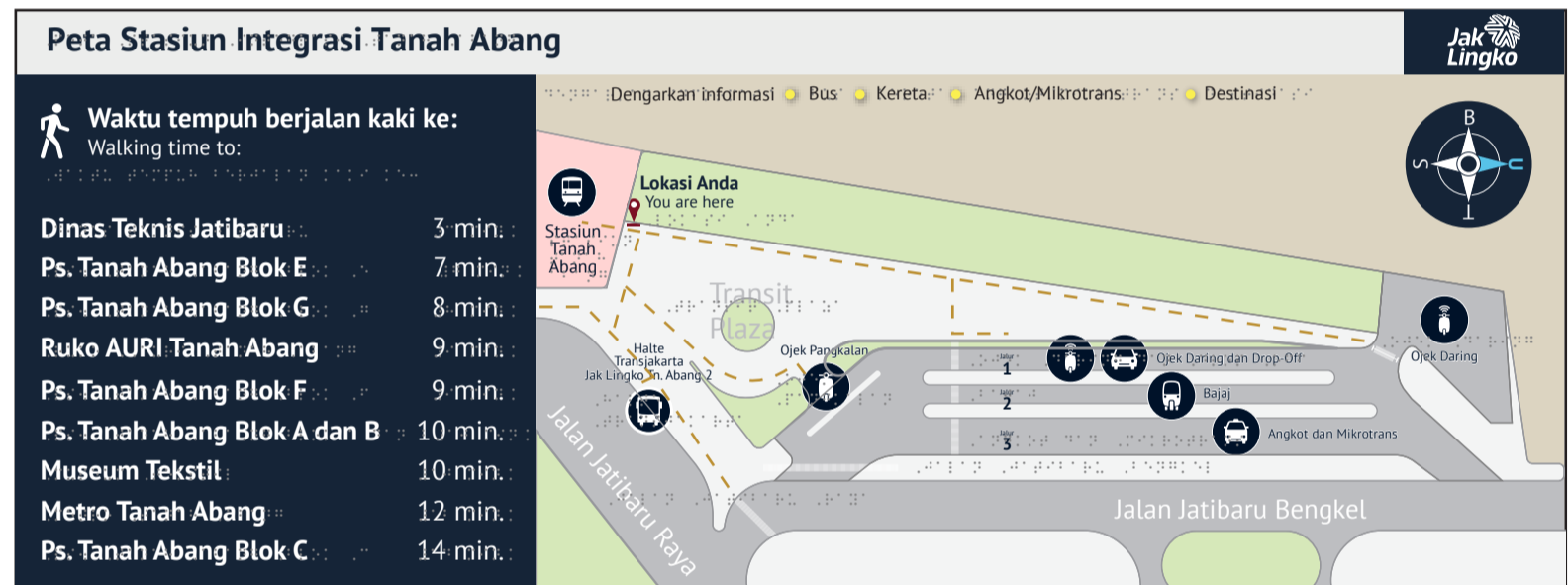
Peta taktil perlu ditempatkan utamanya pada titik transit terintegrasi untuk memberikan orientasi kepada penyandang disabilitas netra. Informasi yang dicantumkan adalah rencana tapak kawasan stasiun dalam bentuk gambar timbul, dengan daftar destinasi beserta arah dari pintu keluar stasiun.

Pemilihan ikon timbul secara spesifik perlu melalui kesepakatan dengan penyandang disabilitas netra untuk memastikan kesamaan persepsi terhadap ikon timbul tersebut.

Peta taktil idealnya dilengkapi dengan informasi suara yang bersifat penjelasan arah menuju titik transit di sekitar maupun destinasi utama kawasan.

## Tampilan Peta

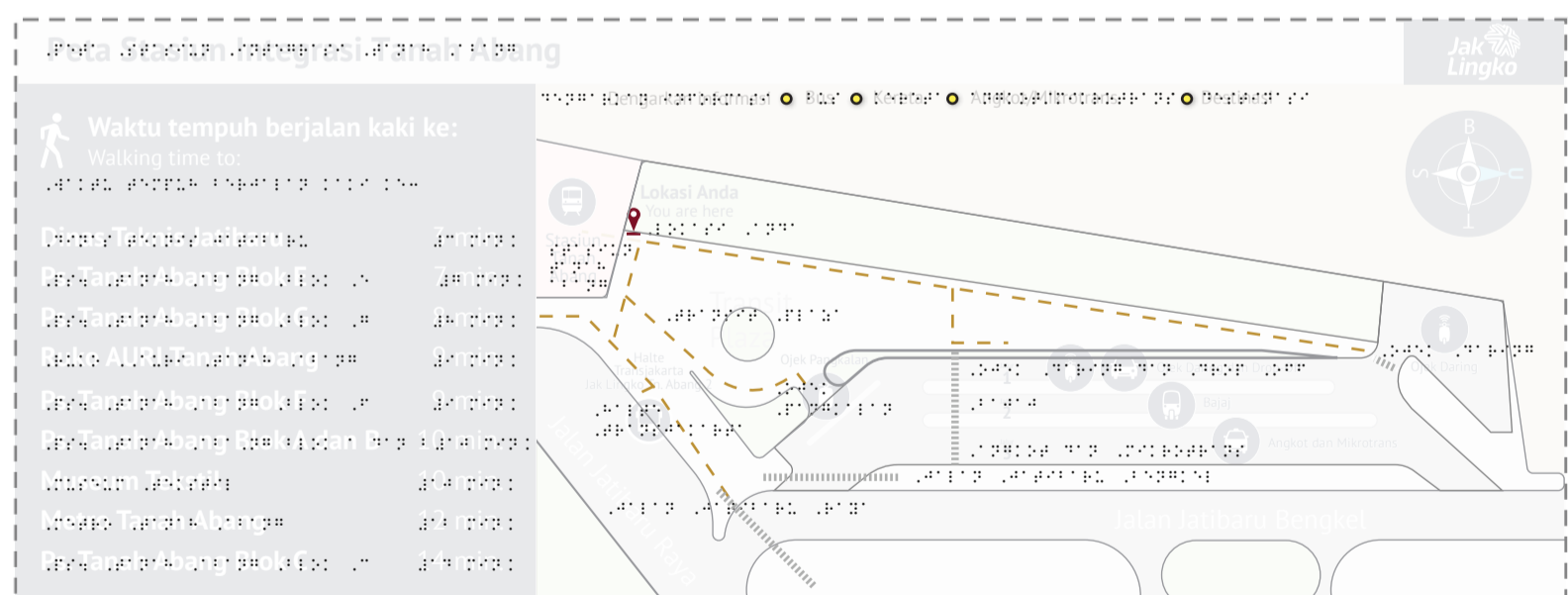
Teks braille dan elemen taktil dicetak timbul tanpa warna, sehingga dapat bertumpukan dengan informasi visual.



## Elemen Taktil

- Ubin pemandu
- ..... Penyeberangan sebidang
- 📍 Lokasi Anda
- 🟡 Tombol perangkat informasi suara

Elemen taktil dibuat timbul setinggi 0,5mm seperti kaidah huruf braille



## Posisi Penempatan

Penempatan informasi dan peta taktil di area stasiun dapat diletakkan di area concourse, dengan memastikan adanya akses ubin pemandu menuju informasi taktil. Perlu diberikan jarak minimal 50 cm dari peta taktil ke ruang bebas pejalan kaki. Peta taktil sebaiknya diletakkan di dekat area informasi dan loket/mesin tiket, atau bersama dengan informasi grafis di tembok agar tidak menghalangai sirkulasi penumpang.

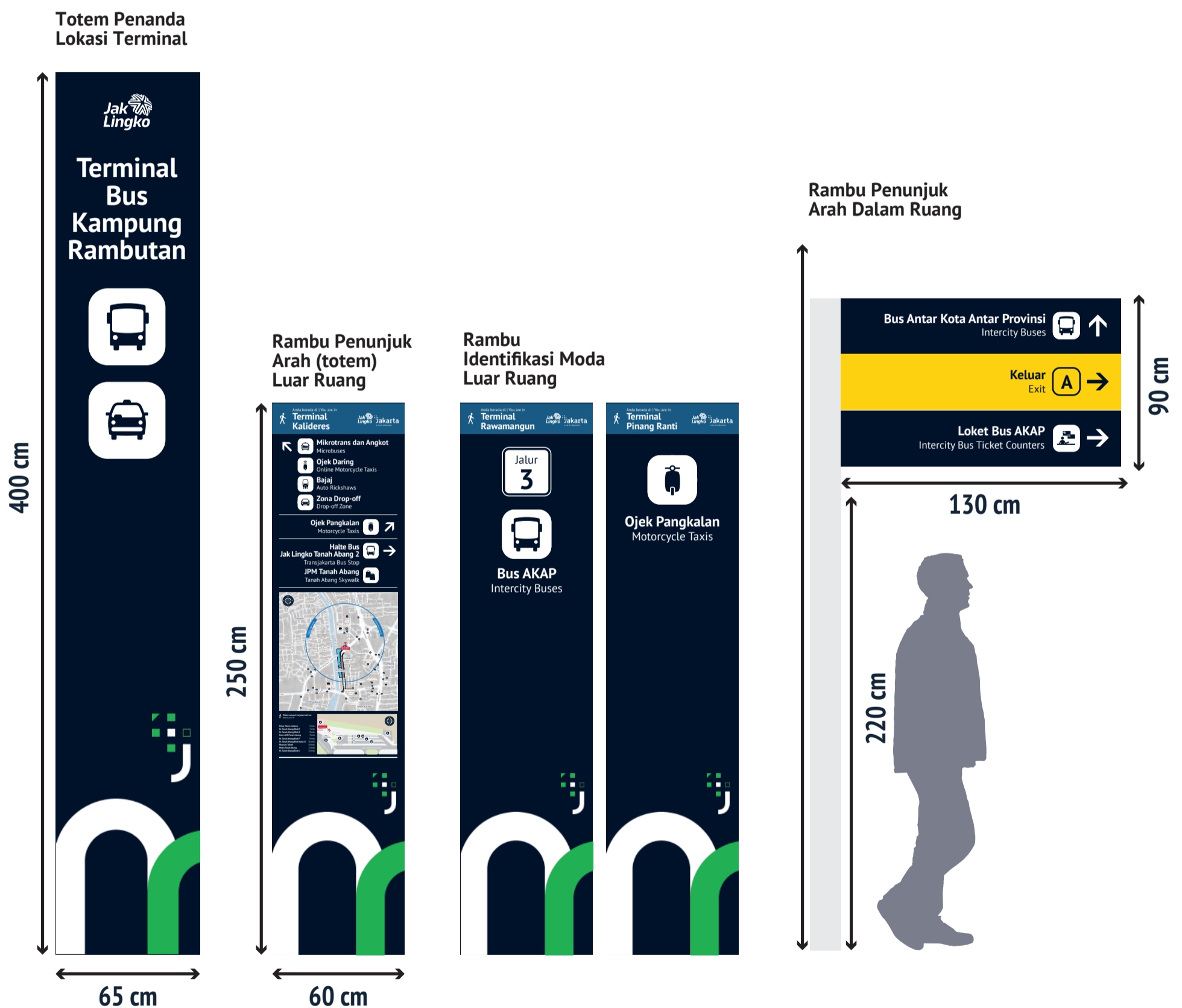
Penempatan informasi dan peta taktil juga dapat diletakkan di titik masuk POI, dapat diintegrasikan dengan informasi pariwisata dan destinasi lokal.



# Tipologi Rambu di Terminal Bus atau Angkutan Air



Di dalam kawasan terminal bus ataupun angkutan air, desain wayfinding yang terintegrasi juga mempunyai peran penting untuk memudahkan navigasi penumpang untuk naik/turun bus atau berpindah moda



## Totem dan Rambu Penanda di Zona Terminal

Pada pintu masuk area atau gedung terminal, signage dalam bentuk totem ataupun signage gantung/gantry dapat dipasang di tiap-tiap akses untuk menandakan penumpang ke area masuk terminal bus/angkutan air

### Contoh Implementasi



Totem Penanda Lokasi Terminal Luar Ruang



Totem Penanda Lokasi Terminal Dalam Ruang/Gedung



## Totem Penunjuk Arah di Luar Ruang

Di terminal dengan ruang terbuka, petunjuk arah dapat menggunakan media totem

### Rambu Penunjuk Arah (totem) Luar Ruang



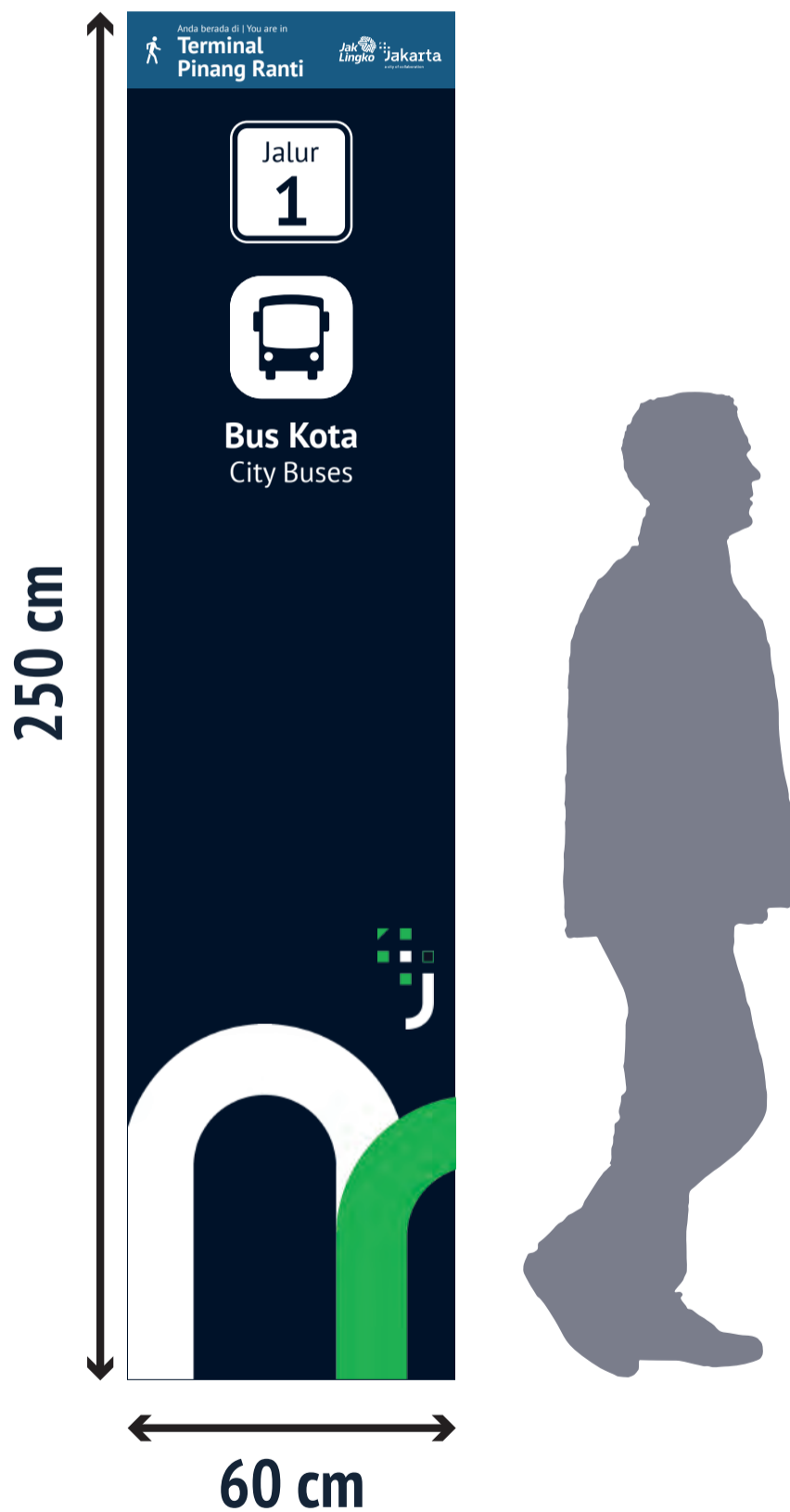
### Contoh Implementasi



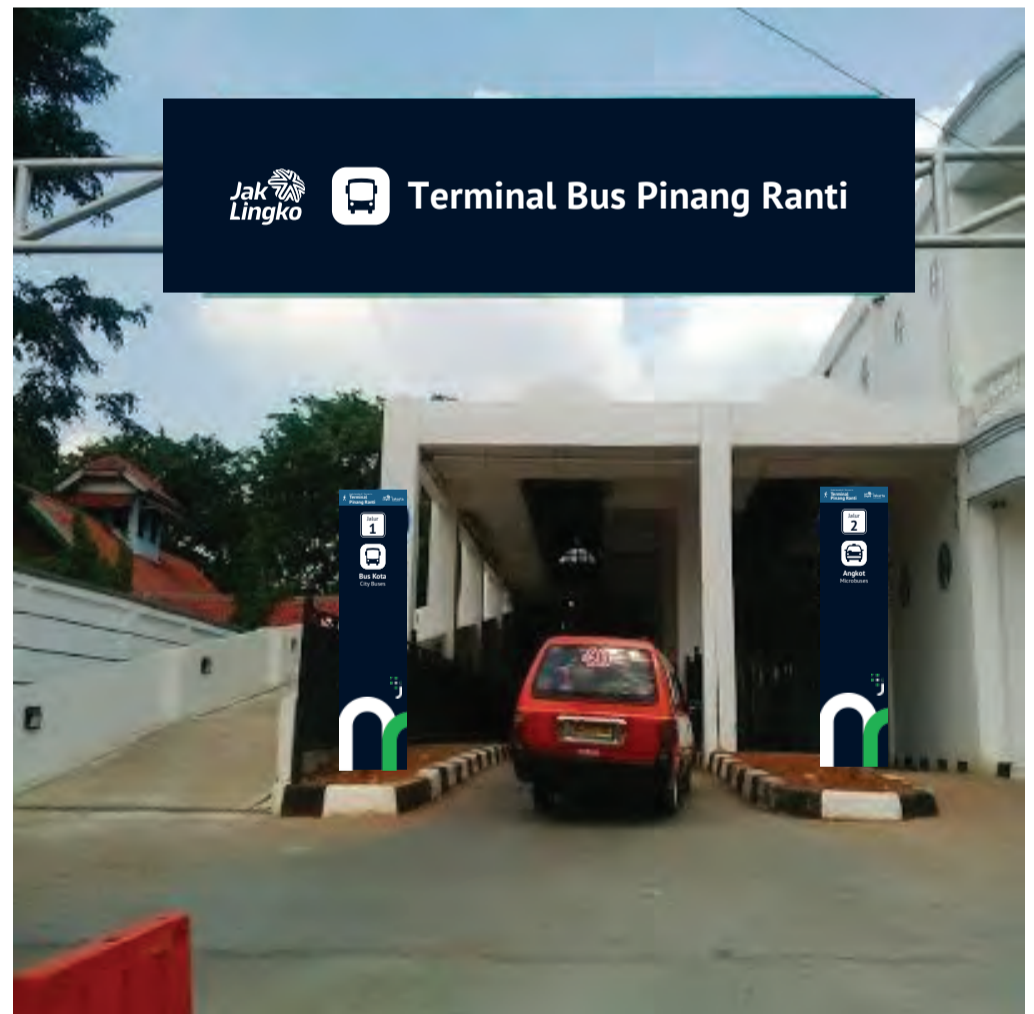


## Totem Penanda Moda di Terminal

Di terminal dengan ruang terbuka, penanda moda moda yang dilayani di dalam terminal dapat ditandai menggunakan totem

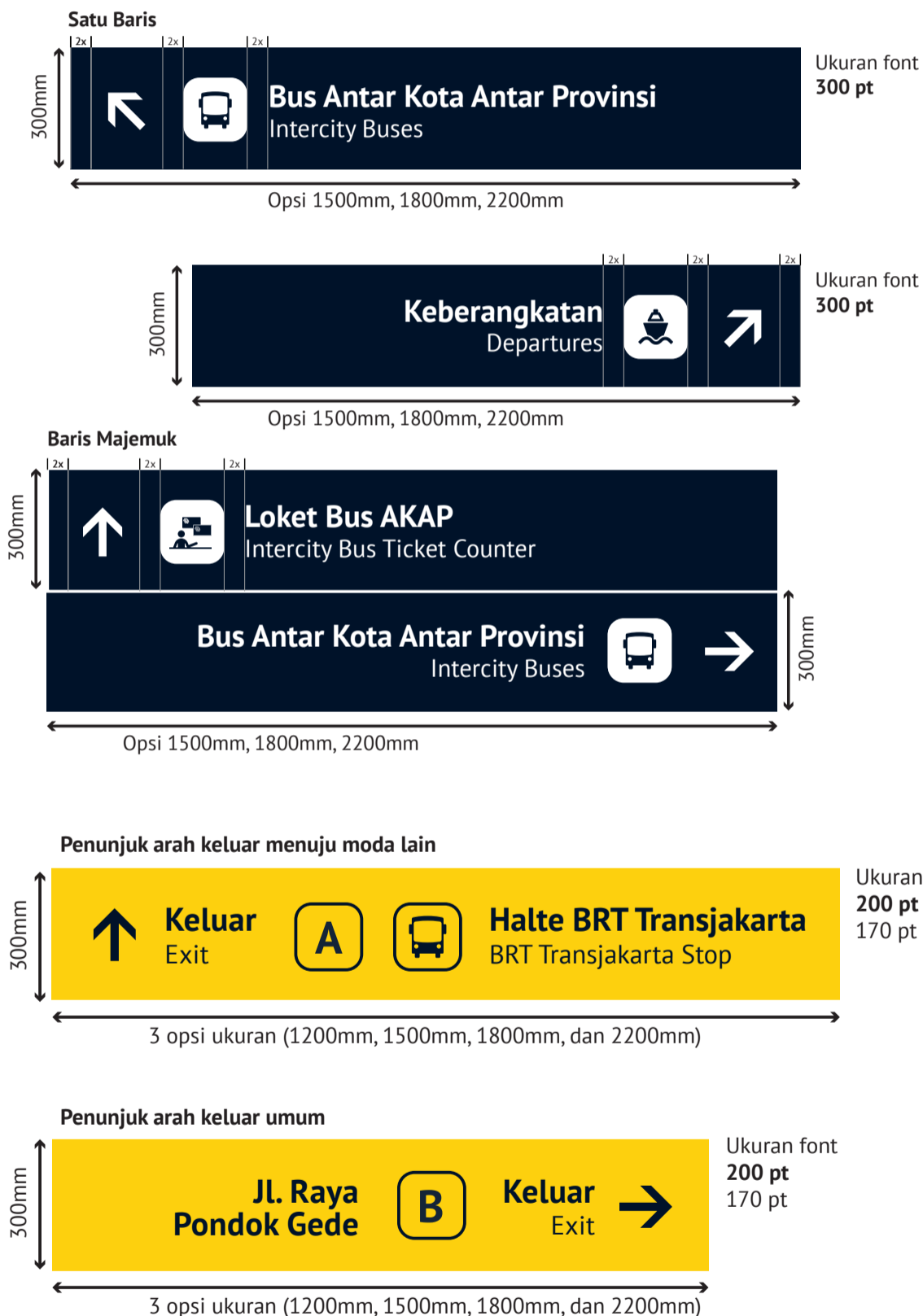


## Contoh Implementasi

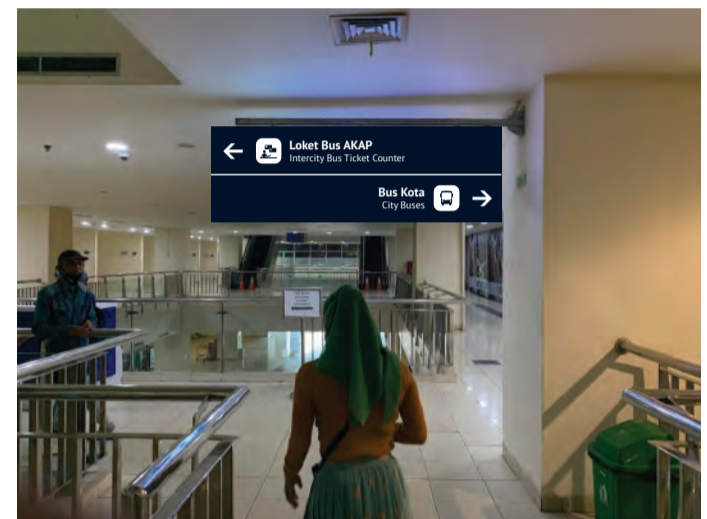


## Tipologi Wayfinding pada Zona Internal Terminal Bus/Angkutan Air

Kebutuhan wayfinding di zona internal berperan dalam mengkonfirmasi jalur tujuan pengunjung dan memberikan informasi mengenai fasilitas stasiun. Dasar rambu wayfinding diposisikan minimal tinggi 2,5m dan tidak lebih tinggi dari 4m untuk rambu gantung dimana pengunjung dapat berlalu lalang dibawahnya. Untuk rambu yang dipasang di dinding untuk keperluan poster, iklan, regulasi, dan lain-lain memiliki tinggi minimal 1 meter.

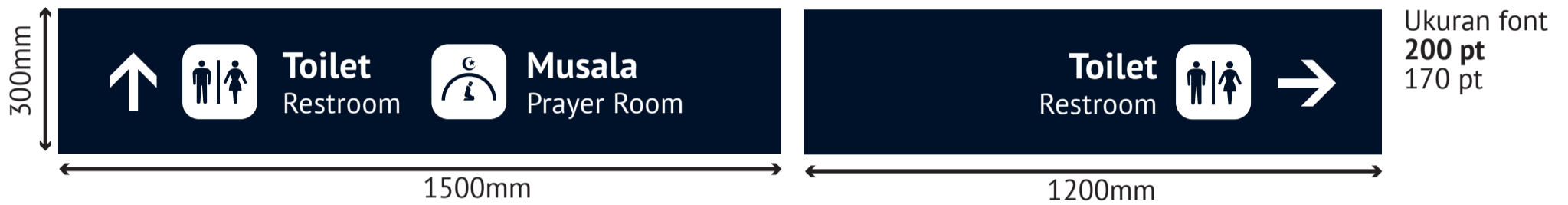


## Contoh Implementasi



## Rambu Fasilitas

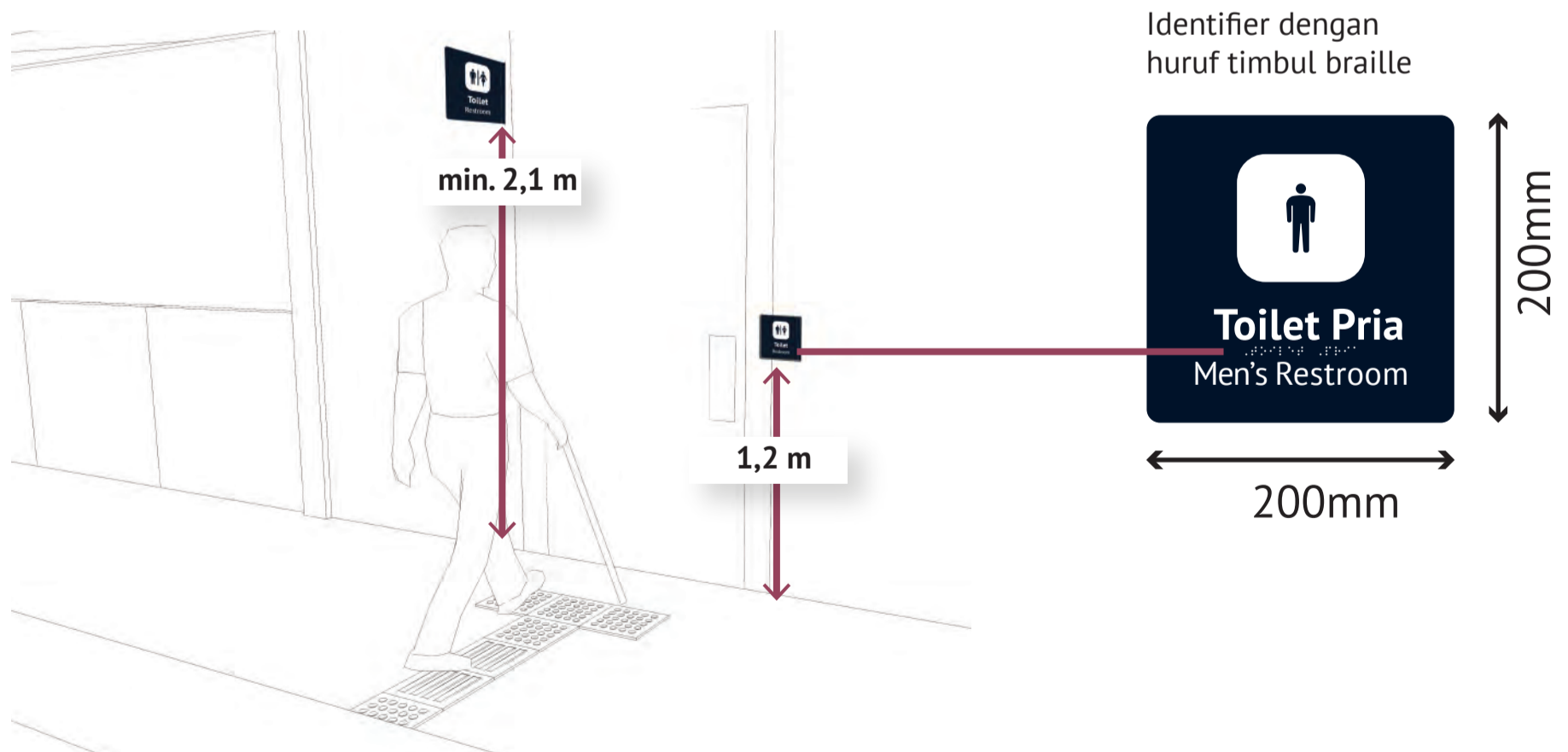
### Rambu penunjuk arah fasilitas



### Identifier fasilitas: posisi di dinding



### Identifier fasilitas: posisi di pintu



## Peta Lokalitas dan Papan Informasi

### Kriteria POI (Point of Interest) Utama:

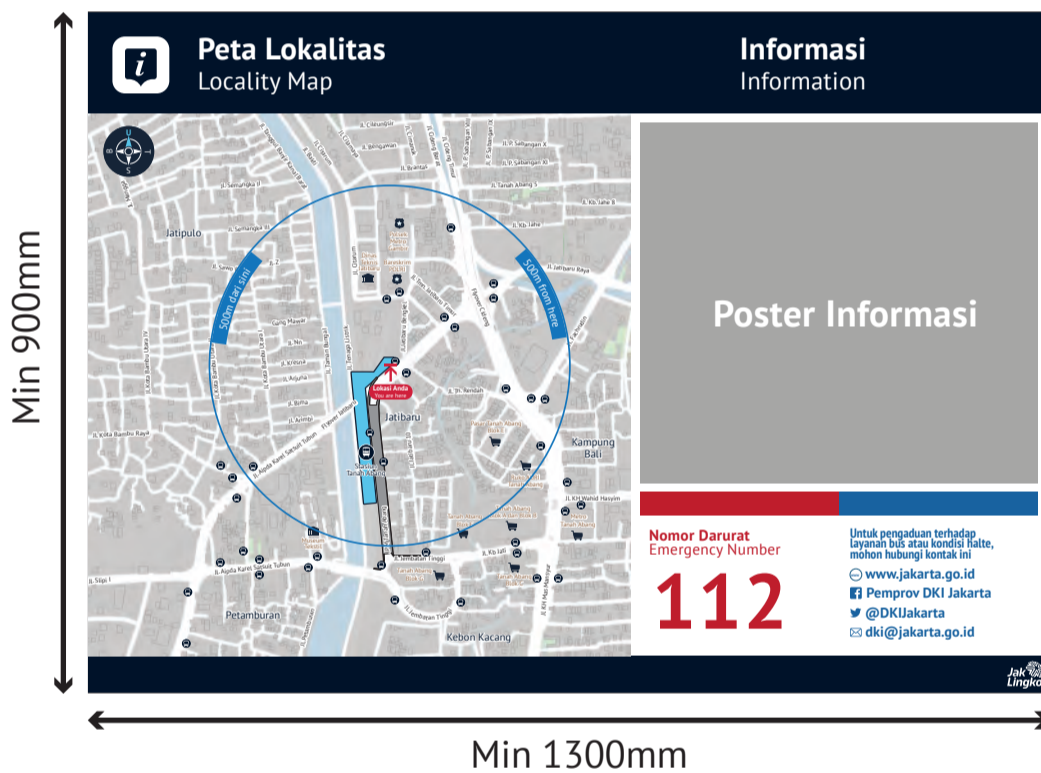
- Atraksi umum/memiliki banyak pengunjung
- Titik transit angkutan umum dan sepeda sewa terdekat
- Tempat khas lokal
- Dikenal secara internasional

### Kriteria POI Sekunder:

- Banyak diingat dan mudah diidentifikasi sepanjang rute berjalan kaki
- Bangunan heritage/unik secara arsitektur
- Tempat yang mendefinisikan suatu kawasan
- Bangunan Penting/terkenal
- Berlokasi di simpang utama

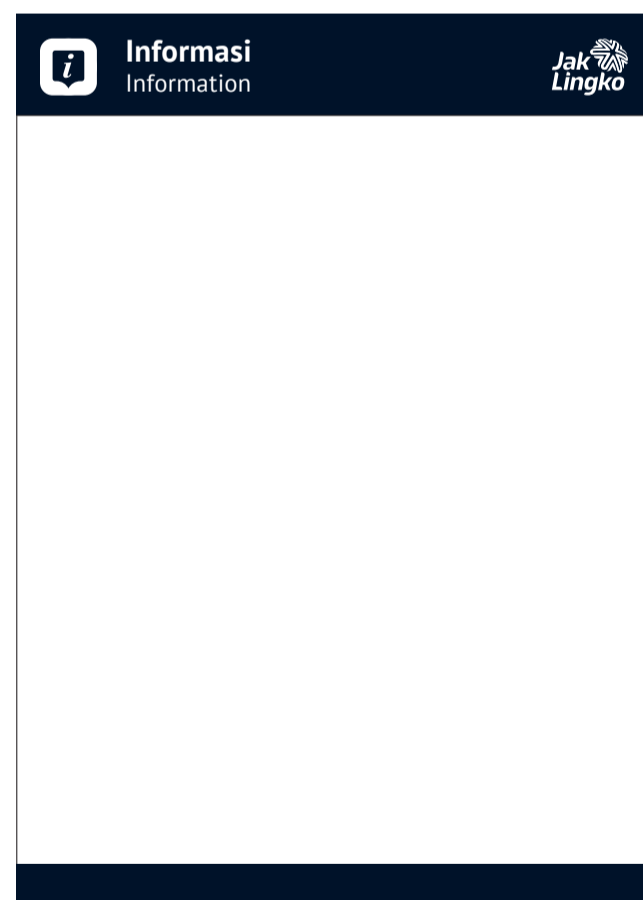
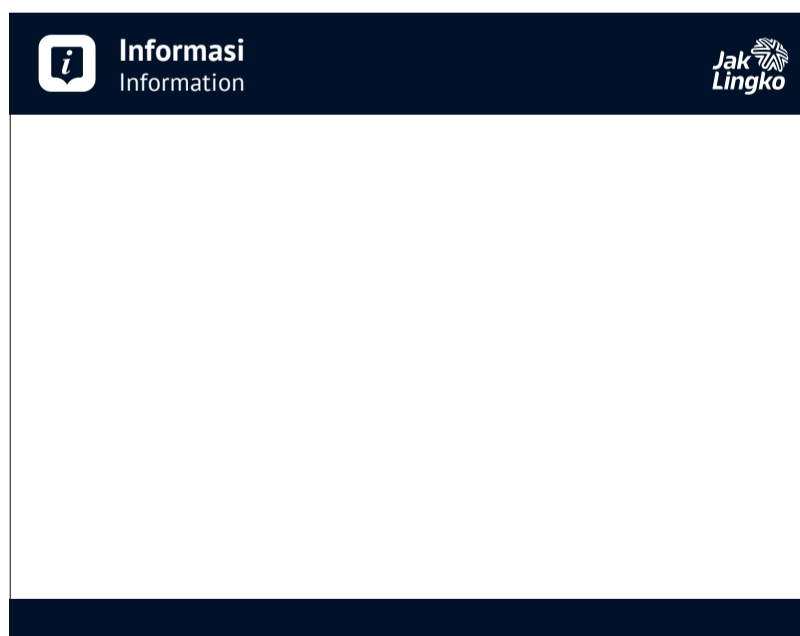
### Secara umum, POI dapat dilihat sebagai:

- Retail utama
- Atraksi turis
- Gedung pertunjukan/bioskop
- Fasilitas kesehatan
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas keagamaan
- Ruang terbuka
- Gedung parkir
- Gedung kedutaan
- Toilet umum
- Gedung pemerintahan
- Kantor polisi
- Kantor pos
- Hotel
- Monumen
- Sungai
- Taman
- Muka bangunan aktif untuk publik



Ukuran A0 Portrait

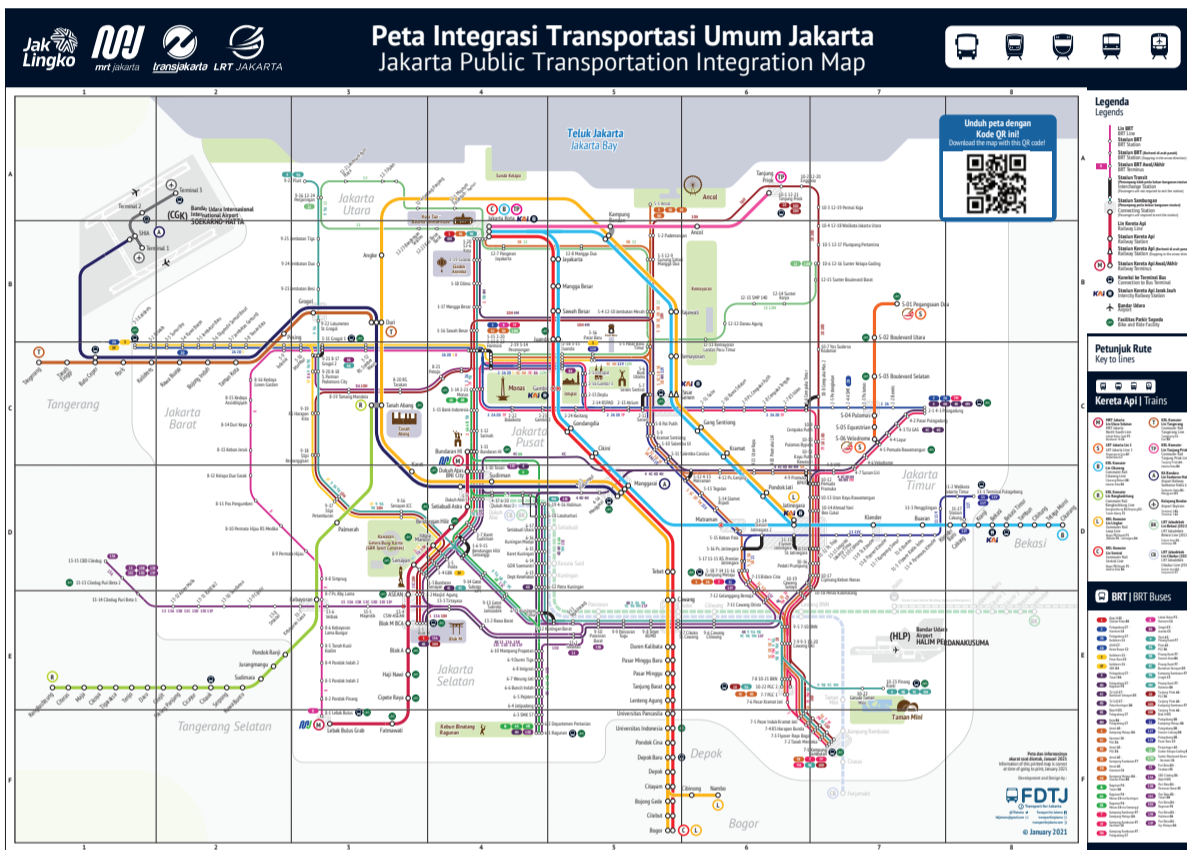
Ukuran A0 Landscape



## Peta Jaringan Transportasi Umum dan Perairan Jakarta

Sebagai komponen wayfinding yang penting, peta rute integrasi mengikuti nomenklatur yang diseragamkan oleh guideline ini wajib dipasang di beberapa titik di terminal:  
Di titik transit ataupun di pusat informasi

### Peta di Terminal Bus



### Peta Transportasi Perairan



### Contoh Implementasi



Peraturan Menteri Perhubungan No, 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas

ADA. 2010. ADA Standards for Accessible Design (ADAAG)

BART. 2013. BART Facilities Standard - Facility Design - Criteria - Architecture - Wayfinding and Signage

City of Toronto. 2016. Toronto TO360 Signage Placement Guidelines

ITDP Indonesia. 2020. Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor

Santoso, Melvin et al. 2019. Jak Lingko Brand Identity

Transport for London. 2010. Legible London System Architecture

GUBERNUR DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA

ANIES RASYID BASWEDAN

© July 2021

Development and Design by :

