

**STUDI TINGKAT KENYAMANAN JALUR  
PEDESTRIAN DI KAWASAN PERDAGANGAN  
JALAN SOMBA OPU MAKASSAR**

**SKRIPSI**

Oleh

**SITI NURAFIFAH ASIS**

**NIM 45 18 042 051**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR  
2022**

**STUDI TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI  
KAWASAN PERDAGANGAN JALAN SOMBA OPU  
MAKASSAR**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Teknik (S.T)

Oleh

**SITI NURAFIFAH ASIS  
4518042051**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR  
2022**

**SKRIPSI**  
**STUDI TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN**  
**PERDAGANGAN JALAN SOMBA OPU MAKASSAR**

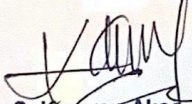
Disusun dan diajukan oleh

**SITI NURAFIFAH ASIS**  
**NIM. 45 18 042 051**


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 19 Agustus 2022

Menyetujui :

Pembimbing I


  
**Dr. S. Kamran Aksa, ST.MT**  
**NIDN: 09-110774-01**

Pembimbing II


  
**Rimba Arief, ST., M.Eng.**  
**NIDN 09-200188-03**

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Bosowa Makassar

  
**Dr. H. Nasrullah, ST., M.T**  
**NIDN: 090-80773-01**

Ketua Program Studi  
Perencanaan Wilayah dan Kota

  
**Dr. S. Kamran Aksa, ST, MT.**  
**NIDN: 09-110774-01**

## HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor: A.1139/SK/FT/UNIBOS/VIII/2022 Pada Tanggal 4 Agustus 2022 Tentang Pengangkatan Dosen Penguji Ujian Tutup Mahasiswa Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Maka:

Pada Hari/Tanggal : Jumat, 19 Agustus 2022

Skripsi Atas Nama : Siti Nurafifah Asis

Nomor Pokok : 4518042051

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 Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

### TIM PENGUJI

Ketua : Dr. S. Kamran Aksa, ST.MT

Sekretaris : Rimba Arief, ST., M.Eng


Anggota : 1. Nur Syam AS, ST. M.Si.

2. Muh. Idris Taking, ST., MSP

DEKAN FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

  
Dr. H. Nasrullah, ST., MT  
NIDN : 0908077301

KETUA PROGRAM STUDI  
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

  
Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT  
NIDN : 0911077401

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

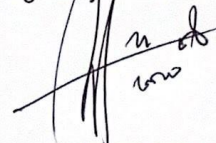
Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : SITI NUR AFIFAH ASIS  
Nim : 45 18 042 051  
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis/ajukan ini benar-benar hasil karya sendiri,dengan arahan komisi pembimbing dan bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebahagian atau keseluruhan Skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima segala konsekuensi/ sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 10 Agustus 2022

Yang Menyatakan



SITI NUR AFIFAH ASIS

## ABSTRAK

**Siti Nurafifah Asis, 2022** “*Studi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar*” dibimbing oleh S Kamran Aksa dan Rimba Arief .

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian di kawasan perdagangan jalan Somba Opu Makassar.

Penelitian ini adalah menggunakan metode kuantitatif untuk menjawab bagaimana tingkat kenyamanan jalur pedestrian di kawasan perdagangan jalan Somba Opu Makassar, pengambilan data melalui kegiatan observasi, dokumentasi, dan kuesioner, dimana penarikan sampelnya menggunakan *simple random sampling*. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis menggunakan analisis deskriptif dan analisis korelasi.

Penelitian ini adalah hasil dari metode deskriptif dan korelasi dengan menggunakan teknik pengumpulan data dari hasil observasi, dan dokumentasi jalur pedestrian kawasan perdagangan Jalan Somba Opu Makassar yang Instrumennya berdasarkan dalam Sasaran Peraturan Menteri PU No 02/SE/M/2018 mengenai Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

**Kata Kunci : Pedestrian, Pejalan Kaki, Kota**

## KATA PENGANTAR

### ***Assalamualaikum Warohmatullahi Wabarokatuh***

Alhamdulillahirrabil'alamin Puji Syukur Penulis Panjatkan Kehadirat Allah SWT, Atas Segala Rahmat dan Karunia-Nya Yang Telah Memberikan Nikmat kesehatan dan Hikmat Kepada Penulis Sehingga Hasil Penelitian ini Dapat Diselesaikan dengan Baik sesuai dengan waktu yang telah direncanakan dengan Judul "**Studi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar**" Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Strata Satu (S1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Sulawesi Selatan

Penulis menyadari bahwa dalam skripsi ini masih jauh dari unsur kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman yang penulis miliki. Oleh sebab itu, penulis memohon maaf atas kekurangan skripsi ini dan mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Serta penulis berharap semoga skripsi ini dapat lebih baik dan bisa menjadi masukan yang bermanfaat bagi penulis kedepannya. Dalam penulisan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari bantuan banyak pihak yang selalu mendukung penulis. Maka dengan ketulusan hati yang paling dalam, penulis ingin mengucapkan banyak Terima kasih kepada kedua orang tua penulis, Ayahanda Abdul Asis Rahman dan Ibunda tercinta Hamsinah yang senantiasa memberi perhatian, kasih sayang, mendidik dan membesarkan penulis yang menjadi

motivasi serta telah mengasuh dan memberikan pendidikan kedisiplinan, ketegaran, melalui motivasi-motivasi terutama membiayai studi penulis hingga saat ini, sehingga penulisan skripsi ini bisa selesai tepat waktu

Terima kasih pula penulis haturkan kepada saudara – saudari tercinta Siti Ainunnisa Asis, Syifa Mutmainnah, dan Siti Alya Fadhilah Asis, yang sangat penulis sayangi serta memberikan doa, dorongan moril, dan mental sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan sukses.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Demikian juga penghargaan yang setinggi-tingginya dan Terima kasih banyak disampaikan kepada ;

1. Bagi Allah SWT, oleh karena anugerah-Nya yang melimpah, karunianya yang besar akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. M. Saleh Pallu, M.Eng selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak Dr. Ridwan, ST., M.Si selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.



4. Bapak Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT. selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar, sekaligus menjadi Pembimbing Pertama yang telah bersedia membimbing dan mengarahkan penulis demi kesempurnaan dan penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak Rimba Arif, ST, M.Eng. selaku dosen Pembimbing Kedua yang senantiasa meluangkan waktu dalam membimbing dan mengarahkan penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan
6. Seluruh Dosen Prodi Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar yang tidak saya sebutkan satu persatu yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan selama duduk di bangku perkuliahan sejak awal sampai selesai.
7. Masyarakat Kota Makassar yang telah memberikan bantuan selama proses penyusunan skripsi inii
8. Kepada Saudara/I Rukni Rahayu, Cindy Sasmita Said, Truly Andira Salsabilah, Raden Isfawati Anggraini, Ameliya Magfirah, Musfiratul Muthmainnah, Milenia Irhan Nur Fitri, Yiska Pamarruan, Ibrahim Jabir, Muh. Nur Imam, Muh. Taufiq Ramadhan, dan Muh Fiqhy Himanov, yang telah menyempatkan waktunya untuk memberikan saya support dan bantuan dalam menyelesaikan skripsi saya.

9. Kepada seluruh sahabat dan saudara-saudaraku seperjuangan PWK 2018 (PEACE18), yang selalu saling memberikan support dalam penyusunan skripsi.

10. Kepada seluruh sahabat dan saudara-saudaraku seperjuangan KKN Angkatan 52 Desa Manuju Kabupaten Gowa, POSKO 3 Bengo yang selalu saling memberikan support dalam penyusunan skripsi.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, semoga Allah SWT membalas semua kebaikan yang telah diberikan dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua serta menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan, khususnya pada lingkungan Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Univeristas Bosowa Makassar , Semoga segala aktivitas yang kita kerjakan mendapat Ridho Allah SWT. AamiinYaa Rabbal Aalamin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, 19 Agustus 2022



Siti Nurafifah Asis

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	
<b>HALAMAN PENERIMAAN</b>	
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b>	
<b>HALAMAN ABSTRAK</b>	
<b>KATA PENGANTAR i</b>	
<b>DAFTAR ISI</b>	
<b>DAFTAR TABEL</b>	
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	
<b>BAB I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	5
E. Ruang Lingkup Penelitian .....	5
F. Sistematika Penulisan.....	6
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>8</b>
A. Pengertian Pejalan Kaki .....	8
B. Pedestrian .....	8
C. Karakteristik Jalur Pedestrian .....	9
D. Ketentuan Teknis Janur Pedestrian .....	12
E. Persyaratan Perencanaan Pedestrian untuk pejalan Kaki Penyandang disabilitas .....	16
F. Fasilitas Ruang Pedestrian .....	16
G. Fungsi dan Manfaat Pedestrian .....	19
H. Karakteristik Jalur Pedestrian .....	20
I. Walkability .....	23
J. Faktor-faktor Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki .....	23
K. Standar Kenyamanan Jalur Pedestrian.....	26
L. Penelitian Terdahulu.....	30
M. Kerangka Pikir .....	34
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
A. Jenis Penelitian.....	35
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	35
C. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling.....	37
D. Jenis dan Sumber Data .....	39
E. Metode Pengumpulan Data .....	39
F. Teknik Analisis Data .....	41
G. Defenisi Operasional .....	43

H. Variabel Penelitian.....	44
<b>BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>47</b>
<b>A. Gambaran Umum.....</b>	<b>47</b>
1. Gambaran Umum Kota Makassar .....	47
a. Letak Geografis dan Administrasi .....	47
b. Kondisi Fisik Wilayah.....	49
2. Aspek Kependudukan.....	51
a. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan.....	51
b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk .....	52
<b>B. Gambaran Umum Kecamatan Ujung Pandang .....</b>	<b>55</b>
1. Aspek Fisik Dasar.....	55
a. Letak Geografis dan Administratif.....	55
2. Aspek Kependudukan.....	56
<b>C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....</b>	<b>60</b>
1. Lokasi Penelitian.....	60
2. Kondisi Jalur Pedestrian .....	63
<b>D. Analisis Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Perdagangan         Jalan Somba Opu Makassar .....</b>	<b>64</b>
<b>E. Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian .....</b>	<b>72</b>
<b>BAB V. PENUTUP .....</b>	<b>86</b>
A. Kesimpulan.....	86
B. Saran.....	87

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Ketentuan Teknis Jalur Pedestrian.....	12
Tabel 2.2. Contoh Penentuan Dimensi Trotoar .....	13
Tabel 2.3. Kebutuhan Minimum Jalur Pedestrian.....	14
Tabel 2.4. Penelitian Terdahulu .....	30
Tabel 3.1. Koefisien Tingkat Korelasi variabel yg Berpengaruh .....	42
Tabel 3.2. Definisi Operasional .....	43
Tabel 3.3. Variabel dan Kebutuhan Data Rumusan Masalah Ke 1....	45
Tabel 3.4. Variabel dan Kebutuhan Data Rumusan Masalah Ke 2....	46
Tabel 4.1 Luas Kecamatan dan Presentase Terhadap Luas Kota .....	48
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan.....	51
Tabel 4.3. Distribusi dan Kepadatan Penduduk .....	52
Tabel 4.4. Luas Wilayah Menurut Kelurahan .....	56
Tabel 4.5. Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin .....	57
Tabel 4.6. Kepadatan Jumlah Penduduk Menurut kelurahan .....	58
Tabel 4.7. Karakteristik Responden .....	73
Tabel 4.8. Tabel Kuesioner Penelitian Masyarakat terhadap Sirkulasi .....	75
Tabel 4.9. Hasil Kuesioner Penelitian Masyarakat terhadap Lampu.....	76
Tabel 4.10. Hasil Kuesioner Penelitian Masyarakat terhadap Jalur Hijau....	77
Tabel 4.11. Hasil Kuesioner Penelitian Masyarakat terhadap Tempat .....	79
Tabel 4.12. Hasil Kuesioner Penelitian Masyarakat Tempat Duduk .....	80
Tabel 4.13. Hasil Kuesioner Penelitian Masyarakat Tempat Duduk .....	81
Tabel 4.14. Tabel Hasil Uji Korelasi .....	82

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Contoh Pembagian Zona pada Trotoar .....	14
Gambar 2.2. Kebutuhan ruang untuk pejalan kaki .....	16
Gambar 2.3. Kerang Pikir .....	34
Gambar 3.1. Peta Lokasi Penelitian.....	36
Gambar 4.1. Peta Administrasi Kota Makassar.....	54
Gambar 4.2. Peta Administrasi Kec. Ujung Pandang.....	59
Gambar 4.3. Peta Lokasi Penelitian .....	62
Gambar 4.4. Kondisi Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian.....	64
Gambar 4.5. Lebar Jalur Pedestrian Koridor I.....	65
Gambar 4.6. Lebar Jalur Pedestrian Koridor II.....	65
Gambar 4.7. Jalur Pedestrian dijadikan tempat parkir.....	66
Gambar 4.8. Ilustrasi Perencanaan Jalur Pedestrian .....	66
Gambar 4.9. Ketersediaan Lampu Penerangan.....	67
Gambar 4.10. Ilustrasi Perencanaan Lampu Penerangan Jalur Pedestrian.....	68
Gambar 4.11. Ilustrasi Perencanaan Tempat Sampah Pada Jalur Pedestrian.....	69
Gambar 4.12. Ketersediaan Jalur Hijau .....	69
Gambar 4.13 Ilustrasi Perencanaan Jalur Hijau Pada Jalur Pedestrian ..	70
Gambar 4.14. Ilustrasi Perencanaan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian.....	72

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. LATAR BELAKANG

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani *pedos* yang berarti kaki. Pedestrian juga berasal dari bahasa Latin *pedester- pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari suatu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Di kota-kota besar saat ini pertumbuhan pejalan kaki semakin meningkat terutama di daerah pusat perekonomian atau perbelanjaan *Central Business District* (CBD). Fasilitas umum yang dibutuhkan terutama bagi pejalan kaki yaitu jalur pedestrian, yang mana jalur pedestrian ini berfungsi sebagai wadah atau ruang bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya dan juga untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

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. Peraturan sarana jaringan pejalan kaki disebutkan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 yaitu untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Kota Makassar merupakan salah satu kota besar yang sedang berkembang pesat di Indonesia, baik dari tingkat perekonomiannya maupun jumlah penduduknya. Berdasarkan hasil data BPS Kota Makassar tahun 2022, jumlah penduduk Kota Makassar mencapai 1.427.619 jiwa. Selain itu Kota Makassar adalah Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, dimana terdapat semua pusat Pemerintahan Provinsi, pusat ekonomi, dan bisnis. Oleh karena itu, perkembangan yang terjadi secara dinamis akan terus berkembang seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Dalam mendukung kegiatan dan perkembangan Kota Makassar, di butuhkan infrastruktur fisik dan non fisik yang tersedia dengan baik agar tidak menghambat proses aktivitas tersebut. Dengan demikian salah satu dukungan



prioritas diperlukan dalam menjangkau antara satu tempat dengan tempat yang lain adalah dengan adanya infrastruktur fisik meliputi sarana dan prasarana, tata guna lahan, desain, dan lain-lain serta non fisik meliputi hubungan dalam aktivitas sosial budaya, aktivitas perekonomian, dan aktivitas lainnya.

Kawasan perdagangan Somba Opu Jalan Somba Opu Kota Makassar, dikenal sebagai jalur Kawasan Perdagangan yang terintegrasi dengan Pantai Losari dan Fort Rotterdam, yang mana pada sepanjang jalan itu terdapat area pertokoan yang merupakan pusat oleh-oleh dan pusat jual beli emas terbesar di Sulawesi Selatan. Penyediaan prasarana jalur pedestrian yang nyaman bisa mendukung kegiatan dan aktivitas di area ini sangatlah dibutuhkan yaitu jalur pedestrian yang bisa memberikan kenyamanan dan kemudahan pejalan kaki untuk sampai tujuan. Namun, jalur pedestrian di kawasan perbelanjaan di Jalan Somba Opu tidak digunakan sebagaimana fungsi utamanya, jalur pedestrian yang seharusnya untuk memberi kenyamanan pejalan kaki beralih fungsinya menjadi area parkir dan kegiatan berjualan pedagang kaki lima. Kondisi jalur pedestrian yang bergelombang, tidak adanya jalur untuk disabilitas, tempat sampah, dan tempat duduk, sehingga pengguna utama jalur pedestrian yaitu pejalan kaki merasa terganggu dan kurang nyaman ketika melintasi jalur pedestrian.

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, pedestrian di Jalan Somba Opu dijadikan sebagai lokasi penelitian dengan judul **Studi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar**. Harapan dari penelitian ini agar ketersediaan pedestrian di Jalan Somba Opu Makassar dapat memberikan kenyamanan, kebutuhan, keindahan, kepada para pengunjung ataupun para wisatawan serta sebagai referensi penerapan jalur pedestrian di Kota Makassar.

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan wilayah studi di atas, maka permasalahan yang dapat ditarik dari penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana karakteristik fisik jalur pedestrian di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar?
2. Bagaimana tingkat kenyamanan jalur pedestrian Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar?

#### **C. Tujuan**

Berdasarkan rumusan masalah yang dibuat, tujuan dari penelitian yang akan dilakukan yaitu:

1. Mengetahui karakteristik pedestrian pada jalur Kawasan Perdagangan di Jalan Somba Opu Makassar.

2. Mengukur tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Perdagangan di Jalan Somba Opu Makassar melalui persepsi masyarakat.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Mengetahui tingkat pelayanan fasilitas pedestrian pada jalur Kawasan Perdagangan di Jalan Somba Opu.
2. Menambah pengetahuan serta wawasan penulis terhadap segala hal mengenai karakteristik dan fasilitas pejalan kaki, serta menjadi tanggung jawab akademis dalam menyelesaikan studi pada Fakultas Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota.

#### **E. Ruang Lingkup Penelitian**

Berdasarkan latar belakang masalah, dan tujuan penelitian untuk memperoleh hasil dan kesimpulan yang mendalam dan akurat serta dengan melihat keterbatasan waktu yang ada maka dilakukan pembatasan lingkup dari pembahasan ini adalah

1. Penelitian ini dilakukan di dua koridor pedestrian jalur Kawasan Perdagangan di Jalan Somba Opu Kota Makassar.
2. Analisis berfokus kepada tingkat kenyamanan yakni sirkulasi, lampu penerangan fasilitas pedestrian, jalur hijau, tempat sampah, dan tempat duduk jalur pedestrian kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar.

## **F. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan dalam penulisan dan agar skripsi ini dapat terarah secara sistematis, maka penulis menggunakan sistematika pembahasan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, definisi operasional, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Berisikan 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 hipotesa untuk perumusan dan penyelesaian masalah.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Berisikan waktu dan lokasi penelitian, jenis penelitian, jenis dan sumber data, populasi dan sampel, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis, kerangka pikir, definisi oprasional, dan variabel rumusan masalah.

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berisikan gambaran umum Kota Makassar, Kecamatan Ujung Pandang, gambaran umum Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar, deskripsi variabel penelitian, analisis deskriptif, dan analisis korelasi.

#### **BAB V PENUTUP**

Berisikan kesimpulan dan saran dari penelitian ini.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Pejalan Kaki**

Dalam panduan Perencanaan, Penyediaan, serta pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (2014), pejalan kaki atau biasa disebut pedestrian didefinisikan sebagai setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan yang dimaksud merupakan prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, serta barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Berdasarkan pedoman tersebut juga disebutkan kelompok pejalan kaki berkebutuhan khusus yang merupakan pejalan kaki dengan keterbatasan fisik, diantaranya yaitu penyandang disabilitas, orang tua, orang sakit, ibu hamil, dan pengguna kursi roda.

#### **B. Pedestrian**

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani pedos yang berarti kaki. Pedestrian juga berasal dari bahasa Latin pedester-pedestris yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki.

Dasar hukum mengenai pedestrian atau pejalan kaki ini diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, yang dimaksud

pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas Jalan. Pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 03/PRT/M/2014 juga disebutkan fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a yaitu untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

### **C. Karakteristik Jalur Pedestrian**

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, karakteristik jalur pejalan kaki atau pedestrian yang menjadi bahan pertimbangan dalam membangun kawasan perkotaan adalah sebagai berikut:

#### **a. Karakteristik fisik**

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu dijalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu:

1. Motif. Motif yang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi

mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

2. Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.
3. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedia fasilitas ini secara merata.
4. Pola guna lahan dan kegiatan. Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman.

b. Karakteristik perilaku

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang



membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

c. Karakteristik psikis

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman.

d. Karakteristik lingkungan

Terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

1. Kenyamanan, seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte angkutan umum.
2. Kenikmatan, seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk.
3. Keselamatan, seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan.

4. Keamanan, seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan.
5. Keekonomisan, seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.
6. Keterkaitan antar kegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan.

#### D. Ketentuan Teknis Jalur Pedestrian

Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan pada kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.

**Tabel 2.1 Ketentuan Teknis Jalur Pedestrian**

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi*
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang**
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah***

Sumber : Peraturan Menteri PU No 02/SE/M/2018

Bila pada trotoar akan dipasang fasilitas tambahan, maka dimensi trotoar yang seyogyanya disediakan dapat dilihat pada Tabel 2.2

**Tabel 2.2 Contoh Penentuan Dimensi Trotoar Berdasarkan Lokasi dan Arus Pejalan Kaki Maksimum**

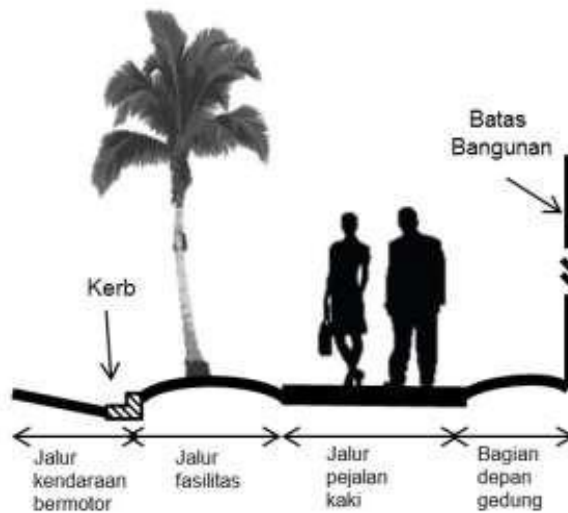
Lokasi		Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
			Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
Jalan Lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Sumber : Peraturan Menteri PU No 02/SE/M/2018

**Keterangan:**

Bila kondisi lahan eksisting memiliki keterbatasan ruang dengan arus pejalan kaki maksimum pada jam puncak <50 pejalan kaki/menit, lebar dapat disesuaikan dengan justifikasi yang memadai dengan memperhatikan kebutuhan lebar lajur minimum pejalan kaki.

Contoh sketsa pembagian zona pada trotoar dapat dilihat pada Gambar 2.1



**Gambar 2.1 Contoh pembagian zona pada trotoar**

Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan berdasarkan tata guna lahan, fungsi dan tipe jalan dapat dilihat pada Tabel 2.3.

**Tabel 2.3 Kebutuhan Minimum Jalur Pejalan Kaki di Kawasan**

**Perkotaan**

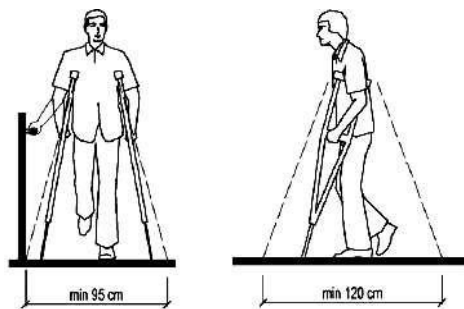
Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
		≤40	2/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	sebidang dengan APILL ( <i>pelican crossing</i> ) atau tak sebidang
		≤40	4/2 tak Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Primer	≤60	4/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 6/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
		≤80	6/2 Terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 4/2)	tidak sebidang (jembatan atau terowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang ( <i>zebra cross, pedestrian platform</i> )
Arteri & kolektor	Sekun-der	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau bahu diperkeras	sebidang ( <i>zebra cross, pedestrian platform</i> )
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL ( <i>pelican crossing</i> ), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL ( <i>pelican crossing</i> ) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang ( <i>zebra cross, pedestrian platform</i> )

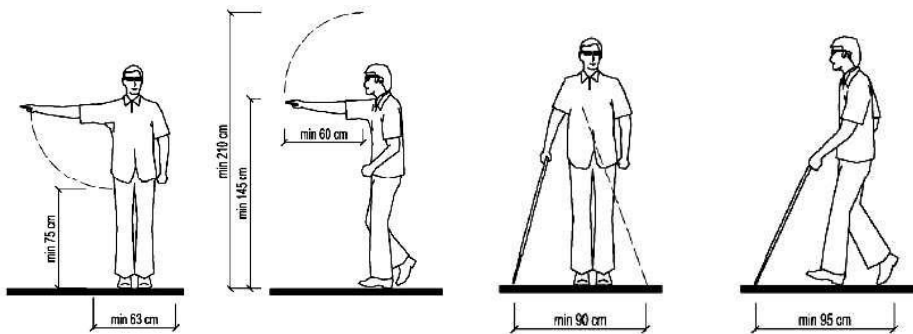
Sumber :Peraturan Menteri PU No 02/SE/M/2018

## E. Persyaratan Perancangan Pedestrian Untuk Pejalan Kaki Penyandang Disabilitas

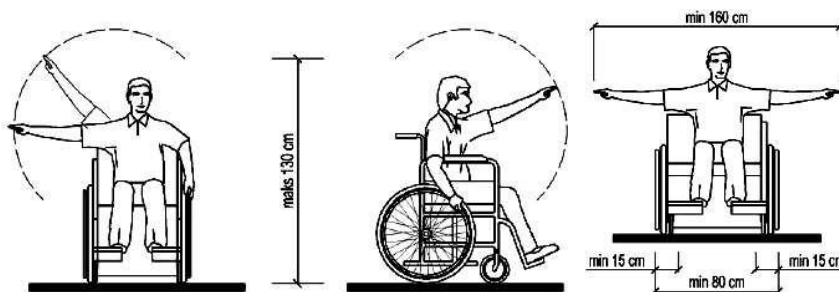
Kebutuhan lebar ruang bagi pejalan kaki dengan kebutuhan khusus pada Peraturan Menteri PU No 02/SE/M/2018 dapat dilihat pada gambar 2.2.



a. Ruang gerak bagi pengguna kruk



b. Ruang gerak bagi tuna netra



c. Ruang gerak bagi pengguna kursi roda

**Gambar 2.2** Kebutuhan ruang untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus

## F. Fasilitas Ruang Pedestrian

Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung, dibedakan menjadi dua yaitu:

1. Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di dalam bangunan, misalnya:
  - a. Fasilitas jalur pedestrian arah vertikal, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, ramp, dan sebagainya
  - b. Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, hall, dan sebagainya.
  - c. Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung di luar bangunan, misalnya:
    - a) *Arcade*, yaitu merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkunganlengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.
    - b) *Gallery*, yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.
    - c) *Covered Walk* atau selasar, yaitu merupakan fasilitas pedestrian yang pada umumnya terdapat di rumah sakit

atau asrama yang menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lainnya.

d) *Shopping mall*, merupakan fasilitas pedestrian yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan dimana orang berlalulalang sambil berbelanja langsung di tempat itu.

d. Fasilitas jalur pedestrian yang tidak terlindung/terbuka, yang terdiri dari:

a) *Trotoar/sidewalk*, yaitu fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas Jalan kendaraan bermotor.

b) *Foot path/Jalan setapak*, yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti ganggang di lingkungan permukiman kampung.

c) *Plaza*, yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat-pengikat kegiatan.

d) *Pedestrian mall*, yaitu jalur pedestrian yang cukup luas, disamping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi sosial.

e) *Zebra cross*, yaitu fasilitas jalur pedestrian sebagai fasilitas untuk menyeberang Jalan kendaraan bermotor.



Permasalahan yang utama dalam perancangan kota adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian dan fasilitas kendaraan bermotor.

### **G. Fungsi dan Manfaat Pedestrian**

Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki (pedestrian) secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar, aman, nyaman dan mandiri. Jalur pedestrian bukan saja berfungsi sebagai tempat Bergeraknya manusia atau menampung sebagian kegiatan sirkulasi manusia untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, namun juga merupakan ruang (space) tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, seperti kegiatan jual-beli, media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, fungsi pedestrian atau jalur pejalan kaki adalah:

- a. Jalur penghubung antar pusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan.
- b. Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya.
- c. Ruang interaksi sosial.

- d. Pendukung keindahan dan kenyamanan kota.
- e. Jalur evakuasi bencana.

## **H. Karakteristik Jalur Pedestrian**

Menurut Peraturan Menteri PU No. 3 Tahun 2014 mengenai pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, karakteristik jalur pejalan kaki atau pedestrian yang menjadi bahan pertimbangan dalam membangun kawasan perkotaan adalah sebagai berikut:

### **a. Karakteristik fisik**

Karakteristik ini dipengaruhi oleh dimensi tubuh manusia dan daya gerak yang digunakan untuk mengetahui kebutuhan ruang bagi gerakan normal manusia. Kemampuan fisik pejalan kaki berhubungan dengan jarak tempuh yang mampu diJalani. Hal-hal yang mempengaruhi jauhnya jarak berjalan kaki yaitu:

1. Motif. Motif yang kuat dalam berjalan kaki dapat mempengaruhi orang untuk berjalan lebih lama atau jauh. Motif rekreasi mempunyai jarak yang relatif lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.
2. Kenyamanan yang dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya

ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktivitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300 meter.

3. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum. Ketersediaan fasilitas kendaraan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang untuk berjalan lebih jauh dibandingkan dengan apabila tidak tersedia fasilitas ini secara merata.
4. Pola guna lahan dan kegiatan. Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman.

b. Karakteristik perilaku

Perilaku pejalan kaki dapat menyebabkan bertambahnya ruang untuk pejalan kaki. Perilaku dimaksud antara lain pejalan kaki yang membawa payung, keranjang belanja bagi wanita, atau kebiasaan untuk berjalan bersama sambil berbincang dalam jalur pejalan kaki membutuhkan tambahan lebar jalur pejalan kaki.

c. Karakteristik psikis

Karakteristik psikis pejalan kaki berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan-keinginan pejalan kaki ketika

melakukan aktivitas berlalu lintas. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kaki lainnya dan biasanya akan memilih ruang pribadi yang lebih luas, sehingga diperlukan jarak membujur yang memadai agar diperoleh gerakan pejalan kaki yang nyaman.

d. Karakteristik lingkungan

Terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, yaitu:

1. Kenyamanan, seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte angkutan umum.
2. Kenikmatan, seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk.
3. Keselamatan, seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan.
4. Keamanan, seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan.
5. Keekonomisan, seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan perjalanan dan ketidaknyamanan.

6. Keterkaitan antar kegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan.

### **I. Walkability**

Menurut Southworth, 2005 dalam Farkisch, 2012 (Sanjaya, inovasi dalam pengembang smart city yang berwawasan lingkungan) walkability adalah konsep yang mendukung suatu lingkungan agar menjadi kawasan yang berorientasi pejalan kaki dengan memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan, keterhubungan jalur serta menawarkan visual yang menarik untuk menambah minat perjalanan. Adapun indikator-indikator walkability dalam penyediaan jalur pejalan kaki (Flora,2009) adalah :

1. Konektivitas, yaitu terintegrasinya jalur pedestrian secara utuh
2. Aksesibilitas, yaitu ketersediaan jalur yang lebar, serta kualitas permukaan
3. Keamanan, Ketersediaan tempat penyebrangan dan pencahayaan
4. Kenyamanan.

### **J. Faktor-Faktor Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki**

Hakim dan Utomo (2006) dalam anggriani (2009) mengemukakan bahwa Aspek-aspek yang mempengaruhi kenyamanan antara lain :

1. Sirkulasi

Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan

sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003:186).

## 2. Iklim

atau kekuatan iklim Selain faktor kenyamanan bagi pejalan kaki, juga harus diperhatikan perlunya perlindungan terhadap radiasi sinar matahari. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis untuk itu diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik matahari.

## 3. Kebisingan

Semua bunyi yang mengalihkan perhatian, mengganggu, atau

## 4. Suhu dan Kelembaban

Kenyaman termis secara umum dikenal sebagai rasa nyaman terhadap situasi termis di lingkungan sekitar tubuh. Situasi kenyamanan termis senantiasa dihubungkan dengan situasi klimatik Lippsmeier dalam Intan (2013).

## 5. Keamanan

Pengertian dari keamanan disini bukan mencangkup dari segi kriminal, tetapi tentang kejelasan fungsi sirkulasi, sehingga pejalan kaki terjamin keamanan atau keselamatannya dari bahaya terserempet maupun tertabrak kendaraan bermotor. Testiervy

(2006) menyebut trotoar merupakan jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa pembatas.

#### 6. Keindahan

Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memperoleh suasana kenyamanan. Untuk memperoleh kenyamanan yang optimal maka keindahan harus dirancang dengan memerhatikan dari berbagai segi, baik itu segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen-elemen, serta diperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

#### 7. Kebersihan

Daerah yang terjaga kebersihan akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui jalan trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lanskap dan sistem terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak, agar memerhatikan kekuatan daya rontok daun, buah dan bunganya

## **K. Standar Kenyamanan Jalur Pedestrian**

Standar Kenyamanan Jalur Pedestrian Menurut SE Menteri PU No. 02/SE/M/2018 yang memuat tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, elemen-elemen berupa fasilitas pendukung pada jalur pedestrian meliputi :

### **a. Rambu dan marka**

Penempatan rambu dan marka jalan harus diperhitungkan secara efisien untuk memastikan keselamatan lalu lintas. Marka jalan dimaksudkan sebagai piranti pengingat kepada pengemudi untuk berhati-hati dan bila diperlukan berhenti pada lokasi yang tepat untuk memberikan kesempatan kepada pejalan kaki menggunakan fasilitas dengan selamat. Pengaturan dengan marka jalan harus diupayakan untuk mampu memberikan perlindungan pada pengguna jalan yang lebih lemah, seperti pada pejalan kaki. Rambu diletakan pada jalur fasilitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus orang padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki daya tahan yang tinggi, dan tidak menimbulkan efek silau.

### **b. Lampu Penerangan Fasilitas Pejalan Kaki**

Lampu penerangan pada fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman lampu penerangan



diletakkan pada jalur fasilitas. Lampu penerangan terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak.

c. Pagar Pengaman

Pagar pengaman ditempatkan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan. Pagar pengaman diletakkan di jalur fasilitas dengan tinggi 90 cm, dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharannya. Pagar pengaman dipasang apabila:

- a) Apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah  $> 450$  orang/jam/lebar efektif (dalam meter);
- b) apabila volume kendaraan sudah  $> 500$  kendaraan/jam;
- c) kecepatan kendaraan  $> 40$  km/jam;
- d) kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan;
- e) bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman.

d. Pelindung/Peneduh

Jenis pelindung/ peneduh disesuaikan dengan fasilitas pejalan kaki dapat berupa: pohon pelindung, atap, dan lain sebagainya.

Pelaksanaan teknis pemasangan pelindung/peneduh mengikuti Pedoman Teknik Lansekap Jalan.

e. Jalur Hijau

Jalur hijau diletakan pada jalur fasilitas. Lebar jalur hijau 1.5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Tanaman jenis lainnya (seperti bonsai mini dan tanaman hias) juga dapat diletakkan sebagai elemen keindahan pada jalur pedestrian.

f. Tempat Duduk

Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada setiap jarak 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

g. Tempat Sampah

Tempat sampah diletakan pada jalur fasilitas. Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalan kaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki dan bukan untuk menampung sampah rumah tangga di sekitar fasilitas pejalan kaki. Tempat sampah terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai

kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

- h. Halte/tempat pemberhentian bus halte bus diletakan pada jalur fasilitas sehingga tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Halte diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan. Bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki daya tahan yang tinggi.

- i. Drainase

Drainase terletak berdampingan atau di bawah dari fasilitas pejalan kaki. Drainase berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada fasilitas pejalan kaki. Keberadaan drainase akan dapat mencegah terjadinya banjir dan genangan-genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal drainase adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm.

- j. Bolar

Pemasangan bolar dimaksudkan agar kendaraan bermotor tidak masuk ke fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman bergerak. Bolar ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb. Dimensi bolar adalah diameter 30 cm dengan ketinggian 0,6 – 1,2 meter. Jarak penempatan disesuaikan dengan kebutuhan, namun tidak lebih dari 1,4 meter

Dari faktor-faktor di atas, dalam penelitian ini disederhanakan lagi menjadi lima faktor penting, yaitu:

1. Sirkulasi
2. Lampu penerangan fasilitas jalur pedestrian
3. Tempat sampah
4. Jalur hijau
5. Tempat duduk

#### **L. Penelitian terdahulu**

Penelitian Terdahulu menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama persis seperti judul penelitian penulis. Namun, penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi untuk memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu yang berupa beberapa jurnal yang terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

**Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu**

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Teknik Analisis	Variabel	Hasil Penelitian
1.	Agusman, Wa Ofin, La Daru, Sajiman Wally (2021)	Studi Kenyamanan Pejalan Kaki di Trotoar. Studi kasus: Jalan Protokol Kota Semarang	Analisis data deskriptif persentase yang didasarkan untuk mengetahui Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenyamanan pejalan kaki</li> <li>2. Keselamatan atau keamanan pejalan kaki</li> <li>3. Fasilitas penunjang trotoar</li> </ol>	Kenyamanan pada jalur pedestrian dimana lebar trotoar, ruang gerak pejalan kaki dan fasilitas trotoar belum terpenuhi. hasil responden masyarakat terhadap kenyamanan pejalan kaki yang sering lewat dan jarang lewat lebih cenderung merasa tidak nyaman. Dikarenakan fasilitas yang telah tersedia sebagai jalur pejalan kaki telah beralih fungsi.
2.	Syam Waranei Tambotto (2021)	Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Pusat Kota Bitung	Metode Kuantitatif dan Metode Kualitatif, pengolahan data hasil kuisisioner dilakukan dengan Analisis Skala Likert dan Analisis Linier Berganda.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. jalur hijau</li> <li>2. sirkulasi</li> <li>3. keamanan</li> <li>4. kebersihan</li> <li>5. Fasilitas</li> </ol>	Faktor-faktor yang mempengaruhi Tingkat Kenyamanan terhadap Pengguna Jalur Pedestrian, secara simultan Variabel Jalur Hijau, Sirkulasi, Keamanan, Kebersihan dan Fasilitas berpengaruh terhadap Tingkat Tenyaman Jalur Pedestrian di Kawasan Pusat Kota Bitung.

No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Teknik Analisis	Variabel	Hasil Penelitian
3.	Angelalian Roza, Ahlul Fikri, Andi Mulya Rusli (2020)	Analisis Kenyamanan Jalur Pedestrian Jalan Ps. Baru Kota Padang Dengan Teknik Analisis Deskriptif Kualitatif	Analisis deskriptif kualitatif yang bersifat studi kasus.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bentuk dan kualitas trotoar yang bagus</li> <li>2. Kelengkapan fasilitas pedestrian</li> <li>3. Kebersihan trotoar</li> <li>4. Faktor keamanan</li> <li>5. Faktor pemandangan</li> <li>6. Faktor kesehatan</li> <li>7. Adanya tempat parkir</li> <li>8. Akses transportasi umum</li> </ol>	Aspek kenyamanan erat kaitannya dengan bentuk dan kualitas trotoar yang digunakan di sepanjang jalur pedestrian sehingga lanskap dan pemandangan yang indah disepanjang jalur pedestrian sangat menarik bagi pengguna. Kenyamanan juga sangat dipengaruhi kelengkapan fasilitas pedestrian.
4.	Selviana Indira Woparia , Djoko Suwandono (2020)	Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang Studi Kasus: Jalan Pandanaran	Analisis deskriptif kuantitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tempat berjalan</li> <li>2. Tempat tunggu Kendaraan</li> <li>3. Tempat interaksi</li> <li>4. Tempat berteduh</li> <li>5. Keindahan kota</li> <li>6. Tempat Olahraga</li> <li>7. Tempat Rekreasi</li> <li>8. Tempat PKL</li> </ol>	Dimensi standar jalur pedestrian sudah memenuhi standar minimum dan peraturan-peraturan tentang pejalan kaki sebagai sebuah jalur pedestrian diperkotaan. Manfaat jalur pedestrian yang dilihat dari fungsi jalur pedestrian tersebut masih menjadi prioritas utama digunakan sebagai tempat pejalan kaki, tempat interaksi, tempat pergantian moda transportasi, dan tempat menikmati keindahan maupun akses oleh-oleh kas di Kota Semarang.

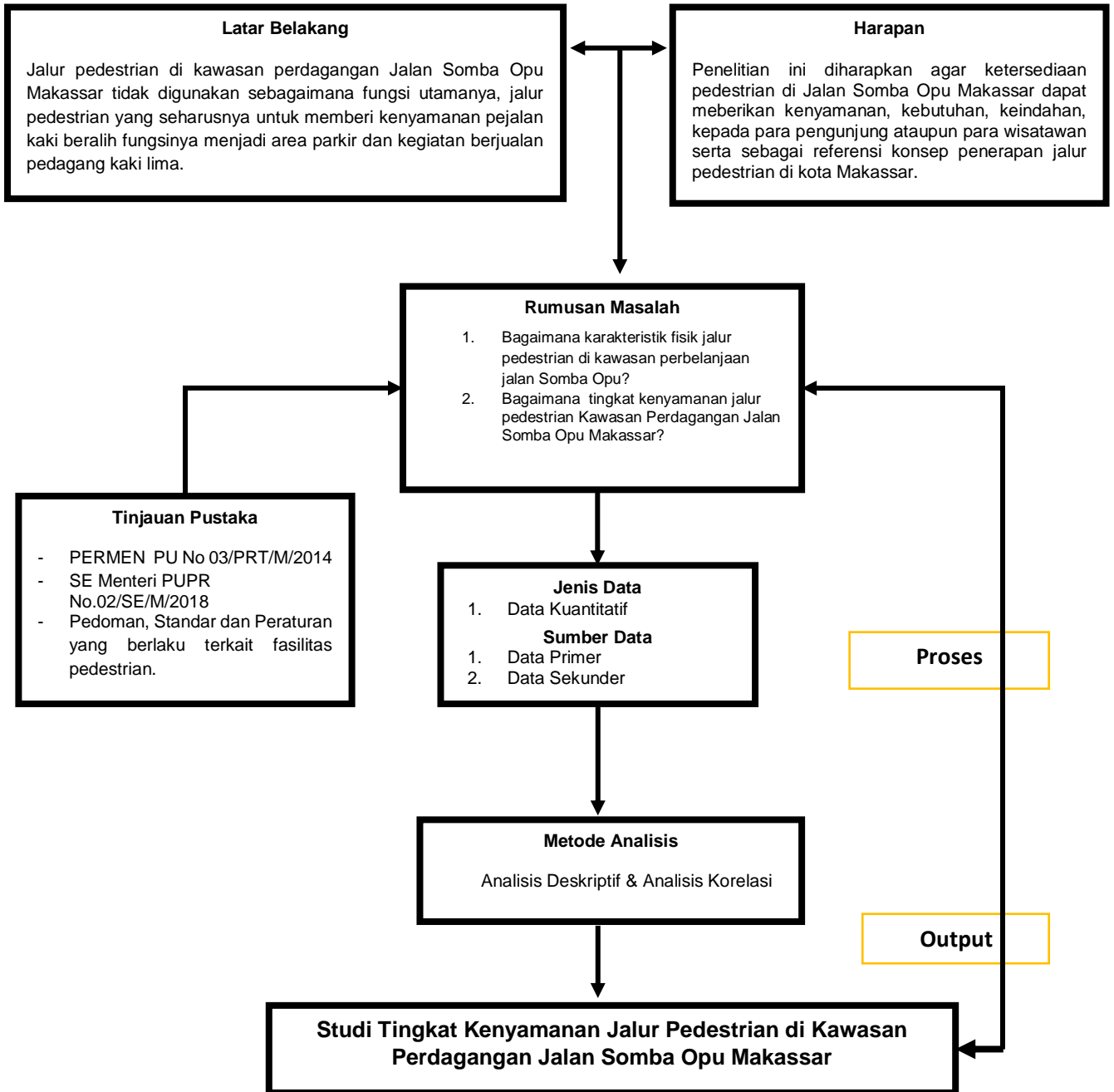
No.	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Teknik Analisis	Variabel	Hasil Penelitian
5.	Ghina Salsabila, Rima Maulida Bulan, Shynta Raudhah Raziqqah (2019)	Kajian Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Kawasan Pusat Perhotelan Peunayong dan Sekitarnya.	Analisis kuantitatif dan analisis kuesioner	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sirkulasi</li> <li>2. Keamanan</li> <li>3. Kebersihan</li> <li>4. Keindahan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sirkulasi pada Jalur pedestrian di koridor 1 cukup nyaman, jalur pedestrian cukup memenuhi standar namun masih ada barang dagangan dan parkir liar yang menjadikan jalur pedestrian tidak nyaman.</li> <li>2. Secara keseluruhan, jalur pedestrian di koridor II cukup nyaman namun masih terganggu dengan banyaknya barang dagangan dan kendaraan yang diparkirkan di jalur pedestrian.</li> <li>3. Koridor III sudah cukup nyaman dibandingkan koridor II, walaupun masih ada gangguan seperti barang dagangan dan parkir kendaraan pada badan jalur pedestrian.</li> <li>4. Koridor IV belum memiliki jalur pedestrian yang layak.</li> </ol>

Sumber: Hasil Identifikasi 2022

Pada penelitian ini, penulis mengambil judul **Studi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar**. Penulis meneliti tingkat kenyamanan pengguna pedestrian yang ada di Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar.

## M. Kerangka Pikir

Gambar 2.3 Kerangka Pikir





## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/artistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan Sugiyono (2019:16-17).

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### 1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di jalur pedestrian Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar Kecamatan Ujung Pandang.

Penetapan lokasi penelitian didasarkan karena kawasan tersebut menjadi tempat dengan tingkat aktivitas masyarakat yang cukup tinggi.



**Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian**

## 2. Waktu Penelitian

Waktu pelaksanaan penelitian berlangsung selama 3 (tiga) bulan terhitung mulai April 2022 sampai dengan Juni 2022.

## C. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling

### 1. Populasi

Populasi menurut Sugiyono (2019:126) adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan, yaitu populasi adalah keseluruhan subyek penelitian yang sesuai dengan permasalahan penelitian, maka yang menjadi populasi pada penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang melakukan aktivitas berjalan kaki pada jalur pedestrian di kawasan perdagangan Jalan Somba Opu Makassar.

### 2. Sampel dan Teknik Sampling

Sampel adalah sebagai bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi. Pengukuran sampel dilakukan melalui statistik atau berdasar pada estimasi penelitian guna menentukan besarnya sampel yang diambil dalam melaksanakan penelitian suatu objek Sugiyono (2016:80).

Oleh karena populasi dari obyek penelitian cukup maka sampel ini ditentukan dengan menggunakan rumus yang dikemukakan Fred N. Kerlinger (1998) sebagai berikut:

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

Keterangan:

n = Ukuran Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Persentasi kelonggaran ketidak telitian

(presisi) Berdasarkan rumus di atas, maka jumlah sampel minimal yang harus di peroleh untuk penelitian berjumlah 100 responden dengan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{2.455}{1 + 2.455(0,1)^2}$$
$$n = 100$$

Dalam pengambilan sampel dari penelitian ini, Peneliti menggunakan *Simple Random Sampling* (pengambilan sampel acak sederhana). *Simple random sampling* adalah teknik untuk mendapatkan sampel dengan memberikan kesempatan yang sama bagi setiap anggota populasi.

Pengambilan sampel ditentukan dengan kriteria tertentu berdasarkan kebutuhan peneliti yang menjadi perwakilan populasi pada wilayah studi pedenilitian. Peneliti mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki yang melewati pedestrian kawasan perdagangan Jalan Somba Opu Makassar. Jumlah responden setiap koridor dibagi atas dua, dimana koridor satu memiliki jumlah responden sebesar 50 orang dan koridor dua memiliki jumlah responden 50 orang.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

Sumber data adalah segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian terkait. Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yaitu sebagai berikut:

1. Data Primer Menurut Sugiyono (2018:456) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Peneliti menggunakan kuesioner dan hasil wawancara yang didapatkan dari responden mengenai topik penelitian sebagai data primer.
2. Data sekunder diperoleh dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kota Makassar, dan BPS Kecamatan Ujung Pandang. Data sekunder juga diperoleh dari literatur-literatur yang terkait dengan penelitian ini, seperti buku teks, jurnal, internet, dan penelitian-penelitian terdahulu.

#### **E. Metode Pengumpulan Data**

Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, maka dilakukan suatu teknik pengumpulan data. Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kuesioner, yaitu lembar yang berisikan pertanyaan-pertanyaan tertentu sesuai dengan penelitian yang sedang dilakukan dan diajukan atau diberikan kepada responden untuk diisi dengan tujuan tertentu. Kuesioner ini sendiri mengandung daftar-daftar pertanyaan

menuju kepada variabel yang hendak diteliti. Kuesioner dalam penelitian ini menggunakan kuesioner dengan pertanyaan tertutup yaitu kuesioner yang berisikan pertanyaan yang jawabannya sudah disiapkan oleh peneliti dan responden hanya tinggal memilih jawaban yang sesuai. Kuesioner yang ada sendiri kemudian disebarakan kepada masyarakat yang berjalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian.

2. 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.

Hasil dari observasi ini pada akhirnya bisa berupa dokumentasi foto, gambar, catatan-catatan tertentu, atau video. Hasil observasi ini juga bisa dijadikan sebagai alat kontrol atau validasi dari data yang sudah dihimpun sebelumnya.

3. Telaah dokumen adalah sebuah metode penelitian dengan melakukan telaah pada sumber tertulis yang sudah ada, dan dokumen ini bisa berupa surat-surat resmi, konsensi, dan surat-surat lainnya. Metode telaah dokumen adalah salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menelaah atau melihat dokumen-dokumen tertentu atau data yang sudah ada sebelumnya, yakni literatur laporan, bahan perkuliahan, dan sumber-sumber lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan

yang diteliti. Dalam telaah dokumen, jenis data yang didapatkan adalah data sekunder karena mengambil dari data yang sudah ada sebelumnya.

4. Survey instansi, yaitu pengumpulan data melalui instansi terkait guna mendapatkan data kualitatif dan data kuantitatif obyek studi.
5. 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, leaflet/brosur objek, dan dokumentasi foto.
6. Studi literatur, 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

#### **F. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data menurut Sugiyono (2018 : 285) adalah “teknik analisis data berkenaan dengan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan pengujian hipotesis yang diajukan”.

1. Mengidentifikasi karakteristik pedestrian pada jalur Kawasan Perdagangan di Jalan Somba Opu. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif. Analisis deskriptif adalah analisis yang dilakukan untuk menilai karakteristik dari sebuah data.
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 :

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

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

**Tabel 3.1 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, 215

Keterangan :

r = Rata-rata korelasi

n = Jumlah Variabel

Y = Tingkat Kenyamanan

$\sum$  = Total Jumlah

Dengan variabel yang digunakan yaitu :

X = Variabel bebas dengan variabel yang digunakan yaitu :

X<sub>1</sub> = Sirkulasi

X<sub>2</sub> = Lampu penerangan fasilitas pedestrian

X<sub>3</sub> = Jalur hijau

X<sub>4</sub> = Tempat sampah



$X_5$  = Tempat duduk

$Y$  = Tingkat Kenyamanan

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. Defenisi operasional

Definisi operasional dalam penelitian ini ada beberapa pengertian yang berkaitan dengan pokok pembahasan materi penelitian untuk dijadikan acuan. Berikut ini uraian definisi-definisi operasional dalam penelitian ini:

**Tabel 3.2 Definisi Operasional**

No	Variabel	Definisi Operasional
1	Sirkulasi ( $X_1$ )	Pada lokasi penelitian ini yang dimaksud sirkulasi adalah tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003 : 186).
2	Lampu Penerangan Fasilitas Pedestrian ( $X_2$ )	Lampu penerangan pada fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas. Lampu penerangan terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018).
3	Jalur Hijau ( $X_3$ )	Jalur hijau diletakkan pada jalur fasilitas. Lebar jalur hijau 1.5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Tanaman jenis lainnya (seperti bonsai mini dan tanaman hias) juga dapat diletakkan

No	Variabel	Definisi Operasional
		sebagai elemen keindahan pada jalur pedestrian (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018).
4	Tempat Sampah (X <sub>4</sub> )	Tempat sampah terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai 29 kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018).
5.	Tempat Duduk (X <sub>5</sub> )	Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018)..
6.	Tingkat Kenyamanan (Y)	Pada lokasi penelitian ini yang dimaksud bentuk kenyamanan yaitu mudah dilalui dari berbagai tempat dengan adanya pelindung dari cuaca yang buruk, tempat istirahat sementara, terhindar dari hambatan oleh karena ruang yang sempit serta permukaan yang harus nyaman dipergunakan oleh siapa saja termasuk juga penyandang cacat (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018)..

Sumber : Hasil Pengelolaan 2022

## H. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek, organisasi, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016 :68). Berdasarkan pendapat ahli tersebut maka yang menjadi fokus variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

**Tabel 3.3 Variabel dan Kebutuhan Data Penelitian Rumusan Permasalahan 1**

Rumusan Masalah	Variabel	Teori	Pendekatan Penelitian	Metode Pengumpulan Data	Jenis Data	Sumber Data	Teknik Analisis
Bagaimana karakteristik fisik jalur pedestrian di kawasan perdagangan jalan Somba Opu Makassar	1. Kondisi lanskap jalur pedestrian keberadaan hambatan dan benda-benda penghalang di lintasan jalur pedestrian	Hakim dan Utomo (2006) dalam anggriani (2009)	Pendekatan Kuantitatif	Observasi Lapangan, dokumentasi, dan studi literatur	Primer dan Sekunder	Hasil oservasi Lapangan, dokumentasi, dan studi literatur.	Analisis Deskriptif
	2. Lampu penerangan fasilitas pedestrian 3. Jalur Hijau 4. Tempat Sampah 5. tempat Duduk	SE Menteri PU No. 02/SE/M/2018					

Sumber : Hasil Pengelolaan 2022

**Tabel 3.4 Variabel dan Kebutuhan Data  
Penelitian Rumusan Masalah 2**

Rumusan Masalah	Variabel		Teori	Kebutuhan Data	Sumber Data	Sampel	Teknik Analisis
Bagaimana tingkat kenyamanan jalur pedestrian Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar?	Variabel X	Sirkulasi ( $X_1$ )	Hakim dan Utomo (2006) dalam anggriani (2009)	Hasil observasi, Kuesioner, dokumentasi, dan studi literatur	Hasil Observasi, kuesioner dokumentasi, dan studi literatur	<i>Simple Random Sampling</i>	Analisis deskriptif dan analisis korelasi
		Lampu Penerangan Fasilitas Pedestrian ( $X_2$ )	SE Menteri PU No. 02/SE/M/2018				
		Jalur Hijau ( $X_3$ )					
		Tempat Sampah ( $X_4$ )					
		Tempat Duduk ( $X_5$ )					
	Variabel Y	Tingkat Kenyamanan ( $Y$ )					

Sumber : Hasil Pengelolaan 2022

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Kota Makassar

##### 1. Aspek Fisik Dasar

###### a. Letak Geografis dan Administrasi

Kota Makassar merupakan ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan, yang terletak di bagian selatan Pulau Sulawesi. Secara astronomis, Kota Makassar terletak antara  $119^{\circ}24'17''38''$  bujur timur dan  $5^{\circ}8'6''19''$  lintang selatan. Berdasarkan posisi geografisnya, batas-batas Kota Makassar yaitu :

- Sebelah Utara : Kabupaten Maros
- Sebelah Selatan : Kabupaten Gowa
- Sebelah Timur : Kabupaten Maros
- Sebelah Barat : Selat Makassar

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, 2022).

**Tabel 4.1 Luas Kecamatan dan Presentase Terhadap Luas Kota Makassar Tahun 2021**

No	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )	Persentase
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
<b>Kota Makassar</b>		<b>175,77</b>	<b>100.00</b>

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka 2022.

Berdasarkan tabel di atas, Kecamatan Biringkanaya merupakan Kecamatan terluas di Kota Makassar. Luas wilayahnya kurang lebih mencapai 48,22<sup>2</sup> km atau sama dengan 27,43% dari total luas Kota Makassar. Sedangkan, Kepulauan Sangkarrang merupakan Kecamatan terkecil yang berada di Kota

Makassar. Luas daerah Kepulauan Sangkarrang hanya 1,54 km<sup>2</sup> atau sama dengan 0,88% dari total luas Kota Makassar. Kepulauan Sangkarrang merupakan kecamatan yang baru di Kota Makassar. Sebelumnya Kepulauan Sangkarrang tergabung dalam Kecamatan Ujung Tanah, sebelum akhirnya berdiri sendiri pada tahun 2018.

#### **b. Kondisi Fisik Wilayah**

Kota Makassar adalah kota yang letaknya berada dekat dengan pantai, membentang sepanjang koridor Barat dan Utara, lazim dikenal sebagai kota dengan ciri "*Waterfront City*", di dalamnya mengalir beberapa sungai yang kesemuanya bermuara ke dalam kota (Sungai Tallo, Sungai Jeneberang, dan Sungai Pampang).

Sungai Jeneberang misalnya, yang mengalir melintasi wilayah Kabupaten Gowa dan bermuara ke bagian sela tan Kota Makassar merupakan sungai dengan kapasitas sedang (debit air 1-2 m/detik). Sedangkan Sungai Tallo dan Sungai Pampang yang bermuara di bagian utara Kota Makassar adalah sungai dengan kapasitas rendah berdebit kira-kira hanya mencapai 0-5 m/detik di musim kemarau.

Sebagai kota yang sebagian besar wilayahnya merupakan daerah dataran rendah, yang membentang dari tepi pantai sebelah barat dan melebar hingga ke arah timur sejauh kurang lebih 20 km dan memanjang dari arah selatan ke utara merupakan koridor utama kota yang termasuk dalam jalur-jalur pengembangan, pertokoan, perkantoran, pendidikan, dan pusat kegiatan industri di Kota Makassar. Dari dua sungai besar yang mengalir di dalam kota secara umum kondisinya belum banyak dimanfaatkan, seperti menjadikannya sebagai jalur alternatif baru bagi transportasi kota.

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)

Kota Makassar memiliki kondisi iklim sedang hingga tropis memiliki suhu udara rata-rata berkisar antara 26°C sampai dengan 29°C.



Iklim di Kota Makassar pada umumnya sama dengan daerah lainnya di Indonesia yang memiliki dua musim yaitu musim kemarau dan musim penghujan. Pada tahun 2021 bulan Januari menjadi bulan dengan curah hujan tertinggi yaitu 1.995 mm<sup>3</sup> dengan jumlah hari hujan sebanyak 30 hari (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2021).

## 2. Aspek Kependudukan

### a. Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan

Berdasarkan data BPS Kota Makassar dalam angka tahun 2022, penduduk Kota Makassar pada tahun 2021 sebanyak 1.427.619 jiwa dan jumlah penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Biringkanaya dengan jumlah penduduk 210.076 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 2021**

No.	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2021 (%)
1	Mariso	57.594	0,30
2	Mamajang	56.056	0,02
3	Tamalate	181.533	0,40
4	Rappocini	144.619	0,03
5	Makassar	82.142	0,10
6	Ujung Pandang	24.526	0,01

No.	Kecamatan	Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2021 (%)
7	Wajo	30.033	0,21
8	Bontoala	55.102	0,20
9	Ujung Tanah	35.947	0,45
10	Kepulauan Sangkarrang	14.187	0,45
11	Tallo	145.400	0,30
12	Panakkukang	139.635	0,04
13	Manggala	147.549	0,57
14	Biringkanaya	210.076	0,50
15	Tamalanrea	103.220	0,05
<b>Kota Makassar</b>		<b>1.427.619</b>	<b>0,26</b>

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2022

#### b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

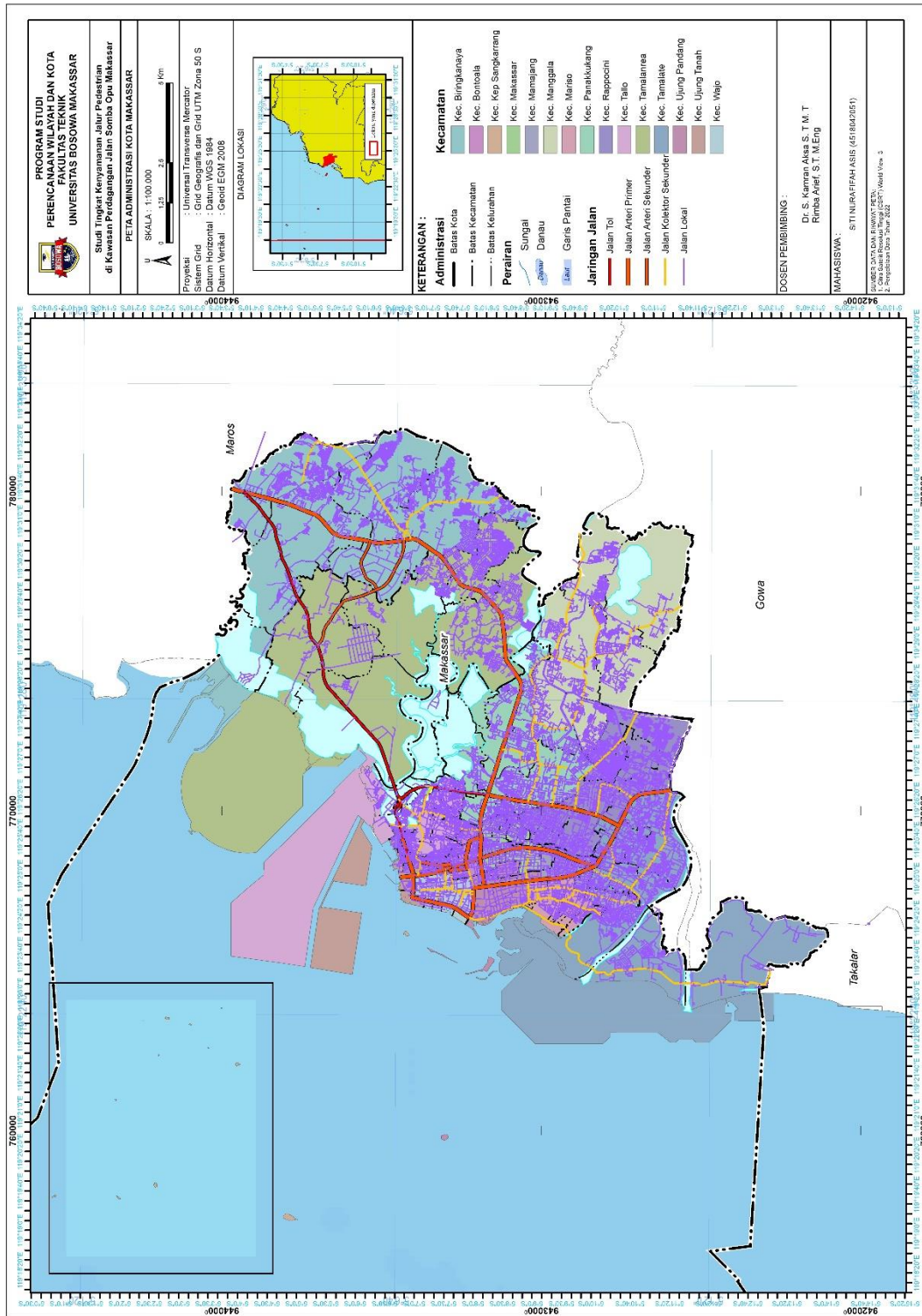
Berdasarkan data BPS dalam angka tahun 2022 Kota Makassar, tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Kecamatan Makassar sebanyak 32.596 jiwa/km<sup>2</sup>. Sedangkan yang terendah di Kecamatan Tamalanrea sebanyak 3.242 jiwa/km<sup>2</sup>. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut :

**Tabel 4.3 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2021**

No.	Kecamatan	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup>
1	Mariso	4,03	31.645
2	Mamajang	3,93	24.914
3	Tamalate	12,72	8.982
4	Rappocini	10,13	15.668

No.	Kecamatan	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km <sup>2</sup>
5	Makassar	5,75	32.596
6	Ujung Pandang	1,72	9.325
7	Wajo	2,10	15.092
8	Bontoala	3,86	26.239
9	Ujung Tanah	2,52	8.170
10	Kepulauan Sangkarrang	0,99	9.212
11	Tallo	10,18	24.940
12	Panakkukang	9,78	8.190
13	Manggala	10,34	6.112
14	Biringkanaya	14,72	4.357
15	Tamalanrea	7,23	3.242
<b>Kota Makassar</b>		<b>100</b>	<b>8.122</b>

Sumber : Kota Makassar Dalam Angka 2022



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar

## **B. Gambaran Umum Kecamatan Ujung Pandang**

### **1. Aspek Fisik Dasar**

#### **a. Letak Geografis dan Administratif**

Kecamatan Ujung Pandang merupakan salah satu dari 15 Kecamatan di Kota Makassar dengan luas wilayah 2,63 km<sup>2</sup>. Berdasarkan posisi geografisnya, batas-batas Kecamatan Ujung Pandang yaitu:

- Sebelah Barat : Selat Makassar
- Sebelah Timur : Kecamatan Makassar dan Gowa
- Sebelah Utara : Kecamatan Wajo
- 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 di bawah 1-2 mil 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<sup>2</sup>. Sedangkan wilayah terkecil adalah Kelurahan Pisang

Selatan dengan luas 0,18 km<sup>2</sup>. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut :

**Tabel 4.4 Luas Wilayah Menurut Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2021**

No.	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )
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
<b>Kecamatan Ujung Pandang</b>		<b>2,63</b>

*Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka 2022*

## 2. Aspek Kependudukan

### a. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin

Penduduk berdasarkan jenis kelamin adalah pengelompokan penduduk berdasarkan jenis kelaminnya. Komposisi ini untuk mengetahui perbandingan 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 2021**

No.	Kelurahan	Jenis Kelamin		Jumlah	Sex Ratio
		Laki-laki	perempuan		
1	Lae-Lae	932	885	1.817	105,31
2	Losari	590	713	1.303	82,75
3	Mangkura	549	607	1.156	90,44
4	Pisang Selatan	1.760	1.986	3.746	88,62
5	Lajangiru	2.397	22.499	4.896	95,92
6	Sawerigading	583	621	1.204	93,88
7	Maloku	1.052	1.120	2.172	93,93
8	Bulogading	1.161	1.294	2.455	89,72
9	Baru	695	665	1.360	104,51
10	Pisang Utara	2.174	2.243	4.481	96,92
<b>Kecamatan Ujung Pandang</b>		<b>11.893</b>	<b>12.633</b>	<b>24.526</b>	<b>94,14</b>

Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka, Tahun 2022

Berdasarkan data tabel di atas, maka perkembangan jumlah penduduk tertinggi berada pada Kelurahan Lajangiru 4.896 jiwa dan jumlah penduduk terendah di Kelurahan Mangkura yaitu 1.156 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 2022 Kecamatan Ujung Pandang, tingkat

kepadatan penduduk tertinggi berada di Kelurahan Lae-Lae yaitu sebanyak 8.245 jiwa/km<sup>2</sup>. Sedangkan yang terendah di Kelurahan Bulogading sebanyak 1.067 jiwa/km<sup>2</sup>. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.6 berikut :

**Tabel 4.6 Kepadatan Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Ujung Pandang Tahun 2021**

No.	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )	Rumah Tangga	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk (km <sup>2</sup> )
1	Lae-Lae	0,22	389	1.817	8.245
2	Losari	0,27	384	1.303	4.826
3	Mangkura	0,37	348	1.156	3.124
4	Pisang Selatan	0,18	885	3.746	2.081
5	Lajangiru	0,20	1.123	4.896	2.448
6	Sawerigading	0,41	413	1.204	2.937
7	Maloku	0,20	612	2.172	1.086
8	Bulogading	0,23	642	2.455	1.067
9	Baru	0,21	454	1.360	6.476
10	Pisang Utara	0,34	1.071	4.481	1.299
<b>Kecamatan Ujung Pandang</b>		<b>2,63</b>	<b>6.321</b>	<b>24.526</b>	<b>9.325</b>

*Sumber : Kecamatan Ujung Pandang dalam Angka, Tahun 2022*





## **C. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

### **1. Lokasi Penelitian**

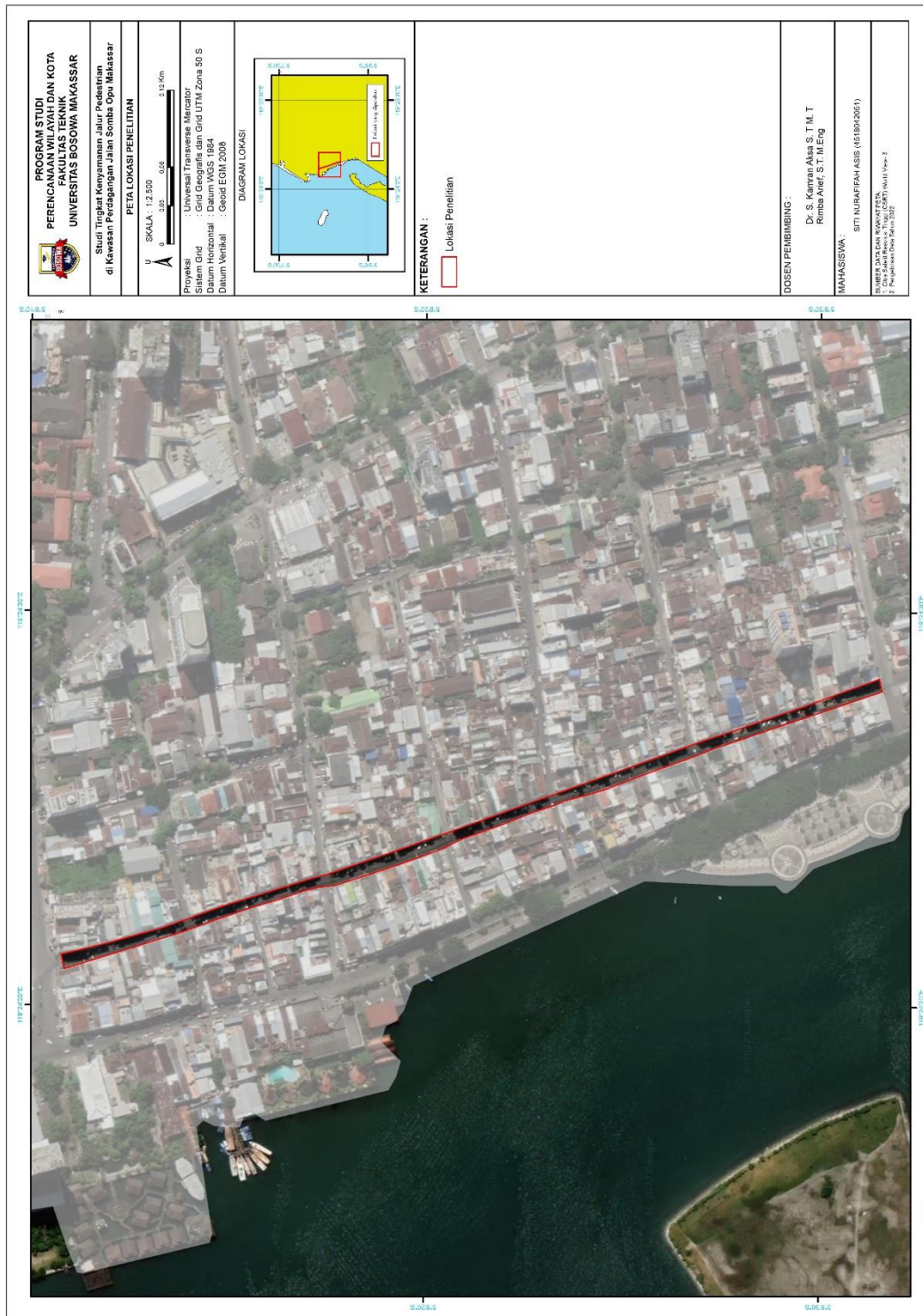
Penelitian ini dilaksanakan di sepanjang jalur pedestrian pada kawasan perdagangan Somba Opu dengan panjang Objek yang diteliti yaitu seluruh bagian dari jalur pedestrian, yaitu sisi kiri dan kanan jalan utama. Dengan panjang jalan panjang jalan  $\pm 600$  meter dan lebar ruang pedestrian 1 meter. Jalur pedestrian tersebut menghubungkan area pertokoan.

Kawasan perdagangan Somba Opu merupakan salah satu kawasan yang menjadi pusat kegiatan perbelanjaan yang sangat tinggi, kawasan ini merupakan kawasan yang dipelihara dan dilestarikan karena keunikan dan kearifan lokal yang ada padanya. Kegiatan yang ada di kawasan ini sangat menunjang dalam peningkatan kepariwisataan dan perindustrian.

Terdapat beberapa fasilitas di dalam kawasan perdagangan Somba Opu diantaranya, area parkir yang terletak didepan masing-masing deretan ruko/toko, pedestrian, penghijauan berupa tanaman-tanaman di dalam pot, dan sebuah masjid tua.

Area di sekitar kawasan perdagangan Somba Opu berkembang dengan pesat, ditandai dengan banyaknya hotel berbintang dan jejeran restoran mewah. Berikut ini merupakan fasilitas-fasilitas atau bangunan yang menunjang perkembangan kawasan perdagangan Somba Opu :

- Sebelah Utara : Benteng Fort Rotterdam, Pasar Baru, Zona Cafe, dan Hotel Pantai Gapura
- Sebelah Selatan : Quality Hotel, RS Stella Maris, Hotel Aryaduta, dan Kawasan Kuliner Makassar
- Sebelah Timur : Kantor Pos dan Giro, Bank BRI, dan Gereja Immanuel
- Sebelah Barat : Pantai Losari, Makassar Golden Hotel, dan pertokoan sepanjang Jl. Pasar Ikan



**Gambar 4.3 Peta Lokasi Penelitian dan Titik Pengamatan**

## **2. Kondisi Jalur Pedestrian**

Kondisi pedestrian yang terdapat di kawasan perdagangan Somba Opu tidak berfungsi sebagaimana mestinya di karenakan banyaknya pedagang kaki lima maupun kendaraan bermotor yang parkir di area pedestrian, kondisi jalur pedestrian yang bergelombang, tidak tersedianya tempat sampah, jalur disabilitas, hal tersebut mengakibatkan fungsi dari ruang pedestrian terganggu serta kenyamanan, keamanan dan keselamatan pejalan kaki tidak terjamin. Material penutup lantai yang digunakan yaitu keramik non tekstur dan berteksturnon corak berwarna merah pucat dan hitam yang dipasang berpola. Material licin saat terciprat air, tidak cepat kering serta tidak dapat menyerap air. Sudah banyak kerusakan berupa pecah/lubang pada keramik. Tidak terdapat fasilitas disabilitas maupun ubin pemandu (ubin garis-garis atau dot/bulat) pada koridor I dan II. Kawasan parkir di koridor I (kiri) terdapat di sisi badan jalan utama diisi oleh kendaraan roda empat dan dua. Jalur pejalan kaki juga digunakan sebagai tempat untuk meletakkan barang dagangan, gerobak jualan, kursi dan meja makan serta parkir sepeda motor bagi pemilik toko. Dapat di lihat pada gambar di bawah ini:



**Gambar 4.4 Kondisi Jalur Pedestrian Lokasi Penelitian**

#### **D. Analisis Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu Makassar**

##### **1. Analisis Sirkulasi Jalur Pedestrian**

Berdasarkan dokumentasi, survey langsung dan pengukuran di lokasi penelitian mengenai kondisi eksisting yang ada, bahwa lebar jalur pedestrian pada lokasi penelitian yakni koridor I dan II belum sesuai dengan standar Permen PU No.02/SE/M/2018 dengan lebar minimum yang disyaratkan untuk pedestrian yang berada pada jalan kolektor di kawasan CBD sebesar 2 - 2,75 meter. Dimana lebar jalur pedestrian hanya 1 meter. Dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.5 Lebar Jalur Pedestrian Koridor I (Kiri)**



**Gambar 4.6 Lebar Jalur Pedestrian Koridor II (Kanan)**

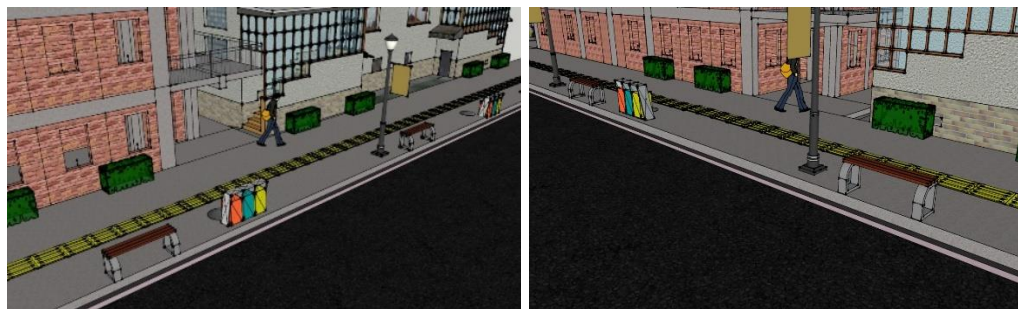
Selain itu, jalur pedestrian pada Kawasan Perdagangan Jalan Somba Opu dapat di akses dengan mudah karena terintegrasi dengan semua kawasan perdagangan. Namun, dari hasil observasi lapangan, terdapat hambatan permukaan berupa keramik yang retak, jalur pedestrian yang bergelombang, berlubang, tidak tersedianya jalur disabilitas, pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalur pedestrian, dan banyaknya kendaraan bermotor yang parkir di jalur pedestrian, sehingga menghambat pejalan kaki yang melewati jalur tersebut. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 4.7 Jalur Pedestrian Dijadikan Tempat Parkir dan 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.

Menurut Permen PU No.02/SE/M/2018 dengan lebar minimum yang disyaratkan untuk pedestrian yang berada pada jalan kolektor di kawasan CBD sebesar 2 - 2,75 meter. Berikut ilustrasi perencanaan pedestrian di lokasi penelitian yang sesuai dengan Permen PU.



**Gambar 4.8 Ilustrasi Perencanaan Jalur Pedestrian**



## 2. Analisis Ketersediaan Lampu Penerangan Jalur Pedestrian

Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman. Lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas. Lampu penerangan merupakan salah satu komponen penting dalam penelitian. Dapat dilihat pada gambar berikut:



**Gambar 4.9 Ketersediaan Lampu Penerangan**

Berdasarkan hasil observasi lapangan, yang tersedia di jalur pedestrian hanya lampu dari teras setiap toko. Berdasarkan Permen PU No.02/SE/M/2018 yakni terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak. Meskipun ketersediaan lampu penerangan belum lengkap setidaknya sudah tersedia lampu teras di beberapa toko yang dapat menerangi jalur pedestrian meskipun fungsi elemen-elemen tersebut belum efektif.

Berikut gambar ilustrasi perencanaan lampu penerangan pada lokasi penelitian.



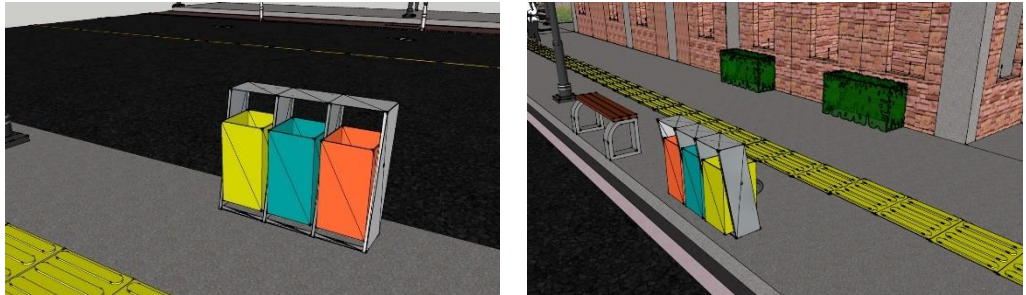
**Gambar 4.10 Ilustrasi Perencanaan Lampu Penerangan Jalur Pedestrian**

### **3. Analisis Ketersediaan Tempat Sampah Jalur Pedestrian**

Tempat sampah diletakan pada jalur fasilitas. Penempatan tempat sampah pada fasilitas pejalan kaki hanya untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki dan bukan untuk menampung sampah rumah tangga di sekitar fasilitas pejalan kaki. Berdasarkan hasil observasi lapangan, ketersediaan tempat sampah pada Jalur Pedestrian Kawasan Perdagangan Somba Opu tidak tersedia. Tempat sampah hanya tersedia disetiap toko. Oleh karena itu, diperlukannya tempat sampah yang terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya

tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak sesuai pedoman.

Gambar ilustrasi perencanaan tempat sampah pada lokasi penelitian:



**Gambar 4.11 Ilustrasi Perencanaan Tempat Sampah Pada Jalur Pedestrian**

#### **4. Analisis Ketersediaan Jalur Hijau Jalur Pedestrian**

Berdasarkan hasil observasi lapangan, pada lokasi penelitian memiliki jalur hijau berupa pot-pot bunga yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian dapat dilihat pada gambar berikut:



**Gambar 4.12 Ketersediaan Jalur Hijau**

Meskipun elemen pelengkap dan fasilitas di jalur pedestrian ini belum lengkap setidaknya sudah tersedia beberapa elemen pelengkap

jalur pedestrian meskipun fungsi elemen-elemen tersebut belum efektif (Zakaria&Ujang,2015). Jalur hijau diletakan pada jalur fasilitas. Lebar jalur hijau 1.5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Tanaman jenis lainnya (seperti bonsai mini dan tanaman hias) juga dapat diletakkan sebagai elemen keindahan pada jalur pedestrian (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018). Berikut ilustrasi perencanaan jalur hijau pada jalur pedestrian.



**Gambar 4.13 Ilustrasi Perencanaan Jalur Hijau Pada Jalur Pedestrian**

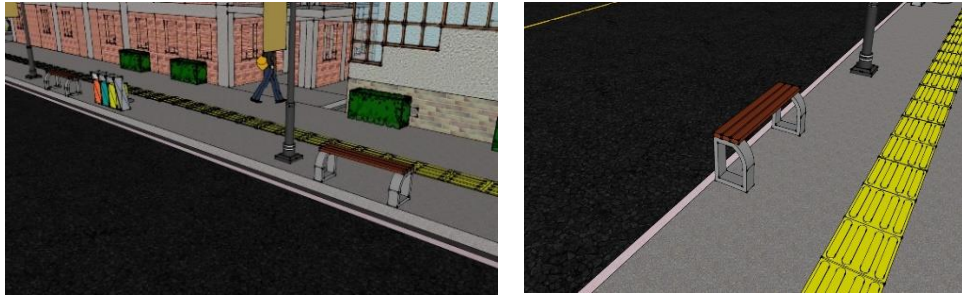
##### **5. Analisis Ketersediaan Tempat duduk Jalur Pedestrian**

Berdasarkan SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tentang Perencanaan Teknis Pejalan Kaki, tempat duduk diletakkan pada setiap jarak 10meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak. Namun berdasarkan hasil observasi lapangan, tidak tersedianya tempat duduk pada jalur pedestrian Kawasan Perdagangan Somba Opu.

Fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh pedestrian adalah tempat duduk. Tempat duduk berfungsi sebagai sarana untuk beristirahat saat kelelahan atau kepanasan.

Mengingat lokasi penelitian merupakan pusat aktivitas wisata Kota Makassar, maka ketersediaan tempat duduk di jalur pedestrian lokasi penelitian 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 terlindung dari cuaca tidak mendukung, seperti hujan atau panas, terutama saat siang hari.

Peletakan tempat duduk umum setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak (sesuai dengan standar Permen PU No.02/SE/M/2018). Berikut gambar ilustrasi perencanaan tempat duduk pada lokasi penelitian.



**Gambar 4.14 Ilustrasi Perencanaan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian**

### **E. Analisis Tingkat Kenyaman Jalur Pedestrian**

Untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Perdagangan Somba Opu Makassar peneliti menggunakan kuesioner terbuka. Dari pertanyaan kuesioner terbuka bisa diketahui bahwa faktor kenyamanan di jalur pedestrian yang ada saat ini, beberapa faktor penting yang menjadi perhatian utama responden mengenai faktor kenyamanan jalur pedestrian kawasan perdagangan Somba Opu Makassar yaitu sirkulasi, lampu penerangan, jalur hijau, tempat sampah, dan tempat duduk. Kemudian di analisis menggunakan uji korelasi.

#### **1. Karakteristik Responden**

Karakteristik responden digunakan untuk mengetahui keragaman dari responden berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan dan pekerjaan. Hal tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai kondisi dari responden dan kaitannya dengan

masalah dan tujuan penelitian. Karakteristik 100 responden disajikan dalam tabel 4.7. berikut,

**Tabel 4.7 Karakteristik Responden**

No.	Karakteristik Responden	Kategori
1.	Jenis Kelamin	Laki-laki : 42 orang Perempuan : 58 orang
2.	Usia	≤ 20 Tahun : 8 orang 20-30 Tahun : 52 orang 30-40 Tahun : 30 orang 40-50 Tahun : 8 orang ≥ 50 Tahun : 2 orang
3.	Pendidikan	Tidak Sekolah : 5 orang SD : 2 orang SMP : 11 orang SMA : 52 orang Perguruan Tinggi : 30 orang
4.	Pekerjaan	Tidak Bekerja : 15 orang Pelajar/Mahasiswa : 19 orang Wiraswasta : 30 orang Pegawai Swasta : 27 orang PNS/TNI/Polri : 9 orang

Sumber : Hasil Kuesioner 2022

Berdasarkan tabel 4.7 di atas dapat dilihat karakteristik dari 100 responden yang telah diperoleh, pengguna di jalur pedestrian kawasan perdagangan Somba Opu Makassar mempunyai karakteristik yang berbeda-beda terbagi dalam 4 kriteria yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan, dan pekerjaan. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yaitu 42 responden berjenis kelamin laki-laki dan 58 responden berjenis kelamin perempuan. Sedangkan karakteristik usia responden < 20 tahun yaitu 8 orang, usia 20-30 tahun yaitu 52 orang, 30-40 tahun yaitu 30 orang, 40-50 tahun yaitu 8 orang dan usia di atas 50 tahun hanya 2 orang dari seluruh jumlah responden. Karakteristik responden berdasarkan pendidikan yaitu tidak sekolah 5 orang, SD 2 orang, SMP 11 orang, SMA 52 orang, dan perguruan tinggi 30 orang. Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan yaitu tidak bekerja 15 orang, pelajar/mahasiswa 19 orang, wiraswasta 30 orang, pegawai swasta 27 orang, dan PNS/TNI/Polri 9 orang.

## **2. Analisis Persepsi Masyarakat Terkait Dengan Tingkat Kenyamanan Pedestrian Kawasan Perdagangan Somba Opu Makassar**

### **1) Sirkulasi**

Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar, misalnya kurang adanya kejelasan sirkulasi, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian



ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor (Hakim dan Utomo, 2003:186). Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisioner pada responden diperoleh data berikut :

**Tabel 4.8 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat terhadap Sirkulasi Jalur Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	-
3	Kurang Baik	3
4	Tidak Baik	36
5	Buruk	61
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

*Sumber : Hasil Kuesioner 2022*

Dari Tabel 4.8 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 61 orang masyarakat menilai bahwa sirkulasi jalur pedestrian memiliki kondisi yang buruk. Masyarakat menilai bahwa sirkulasi pada jalur pedestrian dikategorikan buruk, hal ini dikarenakan terdapat hambatan permukaan berupa keramik yang retak, jalur pedestrian yang bergelombang, tidak tersedianya jalur disabilitas, pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalur pedestrian, dan banyaknya kendaraan bermotor yang parkir di jalur pedestrian, sehingga menghambat pejalan kaki yang melewati jalur tersebut.

## 2) Lampu Penerangan Fasilitas Pedestrian

Lampu penerangan pada fasilitas pejalan kaki adalah untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar area fasilitas pejalan kaki dapat lebih aman dan nyaman lampu penerangan diletakkan pada jalur fasilitas. Lampu penerangan terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018). Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisioner pada responden diperoleh data berikut :

**Tabel 4.9 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat Terhadap Lampu Penerangan Fasilitas Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	-
3	Kurang Baik	4
4	Tidak Baik	35
5	Buruk	61
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

*Sumber : Hasil Kuesioner 2022*

Dari Tabel 4.9 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 61 orang masyarakat menilai bahwa lampu penerangan jalur pedestrian memiliki kondisi yang buruk. Masyarakat menilai bahwa lampu penerangan pada jalur pedestrian dikategorikan

buruk, hal ini dikarenakan tidak adanya lampu penerangan pedestrian yang tersedia. Dan cahaya penerangan yang ada di jalur pedestrian hanyalah lampu dari teras di setiap toko. Walaupun keberadaan lampu teras tersebar cukup merata di sepanjang jalur pedestrian, tetapi kualitas penerangannya masih rendah saat malam hari. Kondisi penerangan saat malam hari dinilai masih kurang memadai dikarenakan banyak lampu penerangan dalam kondisi redup dan padam, sehingga suasana jalur pedestrian cenderung gelap.

### 3) Jalur Hijau

Jalur hijau diletakkan pada jalur fasilitas. Lebar jalur hijau 1.5 meter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Tanaman jenis lainnya (seperti bonsai mini dan tanaman hias) juga dapat diletakkan sebagai elemen keindahan pada jalur pedestrian (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018). Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisisioner pada responden diperoleh data berikut :

**Tabel 4.10 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat Terhadap Jalur Hijau Fasilitas Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	32
3	Kurang Baik	2

No.	Kondisi	Jumlah Responden
4	Tidak Baik	30
5	Buruk	36
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

Sumber : Hasil Kuesioner 2022

Dari Tabel 4.10 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 36 orang responden menilai bahwa jalur hijau pada pedestrian memiliki kondisi yang buruk. Masyarakat menilai bahwa jalur hijau pada jalur pedestrian dikategorikan buruk, hal ini dikarenakan hanya adanya pot-pot bunga yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian. Meskipun elemen pelengkap dan fasilitas di jalur pedestrian ini belum lengkap setidaknya sudah tersedia beberapa elemen pelengkap jalur pedestrian meskipun fungsi elemen-elemen tersebut belum efektif.

#### 4) Tempat Sampah

Tempat sampah terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai 29 kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak. (PERMEN PU No. 02/SE/M/2018). Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisisioner pada responden diperoleh data berikut :

**Tabel 4.11 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat Terhadap Tempat Sampah Fasilitas Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	-
3	Kurang Baik	67
4	Tidak Baik	27
5	Buruk	6
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

*Sumber : Hasil Kuesioner 2022*

Dari Tabel 4.11 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 67 orang responden menilai bahwa jalur hijau pada pedestrian memiliki kondisi yang kurang baik. Masyarakat menilai bahwa tempat sampah pada jalur pedestrian dikategorikan kurang baik, karena hanya adanya tempat sampah yang ada di masing-masih toko.

#### **5) Tempat Duduk**

Penempatan tempat duduk pada fasilitas pejalan kaki dimaksudkan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Tempat duduk diletakkan pada jalur fasilitas dan tidak boleh mengganggu pergerakan pejalan kaki. Berdasarkan hasil survey lapangan dan pembagian kuisisioner pada responden diperoleh data berikut :

**Tabel 4.12 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat Terhadap Tempat Duduk Fasilitas Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	28
3	Kurang Baik	-
4	Tidak Baik	26
5	Buruk	46
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

Sumber : Hasil Kuesioner 2022

Dari Tabel 4.12 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 46 orang masyarakat menilai bahwa tempat duduk pada pedestrian memiliki kondisi yang buruk. Masyarakat menilai bahwa tempat duduk pada jalur pedestrian dikategorikan buruk, karena tidak tersedianya fasilitas tempat duduk pada ruang pedestrian. Pejalan kaki, pada lokasi penelitian biasanya hanya duduk di pinggir pot bunga pada jalur hijau fasilitas pedestrian.

#### **6) Aspek Kenyamanan**

Tujuan dari pertanyaan kuesioner terbuka yaitu untuk mengetahui tingkat kenyamanan menurut persepsi kenyamanan masing-masing responden. Dari pertanyaan kuesioner terbuka dapat diketahui tingkat kenyamanan menurut 100 responden di jalur pedestrian kawasan perdagangan Somba Opu Makassar,

persentase hasil persepsi tingkat kenyamanan responden dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.13 Hasil Kuesioner Penilaian Masyarakat Terhadap Tempat Duduk Fasilitas Pedestrian**

No.	Kondisi	Jumlah Responden
1	Sangat baik	-
2	Baik	-
3	Kurang Baik	-
4	Tidak Baik	16
5	Buruk	84
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>

*Sumber : Hasil Kuesioner 2022*

Dari Tabel 4.13 di atas dapat disimpulkan bahwa sebesar 84 orang masyarakat menilai bahwa tingkat kenyamanan pada pedestrian memiliki kondisi yang buruk. Masyarakat menilai tingkat kenyamanan pada jalur pedestrian dikategorikan buruk, karena tidak tersedianya fasilitas pedestrian yang lengkap.

### **3. Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Wilayah Penelitian**

Untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Kawasan Perdagangan Somba Opu Makassar, peneliti juga menggunakan alat analisis uji korelasi. Untuk lebih jelasnya mengenai tingkat kenyamanan di Kawasan Perdagangan Somba Opu sebagaimana pada tabel 4.14 berikut

**Tabel 4.14 Tabel Hasil Uji Korelasi**

Analisis Korelasi	r hitung	r tabel	Nilai Signifikansi	Probabilitas	Hasil
Pengaruh Sirkulasi Terhadap Tingkat Kenyamanan	0,320	0,195	0,001	0,05	Berpengaruh dan Signifikan Terhadap Tingkat Kenyamanan
Pengaruh Lampu Penerangan Fasilitas Pedestrian Terhadap Tingkat Kenyamanan	0,518	0,195	0,000	0,05	Berpengaruh dan Signifikan Terhadap Tingkat Kenyamanan
Pengaruh Jalur Hijau Terhadap Tingkat Kenyamanan	0,167	0,195	0,097	0,05	Tidak Berpengaruh dan Signifikan Terhadap Tingkat Kenyamanan
Pengaruh Tempat Sampah Terhadap Tingkat Kenyamanan	0,383	0,195	0,000	0,05	Berpengaruh dan Signifikan Terhadap Tingkat Kenyamanan
Pengaruh Tempat Duduk Terhadap Tingkat Kenyamanan	0,518	0,195	0,000	0,05	Berpengaruh dan Signifikan Terhadap Tingkat Kenyamanan

Sumber : Hasil Analisis SPSS 23 (2022)

### 1) Analisis Hubungan Sirkulasi Terhadap Tingkat Kenyamanan

Berdasarkan nilai signifikansi sig. (2-tailed) : Dari tabel output di atas diketahui nilai sig. (2-tailed) antara Sirkulasi ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah sebesar 0,001 < 0,05, yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara variabel Sirkulasi ( $X_1$ ) dengan variabel Tingkat Kenyamanan (Y).

Berdasarkan nilai r hitung (*Pearson Correlation*) diketahui nilai r hitung untuk Sirkulasi ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah 0,320 > r tabel 0,195, maka dapat disimpulkan bahwa ada



hubungan korelasi antara variabel Sirkulasi ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y). Karena r hitung atau *Pearson Correlation* dalam analisis ini bernilai positif maka itu artinya hubungan antara kedua variabel tersebut bersifat positif atau dengan kata lain semakin meningkatnya sirkulasi maka akan meningkat pula tingkat kenyamanan.

## **2) Analisis Hubungan Lampu Penerangan Terhadap Tingkat Kenyamanan**

Berdasarkan nilai signifikansi sig. (2-tailed ): Dari tabel output di atas diketahui nilai sig. (2-tailed) antara Lampu Penerangan ( $X_2$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah sebesar 0,000 <0,05, yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara variabel Lampu Penerangan ( $X_2$ ) dengan variabel Tingkat Kenyamanan (Y).

Berdasarkan nilai r hitung (*Pearson Correlation*) diketahui nilai r hitung untuk Lampu Penerangan ( $X_2$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah 0,518 > r tabel 0,195, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan korelasi antara variabel Lampu Penerangan ( $X_2$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y). Karena r hitung atau *Pearson Correlation* dalam analisis ini bernilai positif maka itu artinya hubungan antara kedua variabel

tersebut bersifat positif atau dengan kata lain semakin meningkatnya lampu penerangan maka akan meningkat pula tingkat kenyamanan.

### **3) Analisis Hubungan Jalur Hijau Terhadap Tingkat Kenyamanan**

Berdasarkan nilai signifikansi sig. (2-tailed ): Dari tabel output di atas diketahui nilai sig. (2-tailed) antara Jalur Hijau ( $X_3$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah sebesar  $0,167 > 0,05$ , yang berarti tidak terdapat korelasi yang signifikan antara Jalur Hijau ( $X_3$ ) dengan variabel Tingkat Kenyamanan (Y).

Berdasarkan nilai r hitung (*Pearson Correlation*) diketahui nilai r hitung untuk Jalur Hijau ( $X_3$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah  $0,167 < r$  tabel  $0,195$ , maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan korelasi antara variabel Jalur Hijau ( $X_3$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y).

### **4) Analisis Hubungan Tempat Sampah Terhadap Tingkat Kenyamanan**

Berdasarkan nilai signifikansi sig. (2-tailed ): Dari tabel output di atas diketahui nilai sig. (2-tailed) antara Tempat Sampah ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah sebesar  $0,000 < 0,05$ ,

yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara variabel Tempat Sampah ( $X_1$ ) dengan variabel Tingkat Kenyamanan (Y).

Berdasarkan nilai  $r$  hitung (*Pearson Correlation*) diketahui nilai  $r$  hitung untuk Tempat Sampah ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah  $0,0,383 > r$  tabel  $0,195$ , maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan korelasi antara variabel Tempat Sampah ( $X_1$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y). Karena  $r$  hitung atau *Pearson Correlation* dalam analisis ini bernilai positif maka itu artinya hubungan antara kedua variabel tersebut bersifat positif atau dengan kata lain semakin meningkatnya tempat sampah maka akan meningkat pula tingkat kenyamanan.

##### **5) Analisis Tempat Duduk Terhadap Tingkat Kenyamanan**

Berdasarkan nilai signifikansi sig. (2-tailed ): Dari tabel output di atas diketahui nilai sig. (2-tailed) antara Tempat Duduk ( $X_3$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah sebesar  $0,000 < 0,05$ , yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara Tempat Duduk ( $X_3$ ) dengan variabel Tingkat Kenyamanan (Y).

Berdasarkan nilai  $r$  hitung (*Pearson Correlation*) diketahui nilai  $r$  hitung untuk Tempat Duduk ( $X_3$ ) dengan Tingkat Kenyamanan (Y) adalah  $0,518 > r$  tabel  $0,195$ , maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan korelasi antara variabel Tempat Duduk ( $X_3$ )

dengan Tingkat Kenyamanan (Y). Karena r hitung atau *Pearson Correlation* dalam analisis ini bernilai positif maka itu artinya hubungan antara kedua variabel tersebut bersifat positif atau dengan kata lain semakin meningkatnya tempat duduk maka akan meningkat pula tingkat kenyamanan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **a. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang tingkat kenyamanan jalur pedestrian di kawasan perdagangan Jalan Somba Opu Makassar, maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Secara keseluruhan, pedestrian di kawasan perdagangan Somba Opu Makassar belum memenuhi standar. Kurangnya furniture jalan seperti tempat sampah, tempat duduk, lampu penerangan, jalur disabilitas menjadikan jalur pedestrian tidak nyaman. Jalur pedestrian yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, penggunaan jalur pedestrian yang ada di lokasi penelitian di dominasi oleh area perdagangan. Banyaknya barang dagangan dan parkir liar menjadikan jalur pedestrian tidak nyaman.
2. Besarnya tingkat kenyamanan persepsi pengguna terhadap pemanfaatan jalur pedestrian berdasarkan 5 item fasilitas pedestrian yang diteliti, dapat disimpulkan dari hasil kuesioner bahwa semua kondisi fasilitas pedestrian memiliki kondisi buruk dan belum memenuhi standar.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tingkat kenyamanan jalur pedestrian di kawasan perdagangan Somba Opu Makassar, maka disimpulkan beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu adanya penertiban dan peraturan mengenai barang dagangan dan parkir pada jalur pedestrian. Perlunya pengelolaan lebih lanjut dan pemeliharaan rutin serta penegasan aturan yang jelas mengenai sirkulasi dalam hal pemanfaatan jalur pedestrian.
2. Perlu adanya penambahan fasilitas pedestrian yakni tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan jalur pedestrian, penambahan rambu khusus menyeberang jalan, jalur disabilitas, dan zebra cross untuk memudahkan menyeberang ke sisi lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adrianto, Bowo. 2006. Persepsi dan Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Prasarana Dasar Permukiman yang Bertumpu Pada Swadaya Masyarakat di Kota Magelang. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Arikunto, S. (2016). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Jamei, E., & Rajagopalan, P. (2017). Urban development and pedestrian thermal comfort in Melbourne. *Solar Energy*, 144, 681–698. <https://doi.org/10.1016/j.solener.2017.01.023>
- Menteri Pekerjaan Umum. (2014). *Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/2014, 2013, 1–60.
- Moura, F., Cambra, P., & Gonc, A. B. (2017). Landscape and Urban Planning Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon. 157, 282–296. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.07.002>
- Badan pusat statistic Sulawesi Selatan Makassar. 2022. *Makassar dalam Angka*; Makassar
- Anggraini, Niniek. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Klaten : Penerbit Humaniora

- Petunjuk Perencanaan Trotoar, Direktorat Jendral Bina Marga, Jakarta.
- Harris CW, Dines NT. 1988. *Time Saver Standards for Landscape Architecture: Design and Construction Data*. New York (US): McGraw-Hill Book, Inc.
- 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. 2006. Hubungan Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian. Semarang
- 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
- Rubenstein, H. 1992. *Pedestrian Malls, streetscapes and urban spaces*. John Wiley and Sond. New York



# **LAMPIRAN**

## KUISIONER PENELITIAN

### “Studi Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Somba Opu Makassar”

Lokasi Penelitian : Kelurahan Bulogading, Kecamatan Ujung Pandang  
Kota Makassar

Tujuan Penelitian : Mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian di  
Kawasan Perdagangan Somba Opu Makassar

#### A. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama :.....
2. Usia :.....
3. Jenis Kelamin
  - Laki-laki
  - Perempuan
4. Lama tinggal di lokasi:
  - < 10 tahun
  - 11 – 20 tahun
  - 21 – 30 tahun
  - 31 – 40 tahun
  - > 41 tahun
5. Pendidikan terakhir :
  - Tidak Sekolah
  - SD/Sederajat
  - SMP/Sederajat
  - SMA/Sederajat
  - Perguruan Tinggi S1/S2/S3
6. Pekerjaan : .....

## KRITERIA PEMBERIAN JAWABAN KUESIONER

### Keterangan :

Mohon kuisisioner dibawah ini diisi dengan melingkari (  ) pada kolom yang tersedia sesuai dengan pilihan bapak atau ibu.

### A. PERTANYAAN

1. Jalur pejalan kaki yang menghubungkan kawasan perdagangan Somba Opu mudah diakses dan bebas hambatan
  - a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
  - e. Buruk
2. Apakah jalur pedestrian di Kawasan Perdagangan Somba Opu cukup terang dan aman pada malam hari
  - a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
  - e. Buruk
3. Bagaimana ketersediaan tempat sampah pada jalur pedestrian?
  - a. Sangat baik
  - b. Baik
  - c. Kurang baik
  - d. Tidak baik
  - e. Buruk
4. Bagaimana tingkat kenyamanan pada jalur pedestrian?

- a. Sangat baik
- b. Baik
- c. Kurang baik
- d. Tidak baik
- e. Buruk

5. Sangat baik

- a. Sangat baik
- b. Baik
- c. Kurang baik
- d. Tidak baik
- e. Buruk

6. Bagaimana ketersediaan tempat duduk yang ada di jalur pedestrian?

- a. Sangat baik
- b. Baik
- c. Kurang baik
- d. Tidak baik
- e. Buruk

7. Bagaimana jalur hijau yang ada pada jalur pedestrian?

- a. Sangat baik
- b. Baik
- c. Kurang baik
- d. Tidak baik
- e. Buruk

## REKAPITULASI JAWABAN KUESIONER

No	Y	X1	X2	X3	X4	X5
	TINGKAT KENYAMANAN	SIRKULASI	LAMPU PENERANGAN FASILITAS PEDESTRIAN	JALUR HIJAU	TEMPAT SAMPAH	TEMPAT DUDUK
1	4	4	4	2	3	2
2	5	4	4	3	5	2
3	5	4	4	2	4	2
4	5	4	4	3	4	2
5	5	4	4	4	4	2
6	4	5	5	4	4	2
7	5	4	4	2	3	2
8	4	5	5	2	3	2
9	5	4	4	2	3	2
10	4	5	5	2	3	2
11	5	4	4	2	3	2
12	5	4	4	2	3	2
13	4	4	4	2	3	2
14	5	4	4	2	3	2
15	5	4	4	2	3	2
16	5	4	4	2	3	2
17	5	4	4	2	3	2
18	5	4	4	2	3	2
19	5	4	4	2	3	2
20	4	4	4	2	3	2
21	5	4	4	2	3	2
22	5	4	4	2	3	2
23	5	4	4	2	3	2
24	4	5	5	2	3	2
25	5	4	4	2	3	2
26	5	4	4	2	3	2
27	4	4	4	2	3	2
28	5	4	4	2	3	2
29	5	4	4	2	3	4
30	5	3	3	2	3	5
31	5	4	4	2	3	4
32	5	5	5	2	3	4
33	5	3	3	2	3	5
34	5	3	3	2	3	5
35	5	5	5	4	3	5

36	4	5	5	5	3	5
37	4	5	5	4	3	5
38	5	5	5	4	3	5
39	4	5	5	5	3	5
40	4	5	5	5	3	5
41	4	5	5	5	3	5
42	5	5	5	5	3	5
43	4	5	5	5	3	4
44	5	5	5	5	3	5
45	4	5	5	5	3	5
46	4	5	5	5	3	5
47	5	5	5	5	3	4
48	5	5	5	5	3	5
49	5	5	5	4	3	5
50	5	5	5	5	3	5
51	5	5	5	5	3	5
52	5	5	5	5	3	5
53	5	5	5	4	3	5
54	5	5	5	5	3	5
55	5	5	5	5	3	5
56	5	5	5	5	3	5
57	5	5	5	5	3	5
58	5	5	5	5	3	5
59	5	5	5	5	3	5
60	5	5	5	5	3	5
61	5	5	5	5	3	5
62	5	5	5	5	3	4
63	5	5	5	5	3	5
64	5	5	5	5	3	5
65	5	5	5	5	3	4
66	5	5	5	5	3	4
67	5	5	5	5	3	4
68	5	5	5	4	3	4
69	5	5	5	5	3	4
70	5	4	4	5	3	4
71	5	4	4	4	3	4
72	5	5	5	4	3	4
73	5	4	4	4	3	4
74	5	4	4	4	3	4
75	5	4	4	4	3	4

76	5	5	5	4	3	4
77	5	4	4	4	4	4
78	5	5	5	4	4	5
79	5	4	4	4	4	5
80	5	4	4	4	4	5
81	5	5	5	4	4	5
82	5	5	5	5	4	5
83	5	5	5	5	4	5
84	5	5	5	5	4	4
85	5	5	5	4	4	4
86	5	5	5	4	4	4
87	5	5	5	5	4	5
88	5	5	5	4	5	5
89	5	5	5	4	5	5
90	5	5	5	4	5	4
91	5	5	5	4	5	4
92	5	5	5	4	5	4
93	5	5	5	4	4	5
94	5	5	5	4	4	4
95	5	5	5	5	4	4
96	5	5	5	5	4	5
97	5	5	5	5	4	4
98	5	5	5	5	4	5
99	5	5	5	4	4	5
100	5	5	5	4	4	5

KET:

1. SANGAT BAIK
2. BAIK
3. KURANG BAIK
4. TIDAK BAIK
5. BURUK

## HASIL SPSS 23

### Correlations

		SIRKULASI	LAMPU PENERANGAN FASILITAS PEDESTRIAN	JALUR HIJAU	TEMPAT SAMPAH	TEMPAT DUDUK	TINGKAT KENYAMANAN
SIRKULASI	Pearson Correlation	1	.228*	.273**	,046	.228*	.320**
	Sig. (2-tailed)		,022	,006	,653	,022	,001
	N	100	100	100	100	100	100
LAMPU PENERANGAN FASILITAS PEDESTRIAN	Pearson Correlation	.228*	1	-,120	,080	1.000**	.518**
	Sig. (2-tailed)	,022		,236	,431	0,000	,000
	N	100	100	100	100	100	100
JALUR HIJAU	Pearson Correlation	.273**	-,120	1	,033	-,120	,167
	Sig. (2-tailed)	,006	,236		,746	,236	,097
	N	100	100	100	100	100	100
TEMPAT SAMPAH	Pearson Correlation	,046	,080	,033	1	,080	.383**
	Sig. (2-tailed)	,653	,431	,746		,431	,000
	N	100	100	100	100	100	100
TEMPAT DUDUK	Pearson Correlation	.228*	1.000**	-,120	,080	1	.518**
	Sig. (2-tailed)	,022	0,000	,236	,431		,000
	N	100	100	100	100	100	100
TINGKAT KENYAMANAN	Pearson Correlation	.320**	.518**	,167	.383**	.518**	1
	Sig. (2-tailed)	,001	,000	,097	,000	,000	
	N	100	100	100	100	100	100

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

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





## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



**Siti Nurafifah Asis**, lahir di Makassar Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 21 Agustus 2000, merupakan anak kedua dari 4 bersaudara dari pasangan Bapak Ir. H. Abdul Asis Rahman, ST., M.Si dan Ibu Hj. Hamsinah, S.Pd., M.Pd , tinggal dan menetap di Jl Poros Limbung Boka, Bontocinde Desa Panakkukang Kecamatan

Pallangga dengan riwayat pendidikan yaitu TK Sehati (2005-2006); SDN Bontocinde (2006-2012); SMPN 1 Sungguminasa (2012-2015); MAN 2 Kota Makassar (2015-2018). Kemudian melanjutkan ke jenjang yang lebih tinggi di Universitas Bosowa Makassar melalui jalur tes ujian tulis dan tercatat sebagai Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa Makassar, Selama masa perkuliahan penulis aktif mengikuti kegiatan intra kampus maupun ekstra kampus, penulis aktif dalam organisasi pengurus di Himpunan Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota (HMPWK) Universitas Bosowa Makassar, menjabat sebagai anggota dibidang Keagamaan Periode 2021 -2022.