EVALUASI KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN KOTA MAKASSAR

SKRIPSI

Oleh

ANDI SITI HAJAR ASWATY

NIM 45 16 042 028

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2021

EVALUASI KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN KOTA MAKASSAR

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh

Gelar Sarjana Teknik (S.T)

Oleh

ANDI SITI HAJAR ASWATY

NIM. 45 16 042 028

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2021

SKRIPSI

EVALUASI KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN KOTA MAKASSAR

Disusun dan Diajukan Oleh

ANDI SITI HAJAR ASWATY
NIM 45 16 042 028

Menyetujui:

Pembimbing I	Pembimbing II
Dr. Ir. Murshal Manaf, MT	**Jufriadi, ST., MSP**
NIDN. 09-290867-02	NIDN. 09-310168-02

Mengetahui:

Dekan Fakultas Teknik	Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Dr. Ridwan, ST., M.Si	**Dr. Ir. Rudi Latief, M.Si**
NIDN. 09-101271-01	NIDN. 09-170768-01

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor. A.562/SK/FT/UNIBOS/VII/2021 pada tanggal 7 Juli 2021 Tentang Panitia dan Pengangkatan Dosen Penguji Ujian Akhir Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, maka :

Pada hari/tanggal : Selasa, 12 Juli 2021
Skripsi atas nama : Andi Siti Hajar Aswaty
NIM : 45 16 042 028

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Negara Jenjang Strata Satu (S-1), pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT .....

Sekertaris : Jufriadi, ST., MSP .....

Anggota : 1. Dr. Ir. Syafri, M.Si .....

2. Idris Taking, ST., MSP .....

Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar	Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Dr. Ridwan, ST., M.Si **NIDN: 09-101271-01**	**Dr. Ir. Rudi Latief, M.Si** **NIDN: 09-170768-01**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Andi Siti Hajar Aswaty

NIM : 45 16 042 028

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang saya tuliskan/ajukan ini benar-benar hasil karya sendiri, dengan arahan komisi pembimbing dan bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima segala bentuk konsekuensi/sanksi atas perbuatan saya.

Makassar, Juli 2021

Yang menyatakan

Andi Siti Hajar Aswaty

ABSTRAK

Andi Siti Hajar Aswaty, 2021 "Evaluasi Kenyamanan Jalur Pedessterian Kota Makassar". Dibimbing oleh Murshal Manaf dan Jufriadi.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran tentang kondisi jalur pedestrian Kota Makassar dan persepsi masyarakat terkait perbandingan faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Untuk mengindentifikasi persepsi masyarakat terhadap tingkat kenyamanan jalur pedestrian Kota Makassar khususnya di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur digunakan analisis deskriptif. Sedangkan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian digunakan analisis korelasi.

Berdasarkan analisis korelasi yang dilakukan maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah faktor yang menjadi pengaruh dalam kenyamanan jalur pedestrian yaitu jenis aktivitas yang ada di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur.

Kata kunci : Faktor, Pengaruh, Pedestrian, Kenyamanan

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatu

Puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan atas kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nyalah kepada saya sehingga saya sebagai penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **"Evaluasi Kenyamanan Jalur Pedestrian Kota Makassar"** Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana STRATA SATU (S1) pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang Maha Pemberi segalanya atas rahmat, karunia dan kemudahan yang diberikan kepada penyusun.
2. Bapak Dr. Ridwan ST.,M ,Si selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak Dr. Ir. Rudi Latief M.Si selaku Ketua Jurusan Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak Dr. Ir. Murshal Manaf, MT selaku pembimbing pertama yang telah bersedia membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini

5. Bapak Jufriady, ST., MSP selaku pembimbing kedua yang telah bersedia membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini
6. Bapak Dr. Ir. Syafri, M.Si dan Bapak Idris Taking, ST, MSP selaku tim penguji yang telah meluangkan waktu dan masukan serta arahan dalam penyusunan skripsi ini.
7. Ucapan terima kasih tak terhingga khususnya kepada seluruh Dosen program studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu, yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama berada di bangku perkuliahan.
8. Seluruh Staf tata usaha Fakultas Teknik dan Staf tata usaha Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu, atas pelayanan dan kemudahan yang telah diberikan selama menuntut ilmu pengetahuan di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.
9. Orangtua dan keluarga terutama Ayah saya A. Hartawan, SE dan Ibu saya Ismawaty Iskandar, ST., MSP dan khususnya untuk kakek saya Alm. H. Iskandar Palla dan nenek saya Hj. Mariaty yang telah memberikan do'a, dukungan, motivasi dalam penyusunan penelitian ini.
10. Kepada Saudari Siska, Nurul Fatimah Jisman dan Rivqa Musjhtahidah Arsyad yang telah menyempatkan waktunya menemani saya untuk survey pengambilan data lapangan.
11. Teman-teman seperjuangan saya Nurul Fatimah Jisman, Rohima Imawati Fitri, Rivqa Musjhtahida Arsyad, Febi Anwar, Bernadeth Paembong, Regil

Indri Rahayu, Tirta Hastyn, St Nurhalizah Mardjuni yang senantiasa memberikan semangat penulis dalam penyusunan skripsi.

12. Teman-teman Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) angkatan 2016, yang saling memberikan support dalam penyusunan skripsi ini.
13. Kepada saudari nraxnxh yang senantiasa membantu, bersedia menemani penulis dan memberikan motivasi dalam penyususnan skripsi ini.
14. Serta semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, yang telah membantu baik secara moral maupun materi.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah memberikan bantuan dan arahan kepada saya. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Makassar, Juli 2021

Penulis

ANDI SITI HAJAR ASWATY

DAFTAR ISI

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI..... iv

DAFTAR TABEL vi

DAFTAR GAMBAR viii

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 6

C. Tujuan Penelitian 6

D. Manfaat Penelitian 6

E. Ruang Lingkup Penelitian 7

F. Sistematika Pembahasan 8

BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... 12

A. Pedestrian (Pejalan Kaki)..... 12

B. Kriteria Teknik Jalur Pedestrian 13

C. Peran dan Fungsi Pedestrian Path (Jalur Pejalan Kaki) ... 17

D. Karakteristik Pedestrian Path..... 19

E. Indikator Penilaian Jalur Pedestrian..... 25

F. Kenyamanan Jalur Pedestrian 29

G. Kebijakan Penyelenggaraan Pedestrian Path 31

H. Peneliti Terdahulu 33

I. Kerangka Pikir..... 37

BAB III METODE PENELITIAN 39

A. Lokasi dan Waktu Penelitian..... 39

B. Populasi dan Sampel Penelitian 40

C. Jenis dan Sumber Data..... 42

D. Variabel Penelitian 43

E. Teknik Pengumpulan Data 44
F. Metode Analisis Data 45
G. Definisi Operasional 47
H. Alur Penelitian 48
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 49
A. Gambaran Umum Kota Makassar 49
B. Gambaran Umum Kecamatan Ujung Pandang 58
C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian 63
D. Kondisi Lokasi Penelitian 63
E. Analisis Kondisi Jalur Pedestrian Kota Makassar 67
F. Karakteristik Responden 73
G. Analisis Persepsi Masyarakat Terkait Dengan Tingkat Kenyamanan Pedestrian Kota Makassar 77
H. Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian 84
BAB V PENUTUP 91
A. Kesimpulan 91
B. Saran 92
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tingkat standar pelayanan jalur pejalan kaki (Peraturan Menteri PUNo. 03/PRT/M/2014) 15
Tabel 2.2 Standar lebar tambahan (n) jalur pedestrian 15
Tabel 3.1 Pembagian Jumlah Sampel 42
Tabel 3.2 Variabel Penelitian 43
Tabel 3.3 Koefisien Tingkat Korelasi Variabel Yang Berpengaruh 46
Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Makassar 50
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2019 55
Tabel 4.3 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2019 56
Tabel 4.4 Luas Wilayah Menurut Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019 59
Tabel 4.5 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex Ratio di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019 60
Tabel 4.6 Kepadatan Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019 61
Tabel 4.7 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin 74
Tabel 4.8 Responden Berdasarkan Umur 74
Tabel 4.9 Responden Berdasarkan Status Pernikahan 75

Tabel 4.10 Responden Berdasarkan Pekerjaan 76

Tabel 4.11 Responden Berdasarkan Tempat Tinggal 77

Tabel 4.12 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Keamanan Jalur Pedestrian 77

Tabel 4.13 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Fasilitas Bagi Penyandang Disabilitas 79

Tabel 4.14 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Jenis Aktivitas di Sekitar Lokasi Pedestrian 81

Tabel 4.15 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Lampu Penerangan 82

Tabel 4.16 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Kebersihan 83

Tabel 4.17 Indikator Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian 85

Tabel 4.18 Skor Korelasi Masing-masing Variabel/Indikator Yang di Teliti 86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Lebar jalur pedestrian yang bersatu dengan jalur sepeda di berbagai kondisi yang berbeda (Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014) 16
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran 38
Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian 39
Gambar 3.2 Alur Penelitian 48
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar 57
Gambar 4.2 Peta Administrasi Kecamatan Ujung Pandang 62
Gambar 4.3 Kondisi Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian 65
Gambar 4.4 Peta Lokasi Penelitian 66
Gambar 4.5 Lebar Jalur Pedestrian 67
Gambar 4.6 Jalur Pedestrian Dijadikan Tempat Parkir 68
Gambar 4.7 Jalur Pedestrian Dijadikan Tempat Berjualan 68
Gambar 4.8 Halaman Bangunan yang digunakan sebagai Jalur Pedestrian (Negara Singapura) 69
Gambar 4.9 Keberadaan Pohon Jalur Pedestrian 70
Gambar 4.10 Penempatan Kanopi Pada Jalur Pedestrian 71
Gambar 4.11 Kondisi Tempat Duduk Jalur Pedestrian 71
Gambar 4.12 Sampah Berserakan Pada Jalur Pedestrian 73

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kegiatan kawasan perkotaan secara spasial tidak dapat dilepaskan dari sektor-sektor permukiman, komersial, industri, transportasi, dan sektor penunjang lainnya (Nurul Silmiatul, 2013). Hal tersebut merupakan kegiatan-kegiatan yang potensial dalam mengubah kualitas lingkungan perkotaan. Salah satu dampak dari semakin berkembangnya kawasan perkotaan adalah terjadinya peningkatan penggunaan bahan bakar dari kendaraan umum dan peningkatan pencemaran udara di kawasan pusat kegiatan di kota yang sebagian besar disebabkan oleh sektor transportasi. Oleh karena itu, sebagai upaya untuk menghemat penggunaan bahan bakar maupun meminimalisir pencemaran udara diperlukan perencanaan sistem transportasi yang baik dan berwawasan lingkungan di kawasan perkotaan dimana salah satunya adalah pengembangan prasarana tidak bermotor atau pengembangan kawasan pejalan kaki. Kebutuhan pengembangan fasilitas pejalan kaki atau pedestrian berdasarkan sistem jalan menjadi persoalan penting dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, kendaraan umum, maupun kendaraan bermotor.

Terkait dengan hal ini, terdapat empat faktor penting yang juga harus diperhatikan dan mempengaruhi panjang/jarak orang berjalan kaki yaitu waktu, kenyamanan, ketersediaan kendaraan bermotor, dan pola tata guna lahan (Unterman, 1984). Menurut Hamid Shirvani (1985), perencanaan jalur pedestrian perlu mempertimbangkan adanya keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki, fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian, dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

Dalam kaitannya dalam perancangan kota, diperlukan perencanaan pedestrian secara menyeluruh yang saling terkait dengan elemen-elemen perkotaan lainnya, sehingga tersedianya jalur pedestrian yang dapat memfasilitasi berbagai jenis kebutuhan bagi penggunanya.

Jika dilihat dari kondisi pedestrian yang sudah ada di Indonesia, permasalahan *pedestrian path* hampir serupa yaitu masalah parkir, kendaraan bermotor yang masuk kepedestrian, dan banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menggunakan pedestrian sehingga fungsi pedestrian tidak berjalan sebagaimana mestinya.

Kota Makassar dengan luas wilayah 175,77 Km^2 (BPS 2020) yang merupakan pusat dari berbagai kegiatan di Kawasan Indonesia Timur diantaranya kegiatan bisnis, ekonomi, dan pemerintahan, dan lain-lain

sebagainya, yang tersebar di 15 Kecamatan yang ada di Kota Makassar, hal ini menandakan adanya kemajuan yang pesat dalam pembangunan, maka dampak langsung dari peningkatan tersebut adalah mendorong potensi pergerakan yang lebih dinamis, sehingga dengan adanya penggunaan lahan yang mempunyai kegiatan maka ikut mempengaruhi volume kendaraan yang ada di ruas jalan tersebut. Namun terkadang meningkatnya volume kendaraan tidak diimbangi dengan peningkatan kapasitas ruas jalan sehingga dampak langsung dari peningkatan tersebut adalah terjadinya kemacetan, kesemrautan dan bahkan kecelakaan lalu lintas. Fenomena ini dapat dilihat dari beberapa ruas jalan di Kota Makassar terutama pada jam-jam sibuk antara pukul 08.00-17.00 Wita (Hukmia, 2011).

Pemerintah telah menetapkan peraturan-peraturan yang mengatur tata ruang wilayah untuk mengatasi kemacetan. Salah satu hal yang direncanakan adalah pengembangan jalur pedestrian. Departemen Pekerjaan Umum (2000) menegaskan fungsi utama pedestrian adalah memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.

Kenyamanan jalur pedestrian harus dijadikan prioritas dalam perencanaan transportasi perkotaan. Pembangunan jalur pedestrian yang baik sesuai perencanaan jalur pejalan kaki pada jalur umum akan meningkatkan kenyamanan dan kuantitas pejalan kaki dan kualitas

lingkungan perkotaan yang berdampak pada penurunan emisi gas rumah kaca, polusi udara, dan konsumsi energi. Selain itu jalur pedestrian juga dapat meningkatkan kesehatan pejalan kaki dan kualitas lingkungan perkotaan.

Pembangunan prasarana dan sarana pejalan kaki mengikuti ketentuan teknis yang ditetapkan dengan mempertimbangkan aspek kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Pembangunan tersebut diutamakan pada (1) jalan-jalan arteri dan kolektor; (2) jalan-jalan lokal di kawasan komersial dan kawasan perumahan kepadatan tinggi; (3) Lokasi dengan tingkat mobilitas tinggi seperti stasiun, terminal, sekolah, rumah sakit, dan sarana ibadah; dan (4) lokasi menuju dan dari halte angkutan umum. (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014).

Salah satu upaya pemerintah Kota Makassar dalam megembalikan hak pejalan kaki sejak tahun 2019 telah dilakukan proyek revitalisasi jalur pedestrian pada jalan sekitar Pantai Lokasi Kota Makassar. Hal-hal yang dilakukan antara lain penambahan jalur sepeda di beberapa titik, pelebaran jalur pejalan kaki, perbaikan saluran drainase, penambahan tahan atau jalur hijau disepanjang jalan , penambahan Penerangan Jalan Umum (PJU) berupa lampu, serta penambahan fasilitas lain seperti bangku dan tempat sampah. Pada beberapa titik di jalan-jalan tersebut, proses revilatisasi masih berjalan.

Proses revitalisasi jalur pedestrian di Kota Makassar masih terus berlanjut. Akan tetapi, keberhasilan pembangunan jalur pedestrian tersebut belum banyak yang meneliti. Dari penelitian sebelumnya terkait tingkat kenyamanan pejalan kaki pedestrian dengan memperhatikan aspek kenyamanan dalam perencanaannya yang dilakukan oleh Feybe G. Kaliongga, Veronica A. Kumurur dan Amanda Sembel (2014) didapatkan bahwa Hambatan yang mengurangi kenyamanan dalam hal aksesibilitas yaitu tiang-tiang reklame, kondisi permukaan yang tidak rata (terkait aspek keamanan), dan perubahan fungsi jalur pedestrian menjadi tempat parkir, Proporsi pohon peneduh tidak sesuai dengan tinggi manusia sehingga tidak mampu memberikan keteduhan juga jarak tanam yang tidak seimbang. Dilatarbelakangi oleh hal tersebut studi ini bertujuan mengevaluasi tingkat kenyamanan jalur pedestrian yang sudah selesai dikerjakan dan persepsi masyarakat terhadap tingkat kenyamanan jalur pedestrian. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan performa kualitas jalur pedestrian yang maksimal untuk penerapan gaya hidup sehat, meningkatkan kualitas kehidupan, dan mengurangi dampak lingkungan. Selain itu, evaluasi yang dilakukan dapat berguna sebagai bahan pertimbangan dan acuan untuk membangun jalur pedestrian berikutnya agar lebih baik lagi.

B. Rumusan Masalah

Dengan melihan latar belakang yang ada di atas maka yang menjadi permasalahan adalah :

1. Bagaimana gambaran tentang kondisi jalur pedestrian di Kota Makassar?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terkait dengan faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah :

1. Memberikan gambaran tentang kondisi jalur pedestrian Kota Makassar.
2. Mendapatkan persepsi masyarakat terkait perbandingan faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Masyarakat

   Diharapkan dapat menjadi masukan berupa pemikiran demi peningkatan kenyamanan jalur pedestrian serta mampu menjadi

rekomendasi perbaikan fisik jalur pedestrian yang nyaman untuk diaplikasikan di Kota Makassar.

2. Bagi Pemerintah

Diharapkan dapat menjadi pertimbangan dalam pengambilan keputusan dan dijadikan pedoman bagi dinas terkait dalam merencanakan dan mengelola jalur pedestrian.

3. Bagi Bidang Ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota

Terkait dengan bidang akademik perencanaan wilayah dan kota, penelitian ini diharapkan dapat semakin memperdalam pemahaman tentang aspek kenyamanan pada jalur pedestrian dan pengembangan ilmu sistem transportasi.

E. Ruang Lingkup Penelitian

1. Lingkup Wilayah Penelitian

Wilayah yang menjadi lokasi studi dalam penelitian ini adalah Kota Makassar yang secara spesifiknya terdapat di Kecamatan Ujung Pandang yaitu pada Jalan Penghibur dan Jalan Somba Opu. Hal ini disebabkan karena Kecamatan Ujung Pandang khususnya Jalan Penghibur dan Somba Opu merupakan pusat aktifitas khususnya pariwisata yang ada di Kota Makassar.

2. Lingkup Substansi Penelitian

Lingkup kajian penelitian meliputi kajian kondisi dan kenyamanan jalur pedestrian. Hasil dari analisis tujuan penelitian kemudian disusun

rekomendasi konsep kenyamanan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan keinginan masyarakat Kota Makassar terkait dengan variabel tingkat kenyamanan pedestrian yang diberikan melalui kuisioner.

3. Lingkup Tahapan Penelitian

Penelitian ini bersifat studi kasus yang meneliti beberapa permasalahan yang terjadi di lokasi penelitian. Penelitian ini lebih difokuskan pada penilaian pengguna pedestrian terhadap kondisi dan tingkat kenyamanan dari pedestrian Kota Makassar. Objek dalam penelitian ini yaitu masyarakat pengguna pedestrian dan unit usaha sekitar lokasi penelitian. Data-data yang diperoleh melalui survey dan kuisioner kemudian dianalisis untuk menjawab rumusan masalah yang ada.

F. Sistematika Pembahasan

Dalam penyusunan proposal ini di bagi ke dalam lima Bab, dengan sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini memuat tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan ruang lingkup serta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini membahas tentang kajian teori, berisi teori-teori tentang pedestrian yang diperlukan/dibutuhkan sehingga permasalahan yang dibahas dapat terjawab dengan baik. Dimana setiap variabel permasalahan mempunyai teori dan selanjutnya secara komprehensif dapat disimpulkan dan dikembangkan menjadi hipotessa untuk perumusan dan penyelesaian masalah.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini membahas pertimbangan untuk menentukan strategi pendekatan studi dan pemilihan metode penelitian hingga menentukan kebutuhan data, teknik pengumpulan data, pengolahan data, penyajian data dan teknik analisis.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini memuat tentang analisis deskriptif jalur pedestrian dan analisis penerapan metode uji korelasi terhadap faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian

BAB V Penutup

Pada bab ini memuat tentang kesimpulan dan saran dari peneltiian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pedestrian (Pejalan Kaki)

Rubenstein (1992) menjelaskan bahwa pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin pedester atau pedestris yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari satu tempat asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination) dengan berjalan kaki atau tanpa kendaraan. Kemudian dari pengertian tersebut pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang melakukan perjalanan atau aktivitas di ruang terbuka publik tanpa menggunakan kendaraan.

Anggriani (2009) berpendapat, masalah pejalan kaki juga merupakan masalah utama dalam lalu lintas. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Bab 1 Pasal 2 Ayat 11 yang menyatakan bahwa pejalan kaki mempunyai hak untuk mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan jalan. Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1997)

pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari :

a. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan.
b. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki.
c. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

B. Kriteria Teknis Jalur Pedestrian

Persyaratan teknis jalur pedestrian yang perlu diperhatikan adalah dimensi pedestrian, kemiringan, material pedestrian, kelengkapan dan perlengkapan jalan (*street furniture*), dan aksesibilitas (Booth 1983; Harris dan Dines 1998; Peraturan Menteri PU No 03/PRT/M/2014). Persyaratan ini perlu diperhatikan untuk menunjang kenyaman dan keamanan pengguna yang berarti fasilitas pedestrian harus dirancang sesuai dengan standar yang berlaku baik dari bentuk maupun kontruksinya. Jika persyaratan teknis dari jalur pedestrian sudah terpenuhi, selanjutnya dapat meningkatkan pengalaman pejalan kaki seperti mempelajari aspek estetika yang secara hati-hati terintegrasi dengan aspek fungsional dan system dari pedestrian. Berikut penjelasan setiap kriteria teknis dari jalur pedestrian.

1. Dimensi Pedestrian

Dalam keadaan ideal, lebar jalur pejaan kaki dapat dihitung berdasarkan volume pejalan kaki perkiraan yaitu rata-rata per menit pada interval puncak. Lebar jalur pejalan kaki dapat dihitung dengan rumus (Peraturan Menteri PU No 03/PRT/M/2014)

$$W=(P/35) + n$$

dengan W menunjukkan lebar jalur pejalan kaki (meter), P menunjukkan volume pejalan kaki rencana (orang per menit per meter) yang dapat dilihat pada Tabel 2.1, n menunjukkan lebar tambahan yang dapat dilihat pada Tabel 2.2 Standar besaran ruang atau tingkat pelayanan untuk jalur pejalan kaki dapat dikembangkan dan dimanfaatkan sesuai dengan tipologi ruas pejalan kaki dengan memperhatikan kebiasaan dan jenis aktivitas setempat. Standar pelayanan dibagi menjadi enam tingkatan pelayanan yang dapat dilihat pada Tabel 2.1. Untuk kawasan pendidikan seperti kampus, standar pelayanan menurut Peraturan Menteri PU No 03/PRT/M/2014 minimum adalah Standar B.

Tabel 2.1 Tingkat standar pelayanan jalur pejalan kaki

(Peraturan Menteri PUNo. 03/PRT/M/2014)

Tingkat pelayanan	Jalur pejalan kaki (m2/orang)	Kecepatan ratarata (meter/menit)	Volume arus pejalan kaki (orang/meter/menit)
A	≥12	≥78	≤6,7
B	≥3,6	≥75	≤23
C	≥2,2	≥72	≤33
D	≥1,4	≥68	≤50
E	≥0,5	≥45	≤83
F	<0,5	<45	Arus pejalan kaki beragam

Sumber : Peraturan Menteri PUNo. 03/PRT/M/2014

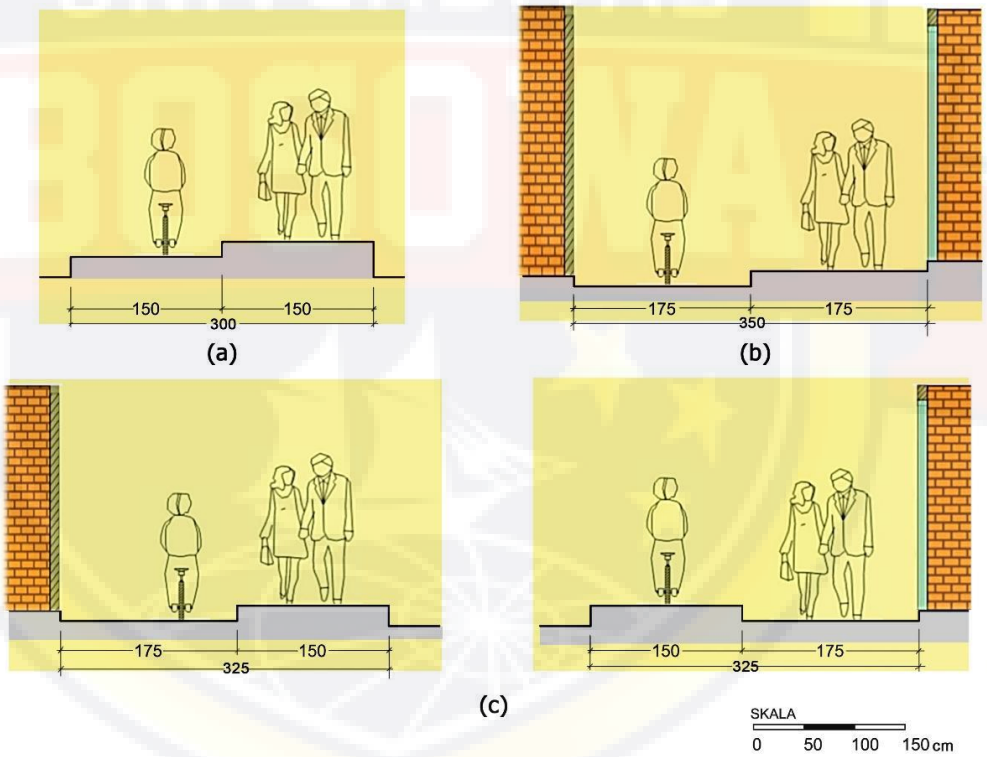
Tabel 2.2 Standar lebar tambahan (n) jalur pedestrian

Lokasi	n (meter)
Jalan di daerah pasar	1,5
Jalan di daerah perbelanjaan bukan pasar	1,0
Jalan di daerah lain	0,5

Sumber : Peraturan Menteri PUNo. 03/PRT/M/2014

Lebar minimum jalur pedestrian untuk kaum difabel adalah 150 cm dengan alinmen dan kelandaian jalan yang mudah dikenali melalui penggunaan material khusus (Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014). Jika pedestrian memiliki perbedaan ketinggian dengan jalur kendaraan bermotor, perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 20 cm, dan perbedaan ketinggian dengan jalur perabot jalan adalah 15 cm (Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014).

Jalur pedestrian juga dapat dimanfaatkan untuk bersepeda dengan ketentuan yang berbeda dengan jalur yang hanya digunakan oleh pejalan kaki saja (Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014). Jalur pejalan kaki yang juga digunakan untuk bersepeda minimal memiliki lebar sebesar 3 m tanpa bangunan di kedua sisinya. Gambar 2.1 menunjukkan ilustrasi lebar jalur pedestrian yang disatukan dengan pengendara sepeda dengan berbagai kondisi yang berbeda.



Gambar 2.1 Lebar jalur pedestrian yang bersatu dengan jalur sepeda di berbagai kondisi yang berbeda. (a) lebar minimum

tanpa bangunan di kedua sisinya, (b) lebar minimum dengan bangunan di sisi pejalan kaki dan sisi pesepeda, (c) lebar minimum dengan bangunan di salah satu sisi pejalan kaki atau pesepeda (Peraturan Menteri PU No. 03/PRT/M/2014).

C. Peran dan Fungsi Pedestrian Path (Jalur Pejalan Kaki)

Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Secara umum, jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza, dan mall. Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar dan aman. Persyaratan ini perlu 6 dipertimbangkan di dalam perancangan jalur pedestrian agar dapat menyediakan jalur pedestrian yang mampu menampung kebutuhan kegiatan-kegiatan tersebut sehingga perancang perlu mengetahui kategori perjalanan para pejalan kaki dan menarik bagi pejalan kaki (Listianto 2006).

Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan. Fungsi jalur pejalan kaki adalah untuk keamanan

pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) dalam Listianto (2006) jalur pedestrian di kota-kota besar mempunyai fungsi terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain adalah:

a. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
b. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik.
c. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye, dan lain sebagainya.
d. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual.
e. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota.
f. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

Fungsi jalur pedestrian yang sesuai dengan kondisi pedestrian adalah jalur pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat, mengurangi kerawanan kriminalitas, serta menghadirkan suasana dan kondisi lingkungan yang lebih baik. Menurut Rhamdani (1992), pentingnya

masalah penyediaan prasarana pejalan kaki perlu memperhatikan faktor-faktor berikut:

a. Jalan berperan dalam menanggapi masalah perangkutan di perkotaan.
b. Jalur pejalan kaki merupakan elemen penting dalam perencanaan kota, penataan jalur dan jalur kendaraan yang serasi akan mendukung potensi di wilayah pusat kota.
c. Penataan prasarana pejalan yang strategis dengan standar pencapaian yang tinggi akan dapat mendukung keseluruhan sirkulasi di pusat kota.

D. Karakteristik Pedestrian Path

Perjalanan pejalan kaki biasanya relatif dekat karena sebagian besar pejalan kaki berjalan dari tempat parkir atau dari pemberhentian umum yang tidak terlalu jauh (Listianto 2006). Terkait dengan ruang pedestrian, Harris dan Dines (1988) menjelaskan tentang kriteria fisik dalam pembuatan sirkulasi pedestrian, diantaranya adalah :

a. Kriteria dimensional

   Kriteria dimensional ruang pedestrian berdasarkan jarak ruang yang dibutuhkan antar pejalan kaki didepannya sesuai lokasi yaitu tempat umum sepanjang 1.8 meter, tempat belanja sepanjang 2.8 sampai 3.6 meter, berjalan normal sepanjang 4.6 sampai 5.5 meter, dan jalan santai dengan jarak lebih dari 10.6 meter.

b. Kriteria Pergerakan.

Faktor kecepatan akan menurun bila jumlah pejalan kaki meningkat, ada persimpangan, dan terdapat naik atau turun tangga.

c. Kriteria Visual

Kriteria atau persyaratan visual (pemandangan) disesuaikan dengan tinggi mata dan sudut pandang pejalan kaki dan nyaman untuk melihat pada pandangan normal setinggi mata (misalnya untuk penempatan rambu-rambu lalu lintas).

Harris dan Dines (1988) juga menjelaskan standar ruang pedestrian, yaitu:

a. Lebar Lebar jalur pedestrian tergantung pada tujuan dan intensitas pemakaian dimana untuk satu orang atau 24 inchi (60 cm) dibutuhkan lebar minimum jalan setapak sebesar empat ft (120 cm) dengan tetap memperhatikan kelengkapan dan perlengkapan jelas (*street furniture*).

b. Kemiringan

a.1 Longitudinal (dengan dasar pertimbangan kebiasaan dan kemudahan bergerak serta tujuan desain) dibedakan menjadi kemiringan ideal 0 sampai 3%, maksimum sebesar 5%, tergantung iklim 5 sampai 10%, dan untuk ramp sebesar 1.5 sampai 8%.

b. Transversal dibedakan menjadi kemiringan minimum tergantung material sebesar 1 %, ideal rata-rata sebesar 3 %, dan maksimum untuk drainase baik sebesar 3 %.

c. Perhitungan dimensi untuk lebar pedestrian

Lebar jalan (W) = V x M / S

Keterangan : V = Volume (orang/menit)

M = Modul ruang (ft^2/orang)

S = Kecepatan berjalan (ft/menit)

Kriteria fasilitas pejalan kaki (*street furniture*) berdasarkan pedoman perencanaan jalur pejalan kaki pada jalur umum oleh Dinas Bina Marga (1999) dan persyaratan teknis penyediaan sarana ruang pejalan kaki yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KM Perhubungan No.65 Tahun 1993) adalah sebagai berikut :

1. Marka, perambuan, papan informasi (Signage)

   Marka, perambuan, dan papan informasi diletakkan pada jalur amenitas, pada jalur dengan arus pedestrian padat dengan besaran sesuai dengan kebutuhan dan menggunakan bahan yang terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi serta tidak menimbulkan efek silau. Keberadaan marka harus mudah terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan baik siang hari maupun malam hari. Ketinggian penempatan rambu lalu lintas pada sisi jalan minimum 1.75 meter dan maksimum 2.65 meter, sedangkan untuk fasilitas pedestrian minimum 2 meter dan maksimum 2.65 meter (Keputusan Menteri

Perhubungan No.65 Tahun 1993). Standar jarak dalam Harris dan Dines (1988) untuk letak papan informasi ini dimasukkan sebagai zona penglihatan yang dibedakan untuk jarak tangkap setinggi mata. Dalam kondisi berdiri, jarak pandangan setingggi mata berkisar antara 1.4 sampai 1.8 meter dan jika saat kondisi duduk dalam kendaraan berkisar antara 1 sampai 1.2 meter.

2. Lampu jalan

   Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.65 tahun 1993, lampu penerangan diletakan setiap sepuluh meter dengan tinggi maksimal empat meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Menurut Harris dan Dines (1988), penerangan jalan bertujuan untuk mengakomodasikan pergerakan yang aman bagi pejalan kaki dan kendaraan. Hirarki penerangan terlihat dari perbedaan jarak, ketinggian, dan warna cahaya lampu yang digunakan. Sifat penerangan untuk jalur pedestrian sebaiknya tidak seragam sepanjang jalan dan distribusi pencahayaan harus mencapai 2 meter agar penglihatan ke arah pejalan kaki lain tetap jelas.

3. Halte atau Lapak Tunggu

   Lapak tunggu disediakan pada median jalan dan fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyebrangan

pejalan kaki. Halte dapat ditempatkan diatas trotoar atau bahu jalan dengan jarak paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1 meter dari tepi jalur lalu lintas. Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter, dan tinggi bagian atap paling bawah minimal 2.5 meter dari lantai. Bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal.

4. Utilitas

   Elemen yang termasuk utilitas meliputi hidran, boks kabel telepon, listrik, penutup saluran bawah gril penutup pohon dan lain-lain. Secara ideal, tempat pejalan kaki seharusnya relatif bebas dari penutupan utilitas. Jika tidak memungkinkan, penutup utilitas dapat dimasukkan sebagai bagian dari pola lantai keseluruhan (Harris dan Dines 1988).

5. Tempat duduk

   Prinsip desain tempat duduk harus menekankan kenyamanan, bentuk, dan detail yang sederhana, mudah dipelihara, tahan lama, dan mencegah kemungkinan perusakan (*vandalisme*). Peletakkan tempat duduk sebaiknya terlindung dari gangguan angin kencang, menempati lokasi yang memiliki pandangan yang bagus, terletak diluar jalan sirkulasi serta memberikan pilihan kepada pengguna jalan seperti terbuka dibawah cahaya matahari, teduh, tempat yang

tenang, tempat beraktivitas, formal, dan informal. Pemilihan dan peletakkan elemen tempat duduk harus disesuaikan dengan elemen lainnya agar menyatu dengan lingkungan sekitarnya (Harris dan Dines 1988).

6. Telepon Umum,

   Kotak Pos, dan Tempat Sampah Elemen-elemen ini harus ditempatkan pada lokasi yang mudah terlihat dan mudah dicapai. Telepon umum dapat diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan dengan besaran sesuai kebutuhan dan menggunakan bahan yang memiliki durabilitas tinggi. Demikian juga dengan kotak pos dapat diletakkan pada lokasi yang memudahkan pengangkutan. Tempat sampah untuk menjaga kebersihan setiap jalan atau ruang terbuka umum dan dapat diletakkan pada tempat yang ramai dilalui orang (Harris dan Dines 1988). Tempat sampah diletakan setiap 20 meter dengan besaran sesuai kebutuhan.

7. Drainase

   Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm.

8. Jalur hijau dan vegetasi

   Jalur hijau diletakan pada jalur amenitas dengan lebar 150 cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Pada beberapa tempat, ketinggian percabangan pohon yang nyaman berjalan dibawahnya berkisar dari 2.4 sampai 4.5 meter.

9. Pagar

   Pembatas Pagar pengaman diletakan pada jalur amenitas. Pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan, pagar pembatas dapat dibuat dengan tinggi 90 cm dan bahan yang digunakan adalah metal atau beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharaannya.

Secara keseluruhan, Harris dan Dines (1998) mengartikan kelengkapan dan perlengkapan jalan secara kolektif sebagai elemen-elemen yang ditempatkan dalam suatu lanskap jalan untuk kenyamanan, kesenangan, informasi, kontrol sirkulasi dan perlindungan bagi pengguna jalan. Elemen-elemen ini harus merefleksikan karakter dari lingkungan setempat dan menyatu dengan sekitarnya.

E. Indikator Penilaian Jalur Pedestrian

Indikator aspek desain serta aspek keindahan dan keamanan jalur pedestrian pada metode PEQI akan menjadi fitur yang akan dinilai (SFDPH 2008). Masing-masing aspek memiliki indikator yang berbeda

beda. Pada aspek desain jalan, terdapat sembilan indikator. Indikator-indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Lebar jalur pedestrian

   Lebar pedestrian merupakan salah satu faktor utama dalam menentukan tingkat keselamatan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang berjalan di jalanan.

2. Kondisi permukaan

   Jalur pedestrian yang terpelihara dengan baik (yaitu, tidak ada atau sedikit hambatan) sangat penting untuk menyediakan lingkungan jalan yang aman bagi pejalan kaki. Benjolan, retakan, atau lubang di pedestrian bisa menyebabkan hambatan pejalan kaki yang signifikan

3. Jenis penghalang jalur pedestrian

   Benda-benda yang berada pada jalur pedestrian dapat menjadi penghalang karena tidak memberi mereka cukup ruang melewati jalan. Bebeapa penghalang jalur pedestrian dapat berupa tiang atau marka jalan di luar tempat, kendaraan parkir, pepohonan dan kios pedagang.

4. Keberadaan batu pembatas

   Batu pembatas memberikan pemisahan fisik antara kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Batu pembatas mencegah kendaraan dari

parkir di pedestrian, yang menjadi penghalang utama pengguna pejalan kaki.

5. Pemotong jalan masuk

   Semakin banyak pemotong jalan masuk pada jalan, lebih besar potensi kendaraan menyebabkan penyumbatan pejalan kaki dan menciptakan potensi titik konflik dengan pejalan kaki. Selain itu, perkerasan pada pemotong jalan masuk cenderung lebih cepat rusak karena dilewati kendaraan bermotor.

6. Pohon

   Keberadaan pohon di sekitar jalur pedestrian dapat menjadi peneduh dan pengarah. Selain itu, jalur pedestrian yang terdapat pohon cenderung lebih sejuk.

7. Tempat penanaman/kebun

   Tempat penanaman berfungsi sebagai tempat meletakkan pohon agar tidak menghalangi pejalan kaki. Selain itu, tempat penanaman juga bisa menjadi penyangga antara lalu lintas pejalan kaki dan kendaraan.

8. Tempat duduk umum

   Kehadiran tempat duduk umum dapat mendorong kenyamanan berjalan, terutama untuk pengguna lansia dan penyandang disabilitas.

9. Keberadaan penyangga

Peletakkan penyangga adalah cara yang signifikan dalam menciptakan pemisah antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki. Pemisahan dilakukan untuk menciptakan keselamatan bagi pejalan kaki. Terdapat 3 jenis penyangga yang diamati dalam penelitian ini, yaitu jalur sepeda, jalur hijau dan tempat parkir kendaraan.

Selain aspek desain jalan, terdapat aspek kualitas keindahan dan keamanan. Terdapat tujuh indikator dalam aspek ini. Indikator-indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Grafiti tidak berizin

   Keberadaan grafiti tidak berizin dapat menurunkan kualitas visual pada jalur pedestrian. Grafiti tidak berizin biasanya berada di tembok dan pertokoan.

2. Sampah

   Kebersihan jalur pedestrian harus diperhatikan setiap harinya. Sampah pada jalur jalur pedestrian dapat berupa organik maupun anorganik.

3. Skala penerangan jalan

   Penerangan dapat menjadi penambah unsur keindahan di malam hari. Selain itu, Penerangan juga dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan.

4. Pekerjaan konstruksi

   Keberadaan pekerjaan konstruksi dapat berupa pekerjaan bangunan di sekitar jalur pedestrian maupun pekerjaan jalur pedestrian itu sendiri.

5. Bangunan terbengkalai

   Bangunan terbengkalai adalah bangunan-bangunan yang tidak terawat dan tidak digunakan. Bangunan-bangunan tersebut berpotensi menurukan keamanan jika disalahgunakan.

6. Tanah kosong

   Tanah kosong merupakan area kosong yang tidak digunakan untuk apa pun. Keberadaannya mengurangi kendahan lanskap jalan.

7. Tempat parkir sepeda

   Keberadaan tempat parkir sepeda sangat dibutuhkan bagi pengguna sepeda pada lokasi-lokasi strategis yang banyak dilalui orang.

F. Kenyamanan Lanskap

Kenyamanan adalah suatu keadaan yang nyaman, sejuk, dan segar (Depdiknas 2008). Kenyamanan jalur pedestrian harus dijadikan prioritas dalam perencanaan transportasi perkotaan. Kenyamanan tersebut dapat dihasilkan oleh elemen-elemen yang ada di atasnya. Elemen pada suatu jalur pedestrian dapat dibedakan menjadi 2, yaitu elemen jalur pedestrian sendiri (material dari jalur 6 pedestrian) dan elemen pendukung pada jalur pedestrian (lampu penerang, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, tanda petunjuk dan lainnya) (Ashadi *et al*. 2012).

Jalur yang baik harus memiliki kenyamanan secara fisikal agar dapat memudahkan pejalan kaki melintas (Nugroho 2010). Kondisi fisik dapat dianggap sebagai hal vital dalam pemenuhan fasilitas jalur pedestrian yang baik. Kenyamanan fisik muncul karena fasilitas-fasilitas atau struktur yang dibangun di dalam ruang tersebut. Fasilitas atau struktur bangunan yang dibuat tersebut harus mengikuti standar-standar dimensi penggunanya. Hal ini dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan oleh penggunanya.

Elemen lanskap lain yang memiliki pengaruh besar dalam membentuk kenyamanan adalah vegetasi. Vegetasi mampu memodifikasi iklim mikro dalam lingkungan, seperti suhu dan kelembaban. Konfigurasi penanaman vegetasi pada tepi jalur pedestrian dapat membentuk ruang, menambah

keindahan. Selain itu, penanaman vegetasi tepi jalur pedestrian bertujuan memisahkan pejalan kaki dengan jalan raya agar terciptanya keselamatan dan kenyamanan (Rahmiati 2009).

G. Kebijakan Penyelenggaraan Pedestrian Path

Fungsi keberadaan pedestrian path cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas manusia sehingga sarana dan prasarana jalur pejalan kaki harus benarbenar memadai demi mendukung kelancaran aktifitas pengguna pada umumnya. Berdasarkan laporan dari GIZ-SUTIP (Sustainable Urban Transport Improvement Project) kebijakan penyelenggaraan pedestrian path didasarkan pada aspek keselamatan, keterhubungan, langsung dan tidak terputus, kenyamanan, keamanan, menarik, dan kualitas baik. Hakim (2003) mengemukakan beberapa aspek yang mendukung penyelenggaraan pedestrian secara keseluruhan, yaitu :

a. Kenyamanan

Kenyamanan pengguna dalam beraktivitas di ruang lanskap tidak terlepas oleh aspek fisik itu sendiri. Kenyamanan fisik muncul karena fasilitas-fasilitas atau struktur yang dibangun di dalam ruang tersebut. Faktor fisik berkait erat dengan kesesuaian bentuk dan desain objek atau elemen-elemen yang dibangun terhadap lingkungan sekitarnya, misalnya kesesuaian bangku taman, lampu-lampu taman, perkerasan, jalur pedestrian, dan infrastruktur lainnya. Hal ini

dimaksudkan agar objek atau struktur yang dibangun dapat optimal dan nyaman untuk digunakan penggunanya.

b. Keindahan

Faktor visual dihubungkan dengan kesesuaian pemandangan yang ditangkap oleh mata pengamat terhadap lingkungannya melalui persepsi dan preferensi. Keindahan mencakup persoalan kepuasan batin dan panca indera manusia. Demikian juga pada eksistensi keindahan di suatu jalur jalan raya (termasuk jalur pejalan kaki), harus selalu terhindar dari ketidakberaturan bentuk, warna, atau aktifitas manusia yang ada di dalamnya.

c. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur pedestrian serta menambah daya tarik khusus. Penyediaan bak-bak sampah sebagai elemen lanskap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik diperlukan untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan. Selain itu pada daerah tertentu yang menuntut terciptanya 12 kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak harus memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunganya.

d. Keamanan dan Keselamatan

Anggriani (2009) menyatakan bahwa manusia memiliki jenjang kebutuhan, yang salah satunya adalah safety need. Safety need merupakan kebutuhan manusia yang berkaitan dengan keselamatan atau keamanan, supaya dirinya merasa terlindungi dari setiap gangguan. Sedangkan Hakim (2003) mengemukakan bahwa keamanan merupakan masalah yang mendasar karena masalah ini dapat menghambat aktivitas yang dilakukan. Pengertian dari keamanan dalam penelitian ini bukan mencakup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor.

Menurut Anggriani (2009), keamanan (keselamatan) pejalan kaki serta kendaraan bermotor itu sendiri bisa berkurang akibat sirkulasi yang kurang baik, misal tidak adanya pembagian ruang untuk sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki serta penyalahgunaan fasilitas yang telah disediakan. Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar hatus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan. Lebar trotoar yang dibutuhkan oleh volume pejalan kaki dengan tingkat pelayanan pejalan kaki yang diinginkan adalah ukuran yang umum dipergunakan yaitu sebesar 1.5 sampai 3.0 meter.

H. Peneliti Terdahulu

Adapun penelitian yang relevan terkait dengan pedestrian yang dilakukan sebelumnya oleh Marcelina Dwi Setyowati, Tahun 2017 melakukan penelitian yang berjudul "*Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang"* hasil penelitiannya adalah : Karakteristik pemanfaatan pedestrian ways di koridor komersial Jalan Pemuda: 1. Pemilihan material yang kurang nyaman untuk pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor (sepeda dan becak) 2. Perbedaan level permukaan jalan di zona berbeda 3. Fungsi lahan (land use) dan fungsi bangunan mix used. Pedestrian ways digunakan sebagai jalur pejalan kaki, jalur kendaraan tidak bermotor dan kadang digunakan sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima. Bangunan tidak hanya berfungsi sebagai pertokoan tetapi juga hunian pertokoan, dan kantor 4. Terdapat street furniture, kondisinya masih baik meskipun kelengkapannya masih sangat kurang 5. Belum terdapat jalur difabel 6. Daya tarik kawasan kurang 7. Karakter visual ruang jalan kurang

Pada tahun 2013 Lily Mauliani, Ari Widyati Purwantiasning, Wafirul Aqli , "*Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus*" Hasil penelitiannya mengungkapkan Pentingnya area pedestrian pada sebuah area fasilitas publik dapat menjadi suatu hal

yang signifikan yang harus dipikirkan oleh para perencana kota maupun arsitek. Sebuah fasilitas publik terutama fasilitas pendidikan seperti kampus merupakan area yang padat dengan sirkulasi penghuninya. Banyaknya arus pejalan kaki baik menuju ke area kampus maupun dari area kampus menuju ke area luar kampus memberikan dampak yang cukup berarti bagi pemenuhan kebutuhan akan fasilitas pejalan kaki. Perencanaan akan konsep pedestrianisasi pada area kampus merupakan alternatif pemecahan masalah yang cukup tepat mengingat sudah semakin padatnya lalulintas kendaraan yang ada di Jakarta.

Pada Tahun 2012 oleh Muhlas Hanif Wigananda, Anak Agung Gde Kartika, S.T., M.Sc, Judul penelitiannya *Analisis Kinerja Jalur Pedestrian di Kota Surabaya (Studi Kasus: Jl. Pemuda).* Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa :

1. Tingkat pelayanan (Level Of Service) dari jalur pedestrian Jl. Pemuda secara umum ter masuk dalam kategori tipe A, yakni kurang dari 23 orang/meter/menit, dengan nilai pedestrian flow dari jalur pedestrian Jl. Pemuda berada alam rentang nilai 1–9 orang/meter/menit atau rata-rata 5 orang/meter/menit.
2. Karakteristik asal-tujuan perjalanan pedestrian yang terjadi di jalur pedestrian Jl. Pemuda didominasi oleh perjalanan yang berasal

dari dan menuju ke gedung/persil yang terletak di jalur pedestrian Jl. Pemuda sisi utara.

3. Faktor-faktor yang terkait jalur pedestrian Jl. Pemuda yang harus dipertahankan kinerjanya antara lain kondisi permukaan yang baik, pepohonan yang teduh, fasilitas penyeberangan yang baik, penataan utilitas yang teratur, realatif bebas dari PKL, serta tingkat keamanan dan kenyamanan yang relatif sudah memuaskan pedestrian. Faktor-faktor yang perlu lebih diprioritaskan untuk ditingkatkan kinerjanya antara lain kebersihan dan kelengkapan fasilitas kebersihan trotoar yang belum memadai, fasilitas penerangan yang belum merata ketersediaan fasilitas bagi oang berkebutuhan khusus yang belum memadai, penyediaan pagar pembatas dengan jalan, serta aktivitas kendaraan yang berhenti / parkir di tepi jalur pedestrian Jl. Pemuda yang relatif masih mengganggu.

Sedangkan pada Tahun 2021 peneliti mencoba mengevaluasi Jalur pedestrian Kota Makassar dilihat dari tingkat kenyamanan pengguna yang diharapkan dapat menjadi fasilitas yang baik yang disediakan pemerintah maupun lembaga swasta sebagai fasilitas untuk pejalan kaki. Kebutuhan fasilitas pejalan kaki sebagai ruang terbuka publik juga meningkat karena adanya penyesuaian gaya hidup

dan standar hidup bagi masyarakat Kota Makassar. Daerah jalur pejalan kaki memiliki banyak fungsi, salah satu fungsi mereka baik sebagai fasilitas untuk pejalan kaki, juga sebagai ruang terbuka untuk berbagai aktifitas diantaranya aktifitas social dan juga aktifitas lainnya. Sebuah jarak dari tempat tinggal ke tempat kerja harus direncanakan dan dirancang sebagai akses yang mudah dan dapat dicapai dengan berjalan kaki. Hal ini menjadi latar belakang mengapa konsep pedestrian penting untuk diterapkan dalam wilayah publik.

I. Kerangka Pikir

Kota Makassar mempunyai posisi strategis karena berada di persimpangan jalur lalu lintas dari arah selatan dan utara dalam propinsi di Sulawesi, dari wilayah kawasan Barat ke wilayah kawasan Timur Indonesia dan dari wilayah utara ke wilayah selatan Indonesia, selain sebagai pusat aktivitas komersial yang memiliki intensitas penggunaan yang cukup tinggi hal tersebut membuat jalur pedestrian sangat dibutuhkan untuk menunjang aktivitas warga Kota. Akan tetapi, kenyamanan jalur pedestrian di Kota Makassar belum merata. Perlu adanya evaluasi terhadap faktor yang menciptakan kenyamanan. Hasil dari proses tersebut diharapkan mampu membantu terciptanya jalur pedestrian yang meningkat kenyamanan.

Gambar 2.2 kerangka Pemikiran

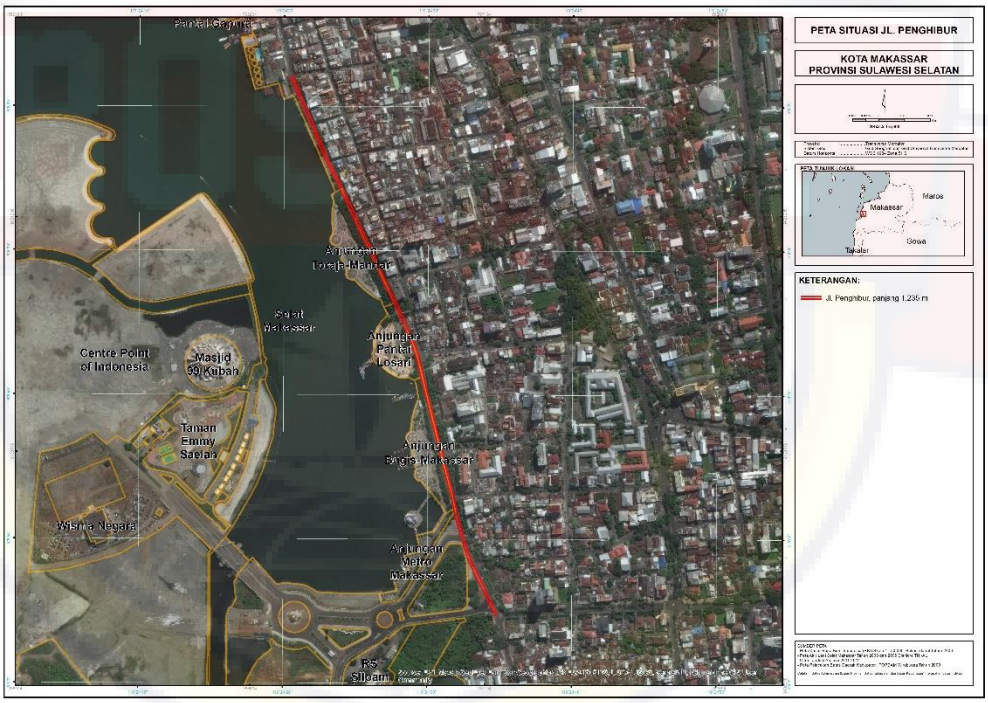
BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

   Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar yang dibatasi pada Kecamatan Ujung Pandang yaitu pada Jalan Penghibur dan Jalan Somba Opu. Dapat dilihat pada peta berikut:



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian

Pemilihan lokasi berdasarkan pada Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur merupakan salah ssattu kawasan dengan tingkat aktivitas masyarakat yang cukup tinggi. Jalan Penghibur khususnya disekitar Pantai Losari menjadi tempat yang ramai dikunjungi oleh pengunjung. Kunjungan tersebut tentu menimbulkan pergerakan kendaraan dan orang yang juga dipengaruhi oleh adanya kegiatan wisata dan kegiatan-kegiatan publik. Sehingga perlu adanya penataan khususnya jalur pedestrian.

2. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan mulai pada bulan Januari sampai dengan Maret 2021. Waktu penelitian ini digunakan untuk melakukan survey, pengumpulan data, kompilasi data, analisis data sampai dengan penyajian hasil penelitian.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah himpunan keseluruhan karakteristik dari objek yang di teliti, dan pengertian lain dari populasi adalah keseluruhan atau totalitas objek psikologis yang di batasi oleh kriteria tertentu (Sedarmayanti, 2002).

Populasi dalam penelitian ini merupakan pihak-pihak yang memiliki kontribusi besar dalam menjawab rumusan masalah pada penelitian

ini. populasi yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah masyarakat yang ada di Kelurahan Losari dan Kelurahan Maloku dengan jumlah populasi 7.542 jiwa.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang mempunyai ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti. Karena tidak semua data dan informasi akan di proses dan tidak semua orang atau benda akan di teliti melainkan cukup dengan menggunakan sampel yang mewakilinya. Kemudian dalam pengambilan sampel dari populasi tersebut digunakan teknik *probability sampling* dimana teknik sampling ini merupakan teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Sugiyono: 80:2013).

Dalam penelitian ini penentuan jumlah sampel yang akan diteliti ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

n : Besaran sampel

N : Besaran populasi

e : Nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan (persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel).

Pada penelitian ini menggunakan nilai kritis sebesar 10% hal ini dikarenakan nilai 10% merupakan batas nilai maksimal kelonggaran yang masih dapat ditoleransi.

Berdasarkan data kependudukan yang diperoleh pada Kelurahan Losari dan Kelurahan Maloku, tercatat jumlah penduduk sebanyak 7.542 jiwa. Dengan demikian jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

Dari hasil perhitungan menggunakan rumus Slovin dengan nilai kritis sebesar 10% diperoleh sampel sebesar 98 jiwa.

Tabel 3.1 Pembagian Jumlah Sampel

No	Instransi Terkait	Jumlah Sampel (Orang)
1	Dinas Pekerjaan Umum	20
2	Dinas Pertamanan	20
3	Pengguna Jalur Pedestrian	35
4	Masyarakat sekitar	25

C. Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari kegiatan wawancara yang dilakukan terhadap pengguna jalan dan unit usaha melalui kuesioner. Data ini berupa informasi mengenai persepsi responden mengenai kondisi keberadaan pedestrian dari segi fasilitas,

kenyamanan, keindahan, kebersihan, keamanan, dan keselamatan serta dampak yang diperoleh dari keberadaan pedestrian.

Data sekunder dari instansi diperoleh dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kota Makassar, Dinas Bina Marga, lembaga GIZ-SUTIP (Sustainable Urban Transport Improvement Project). Data sekunder juga diperoleh dari literatur-literatur yang terkait dengan penelitian ini, seperti buku teks, jurnal, surat kabar, internet, dan penelitian-penelitian terdahulu.

D. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan ciri dari individu, objek, gejala, peristiwa yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif (Sudjana, 1984). Variabel dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variabel penelitian yang digunakan. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini, dapat dilihat pada tabel 3.1 sebagai berikut :

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

No	Sasaran	Variabel	Data	Sumber
1.	Memberikan gambaran tentang kondisi pedestrian	1. Lebar Jalur Pedestrian 2. Kondisi Hambatan	Primer, dan Sekunder	- Observasi, - Lokasi Penelitian

	Kota Makassar	permukaan 3. Keberadaan Pohon 4. Tempat duduk Umum 5. Tempat Sampah		
2.	Menganalisis persepsi masyarakat terkait dengan tingkat kenyamanan pedestrian Kota Makassar.	1. Skala Penerangan 2. Jenis aktivitas di sekitar lokasi pedestrian 3. Lampu Penerangan	Primer, dan Sekunder	- Observasi, - Lokasi Penelitian

Sumber : Hasil Idenstifikasi,2021

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Teknik Observasi yaitu pencarian data dengan mengidentifikasi data melalui pengukuran serta pengambilan data secara langsung di Lapangan. Kegiatan observasi dilakukan secara sistematis untuk menjajaki masalah dalam penelitian serta bersifat eksplorasi.
2. Telaah pustaka yaitu cara pengumpulan data informasi dengan cara membaca atau mengambil literatur laporan, bahan perkuliahan, dan sumber-sumber lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.

3. Survey instansi, yaitu pengumpulan data melalui instansi terkait guna mendapatkan data kualitatif dan data kuantitatif obyek studi.
4. Studi Dokumentasi, untuk melengkapi data maka kita memerlukan informasi dari dokumentasi yang ada hubungannya dengan obyek yang menjadi studi. Caranya yaitu dengan cara mengambil gambar, lefeat/brosur objek, dan dokumentasi foto.
5. Teknik wawancara, yaitu suatu bentuk komunikasi verbal semacam percakapan yang bertujuan memperoleh informasi. Wawancara dengan masyarakat setempat untuk memperoleh data yang bersifat fisik dan non fisik yang bersifat *historical* yang dialami masyarakat.

F. Metode Analisis Data

Teknik analisis adalah rangkaian kegiatan yang dilakukan untuk pengelolaan dan menganalisis data-data guna menjawab permasalahan, dan untuk pencapaian tujuan yang diharapkan dalam studi dengan pengorganisasian data dan penentuan kategori. Terdapat beberapa alat analisis yang digunakan dalam studi ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis Deskriptif. Analisis deskriptif yang dilakukan pada penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap tingkat kenyamanan jalur pedestrian Kota Makassar Khususnya di Jalan Somba Opu dan jalan penghibur.

2. Analisis Korelasi

Analisis ini merupakan salah satu cara untuk mengkaji keterkaitan antara faktor yang berpengaruh antara koefisien korelasi (r). Dimana analisis ini digunakan untuk menentukan korelasi antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas dengan rumus berikut ini :

$$r = \frac{n \ \Sigma xy - \Sigma x \Sigma y}{\sqrt{n \Sigma x^2 - (\Sigma x)^2} . \sqrt{n \Sigma y^2 - (\Sigma y)^2}}$$

Dimana pedoman interpretasi koefisien korelasi antar variabel yang diuji mengacu pada pedoman sebagai berikut :

Tabel 3.3

Koefisien Tingkat Korelasi Variabel Yang Berpengaruh

No.	Tingkat Hubungan	Interval Koefisien
1	Sangat Rendah	0,00 – 0,199
2	Rendah	0,200 – 0,399
3	Sedang	0,400 – 0,599
4.	Kuat	0,600 – 0,799
5.	Sangat Kuat	0,800 – 1,000

Sumber : Soegiyono 2005, 214

Keterangan :

r = Rata-rata korelasi

n = Jumlah Variabel

Y = Volume Pejalan Kaki

∑ = Total Jumlah

Dengan variabel yang digunakan yaitu :

X = Variabel bebas dengan variabel yang digunakan yaitu :

X_1 = Tingkat keamanan

X_2 = Fasilitas penyandang disabilitas

X_3 = Jenis aktivitas di lokasi penelitian

X_4 = Lampu penerangan

X_5 = Kebersihan

Y = Volume Pejalan Kaki

Jika r = 0 atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak terdapat hubungan sama sekali

Jika r = 1 atau mendekati 1, maka hubungan kedua variabel sangat kuat dan positif.

Jika r = -1 atau mendekati –1, maka hubungan antara kedua variabel sangat kuat dan negative. (Suegiyono, 2005,215).

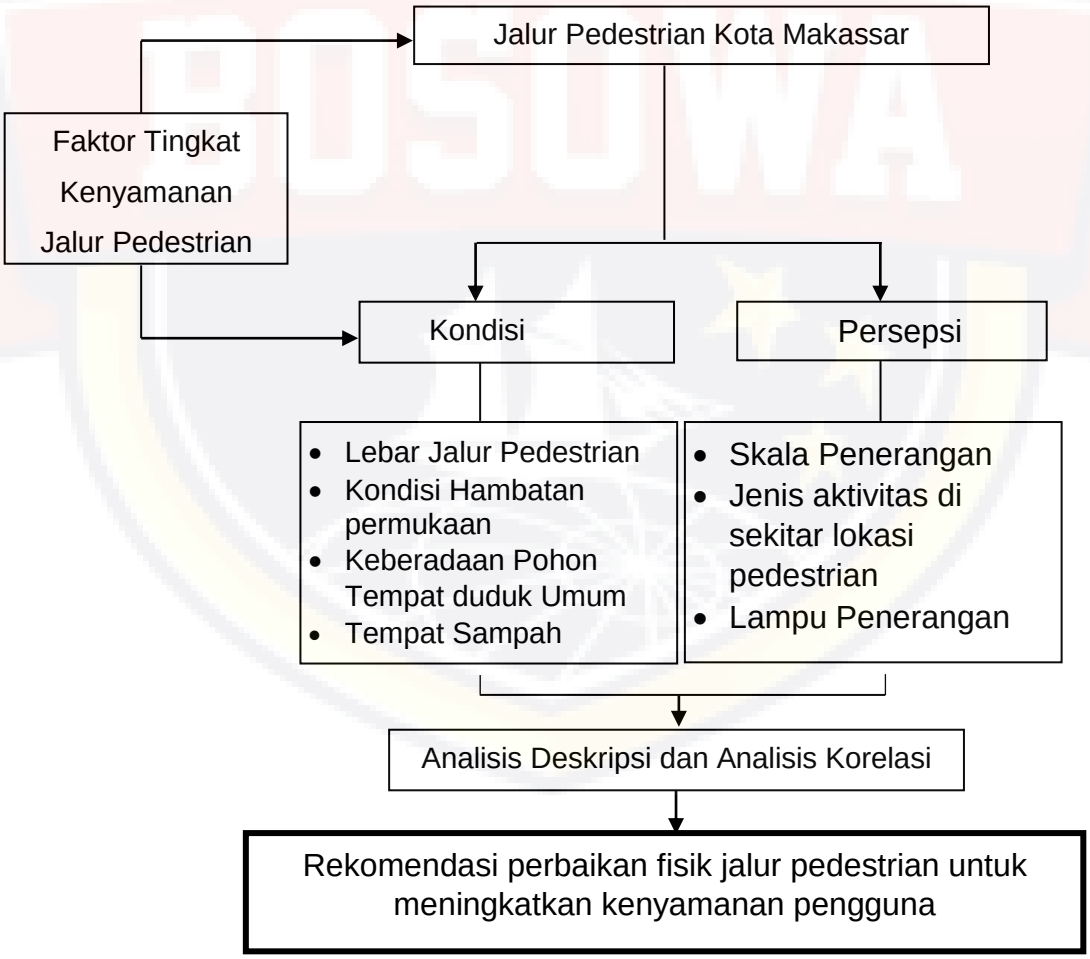
G. Definisi Operasional

Untuk dapat memudahkan pengertian dan gambaran yang jelas terhadap variabel yang diangkat dalam penelitian ini serta meyamakan persepsi dalam menginterpretasi, maka definisi operasional dalam penelitiaan ini adalah sebagai berikut :

1. Pedestrian adalah trotoar yang diperuntukkan bagi pejalan kaki untuk menikmati nuansa bangunan perkotaan dan taman-taman kota. Dalam hal ini pedestrian di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur.

2. Kenyamanan merupakan segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya sesuai dan harmonis dengan penggunaan suatu ruang. Dalam hal ini kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Sompa Opu dan Jalan Penghibur.
3. Berjalan kaki merupakan bagian dari system transportasi atau system penghubung kota (linkage system) yang cukup penting. Karena dengan berjalan kaki kita, dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan.

H. Alur Penelitian



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

1. Aspek Fisik Dasar

a. Letak Geografis dan Administratif

Kota Makassar memiliki luas 175,77 km^2, dan secara astronomis terletak pada $119^0$24’17’38” Bujur Timur dan $5^0$8’6’19” Lintang Selatan. Berdasarkan letak geografis, Kota Makassar memiliki batas-batas administratif sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Selat Makassar.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa.

Secara administratif Kota Makassar terdiri dari 15 kecamatan, yaitu Kecamatan Mariso, Mamajang, Tamalate, Rappocini, Makassar, Ujung Pandang, Wajo, Bontoala, Ujung Tanah, Tallo, Panakkukang, Manggala, Biringkanaya, Tamalanrea, dan Kecamatan Kepulauan Sangkarrang. Jumlah

kelurahan di Kota Makassar sebanyak 153 kelurahan dengan 996 RW dan 4.964 RT (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2019).

Kecamatan terluas berada di Kecamatan Biringkanaya dengan 48,22 km^2 atau 27,43% dari luas Kota Makassar. Sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dengan 1,54 km^2 atau 0,88% dari luas Kota Makassar. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kota Makassar

No.	Kecamatan	Luas (km^2)	Persentase
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
1	Mariso	1,82	1,04
2	Mamajang	2,25	1,28
3	Tamalate	20,21	11,50
4	Rappocini	9,23	5,25
5	Makassar	2,52	1,43
6	Ujung Pandang	2,63	1,50
7	Wajo	1,99	1,13
8	Bontoala	2,10	1,19
9	Ujung Tanah	4,40	2,50
10	Kepulauan Sangkarrang	1,54	0,88
11	Tallo	5,83	3,32
12	Panakkukang	17,05	9,70
13	Manggala	24,14	13,73
14	Biringkanaya	48,22	27,43
15	Tamalanrea	32,84	18,11
Kota Makassar		**175,77**	**100.00**

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka 2020.

Menurut RTRW Kota Makassar Kecamatan Mariso merupakan Kawasan pesisir yang berfungsi sebagai pusat kegiatan bisnis global skala Internasional, nasional, dan regional.

b. Kondisi Fisik Wilayah

Kota Makassar secara topografi berada pada dataran rendah dengan ketinggian bervariasi antara 1-22 meter di atas permukaan laut. Daerah pesisir di Sebelah Timur yang cenderung datar antara 1-4 meter di atas permukaan laut, sedangkan pada Sebelah Utara dan Barat wilayah cenderung bervariasi antara 1-22 meter di atas permukaan laut (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2019)

Kondisi Iklim di Kota Makassar secara umum ditandai dengan hari hujan dan curah hujan relatif tinggi, dan dipengaruhi oleh angin musim dan wilayahnya berbatasan langsung dengan Selat Makassar. Kota Makassar pada tahun 2018 berdasarkan stasiun meteorologi tercatat memiliki rata-rata suhu 28,3 ℃, dengan suhu terendah pada bulan Oktober 23,4℃ dan tertinggi 34,8 ℃ pada bulan Mei dan September (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2019).

Curah hujan, Kota Makassar memiliki curah hujan tertinggi pada bulan Februari sebesar 724 mm^3 dengan jumlah hari hujan sebesar 22 hari, sedangkan untuk curah hujan terendah pada bulan Agustus sebesar 0 mm^3 dengan jumlah hari hujan sebesar 1 hari.

c. Klimatologi

Kondisi iklim di Kota Makassar hampir sama dengan wilayah Indonesia pada umumnya, dimana terjadi musim kemarau dan musim hujan. Musim hujan terjadi antara bulan November dan Maret karena pada bulan tersebut angin Barat yang bertiup dari benua Asia dan Samudera Pasifik yang membawa kandungan uap air.

Namun demikian, berdasarkan data statistik pada tahun 2020 curah hujan yang turun pada bulan Januari justru merupakan curah hujan tertinggi yang terjadi selama tahun 2020 sebesar 642 mm.

Sedangkan musim kemarau terjadi antara bulan Juli dan Oktober karena antara bulan tersebut angin Timur yang bertiup dari daratan Australia membawa kandungan uap air yang sifatnya kering. Pada bulan Mei arah angin tidak menentu, demikian pula dengan curah hujan sehingga pada bulan ini dikenal sebagai musim pancaroba.

Curah hujan di wilayah ini termasuk umumnya tidak merata dan menyebabkan adanya wilayah basah dan wilayah kering. Curah hujan tertinggi selama tahun 2020 terjadi pada bulan Januari sebesar 642 mm dan terendah terjadi pada bulan Juli sebesar 2 mm. Sedangkan jumlah hari hujan tertinggi selama tahun 2020 terjadi pada bulan Januari sebesar 28 hari hujan dan jumlah hari terendah terjadi pada bulan Agustus sebesar 2 hari hujan.

Suhu udara di wilayah ini berkisar antara 27°C – 29°C. Rata-rata suhu udara bulanan tertinggi terjadi pada bulan Oktober dan November sebesar 29°C sedangkan yang terendah terjadi pada bulan Desember sebesar 27°C.

Kelembaban udara wilayah ini berkisar antara 70-85%. Rata-rata kelembaban udara tertinggi terjadi pada Desember-Januari sebesar 85%, sedangkan terendah terjadi pada bulan Agustus sebesar 69%, untuk rata-rata kecepatan angin yang bertiup di wilayah Kota Makassar ini pada tahun 2020 berkisar antara 3-5 knot, dan rata-rata tekanan udara berkisar pada 1010,6 – 1013,3 mb.

Berdasarkan data klimatologi diatas maka Kota Makassar masuk dalam kriteria hujan lebat karena intensitas hujan lebih besar dari 20 mm/jam. Indikasi ini menunjukkan di wilayah ini

termasuk Kelurahan Kampung Buyang Kecamatan Mariso yang berada di Kota Makassar diprediksi menjadi daerah rawan banjir ditahun yang akan datang.

Tingginya intensitas curah hujan yang terjadi lebih disebabkan karena tingginya evaporasi yang terjadi. Selain dari faktor curah hujan dan intensitasnya, kondisi bentang alamnya yang diklasifikasikan datar hingga miring landai (0 – 21 meter) serta berada dekat dengan kawasan pantai dan sebagai tempat muara sungai besar yaitu Sungai Jeneberang dan kondisi baik buruknya sistem drainase juga berpengaruh terhadap terbentuknya genangan air dan potensi banjir. Tingginya curah hujan yang terjadi dapat mempengaruhi aliran drainase kota.

2. Aspek Kependudukan

a. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan

Berdasarkan data BPS Kota Makassar dalam angka tahun 2020, penduduk Kota Makassar pada tahun 2019 sebanyak 1.526.677 jiwa dan jumlah penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Biringkanaya dengan jumlah penduduk 220.456 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut :

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2019

No.	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2018-2019 (%)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
1	Mariso	60.499	0,61
2	Mamajang	61.452	0,19
3	Tamalate	205.541	1,80
4	Rappocini	170.121	1,05
5	Makassar	85.515	0,24
6	Ujung Pandang	29.054	0,59
7	Wajo	31.453	0,50
8	Bontoala	57.197	0,33
9	Ujung Tanah	35.534	0,51
10	Kepulauan Sangkarrang	14.531	0,50
11	Tallo	140.330	0,22
12	Panakkukang	149.664	0,36
13	Manggala	149.487	2,48
14	Biringkanaya	220.456	2,81
15	Tamalanrea	115.843	1,02
Kota Makassar		**1.526.677**	**1,23**

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2020

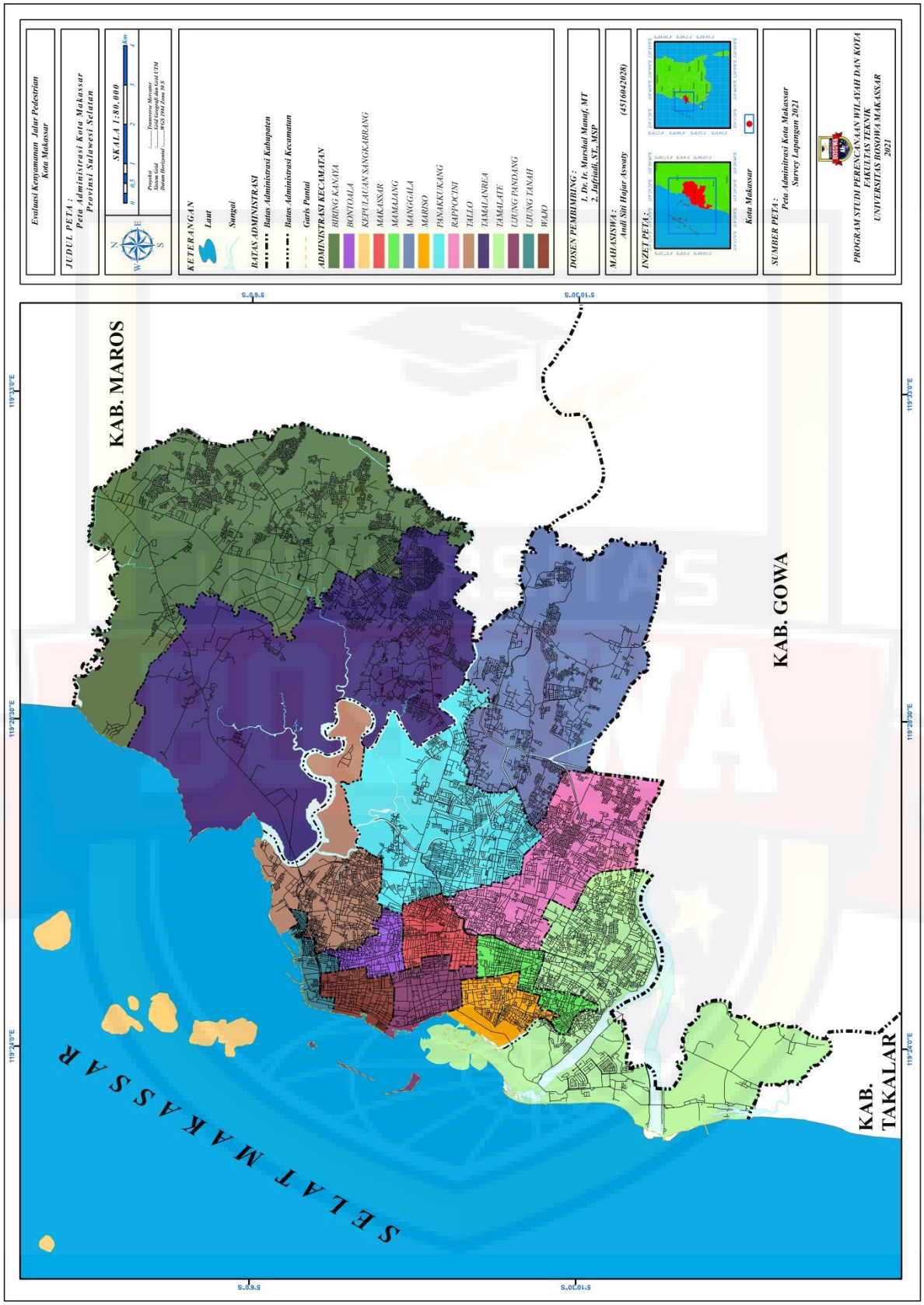
b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Berdasarkan data BPS dalam angka tahun 2020 Kota Makassar, tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Kecamatan Makassar sebanyak 33.935 jiwa/km^2. Sedangkan yang terendah di Kecamatan Tamalanrea sebanyak 3.638 jiwa/km^2. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut :

Tabel 4.3 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2019

No.	Kecamatan	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km^2
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
1	Mariso	3,96	33.241
2	Mamajang	4,03	27.312
3	Tamalate	13,46	10.170
4	Rappocini	11,14	18.431
5	Makassar	5,60	33.935
6	Ujung Pandang	1,90	11.047
7	Wajo	2,06	15.806
8	Bontoala	3,75	27.237
9	Ujung Tanah	2,33	8.076
10	Kepulauan Sangkarrang	0,95	9.436
11	Tallo	9,19	24.070
12	Panakkukang	9.80	8.788
13	Manggala	9,79	6.193
14	Biringkanaya	14,44	4.572
15	Tamalanrea	7,59	3.638
Kota Makassar		**100**	**8.422**

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2020



Gambar 4.1 Peta Adminitrasi Kota Makassar

B. Gambaran Umum Kecamatan Ujung Pandang

1. Aspek Fisik Dasar

a. Letak Geografis dan Administratif

Letak Geografis dan Batas Wilayah Kecamatan Ujung Pandang merupakan salah satu dari 14 Kecamatan di Kota Makassar yang berbatasan di sebelah barat dengan Selat Makassar, di sebelah timur dengan Kecamatan Makassardan Gowa, di sebelah utara dengan Kecamatan Wajo dan di sebelah selatan Kecamatan Mariso.

Sebanyak 4 Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang merupakan daerah pantai termasuk Pulau Lae-lae yang terletak beberapa mil dari Pantai Losari dan 6 kelurahan lainnya merupakan daerah bukan pantai dengan topografi ketinggian dibawah 1-2mil dari permukaan laut.

Menurut jaraknya, letak masing-masing kelurahan ke ibukota kecamatan berkisar 0-2 km (Kelurahan Lae-Lae adalah kelurahan yang harus dijangkau dengan sarana transportasi laut).

Kelurahan terluas berada di Kelurahan Sawergading dengan luas 0,41 km^2. Sedangkan wilayah terkecil adalah Kelurahan

Pisang Selatan dengan luas 0,18 km^2. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut :

Tabel 4.4 Luas Wilayah Menurut Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019

No.	Kelurahan	Luas (km^2)
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Lae-Lae	0,22
2	Losari	0,27
3	Mangkura	0,37
4	Pisang Selatan	0,18
5	Lajangiru	0,20
6	Sawergading	0,41
7	Maloku	0,20
8	Bulogading	0,23
9	Baru	0,21
10	Pisang Utara	0,34
Kecamatan Ujung Pandang		**2,63**

Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka 2020

2. Aspek Kependudukan

a. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Penduduk berdasarkan jenis kelamin adalah pengelompokan penduduk berdasarkan jenis kelaminnya. Komposisi ini untuk mengetahui perbandingn antara jumlah penduduk laki-laki dan perempuan.

Adapun jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin menurut kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang yaitu dilihat pada penjelasan tabel 4.5 berikut :

Tabel 4.5 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin dan Sex Ratio di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019

No.	Kelurahan	Jenis Kelamin		Jumlah	Sex Ratio
		Laki-laki	perempuan		
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
1	Lae-Lae	904	898	1.802	1,01
2	Losari	848	1.302	2.150	0,65
3	Mangkura	763	750	1.523	1,01
4	Pisang Selatan	2.001	2.116	4.117	0,95
5	Lajangiru	2.921	3.313	6.234	0,88
6	Sawerigading	783	905	1.688	0,87
7	Maloku	1.200	1.366	2.566	0,88
8	Bulogading	1.302	1.524	2.826	0,86
9	Baru	829	811	1.640	1,02
10	Pisang Utara	2.165	2.343	4.508	0,92
Kecamatan Ujung Pandang		**13.716**	**15.388**	**29.054**	**0,90**

Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka, Tahun 2020

Berdasarkan data tabel diatas, maka perkembangan jumlah penduduk tertinggi beada pada Kelurahan Lajangiru 6.197 jiwa dan jumlah penduduk terendah di Kelurahan Mangkura yaitu 1.514 jiwa.

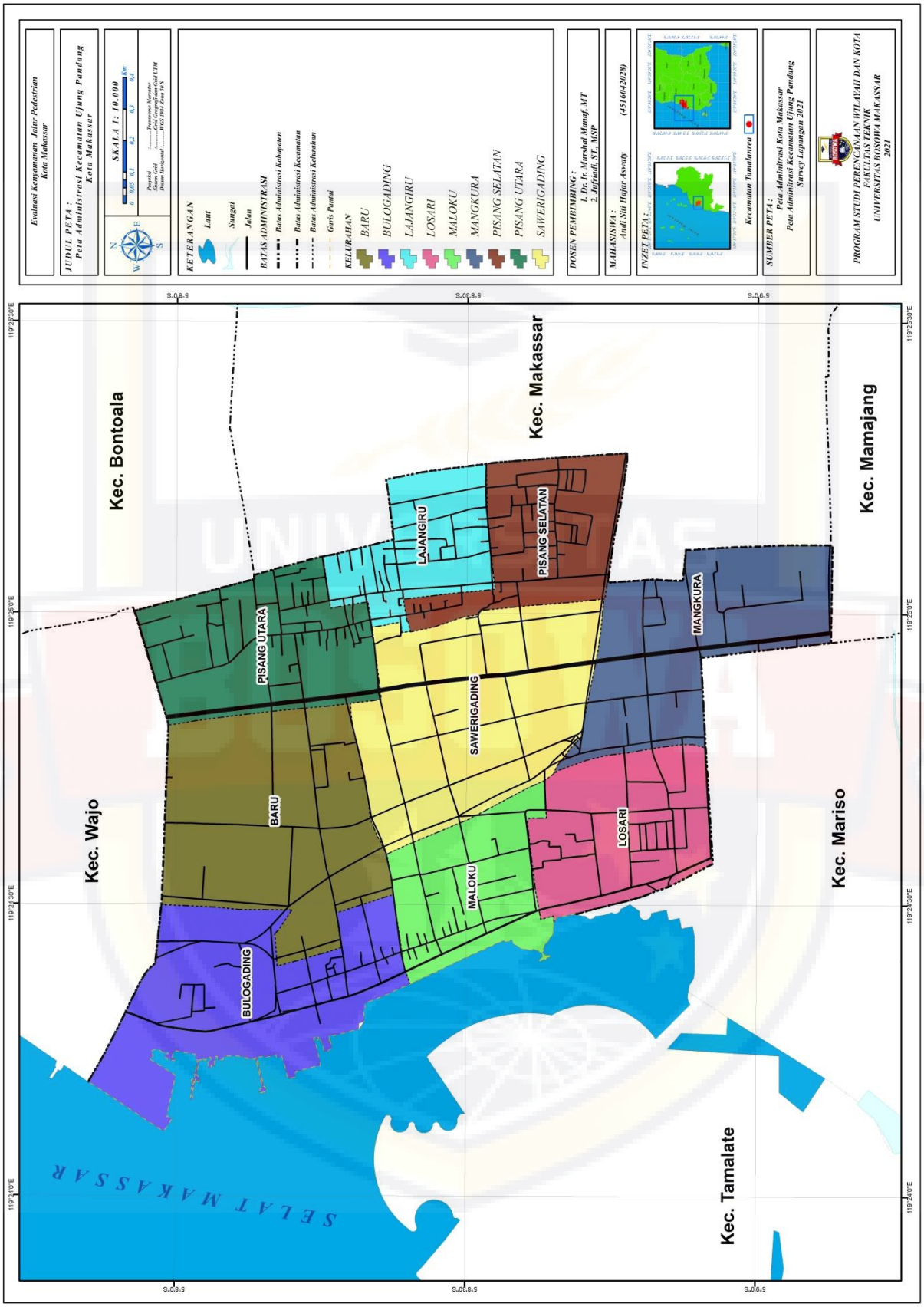
b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Persebaran penduduk dan kepadatan penduduk adalah bentuk penyebaran penduduk di suatu wilayah, apakah penyebaran sudah merata atau tidak. Berdasarkan data BPS dalam angka tahun 2020 Kecamatan Ujung Pandang, tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Kecamatan Makassar sebanyak 33.935 jiwa/km^2. Sedangkan yang terendah di Kecamatan Tamalanrea sebanyak 3.638 jiwa/km^2. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6 berikut :

Tabel 4.6 Kepadatan Jumlah Penduduk MenurutKelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2019

No.	Kelurahan	Luas (km^2)	Rumah Tangga	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk (km^2)
(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
1	Lae-Lae	0,22	385	1.802	8.154
2	Losari	0,27	379	2.150	7.914
3	Mangkura	0,37	344	1.523	4.091
4	Pisang Selatan	0,18	874	4.117	22.738
5	Lajangiru	0,20	1.109	6.234	30.985
6	Sawerigading	0,41	408	1.688	4.092
7	Maloku	0,20	605	2.566	12.750
8	Bulogading	0,23	634	2.826	12.213
9	Baru	0,21	448	1.640	7.762
10	Pisang Utara	0,34	1.058	4.508	13.179
Kecamatan Ujung Pandang		**2,63**	**6244**	**29.054**	**10.982**

Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka, Tahun 2020



Gambar 4.2 Peta Adminitrasi Kecamatan Ujung Pandang

C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kelurahan Losari dan Kelurahan Maloku yang berada di Kecamatan Ujung Pandang merupakan salah satu dari 14 Kecamatan di Kota Makassar yang berbatasan di sebelah barat dengan Selat Makassar, di sebelah timur dengan Kecamatan Makassardan Gowa, di sebelah utara dengan Kecamatan Wajodan di sebelah selatan Kecamatan Mariso.

Sebanyak 4 Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang merupakan daerah pantai termasuk Pulau Lae-lae yang terletak beberapa mil dari Pantai Losari dan 6kelurahan lainnya merupakan daerah bukan pantai dengan topografi ketinggian dibawah 1-2mil dari permukaan laut.

Menurut jaraknya, letak masing-masing kelurahan ke ibukota kecamatan berkisar 0-2 km (Kelurahan Lae-lae adalah kelurahan yang harus dijangkau dengan sarana transportasi laut).

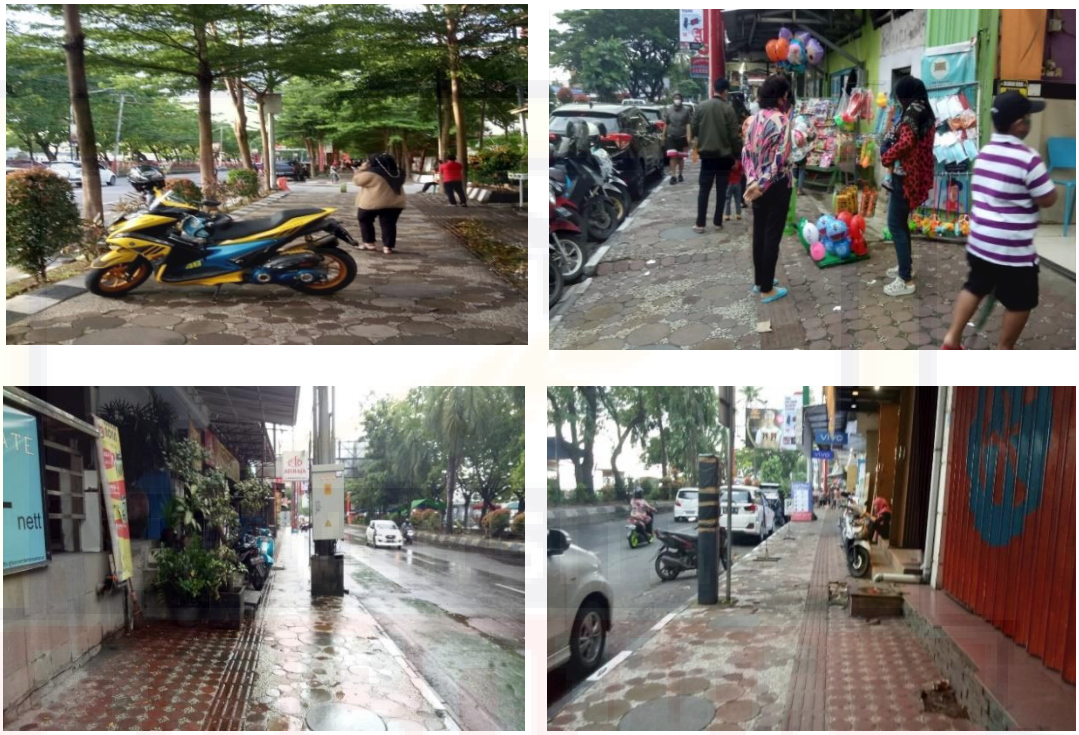
D. Kondisi Lokasi Penelitian

Jalur Pedestrian merupakan salah satu elemen penting dalam terbentuknya sebuah kota. Kota yang baik adalah kota yang harus memberikan kemudahan terhadap berbagai jenis lalu lintas, baik itu lalu lintas pedestrian maupun lalu lintas kendaraan. Namun kenyataan

tersebut tidak sesuai dengan kondisi saat ini, penyediaan jalur lalu lintas kendaraan lebih besar dari pada jalur pedestrian, dan ini merupakan fenomena yang menimbulkan beberapa spekulasi dalam sebuah tatanan perancangan kota.

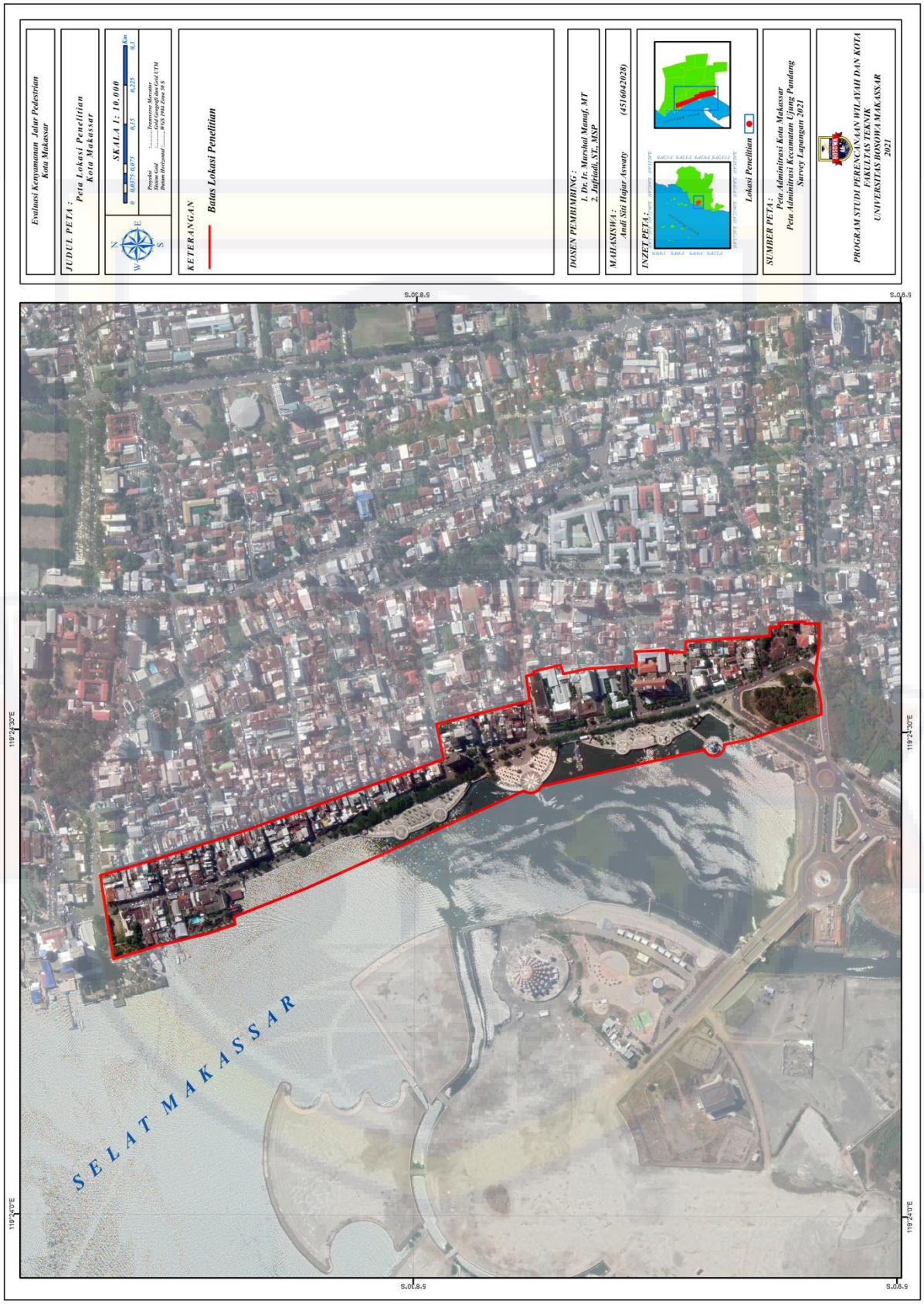
Secara empiris, banyak fenomena masalah lingkungan muncul di kota-kota yang bermuara pada masalah penggunaan jalur pedestrian yang tidak efektif dan terkesan terabaikan keberadaannya. Secara struktural, jalur pedestrian dapat menjadi parameter bagi peningkatan kesejahteraan dan keramahan suatu kota, yang tentunya berhubungan erat dengan inflasi sosial ekonomi sebagai tindak lanjut peningkatan laju pertumbuhan roda pemerintahan.

Salah satu permasalahan yang terlihat di kota Makassar khususnya di lokasi penelitian Kecamatan Ujung tanah pada jalan penghibur dan jalan Somba Opu yaitu mengenai pemanfaatan jalur pedestrian yang tidak berfungsi dengan baik. Dapat dilihat pada gambar 4.3 dibawah ini :



Gambar 4.3 Kondisi Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian

Penggunaan lahan pada jalur pedestrian yang ada di jalan penghibur di dominasi oleh area perdagangan, hal tersebut menyebabkan jalur pedestrian berbatasan langsung dengan bangunan dan jalan raya, selain itu kondisi jalur pedestrian yang dipakai sebagai tempat parkir, Reklame/billboard dipasang permanen di trotoar dan jalur pedestrian dipakai untuk berjualan menyebabkan alih fungsi jalur pedestrian, sehingga cenderung terlihat tidak terawat.



Gambar 4.4 Peta Lokasi Penelitian

E. Analisis Kondisi Jalur Pedestrian Kota Makassar

1. Analisis Lebar Jalur Pedestrian

Lebar jalur pedestrian yang ada di lokasi penelitian yaitu 4,3 meter pada jalan penghibur dan 2,70 meter pada jalan Sombaopu, dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.5 Lebar Jalur Pedestrian

Dari gambar di atas, lebar jalur pedestrian yang ada di jalan Penghibur sudah sesuai dengan standar Permen PU No. 03/PRT/M/2014 dengan lebar minimum yang disyaratkan sebesar 1,8 – 3,0 m dalam kawasan yang memiliki intensitas pedestrian yang tinggi.

2. Kondisi Hambatan Permukaan

Dari hasil observasi dilapangan terdapat hambatan permukaan berupa *paving* yang retak, berlubang, pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalur pedestrian, dan adanya bangunan

yang mengambil jalur pedestrian sebagai tempat parkir, sehingga menghambat pejalan kaki yang yang melewati jalur tersebut. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.6 Jalur Pedestrian Dijadikan Tempat Parkir

Gambar 4.7 Jalur Pedestrian Dijadikan Tempat Berjualan

Pada gambar tersebut menjelaskan bahwa multi fungsi jalur pedestrian di lokasi penelitian yang mengurangi estetika dan fungsi dari jalur pedestrian itu sendiri yaitu tempat untuk pejalan kaki.

Pada beberapa negara maju, jalur pedestrian biasanya terintegrasi dengan bangunan di sekitarnya. Bangunan tersebut biasanya tidak memiliki pagar dan halamannya berfungsi juga sebagai jalur pedestrian dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.8 Halaman Bangunan yang digunakan sebagai Jalur Pedestrian (Negara Singapura)

Halaman bangunan tersebut disewa oleh pemerintah sehingga dapat digunakan secara umum sebagai jalur pedestrian. Untuk itu diperlukan kerjasama yang baik antara pihak pemerintah dan pihak pemilik bangunan agar hal tersebut dapat tercapai khusunya pada lokasi penelitian.

3. Keberadaan Pohon

Pada suhu dan kelembaban yang tinggi, keberadaan pohon dibutuhkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Hal tersebut bisa terjadi karena pohon pada area jalur pedestrian memberi naungan atau teduhan bagi pejalan kaki. Pohon-pohon yang berbaris dan ditanam pada kebun/planter box biasa disebut jalur hijau. Selain sebagai peneduh, jalur hijau memiliki berbagai fungsi. Jalur hijau yang berada pada sisi luar jalur pedestrian juga berfungsi sebagai penyangga. Pada beberapa kondisi, seperti yang

ada di jalan penghibur dan jalan Sombaopu jalur pedestrian berada pada area yang padat dan berbatasan langsung dengan bangunan. Pada area tersebut, penanaman pohon sulit dilakukan karena keterbatasan lahan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.9 Keberadaan Pohon Jalur Pedestrian

Untuk mengatasi masalah ini, dapat diberikan teduhan buatan berupa kanopi. Kanopi tersebut dapat dibuat pada halaman depan bangunan yang langsung berhadapan dengan jalur pedestrian. Selain itu, kanopi juga dapat berdiri sendiri tanpa terhubung langsung dengan bangunan di sekitarnya dan tentunya harus di kondisikan dengan penggunaan lahan yang ada.

Dapat dilihat pada gambar 4.10 di bawah ini :

Gambar 4.10 Penempatan Kanopi Pada Jalur Pedestrian

4. Tempat Duduk Umum

Fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh pedestrian adalah tempat duduk. Tempat duduk berfungsi sebagai sarana untuk beristirahat saat kelelahan atau kepanasan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.11 Kondisi Tempat Duduk Jalur Pedestrian

Mengingat lokasi penelitian merupakan pusat aktivitas wisata Kota Makassar, maka ketersediaan tempat duduk di jalur pedestrian lokasi penelitrian dinilai belum cukup menampung jumlah pejalan kaki yang ada dan kebanyakan tempat duduk yang tersedia tidak layak untuk digunakan. Pedestrian membutuhkan tempat duduk yang bersih, dan tidak terhalang PKL maupun tempat parkir. Pedestrian juga membutuhkan tempat duduk yang dilengkapi oleh peneduh sehingga dapat berlindung dari cuaca tidak mendukung, seperti hujan atau panas, terutama saat siang hari.

Salah satu fungsi jalur pedestrian adalah tempat berinteraksi masyarakat. selain itu juga dapat digunakan untuk tempat berinteraksi, beristirahat, membaca buku, bersenda gurau dan menikmati keindahan kota. Peletakan tempat duduk umum setiap 10 meter sesuai dengan aturan dan ketentuan yang ada.

5. Tempat Sampah

Dari hasil observasi langsung di lapangan jalur pedestrian lokasi penelitian tidak ada fasilitas tempat sampah, sehingga masih banyak ditemukan sampah berserakan di jalur pedestrian yang mengganggu pejalan kaki. Dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 4.12 Sampah Berserakan Pada Jalur Pedestrian

Pada prioritas penanganan, salah satu prioritas utama adalah kebersihan. Tempat sampah berfungsi sebagai sarana untuk pejalan kaki membuang sampah, agar pedestrian tetap nyaman dan bersih. Tempat sampah yang diletakkan setiap 20 meter dengan bahan pilihan yang tidak mudah rusak.

F. Karakteristik Responden

Karakteristik responden digunakan untuk mengetahui keragaman dari responden berdasarkan jenis kelamin, usia, status, Pendidikan terakhir, pekerjaan dan perusahaan atau instansi tempat bekerja. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai kondisi dari responden dan kaitannya dengan masalah dan tujuan penelitian.

1. Berdasarkan Jenis Kelamin

Keragaman responden berdasarkan jenis kelamin dapat ditunjukkan pada tabel 4.7 berikut ini :

Tabel 4.7 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)
1	Laki-Laki	73
2	Perempuan	25
	Jumlah	**98**

Sumber : Hasil Kuisioner

Berdasarkan karakteristik jenis kelamin responden pada tabel 4.7 dapat dilihat bahwa jumlah responden laki-laki lebih banyak yaitu 73 orang di bandingkan perempuan yaitu 25 orang.

2. Berdasarkan Umur

Keragaman responden berdasarkan umur dapat ditunjukkan pada tabel 4.8 berikut :

Tabel 4.8 Responden Berdasarkan Umur

No.	Umur (Tahun)	Jumlah (Orang)
1	16-20	8
2	21-25	52
3	26-30	27
4	Lebih Dari 31	5
	Jumlah	**98**

Sumber : Hasil Kuisioner

Berdasarkan karakteristik umur responden pada tabel 4.8 tersebut, menunjukkan bahwa responden yang berumur antara 16 – 20 tahun sebanyak 8 orang, responden yang berumur antara 21 – 25 tahun sebanyak 52 orang, responden yang berumur antara 26 – 30 tahun sebanyak 27 orang dan responden yang berumur lebih dari 31 tahun sebanyak 5. Berdasarkan karakteristik umur responden sebagian besar responden berumur antara 21 – 25 tahun yaitu sebesar 52 orang. Hal tersebut di karenakan lokasi penelitian merupakan pusat berbagai aktivitas komersial yang ada di Kota Makassar, sehingga banyak muda-mudi yang berkunjung kesana hanya sekedar nongkrong dan menikmati pemandangan kota.

3. Berdasarkan Status Pernikahan

Keragaman responden berdasarkan status pernikahan dapat ditunjukkan pada tabel 4.9 berikut ini :

Tabel 4.9 Responden Berdasarkan Status Pernikahan

No.	Status	Jumlah (Orang)
1	Menikah	32
2	Belum Menikah	66
	Jumlah	**98**

Sumber : Hasil Kuisioner

Berdasarkan karakteristik responden pada tabel 4.9 tersebut, menunjukkan bahwa responden yang belum menikah lebih banyak yaitu 66 orang dan yang menikah 32 orang.

4. Pekerjaan

Keragaman responden berdasarkan pekerjaan dapat ditunjukkan pada tabel 4.10 berikut ini :

Tabel 4.10 Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah (Orang)
1	Karyawan Swasta/BUMN	41
2	PNS	29
3	Wiraswasta	28
	Jumlah	**98**

Sumber : Hasil Kuisioner

Berdasarkan karakteristik responden pada tabel 4.10 tersebut, menunjukkan bahwa responden berdasarkan pekerjaan yang terbanyak adalah karyawan swasta/BUMN 41 orang, PNS 29 orang dan Wiraswasta 28 orang, hal ini dikarenakan aktivitas perkantoran di lokasi penelitian banyak, sehingga karyawan hanya berjalan kaki dari kantor ke tempat – tempat makan pada saat jam istirahat.

5. Domisili Responden

Keragaman responden berdasarkan alamat tempat inggat dapat ditunjukkan pada tabel 4.11 berikut ini :

Tabel 4.11 Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

No.	Domisili	Jumlah (Orang)
1	Kota Makassar	40
2	Luar Kota Makassar	58
	Jumlah	**98**

Sumber : Hasil Kuisioner

G. Analisis Persepsi Masyarakat Terkait Dengan Tingkat Kenyamanan Pedestrian Kota Makassar

1. Keamanan

Keamaanan merupakan kondisi dimana seseorang terlindungi dari ancaman atau bahaya yang mengancam keselamatan jiwanya. Keamanan juga bisa berarti kondisi seseorang merasa aman ketika melakuakan aktifitas. Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisioner pada responden diperoleh data berikut :

Tabel 4.12 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Keamanan Jalur Pedestrian

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Sangat baik	14
2	Baik	40

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
3	Kurang Baik	17
4	Tidak Baik	14
5	Buruk	13
Jumlah		**98**

Sumber : Hasil Penelitian 2021

Dari Tabel 4.12 diatas dapat disimpulkan bahwa sebesar 40 orang masyarakat menilai bahwa kondisi trotoar sudah sangat baik dalam mendukung keamanan mereka dalam beraktifitas. Namun masyarakat masih menilai bahwa jenis permukaan yang digunakan dalam kategori buruk, hal ini dikarenakan permukaan yang ada masih masih banyak yang berlubang dan masih menimbulkan genangan dan lebih licin pada musim hujan.

2. Fasilitas Bagi Penyandang Disabilitas

Pelayanan publik merupakan bentuk pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara pelayanan dalam hal ini adalah pemerintah Kota Makassar. Pemerintah harus dapat mendistribusikan pelayanan tersebut secara adil dalam upaya pemenuhan kebutuhan kepada semua lapisan masyarakat tanpa terkecuali. Salah satu jenis pelayanan publik yang berhak masyarakat peroleh adalah pelayanan aksesibilitas. Penyediaan aksesibilitas salah satunya akses dalam bentuk fisik yaitu aksesibilitas jalan umum

dengan cara menyediakan jalur pedestrian (trotoar) bagi penyandang disabilitas. Dari hasil responden di peroleh sebanyak 34 orang responden menilai pedestrian kurang baik bagi penyandang disabilitas pada jalan penghihur dan Somba Opu di karenakan ubin yang digunakan di jalur pedestrian tidak semua ramah disabilitas, ada yang berlubang sehingga mengganggu pejalan kaki khususnya tongkat dan kursi roda yang di gunakan masyarakat difabel. Dapat dilihat pada Tabel 4.13 berikut :

Tabel 4.13 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Fasilitas Bagi Penyandang Disabilitas

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Sangat baik	8
2	Baik	21
3	Kurang Baik	34
4	Tidak Baik	19
5	Buruk	16
Jumlah		**98**

Sumber : Hasil Penelitian 2021

Dari Tabel 4.13 diatas dapat dilihat bahwa esensi dari jalur pedestrian yaitu jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi difabel secara mandiri yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman, dan tanpa hambatan masih perlu perbaikan dari pemerintah setempat.

Pemenuhan akses jalur pedestrian bagi difabel merupakan wujud pertanggungjawaban pemerintah dalam pemenuhan haknya (masyarakat difabel). Hal ini diartikan bahwa pemerintah harus memiliki daya tanggap yang baik bagi kebutuhan apa saja yang patut dipenuhi untuk masyarakat. Pemeritah harus tidak memandang status ataupun latar belakang masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan mereka dalam artian masyarakat dimata pemerintah adalah setara. Karena akuntabilitas, responsivitas serta kesetaraan tersebut merupakan beberapa prinsip yang harus dijalankan oleh pemerintah jika ingin mewujudkan pemerintahan yang baik (Bambang. 2011).

3. Jenis Aktivitas di Sekitar Lokasi Pedestrian

Berdasarkan Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki, jalur pedestrian di sepanjang Jalan Penghibur dan jalan Somba Opu dapat dikatakan belum menjadi jalur pedestrian yang ideal karena belum memenuhi kriteria baku. Banyak pejalan kaki yang berjalan tidak pada jalur pedestrian, karena jalur pedestrian yang berubah fungsi menjadi tempat berjualan oleh para pedagang kaki lima (PKL), tempat parkir kendaraan bermotor, dan fisik jalur pedestrian sudah mengalami banyak kerusakan.Penilaian responden terhadap

jenis aktivitas di lokasi penelitian dapat dilihat pada Tabel 4.14 berikut :

Tabel 4.14 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Jenis Aktivitas di Sekitar Lokasi Pedestrian

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Sangat baik	2
2	Baik	5
3	Kurang Baik	14
4	Tidak Baik	71
5	Buruk	6
Jumlah		**98**

Sumber : Hasil Penelitian 2021

Banyaknya PKL yang menjajakan jualannya di atas jalur pedestrian jalan Penghibur dan jalan Somba Opu membuat jalur pedestrian terkesan semraut. Aktivitas seperti ini tidak hanya merugikan pejalan kaki, tetapi juga menimbulkan masalah baru, seperti kemacetan akibat terganggunya mobilitas kendaraan dengan aktivitas yang tidak tepat pada tempatnya. Anehnya kegiatan seperti itu terkesan seperti dilegalkan dengan adanya pungutan retribusi, meskipun tidak semua tempat. Banyak juga kendaraan roda 2 yang parkir di atas jalur pedestrian sehingga beralih fungsi menjadi tempat parkir.

Alih fungsi trotoar merupakan salah satu perampasan hak pejalan kaki, sehingga pejalan kaki dirugikan baik dari segi

keamanan maupun kenyamanan. Untuk menghindari kerugian di berbagai pihak, pemerintah pusat maupun daerah perlu membuat peraturan perundangan, misalnya melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Selain itu perlu aturan yang lebih detail misalnya trotoar mana yang diizinkan untuk fungsi lain, jam operasi, dan pembagian ruang trotoar yang jelas. Hal yang tidak kalah penting adalah kerjasama dan sinergitas antar instansi.

4. Lampu Penerangan

Hasil dari responden terkait dengan lampu penerangan dapat dilihat pada Tabel 4.15 berikut :

Tabel 4.15 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Lampu Penerangan

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Sangat baik	7
2	Baik	54
3	Kurang Baik	10
4	Tidak Baik	12
5	Buruk	15
Jumlah		**98**

Sumber : Hasil Penelitian 2021

Dari hasil observasi kondisi lampu penerangan di Jalan penghibur dan Jalan Somba opu khususnya pada jalur pedestrian, keberadaannya sudah tersebar cukup merata di sepanjang jalan pada kedua ruas tetapi kualitas penerangannya masih rendah saat

malam hari. Kondisi penerangan saat malam hari dinilai masih kurang memadai dikarenakan banyak lampu penerangan dalam kondisi redup hingga padam sehingga suasana jalur pedestrian cenderung gelap. Kondisi ini tentu tidak memberikan rasa aman dan nyaman mengingat padatnya aktivitas pada jalur pedestrian sehingga tumbuhnya perasaan khawatir adanya tindak kriminal.

5. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalur trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan tempat sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Penilaian masyarakat terhadap aspek kebersihan di lokasi penelitian dapat di lihat pada Tabel 4.16 berikut :

Tabel 4.16 Hasil Kuisioner Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Kebersihan

No.	Kondisi	Jumlah Responden
(1)	*(2)*	*(3)*
1	Sangat baik	15
2	Baik	23
3	Kurang Baik	31
4	Tidak Baik	15
5	Buruk	14
Jumlah		**98**

Sumber : Hasil Penelitian 2021

Dari Tabel 4.16 diatas sebanyak 31 orang responden menilai kondisi kebersihan di lokasi penelitian kurang baik. Kebersihan jalur pedestrian Jalan Penghibur dan Somba Opu sejauh ini masih banyak sampah yang berserakan yang mengganggu pejalan kaki, tidak adanya tempat sampah yang di sediakan di sekitar pedestrian, sehingga masyarakat yang melintas di jalur pedestrian membuang sampah tidak pada tempatnya.

Dari hasil analisis persepsi masyarakat terkait dengan tingkat kenyamanan pedestrian Kota Makassar dari beberapa faktor ditemukan bahwa kontribusi penyebab ketidaknyamanan jalur pedestrian terbesar adalah jenis aktivitas di sekitar lokasi pedestrian yakni penggunaan trotoar oleh kendaraan roda dua, PKL bahkan penggunaan trotoar sebagai tempat parkir.

H. Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian

Untuk penilaian indikator sebagai data yang digunakan dalam mengukur faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan jalur pedestrian di lokasi penelitian secara umum di dasarkan pada jumlah pejalan kaki yang melintasi kedua ruas jalan loikasi penelitian yaitu Jalan Penghibur dan Somba Opu. Berdasarkan data yang diperoleh gambaran tingkat pengaruh dalam lokasi penelitian yang di dasarkan

pada standar kelayakan untuk memperoleh gambaran derajat tingkat pengaruh.

Selanjutnya dari hasil analisis penilaian dengan menggunakan analisis korelasi akan di dapatkan faktor apakah yang paling berpengaruh terhadap hubungan masing-masing variabel yang ditinjau dari data yang diperoleh sehingga dijadikan dasar dalam menilai masing- masing indikator berdasarkan masing-masing variabel yang telah di nilai. Adapun indikator faktor yang mempengaruhi lalu lintas di Koridor jalan Sombaopu dan jalan Penghibur dapat di lihat pada tabel 4.17 berikut :

Tabel 4.17 Indikator Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian

No	Jumlah Pejalan Kaki (12 Jam)	Jumlah Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Kemanan	Jumlah Penilaian Masyarakat Terhadap Fasilitas Penyandang Disabilitas	Jumlah Penilaian Masyarakat Terhadap Jenis Aktivitas di Lokasi	Jumlah Penilaian Masyarakat Terhadap Lampu Penerangan	Jumlah Penilaian Masyarakat Terhadap Aspek Kebersihan
	(Y)	(X_1)	(X_2)	(X_3)	(X_4)	(X_5)
1	54	10	5	28	17	6
2	44	3	4	14	6	5
Jumlah	**98**	**13**	**9**	**42**	**23**	**11**

Sumber : Hasil Analisis 2021

Langkah awal yang dilakukan adalah dengan melakukan korelasi antara variabel Y (jumlah pejalan kaki) dengan variabel/indicator penilaian masyarakat dengan tingkat keamanan (X_1), Fasilitas Penyandang Disabilitas (X_2), Jenis Aktivitas di Lokasi (X_3), Lampu

Penerangan (X_4), dan Kebersihan (X_5). Berdasarkan hasil uji korelasi maka diperoleh ranking masing-masing sebagai berikut :

Tabel 4.18 Skor Korelasi Masing-masing Variabel/Indikator Yang di Teliti

No.	Variabel Yn.Xn	Nilai Hasil Uji Korelasi	Nilai Person Korelasi	Kesimpulan
1.	Jumlah Pejalan Kaki (Y) dengan (X_1) Tingkat Keamanan	0,000	0.267	Berkorelasi, Pengaruh tingkat koefisien Rendah
2.	Jumlah Pejalan Kaki (Y) dengan (X_2) Fasilitas Penyandang Disabilitas	0,000	0.235	Berkorelasi, Pengaruh tingkat koefisien Rendah
3.	Jumlah Pejalan Kaki (Y) dengan (X_3) Jenis Aktivitas di Lokasi Penelitian	0,000	0.997	Berkorelasi, Pengaruh tingkat koefisien sangat kuat
4.	Jumlah Pejalan Kaki (Y) dengan (X_4) Lampu Penerangan	0.000	0.971	Berkorelasi, Pengaruh tingkat koefisien kuat
5.	Jumlah Pejalan Kaki (Y) dengan (X_4) Kebersihan	0.000	0.598	Berkorelasi, Pengaruh tingkat koefisien sedang

Sumber : Hasil Analisis 2021

Dari hasil uji korelasi masing-masing variabel maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Faktor pengaruh tingkat keamanan (X_1) memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,27 berarti berada pada kategori sedang konektivitas antara jalur pedestrian dan penyeberangan di Kota Makassar, kaitannya dengan keamanan dan kenyamanan pejalan

kaki, tidak terjalin dengan baik. Pada beberapa ruas jalan, fasilitias penyeberangan bagi pejalan kaki adalah jembatan penyeberangan orang (JPO) dan *zebra cros.*

2. Faktor pengaruh fasilitas penyandang disabilitas di lokasi penelitian (X_2), memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,23 berarti pada kategori sedang. Persoalan utama yang dihadapi oleh para penyandang disabilitas yaitu akses pendidikan serta fasilitas publik yang sangat terbatas. Salah satu kesulitan yang dialami seorang disabilitas adalah kemampuan bergerak dan berpindah tempat atau sering disebut dengan mobilitas. Seluruh aspek kehidupan dan kebutuhan seorang tunaetra akan dipengaruhi oleh ketidakmampuan dan keterbatasan penyandang disabilitas dalam hermobilitas (Indrawati, 2016). Pemenuhan kebutuhan masyrakat disabilitas sangat penting karena menyangkut hak asasi manusi yang telah diatur dalam hukum yang berlaku. Indonesia telah meratifikasi ‘Convention on The Rights of Person with Disabilites’ lewat Undang-Undang No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas yang mengatur mengenai hak-hak difabel dalam semua aspek dan bagaimana kewajiban negara dalam mewujudkannya. Secara tekniks, pemerintah juga menerbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 14 Tahun 2017 yang mengatur tentang aksesibilitas difael penglihatan agar dapat

memanfaatkan infrastruktur dengan aman dan nyaman. Pada aspek regulasi ini, Indonesia sebenarnya sudah cukup menjamin hak-hak penyandang disabilitas, tetapi pada aspek imlementasi masih sangat kurang (Nuraviva, 2017). Kota Makassar sebagai pusat berbagai aktivitas, sehingga kebutuhan infrastruktur fisik sangat penting dalam menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan perkotaan. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukkan bagi aktivitas pejalan kaki, sehingga jalur pedestrian sangat dibutuhkan keberadaanya bagi disabilitas sebagai jalur mobilisasi dalam memnuhi kebutuhan hiduonya. Kondisi jalur pedestrian di lokasi penelitian belum mampu memenuhi kebutuhan disabilitas sebagai jalur moblisasi.

3. Faktor pengaruh jenis aktivitas di lokasi penelitian (X_3), memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,98 berarti berada pada ketegori sangat kuat. Jalur pedestrian/trotoar merupakan jalur utama bagi pejalan kaki atau terkadang juga digunakan bersama dengan jalur sepeda. Memang tidak semua jalan memiliki fasilitas seperti trotoar bagi pejalan kaki. Paling tidak trotoar harus ada di daerah perkotaan denan kepadatan penduduk tinggi seperti di jalan Penghibur dan jalan Somba Opu, jalan dengan rute angkutan umum tetap, daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi,

serta lokasi yang memili permintaan yang tinggi dengan periode pendek. Alih fungsi jalur pedestrian merupakan salah satu perampasan hak pejalan kaki, sehingga pejalan kaki dirugikan baik dari segi keamanan maupun kenyamanan. Untuk menghindari kerugian dibebgai pihak, pemerintah pusat maupun daerah perlu membuat peraturan perundangan, misalnya melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Selain itu perlu aturan yang lebih detail misalnya trotoar mana yang diizinkan untuk fungsi lain, jam operasi dan pembagian ruang trotoar yang jelas. Hal yang tidak kalah penting adalah kerjasama dan sinergitas antar instransi yang masing-masing memiliki kepentingan, sehingga program kerja masing-masing pihak tidak saling tumpang tindih dan merugikan pihak yang lainnya.

4. Pengaruh lampu penerangan (X_4) terhadap tingkat kenyamanan jalur pedestrian memiliki nilai koefisien korelasi 0,97 yang menunjukkan adanya hubungan sedang lokasi penelitian yang merupakan pusat pariwisata yang ada di Kota Makassar memerlukan pencahayaan penerangan jalan pada jalur pedestrian, hal lain juga yang menunjukkan pentingnya lampu penerangan pada jalur pedestrian yaitu menghindari tindakan kriminal bagi pengguna pedestrian di malam hari.

5. Faktor pengaruh kebersihan di lokasi penelitian (X_5), memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0,60 berarti berada pada kategori sedang. Pembangunan fasilitas perkotaan yang hanya berdasar pada standar-standar tertentu tidak memberi jaminan bahwa fasilitas tersebut dapat dimanfaatkan oleh semua warga. Oleh karenanya, dibutuhkan pendekatan partisipatif unutk menampung usulan dari semua pihak, khususnya dari para penentu kebijakan untuk lebih memperhatikan kebersihan jalur pedestrian, sehingga masyarakat semua kalangan bisa menikmati.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dasi hasil analisis dan pembahasan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan sebgaai berikut :

1. Kondisi jalur pedestrian di lokasi penelitian Kecamatan Ujung tanah pada jalan penghibur dan jalan Somba Opu yaitu mengenai pemanfaatan jalur pedestrian yang tidak berfungsi dengan baik Penggunaan lahan pada jalur pedestrian yang ada di jalan penghibur di dominasi oleh area perdagangan, hal tersebut menyebabkan jalur pedestrian berbatasan langsung dengan bangunan dan jalan raya, selain itu kondisi jalur pedestrian yang dipakai sebagai tempat parkir, Reklame/billboard dipasang permanen di trotoar dan jalur pedestrian dipakai untuk berjualan menyebabkan alih fungsi jalur pedestrian, sehingga cenderung terlihat tidak terawat.
2. Hasil analisis korelasi antara variabel Y (jumlah pejalan kaki) dengan variabel/indikator penilaian masyarakat dengan tingkat keamanan (X_1), Fasilitas Penyandang Disabilitas (X_2), Jenis Aktivitas di Lokasi (X_3), Lampu Penerangan (X_4), dan Kebersihan (X_5). Faktor pengaruh jenis

aktivitas di lokasi penelitian (X_3), memiliki nilai koefisien korelasi sebesar 0.56 berarti berada pada kategori sangat kuat

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis, pembahasan serta kesimpulan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal sebagai berikut :

1. Bagi pemerintah Kota Makassar perlunya dilakukan pengaturan tentang jalur pedestrian yang ada dengan bertindak dalam menentukan atau menertibkan PKL, parkir kendaraan di atas jalur pedestrian, sehingga kedepan jalur pedestrian dapat berfungsi dengan baik.
2. Agar tercipta jalur pedestrian yang nyaman, pemeliharaan jalur pedestrian harus sesuai dengan pedoman teknis yang ada, sesuai dengan karakteristik masyarakat sekitar, memiliki nilai fungsi yang tinggi, dapat berfungsi sebagai kawasan konservasi, dapat menambah nilai estetika kota, dan mampu meminimalisir polusi yang ditimbulkan lingkungan sekitar . Dengan fungsi yang baik akan membuat kinerja jalur pedestrian menjadi optimal.

DAFTAR PUSTAKA

Anggraini, Niniek. (2009). *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Klaten: Humaniora

Direktorat Jenderal Bina Marga. 1996. *Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan*. Jakarta (ID): Departemen Pekerjaan Umum;

Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Pembinaan Jalan Kota. 1990. Petunjuk Perencanaan Trotoar, Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta;

Feybe G. Kaliongga, Veronica A. Kumurur & Amanda Sembel. 2014. Kajian Aspek Kenyamanan Jalur Pedestrian JL. Piere Tendean. Jurnal Arsitektur Fakultas TeknikUniversitas Sam Ratulangi Vol 6, No 2;

Harris CW, Dines NT. 1988. *Time Saver Standards for Landscape Architecture: Design and Construction Data*. New York (US): McGraw-Hill Book, Inc

Hukmia, 2011 Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas Di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan. Skripsi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar;

Indrawati, Aria. 2016. Tunanetra yang Menginspirasi. Wawancara oleh Kick Andy Metro TV dan ditayangkan 04 Maret, pukul 20.30 WIB (diakses melalui youtube pada tanggal 02 Juni 2016);

Kementerian Perhubungan. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan tentang Marka Jalan. No. 34/PM/M/2014;

Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2018. SE Menteri PUPR tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. No. 02/SE/M/2018;

Listianto, Terstiervy Indra Pawaka. 2006. Hubungan Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang). Tesis Pascasarjana. UNDIP;

Nurul Silmiatul, 2013 Dampak Keberadaan Pedestrian Path Nyi Raja Permas Bogor;

Republik Indonesia. 2012. Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon pada Sistem Jaringan Jalan. Menteri Pekerjaan Umum;

Republik Indonesia. 1999. Peraturan Menteri No. 032/T/BM/1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum. Menteri Pekerjaan Umum;

Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencancanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Menteri Pekerjaan Umum;

Republik Indonesia. 2011. Peraturan Daerah Kota Salatiga No 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Salatiga tahun 2010-2030. Pemerintah Kota Salatiga;

Rubenstein, H. 1992. Pedestrian Malls, streetscapes and urban spaces. John Wiley and Sond. New York;

Sugiyono, DR, Prof, Metode Penelitian Administrasi, Bandung Alfabeta 2006;

Shirvani, Hamid. 1985. The Urban Design Process. Van Nostrand Reinhold: New York;

Unterman, Richard, K. 1984. Accomodation The Pedestrian. New York: Van Nostrand Reinhold Company;

LAMPIRAN-LAMPIRAN

KUISIONER

Kepada Yth. :

Bapak/Ibu/ Sdr/Sdri ….....

Di –

Tempat

Bersama ini saya, mahasiswa Sarjana Universitas Bosowa Makassar :

Nama : Andi Siti Hajar Aswaty

NIM : 45 16 042 028

Bermaksud melaksanakan penelitian dengan judul " Evaluasi Kenyamanan Jalur Pedestrian Kota Makassar". Untuk itu kami mohon kesediaan Bpk/Ibu/Sdr/Sdri untuk menjawab daftar pertanyaan (kuesioner) terlampir. Kuesioner ini digunakan semata-mata hanya untuk kepentingan penelitian ini, oleh karena itu semua jawaban akan dijamin kerahasiaannya. Atas perhatian dan bantuannya, saya ucapkan terima kasih.

Hormat saya,

Andi Siti Hajar Aswaty

A. PETUNJUK PENGISIAN

1. Untuk menjawab berilah tanda silang (x) pada pilihan yang tersedia.
2. Coret pada pilihan yang tidak sesuai yang bertanda *)

B. DATA RESPONDEN

Nama/Inisial :

Umur :

Jenis Kelamin :

Pekerjaan :

A. PERTANYAAN

1. Bagaimana kebersihan jalur pdestrian yang ada?
   a. Sangat baik
   b. Baik
   c. Kurang baik
   d. Tidak baik
   e. Buruk
2. Bagaimana kenyamanan berjalan pada jalur pedestrian?
   a. Sangat baik
   b. Baik
   c. Kurang baik
   d. Tidak baik
   e. Buruk
3. Bagaimana kondisi lampu penerangan yang ada pada jalur pedestrian?
   a. Sangat baik
   b. Baik
   c. Kurang baik
   d. Tidak baik
   e. Buruk
4. Bagaimana kondisi tempat sampah pada jalur pedestrian?
   a. Sangat baik
   b. Baik
   c. Kurang baik

d. Tidak baik
e. Buruk

5. Bagaimana kondisi tempat duduk yang ada di jalur pedestrian?
   a. Sangat baik
   b. Baik
   c. Kurang baik
   d. Tidak baik
   e. Buruk
6. Apa pendapat anda tentang keberadaan pedagang kaki lima yang berjualan di atas trotoar?
   Jelaskan.....
7. Menurut saudara/saudari bagaimana kondisi jalur pedestrian yang ada di Jalan Penghibur dan Jalan Somba Opu?
   Jelaskan.....
8. Menurut anda apakah trotoar yang ada di Jalan Penghibur dan Jalan Somba Opu sudah aman terhadap pejalan kaki?
   Jelaskan.....
9. Menurut anda apa yang harus dilakukan pemerintah Kota Makassar untuk perbaikan jalur pedestrian?
   Jelaskan.....

1. Pemberian Skoring Terhadap Kuesioner

Responden	X1	X2	X3	X4	X5	Y	Responden	X1	X2	X3	X4	X5	Y
1	5	5	5	5	5	5	50	1	1	5	5	5	5
2	5	5	5	5	5	5	51	1	1	5	5	5	5
3	4	4	5	5	5	5	52	1	1	5	5	5	5
4	4	4	5	5	5	5	53	1	1	5	5	3	5
5	4	4	5	5	5	5	54	1	1	5	5	3	5
6	3	3	5	5	5	5	55	1	1	5	5	3	5
7	3	3	5	5	5	5	56	1	1	5	5	3	5
8	3	3	5	5	5	5	57	1	1	5	5	3	5
9	3	3	5	5	5	5	58	1	1	5	5	3	5
10	3	2	5	5	5	5	59	1	1	5	5	3	5
11	3	2	5	5	5	5	60	1	1	5	5	3	5
12	3	2	5	5	5	5	61	1	1	5	5	3	5
13	3	3	5	5	5	5	62	1	1	5	5	3	5
14	3	2	5	5	5	5	63	1	1	5	5	3	5
15	3	2	5	5	5	5	64	1	1	5	5	3	5
16	2	3	5	5	5	5	65	1	1	5	5	3	5
17	2	2	5	5	5	5	66	1	1	5	5	3	5
18	2	2	5	5	5	5	67	1	1	5	5	3	5
19	2	2	5	5	5	5	68	1	1	5	5	3	5
20	2	2	5	5	5	5	69	1	1	5	5	3	5
21	2	2	5	5	5	5	70	1	1	5	5	5	5
22	2	3	5	5	5	5	71	1	1	5	5	4	5
23	2	2	5	5	5	5	72	1	1	5	5	4	5
24	2	2	5	5	5	5	73	1	1	5	5	4	5
25	2	2	5	5	5	5	74	1	1	5	5	4	5
26	2	2	5	5	5	5	75	1	1	5	5	4	5
27	2	2	5	5	2	5	76	1	1	5	5	4	5
28	2	2	5	5	5	5	77	1	1	5	5	4	5
29	2	2	5	5	5	5	78	1	1	5	5	4	5
30	2	2	5	5	5	5	79	1	1	5	5	4	5
31	2	2	5	5	2	5	80	1	1	5	5	4	5
32	2	3	5	5	5	5	81	1	1	5	4	4	5
33	2	3	5	5	5	5	82	1	1	5	4	4	5
34	2	3	5	5	3	5	83	1	1	4	4	4	5
35	2	3	5	5	5	5	84	1	1	4	4	4	5
36	2	3	5	5	3	5	85	1	1	4	4	3	4
37	2	2	5	5	5	5	86	1	1	4	4	3	4

Responden	X1	X2	X3	X4	X5	Y	Responden	X1	X2	X3	X4	X5	Y
38	2	1	5	5	5	5	87	1	1	4	4	3	4
39	2	1	5	5	5	5	88	1	1	4	4	3	4
40	2	1	5	5	5	5	89	1	1	4	4	3	4
41	2	1	5	5	5	5	90	1	1	4	3	3	3
42	2	1	5	5	5	5	91	1	1	3	3	3	3
43	2	1	5	5	5	5	92	1	1	3	3	2	3
44	2	1	5	5	2	5	93	1	1	3	3	2	3
45	2	1	5	5	2	5	94	1	1	3	3	2	3
46	1	1	5	5	2	5	95	1	1	2	2	2	2
47	1	1	5	5	2	5	96	1	1	2	2	1	2
48	1	1	5	5	5	5	97	1	1	1	1	1	1
49	1	1	5	5	5	5	98	1	1	1	1	1	1

2. Hasil Uji Validasi *Statistical* Melalui *Statistical Product and Service Solutions* (SPSS)

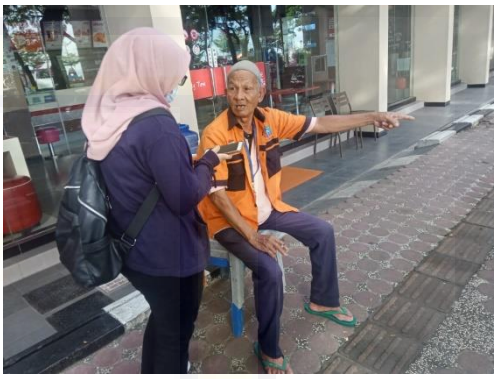
Correlations

		Tingkat Keamanan	Fasilitas Penyandang Disabilitas	Jenis Aktivitas	Lampu Penerangan	Kebersihan	Pejalan Kaki
Tingkat Keamanan	Pearson Correlation	1	.887**	.279**	.300**	.542**	.267**
	Sig. (2-tailed)		.000	.005	.003	.000	.008
	N	98	98	98	98	98	98
Fasilitas Penyandang Disabilitas	Pearson Correlation	.887**	1	.246*	.264**	.482**	.235*
	Sig. (2-tailed)	.000		.015	.009	.000	.020
	N	98	98	98	98	98	98
Jenis Aktivitas	Pearson Correlation	.279**	.246*	1	.978**	.594**	.977**
	Sig. (2-tailed)	.005	.015		.000	.000	.000
	N	98	98	98	98	98	98
Lampu Penerangan	Pearson Correlation	.300**	.264**	.978**	1	.587**	.971**
	Sig. (2-tailed)	.003	.009	.000		.000	.000
	N	98	98	98	98	98	98
Kebersihan	Pearson Correlation	.542**	.482**	.594**	.587**	1	.598**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	98	98	98	98	98	98
Pejalan Kaki	Pearson Correlation	.267**	.235*	.977**	.971**	.598**	1
	Sig. (2-tailed)	.008	.020	.000	.000	.000	
	N	98	98	98	98	98	98

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

3. Visualisasi Penelitian



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Andi Siti Hajar Aswaty lahir di Parepare, 09 September 1998, merupakan putri pertama dari 4 bersaudara pasangan dari Hartawan, SE dan Ismawaty Iskandar, ST., MSP . Alamat rumah di jalan Abd Jalil Sikki No. 18, Kelurahan Balang Kecamatan Binamu, Kabupaten Jeneponto.

Dengan riwayat pendidikan yakni Taman Kanak-kanak Kartika VII-39, Kota Parepare (Tahun 2003-2004). Sekolah Dasar Negeri 8, Kota Parepare (Tahun 2005-2010). Sekolah Menengah Negeri 2, Kota Parepare (Tahun 2011-2013). Sekolah Menengah Atas Negeri 1, Kota Parepare (Tahun 2014-2016). Melanjutkan pendidikan tinggi di perguruan tinggi swasta Universitas Bosowa Makassar melalui jalur regular dan tercatat sebagai Alumni Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa (UNIBOS) Makassar, setelah berhasil menyelesaikan bangku kuliahnya selama 5 tahun yaitu pada tahun 2021.

Selama masa perkuliahan, penulis aktif mengikuti kegiatan-kegiatan baik intra kampus maupun ekstra kampus. Penulis juga aktif dalam organisasi Bengkel Seni Teknik 45 (BESTEK 45) sebagai anggota devisi tari periode 2018-2019 dan ketua bidang seni rupa periode 2019-2020, serta aktif menjadi pengurus

di Himpunan Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota (HMPWK) Universitas Bosowa Makassar yakni menjabat sebagai anggota periode 2019-2020. Penulis juga pernah menjadi asisten pada salah satu mata kuliah di program studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.