

## Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Kawasan *Central Business District (CBD)* Kota Makassar

Imam Nur Alam<sup>1)</sup>\*, Ananto Yudono<sup>2)</sup>, Ihsan<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: malwareelmo05@gmail.com

<sup>2)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: yudono69@gmail.com

<sup>3)</sup>Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: ace.ihsan@gmail.com

### ABSTRACT

*The development of cities in Indonesia brought many changes to the internal conditions of the city, where population growth and rapid regional development were built mainly in the downtown area, giving rise to the high need for urban facilities and utilities such as pedestrian paths. Therefore planning is carried out to create a pedestrian path that meets the principles of interactive, comfortable and safe. The objectives of this plan are (1) to know the trend of the gap between existing conditions in the planning area and the principles of the pedestrian path that are viewed from the interaction between pedestrians, (2) to find out what factors have a significant effect on the gap between existing with ideal conditions, (3) preparing a pedestrian path plan that meets the principles of interactive, comfortable, and safe for pedestrians. The analysis technique used is site analysis is the analysis used in a non-physical city design and is also used to formulate space programs based on user activity characteristics and space activities. The other understanding of site analysis is the analysis used in a non-physical city design and used also to formulate space programs based on the characteristics of user activities and space activities. Data collection is done by field observation. The results of the planning in the form of a pedestrian path that meets attractive principles of the form of a simple pedestrian path but are made as elegant as possible, comfortable to avoid various obstacles and safe for pedestrians.*

**Keywords:** *Development, Pedestrian Way, Central Bussines District, City Utility, City of Makassar*

### ABSTRAK

Perkembangan kota-kota di Indonesia membawa banyak perubahan pada kondisi internal kota, dimana pertumbuhan penduduk dan pesatnya pembangunan daerah terbangun terutama pada Kawasan Pusat Kota berdampak pada peningkatan kebutuhan akan fasilitas dan utilitas kota seperti jalur pejalan kaki. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan jalur pejalan kaki yang memenuhi prinsip-prinsip interaktif, nyaman serta aman. Perencanaan ini bertujuan untuk, mengetahui tren kesenjangan antara kondisi eksisting di wilayah perencanaan dengan prinsip-prinsip jalur pejalan kaki yang di tinjau dari interaksi antara pejalan kaki, mengetahui faktor apa saja yang berpengaruh signifikan terhadap kesenjangan antara eksisting di lokasi dengan keadaan yang ideal, dan menyiapkan rencana jalur pejalan kaki yang memenuhi prinsip-prinsip interaktif, nyaman, serta aman bagi pejalan kaki. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi lapangan. Teknik analisis yang di gunakan adalah analisis tapak yang digunakan untuk merumuskan program ruang berdasarkan karakteristik aktifitas pengguna dan aktivitas ruang. Hasil dari perencanaan berupa jalur pejalan kaki yang memenuhi prinsip-prinsip atraktif dari bentuk desain jalur pejalan kaki yang sederhana namun di buat seelegan mungkin, nyaman terhindar dari berbagai hambatan serta aman bagi pejalan kaki.

**Kata Kunci:** Pengembangan, Jalur Pejalan Kaki, Pusat Kota, Utilitas Kota, Kota Makassar

### PENDAHULUAN

RTRW Kota Makassar tahun 2015-2034 pada Paragraf 1 tentang Kebijakan dan Strategi Pengembangan Struktur Ruang Kota Pasal 9 Ayat 4 huruf (f) mengembangkan sistem jaringan

pedestrian terpadu untuk pejalan kaki, disabilitas, dan sepeda pada jaringan jalan arteri dan kolektor. Lokasi studi yang berada di Jalan Jenderal Sudirman dan Dr. Sam Ratulangi tergolong jalan kolektor primer (Pasal 25 ayat 4)

\* Corresponding author. Tel.: +62-853-4055-6194  
Jalan Poros Malino km. 6 Bontomarannu, Gowa  
Sulawesi Selatan, Indonesia, 92711

memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 5.746,16 meter.

Jl. Jenderal Sudirman dan Jl. Dr. Sam Ratulangi merupakan kawasan pusat pelayanan kota yang dimana kawasan ini berfungsi sebagai kawasan pusat perbelanjaan dan toko modern dengan fungsi utama antara lain sebagai kawasan dengan fungsi komersial, jasa, dan perhotelan. Dengan penetapan kecamatan ujung pandang sebagai kawasan CBD (*Central Bussines District*) atau sebagai kawasan pusat perbelanjaan dan toko modern menjadikan Kecamatan Ujung Pandang sebagai kawasan dengan tingkat aktivitas perekonomian yang tinggi. Kondisi ini menyebabkan aktivitas manusia secara individu ataupun berkelompok di kawasan CBD menjadi semakin tinggi.

Oleh karena itu, diperlukan pengembangan jalur pejalan kaki yang aman, nyaman dan mandiri untuk meningkatkan citra dan potensi kawasan serta mendukung berbagai aktivitas yang ada di Jalan Jendral Sudirman dan Sam Ratulangi. Berdasarkan hal tersebut, maka ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut: 1) bagaimana tren kesenjangan antara kondisi eksisting di wilayah perencanaan dengan prinsip-prinsip jalur pejalan kaki yang di tinjau dari interaksi antara pejalan kaki serta kendaraan? 2) faktor apa saja yang berpengaruh signifikan terhadap kesenjangan antara eksisting di lokasi dengan keadaan yang ideal (prinsip-prinsip interaktif, aman, nyaman, dan mandiri bagi pengguna dengan kebutuhan khusus)? dan 3) bagaimana rencana jalur pejalan kaki yang memenuhi prinsip-prinsip interaktif, aman, nyaman, dan mandiri bagi pengguna dengan kebutuhan khusus?

Hasil dari perencanaan dapat menambah pengetahuan masyarakat umum dan mahasiswa mengenai pentingnya pengembangan sebuah jalur pedestrian di kawasan CBD Kota Makassar khususnya pada jalan Jendral Sudirman dan Sam Ratulangi yang terdapat pusat perbelanjaan modern, perkantoran, hotel serta pertokoan.

## KAJIAN PUSTAKA

Di era modern sekarang, dalam tata ruang kota jalur pejalan kaki merupakan elemen yang sangat penting. Selain karena memberikan ruang yang

khusus bagi pejalan kaki, jalur pejalan kaki juga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang melintasi jalur tersebut. Oleh karena itu, ruang pejalan kaki sangat berperan dalam menciptakan lingkungan yang manusiawi.

Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang, yaitu dengan berjalan kaki. Dalam berjalan kaki, Shirvani (1985) mengatakan bahwa penggunaannya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan pedestrian, yang merupakan salah satu dari elemen- elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu kawasan kota. Dharmawan (2004) mengatakan bahwa pedestrian berasal dari bahasa latin, yaitu *pedestres*, yang berarti orang yang berjalan kaki. Jalur pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, dimana jalan terbuat dari batu gamping lalu permukaannya di tinggikan terhadap tanah dan pada interval tertentu dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi- sisinya (Kostof, 1992).

Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/pengguna dari satu tempat asal (*origin*) menuju ke tempat yang ditujunya (*destination*) dengan berjalan kaki. Menurut Iswanto (2006), suatu ruas jalan perlu dilengkapi dengan adanya jalur pedestrian apabila disepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki. Namun jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Di Indonesia sendiri lebih dikenal sebagai trotoar, yang berarti jalur jalan kecil selebar 1,5 meter sampai 2 meter atau lebih memanjang sepanjang jalan umum.

Fasilitas sebuah jalur pedestrian dibutuhkan pada: 1) daerah perkotaan yang jumlah penduduknya banyak. 2) jalan-jalan pasar; 3) daerah-daerah yang memiliki aktivitas yang tinggi; 4) daerah yang memiliki kebutuhan dan permintaan yang besar; 5) daerah yang mempunyai kebutuhan yang besar pada hari-hari tertentu; dan 6) daerah hiburan atau rekreasi.

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.

Di kota- kota besar negara- negara maju, aktivitas jalan kaki didukung oleh fasilitas kawasan yang lengkap dan menjadi suatu aktivitas yang populer, bahkan menjadi hobi sebagian masyarakatnya. Hal ini karena pedestrian disana dilandasi oleh hal- hal yang positif, antara lain: 1) pedestrian dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat, sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas; 2) pedestrian dapat menghadirkan suasana lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di kawasan kota; 3) pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk berbagai kegiatan sosial, seperti bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa, dan sebagainya; 4) pedestrian berfungsi sebagai penurun tingkat pencemaran udara dan polusi suara, karena berkurangnya kendaraan yang lewat dan vegetasi yang tumbuh dengan baik; dan 5) pedestrian dapat berkembang menjadi kawasan bisnis yang menarik, juga sebagai tempat kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye, dll.

Menurut Iswanto (2006), terdapat macam- macam jalur pedestrian dilihat dari karakteristik dan dari segi fungsinya, yaitu sebagai berikut: 1) jalur pedestrian, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki untuk memudahkan pejalan kaki mencapai ke tempat tertentu, yang dapat memberikan pejalan kaki kelancaran, kenyamanan, dan keamanan; 2) jalur penyeberangan, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana penyeberangan, guna menghindari resiko berhadapan langsung dengan kendaraan- kendaraan; 3) plaza, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana yang bersifat rekreasi dan tempat istirahat; dan 4) pedestrian mall, yaitu jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana berbagai macam aktivitas, seperti berjualan, duduk santai, dll.

#### **METODE PENELITIAN**

Perencanaan ini menggunakan pendekatan deskriptif evaluatif, yaitu suatu perencanaan yang

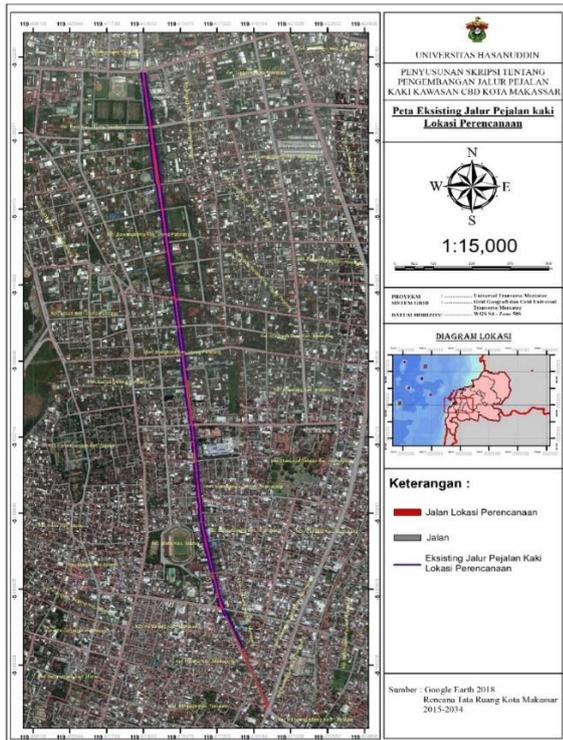
diawali dengan penelitian secara deskriptif. Penggunaan metode deskriptif ini tidak terbatas sampai pada pengumpulan dan penyusunan data, tetapi juga meliputi analisis dan interpretasi data yang diperoleh. Setelah itu, dilakukan proses evaluatif dengan *output* sebuah konsep perencanaan. Pengumpulan data merupakan tahapan yang dilakukan untuk memudahkan analisis. Dalam studi ini, pengumpulan data terdiri atas 2 cara, yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi dan dokumentasi. Data yang didapatkan melalui observasi sebagai berikut: 1) lebar jalan; 2) lebar trotoar; 3) jumlah persimpangan; 4) jumlah bangunan; 5) fungsi bangunan; 6) karakteristik bangunan; dan 7) eksisting Sarana pejalan kaki ( Drainase, jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, dan telpon umum). Pengambilan data melalui dokumentasi menggunakan kamera baik digital maupun kamera *handphone* sebagai alat pengambilan gambar selama penelitian berlangsung.

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan secara tidak langsung dari sumber objek penelitian. Data ini berupa referensi maupun rencana pembangunan dan data numerik yang dapat diperoleh melalui buku literatur, dokumen penelitian atau melalui kajian literatur sendiri. Selain itu dapat pula bersumber dari jurnal ilmiah maupun data dari website resmi yang sesuai dengan objek penelitian.

#### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Eksisting panjang jalur pejalan kaki di Jl. Jenderal Sudirman, yaitu 1.613,02 meter pada sisi kiri dan pada sisi kanan memiliki panjang 1.449,24 meter dengan total panjang keseluruhan yaitu 3.062.26 meter. Selanjutnya, panjang eksisting jalur pejalan kaki di Jl. Dr. Sam Ratulangi, yaitu 1.405,77 meter pada sisi kanan dan 1.278,13 meter pada sisi kiri, dengan total panjang jalur pejalan kaki keseluruhan, yaitu 2.683,9 meter. Adapun, apabila ditotalkan secara keseluruhan panjang jalur pejalan kaki pada lokasi perencanaan, yaitu 5.746,16 meter.



Gambar 1. Peta eksisting jalur pejalan kaki  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019

Untuk memudahkan menganalisis efektivitas dan kondisi fasilitas penyeberangan pejalan kaki maka akan dibagi persegmen yang mana di tambahkan juga gambar kondisi fasilitas penyeberangan dan nomor serta warna penanda untuk mengklasifikasikan fasilitas penyeberang tersebut.



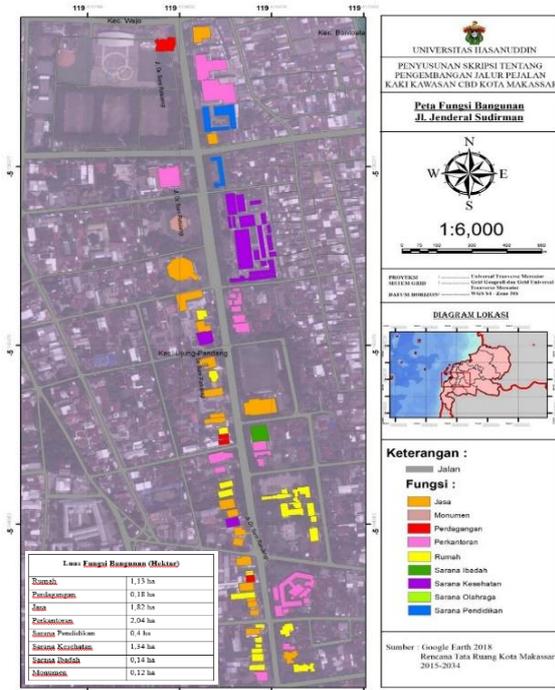
Gambar 2. Peta fasilitas penyeberangan pejalan kaki Jl.  
 Jendral Sudirman segmen 1  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019



Gambar 3. Peta fasilitas penyeberangan pejalan kaki Jl.  
 Jendral Sudirman segmen 2  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019

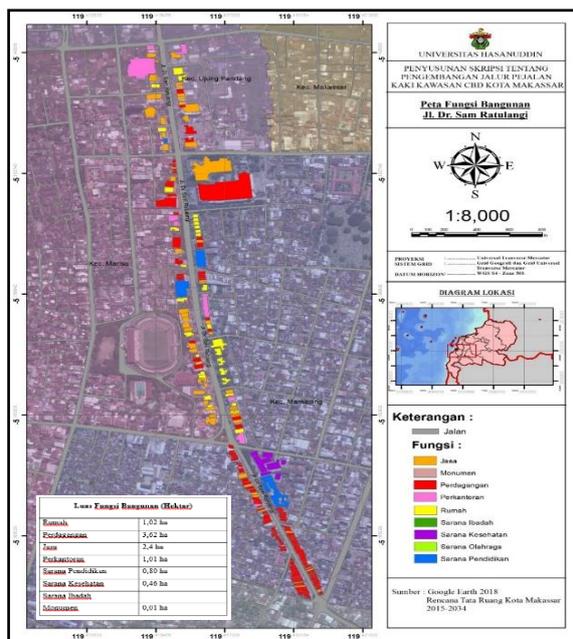
Pada segmen 1 terdapat 12 titik penyeberangan pejalan kaki di mana 2 diantaranya berwarna hijau belum bisa di katakan fasilitas penyeberangan (seperti keterangan di dalam peta) karena tidak memenuhi persyaratan sebagai fasilitas penyeberangan dan 10 sisanya memenuhi persyaratan seperti pada gambar yang penomorannya diberi warna kuning menandakan fasilitas penyeberangan tersebut merupakan penyeberangan zebra yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas, gambar dengan penomoran merupakan fasilitas penyeberangan tidak sebidang contohnya pada gambar nomor 2 merupakan eksisting JPO di lokasi perencanaan serta terakhir merupakan gambar yang penomorannya di beri warna putih merupakan fasilitas penyeberangan (zebra cross).

Pembahasan terkait fungsi bangunan di Jalan Jendral Sudirman dibagi per segmen dimana berdasarkan eksisting terdapat 59 bangunan saat ini dengan fungsi yang berbeda. Pada segmen I terdapat 12 fungsi bangunan dengan fungsi bangunan jasa dan perkantoran, menjadinya sebagai fungsi terbanyak (dominan), sedangkan pada segmen 2 terdapat 47 fungsi bangunan yang berbeda-beda dimana fungsi bangunan sebagai rumah tinggal menjadi yang terbanyak dengan total 17 bangunan.



Gambar 3. Peta fungsi bangunan di Jl. Dr. Sam Ratulangi  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019

Pada Jalan Dr. Sam Ratulangi dari total 255 fungsi bangunan yang berada di Jalan Dr. Sam Ratulangi bangunan dengan fungsi perdagangan menjadi yang terbanyak yaitu sebanyak 150 bangunan dan segmen 2 menjadi tempat dengan fungsi bangunan perdagangan terbanyak yaitu sebanyak 116 bangunan.



Gambar 4. Peta fungsi bangunan di Jl. Jenderal Sudirman  
 Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019

Kontinuitas berdasarkan kamus besar Bahasa Indonesia memiliki arti kelangsungan, kelanjutan atau kesinambungan. Pada umumnya ruang-ruang yang ada diantara jalur pejalan kaki dan bangunan pada lokasi perencanaan berbeda pada bangunan yang dilengkapi pagar dan tidak. Di bawah ini merupakan gambar dari ruang-ruang yang ada pada bangunan berpagar dan tidak berpagar.



Gambar 5. Ilustrasi ruang-ruang pada bangunan berpagar dan tidak berpagar

Berdasarkan gambar di atas jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Jenderal Sudirman maupun di Jalan Dr. Sam Ratulangi menjadi terpotong di setiap *entrance* bangunan. Akibat dari terpotongnya jalur pejalan kaki ini kontinuitas jalur pejalan kakipun akan berbeda pada setiap bangunan, ada yang kontinuitasnya masih terjaga ada juga yang tidak di mana yang tidak ini menyebabkan jalur pejalan kaki menjadi naik turun atau tiba-tiba terpotong yang di sebabkan oleh *entrance* bangunan dan jalur pejalan kaki memiliki ketinggian yang berbeda. Adapun penyebab lainnya disebabkan oleh pemanfaatan ruang terbuka yang di miliki sebuah bangunan dan memakan tempat jalur pejalan kaki yang ada.

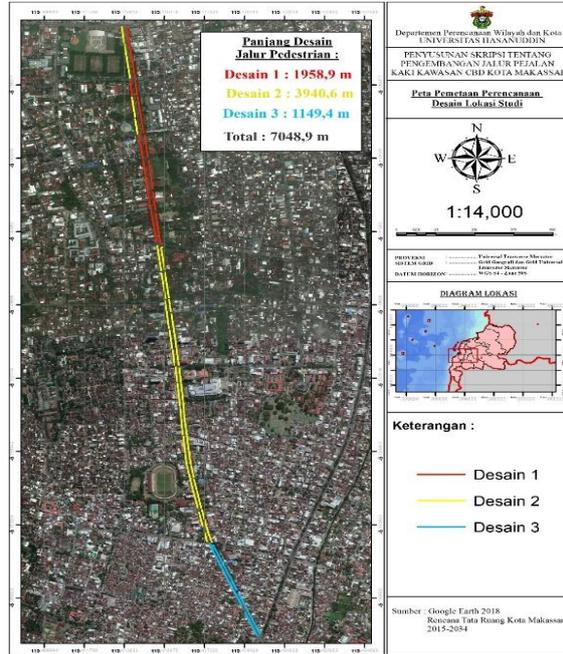


Gambar 6. Eksisting tidak kontinuitas

Berdasarkan hasil analisis jalur pejalan kaki di jalan Jenderal Sudirman dan Jl. Dr. Sam Ratulangi terdapat 3 desain yang direncanakan di mana desain ini dibuat berdasarkan eksisting yang sudah ada yang ditambahkan elemen-elemen yang masih kurang untuk sebuah jalur pejalan kaki yang ideal di perkotaan dan juga perencanaan pedestrian ini tidak akan mengambil lahan yang bukan milik jalur pejalan kaki.

Untuk desain pertama jalur pejalan kaki akan di rencanakan sepanjang 1958.9 m dan berlokasi hanya di jalan Jenderal Sudirman. Desain yang kedua akan di rencanakan sepanjang 3.940,6 m dan berlokasi di kedua jalan yaitu di Jl. Jenderal Sudirman dan jalan Dr. Sam Ratulangi. Terakhir,

desain ketiga akan di rencanakan sepanjang 1149.4 m dan berlokasi di Jl. Dr. Sam Ratulangi. Berikut merupakan pemetaan dari peletakan desain perencanaan jalur pejalan kaki.



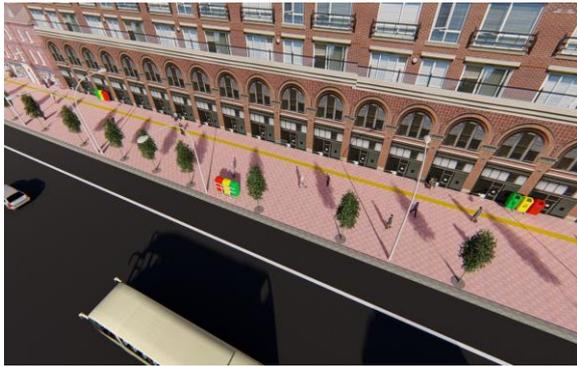
Gambar 7. Pemetaan perencanaan jalur pejalan kaki  
Sumber: Google earth dimodifikasi oleh penulis, 2019



Gambar 8. Ilustrasi desain 1  
Sumber: Hasil Olahan Lumion 8 oleh penulis, 2019



Gambar 9. Ilustrasi desain 2  
Sumber: Hasil Olahan Lumion 8 oleh penulis, 2019



Gambar 10. Ilustrasi desain 3  
Sumber: Hasil Olahan Lumion 8 oleh penulis, 2019

Adapun perencanaannya yaitu melakukan perbaikan pada material trotoar sehingga pejalan kaki menjadi nyaman dan menghilangkan atau memindahkan vegetasi yang pada eksistingnya berada di tengah-tengah jalur pejalan kaki.

Adapun sebagai tambahan yaitu di lakukan penambahan sarana seperti: 1) tempat sampah agar masyarakat pengguna jalur pejalan kaki tidak membuang sampah sembarangan di jalur pejalan kaki dan sebagai upaya merawat kebersihan jalur pejalan kaki; 2) tempat duduk yang berguna sebagai sarana pejalan kaki untuk beristirahat saat berjalan. Adapun alasan lain kenapa pada desain 1 di rencanakan tempat duduk ialah secara eksisting jalur pejalan kakinya cukup lebar serta terdapat banyak pohon yang membuat suasana jalur pejalan kaki menjadi sejuk dan dengan di tambhkannya tempat duduk diharapkan dapat memberi kenyamanan pejalan kaki; 3) lampu penerangan yang khusus menerangi jalur pejalan kaki; 4) *ramp*; dan 5) *bollard* atau pembatas yang berfungsi menghalangi selain pejalan kaki memasuki jalur pejalan kaki.

Pada perencanaannya lebih difokuskan pada perbaikan jalur pejalan kaki dan penataan elemen yang ada di atas jalur pejalan kaki eksisting serta mengkontinuitaskan antara jalur pejalan kaki yang ada. Perbaikan jalur disini, yaitu memperbaiki trotoar jalur pejalan kaki dimana pada eksistingnya banyak jalur pejalan kaki yang material trotoarnya mengalami kerusakan.

Guna menjaga dan melengkapi jalur pejalan kaki yang di rencanakan akan di tambahkan sarana sebagai berikut: 1) tempat sampah yang berguna sebagai upaya menjaga kebersihan jalur pejalan kaki; 2) lampu penerangan yang berfokus

menerangi jalur pejalan kaki; 3) jalur pemandu difabel; dan 4) *bollard* guna menghalangi kendaraan atau selain dari pejalan kaki memasuki jalur pejalan kaki.

Untuk desain ketiga ini direncanakan pada salah satu tempat di jalan Dr. Sam Ratulangi di mana sekitar Kawasan tersebut di dominasi bangunan yang tidak di lengkapi / tidak memiliki pagar pembatas dan kendaraan yang parkir rata-rata on street di jalan. Sehingga dalam perencanaannya jalur pejalan kaki akan menyatu dengan bangunan dan membuat sebuah tempat untuk parkir kendaraan agar lebih teratur.

Untuk menunjang perencanaan jalur pejalan kaki ini juga akan di rencanakan sarana seperti: 1) tempat sampah yang memiliki peran dalam menjaga kebersihan selain pejalan kaki itu sendiri; 2) lampu penerangan jalur pejalan kaki agar jalur pejalan kaki tetap dapat digunakan saat malam; dan 3) terakhir yaitu penambahan *bollard* atau pembatas untuk mencegah kendaraan memanfaatkan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir.

## KESIMPULAN

Tren kesenjangan antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan bisa terlihat dari pemanfaatan ruang yang ada saat ini dimana porsi pemanfaatan ruang oleh pengguna kendaraan lebih besar dibandingkan pejalan kaki hal ini terlihat dari pemanfaatan jalur pejalan kaki menjadi tempat parkir serta kondisi antara jalan dan jalur pejalan kaki dimana kondisi jalan lebih terawat dari jalur pejalan kaki yang ada serta dari pemanfaatan ruang terbuka yang terdapat di depan tapak sebuah bangunan yang ada.

Berdasarkan hasil observasi dan analisis yang di lakukan, faktor-faktor yang mempengaruhi kesenjangan interaksi antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan ialah bentuk dan kontinuitas jalur pejalan kaki dimana semakin tidak kontinuitasnya jalur pejalan kaki maka porsi pejalan kaki akan lebih kecil dalam hal pemanfaatannya atau penggunaannya dibandingkan dengan pengguna kendaraan bermotor contoh seperti pemanfaatan ruang terbuka yang ada di depan bangunan tanpa pembatas dimana jalur khusus pejalan kaki tidak terlihat dan pemanfaatannya di gunakan sebagai

tempat parkir bagi kendaraan bermotor dan menyebabkan persinggungan antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan (*cross*).

Bentuk perencanaan yang dilakukan adalah dengan merencanakan jalur pejalan kaki sesuai dengan karakteristik eksisting yang ada dimana berdasarkan karakteristiknya terdapat 3 bentuk desain yang disesuaikan dengan eksisting kawasan yang ada saat ini seperti pada desain 1 yang tidak merubah lebar dari eksisting dimana jalur pejalan kaki pada penempatan desain 1 memiliki lebar jalan terkecil 2 meter dan terlebar 5,3 meter. Adapun fokus utama dari desain 1, yaitu memperbaiki trotoar jalur pejalan kaki, menambahkan sarana pendukung jalur pejalan kaki dan menata elemen-elemen seperti vegetasi yang berada di tengah jalan maupun sarana yang penempatannya tidak pada tempatnya dan mengoptimalkan fungsi jalur amenitas yang tersedia saat ini. Pada desain 2 selain memperbaiki trotoar jalur pejalan kaki, penambahan sarana pendukungnya, dan penataan elemen-elemen yang ada sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki, yaitu dilakukan upaya mengkontinuitaskan antara jalur pejalan kaki dimana hal ini dapat dilakukan dengan pemberian ram di jalur pejalan kaki dan mensinkronisasikan jalur pejalan kaki dengan *entrance* tapak bangunan mau itu pada bangunan berpagar maupun tidak. Pada desain ke 3 perencanaan didasari dari eksisting fungsi bangunan yang ada di mana di kawasan tersebut hampir semua bangunan tidak memiliki pagar pembatas sehingga dalam perencanaan terdapat ruang yang jelas antara ruang khusus berjalan kaki dan ruang khusus

kendaraan dimana pada eksistingnya ruang bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan bercampur.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Dirjen Penataan Ruang (2000). *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan*.
- Hendrawan, Christianto dan Yohanes basuki Dwisusanto (2018). *Konsep active living dalam perancangan jalur pedestrian Studi Kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat*.
- Nugroho, Ardi (2010). *Jalur Pejalan Kaki Dalam Ruang Publik Kota*.
- Nur, Zulhazmi Alfian dan Djoko Suwandono (2010). *Kajian Keamanan Jalur Pejalan Kaki d Jalan Arteri Sekunder Berdasarkan Aspek Fisik Dan Masyarakat (Studi Kasus: Jalan Pemuda Kabupaten Klaten)*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang *Jalan*.
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar Tahun 2015 – 2034.
- Sembor, Adrian, Pingkan P. Egam, dan Judy O. Waani (2014). *Evaluasi Jalur Pedestrian Bagi Tunanetra Terhadap Persyaratan Teknis Di Koridor Jalan Sam Ratulangi Kota Manado*.
- Shirvani, Hamid (1985). *The Urban Design Process*.
- SK gubernur Provinsi Sulawesi Selatan Tahun (2003). *Makassar Termasuk dalam Kawasan Perkotaan Mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar)*.
- Yuliwardhani, D F., (2009). *Prinsip Desain Aksesibilitas Ruang Luar bagi Tunanetra*. Tesis. Jurusan Arsitektur Universitas Brawijaya.