

**PENGARUH JALAN TOL LAYANG PETTARANI TERHADAP
ESTETIKA VISUAL LINGKUNGAN KOTA MAKASSAR**

*The Influence of the Pettarani Flyover on the
Visual Aesthetics of the Environment*



**ANDI SUWAEDI OPU TOPATOLA
D042202002**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2024**

**PENGARUH JALAN TOL LAYANG PETTARANI TERHADAP
ESTETIKA VISUAL LINGKUNGAN KOTA MAKASSAR**

**ANDI SUWAEDI OPU TOPATOLA
D042202002**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2024**

TESIS

PENGARUH JALAN TOL LAYANG PETTARANI TERHADAP ESTETIKA VISUAL
LINGKUNGAN KOTA MAKASSAR

ANDI SUWAEDI OPU TOPATOLA

D042202002

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Magister pada tanggal 23 bulan
Oktober tahun 2024 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

pada

Program Studi Magister Arsitektur
Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik
Universitas Hasanuddin
Gowa

Mengesahkan:

Pembimbing Utama,



Prof. Dr. Ir. Triyatni Martosenjoyo, M. Si
NIP. 19570729 198601 2 001

Pembimbing Pendamping,



Dr. Ir. Rahmi Amin Ishak, ST., MT
NIP. 19760314 200212 2 005

Ketua Program Studi
Magister Arsitektur,



Dr. Eng. Ir. Hj. Asniawaty, ST., MT
NIP. 19710925 199903 2 001

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Hasanuddin,



Prof. Dr. Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, ST., MT
NIP. 19730926 200012 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA

Dengan ini saya menyatakan bahwa, tesis berjudul "PENGARUH JALAN TOL LAYANG PETTARANI TERHADAP ESTETIKA VISUAL LINGKUNGAN KOTA MAKASSAR" adalah benar karya saya dengan arahan dari tim pembimbing Prof. Dr. Ir. Triyatni Martosenjoyo, M.Si., sebagai Pembimbing Utama dan Dr. Ir. Rahmi Amin Ishak, ST., MT., sebagai Pembimbing Pendamping. Karya ilmiah ini belum diajukan dan tidak sedang diajukan dalam bentuk apapun kepada perguruan tinggi manapun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka tesis ini. Sebagian dari isi tesis ini telah dipublikasikan di Jurnal sebagai artikel dengan judul "*The Influence of the Pettarani Flyover Toll Road on the Visual Aesthetics of the Makassar City Environment*". Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini adalah karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut berdasarkan aturan yang berlaku. Dengan ini saya melimpahkan hak cipta (hak ekonomis) dari karya tulis saya berupa tesis ini kepada Universitas Hasanuddin.

Gowa, 23 Oktober 2024



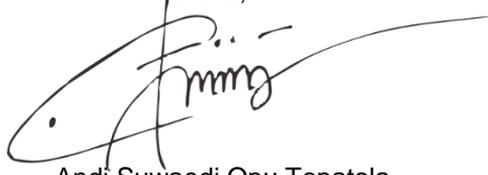
AND SUWAEDI OPU TOPATOLA
D042202002

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih banyak kepada Allah SWT atas berkah dan Rahmat-Nya dalam penelitian saya kali ini. Penelitian yang saya lakukan dapat terlaksana dengan sukses dan tesis ini dapat terampungkan atas bimbingan, diskusi dan arahan dari Prof. Dr. Ir. Triyatni Martosenjoyo, M. Si sebagai pembimbing utama dan Dr. Ir. Rahmi Amin Ishak, S.T., M.T sebagai pembimbing pendamping. Saya mengucapkan terima kasih kepada semua unsur yang terkait dalam penelitian ini mulai dari survei pengumpulan data sampai penyusunan tesis ini yang tidak bisa saya sebut satu per satu namanya. Penghargaan yang tinggi juga saya sampaikan kepada semua yang terkait dan segenap pihak terkait yang telah membantu selama menempuh Pendidikan Magister Arsitektur. Ucapan terima kasih juga saya ucapkan kepada pimpinan Universitas Hasanuddin dan Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Fakultas Teknik dan Departemen Arsitektur yang telah memfasilitasi saya menempuh program Magister serta para dosen dan rekan-rekan dalam tim penelitian.

Kepada kedua orang tua tercinta Ayahanda Andi Sulaeman Opu Dg. Paruni dan Ibunda Nurlia Dg. Na Mariati, kepada mertua Aripuddin dan Almh. Murnia, istri tercinta Lisa Lestari dan buah hati tersayang Andi Queenara Khaerunnisa dan Andi Qeeran Zulaikha serta adik-adikku Andi Ahmad Supri Malakani, Andi Ramlah Opu Topatola, Andi Sunita Opu Topatola, Andi Sofyan Opu Topatola, Alfin dan Nia Ramadhani, saya mengucapkan terima kasih dan sembah sujud atas doa, pengorbanan dan motivasi yang mereka berikan selama menempuh pendidikan.

Penulis,



Andi Suwaedi Opu Topatola

ABSTRAK

ANDI SUWAEDI OPU TOPATOLA. **Pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani Terhadap Estetika Visual Lingkungan Kota Makassar** (dibimbing oleh Triyatni Martosenjoyo dan Rahmi Amin Ishak)

Latar Belakang. Jalan Tol Layang Pettarani merupakan jalan tol layang pertama di Indonesia Timur yang menjadi ikon infrastruktur baru di Kota Makassar. Sebelum pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani, median jalan terdapat pepohonan yang rindang yang memberikan manfaat bagi lingkungan serta visual pada saat melewati Jalan Andi Pangerang Pettarani tidak terhalang untuk melihat bangunan dari jarak jauh. Setelah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani pepohonan tersebut telah berubah menjadi tiang-tiang jalan tol layang. Perubahan visual tersebut telah mengubah tata letak panorama terkait estetika visual baik elemen maupun prinsip estetika visual lingkungan di Jalan Andi Pangerang Pettarani Kota Makassar. **Tujuan.** Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis elemen dan prinsip estetika visual lingkungan, persepsi visual lingkungan sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani Kota Makassar. **Metode.** Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pada metode kualitatif, penulis yang menjadi instrumen dalam penelitian dan analisis dilakukan secara terus-menerus dari awal penelitian hingga analisis data. **Hasil.** Penelitian Pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani Terhadap Estetika Visual Lingkungan Kota Makassar adalah Jalan Tol Layang Pettarani memiliki pengaruh terhadap elemen dan prinsip estetika visual lingkungan (*path, edges, district, nodes, landmark, colour, unity, proportion, scale, balance, rhythm*). **Kesimpulan.** Pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani mempengaruhi elemen dan prinsip estetika visual lingkungan kota. Untuk masa yang akan datang pembangunan jalan tol layang agar memperhatikan elemen dan estetika visual lingkungan, sehingga keberadaan jalan tol layang bukan hanya sebagai solusi kemacetan tetapi memberikan kenyamanan dan dampak positif bagi pengguna dan bangunan yang berada disekitar jalan tol layang.

Kata kunci: Jalan tol layang, elemen, prinsip, estetika

ABSTRACT

ANDI SUWAEDI OPU TOPATOLA. **The Influence of the Pettarani Elevated Toll Road on the Visual Aesthetics of the Makassar City Environment** (supervised by Triyatni Martosenjoyo and Rahmi Amin Ishak)

Background. The Pettarani Elevated Toll Road is the first elevated toll road in Eastern Indonesia which has become an icon of new infrastructure in Makassar City. Before the construction of the Pettarani Elevated Toll Road, the median of the road had shady trees that provided benefits for the environment and visuals when passing through Andi Pangerang Pettarani Street, were not obstructed to see buildings from a distance. After the construction of the Pettarani Elevated Toll Road, the trees have changed into elevated toll road pillars. These visual changes have changed the layout of the panorama related to visual aesthetics, both elements and principles of environmental visual aesthetics on Andi Pangerang Pettarani Street, Makassar City. **Objectives.** This study aims to identify and analyze elements and principles of environmental visual aesthetics, visual perception of the environment before and after the construction of the Pettarani Elevated Toll Road, Makassar City. **Methods.** The study was conducted using a qualitative descriptive method. In the qualitative method, the author who is the instrument in the research and analysis is carried out continuously from the beginning of the research to data analysis. Results. Research on the Influence of the Pettarani Elevated Toll Road on the Visual Aesthetics of the Makassar City Environment is that the Pettarani Elevated Toll Road has an influence on the elements and principles of the visual aesthetics of the environment (path, edges, district, nodes, landmarks, color, unity, proportion, scale, balance, rhythm). **Conclusion.** The construction of the Petterani Elevated Toll Road affects the elements and principles of the visual aesthetics of the city environment. For the future, the construction of the elevated toll road should pay attention to the elements and visual aesthetics of the environment, so that the existence of the elevated toll road is not only a solution to congestion but also provides comfort and a positive impact for users and buildings around the elevated toll road.

Keywords: Elevated toll road, elements, principles, aesthetics

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR SKEMA	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Permasalahan.....	2
1.3. Tujuan Penelitian	2
1.4. Manfaat Penelitian	2
1.5. Penelitian Terdahulu	4
1.6. Batasan Penelitian	8
1.7. Alur Pikir Penelitian	14
BAB II METODE PENELITIAN	15
2.1. Jenis dan Metode Penelitian.....	15
2.2. Lokasi Penelitian.....	16
2.3. Waktu Penelitian	17
2.4. Objek Penelitian.....	18
2.5. Sumber Data.....	20
2.6. Teknik Pengumpulan Data	21
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN.....	22
3.1. Gambaran Umum Jalan A.P.Pettarani	22
3.1.1. Histori Jalan Pettarani	22

3.1.2. Gambaran Umum Jalan Tol Layang Pettarani	26
3.2. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Lingkungan pada Segmen 01	28
3.2.1. Karakteristik Estetika Visual Lingkungan Segmen 01	28
3.2.2. Elemen <i>Path</i> pada Segmen 01	29
3.2.3. Elemen <i>Edges</i> pada Segmen 01	30
3.2.4. Elemen <i>District</i> pada Segmen 01	31
3.2.5. Elemen <i>Nodes</i> pada Segmen 01	32
3.2.6. Elemen <i>Landmark</i> pada Segmen 01	33
3.2.7. Elemen <i>Colour</i> pada Segmen 01	33
3.2.8. Keterpaduan/Kesatuan pada Segmen 01	34
3.2.9. Proporsi pada Segmen 01	35
3.2.10. Skala pada Segmen 01	36
3.2.11. Keseimbangan pada Segmen 01	36
3.2.12. Irama pada Segmen 01	37
3.2.13. Urutan Padangan pada Segmen 01	38
3.3. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Lingkungan pada Segmen 02	44
3.3.1. Karakteristik Estetika Visual Lingkungan Segmen 02	44
3.3.2. Elemen <i>Path</i> pada segmen 02	45
3.3.3. Elemen <i>Edges</i> pada Segmen 02	47
3.3.4. Elemen <i>District</i> pada Segmen 02	47
3.3.5. Elemen <i>Nodes</i> pada Segmen 02	48
3.3.6. Elemen <i>Landmark</i> pada Segmen 02	48
3.3.7. Elemen <i>Colour</i> pada Segmen 02	49
3.3.8. Keterpaduan/Kesatuan pada Segmen 02	50
3.3.9. Proporsi pada Segmen 02	50
3.3.10. Skala pada Segmen 02	51
3.3.11. Keseimbangan pada Segmen 02	52
3.3.12. Irama pada Segmen 02	52
3.3.13. Urutan Pandangan pada Segmen 02	53
3.4. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Lingkungan pada Segmen 03	58
3.4.1. Karakteristik Estetika Visual Lingkungan Segmen 03	58
3.4.2. Elemen <i>Path</i> pada Segmen 03	59

3.4.3.	Elemen <i>Edges</i> pada Segmen 03.....	60
3.4.4.	Elemen <i>District</i> pada Segmen 03.....	61
3.4.5.	Elemen <i>Nodes</i> pada Segmen 03	61
3.4.6.	Elemen <i>Landmark</i> pada Segmen 03.....	62
3.4.7.	Elemen <i>Colour</i> pada Segmen 03	62
3.4.8.	Keterpaduan/Kesatuan pada Segmen 03	63
3.4.9.	Proporsi pada Segmen 03.....	64
3.4.10.	Skala pada Segmen 03	64
3.4.11.	Keseimbangan pada Segmen 03	65
3.4.12.	Irama pada Segmen 03	66
3.4.13.	Urutan Pandangan pada Segmen 03.....	66
3.5.	Elemen dan Prinsip Estetika Visual Lingkungan pada Segmen 04	71
3.5.1.	Karakteristik Estetika Visual Lingkungan Segmen 04	71
3.5.2.	Elemen <i>Path</i> pada Segmen 04.....	72
3.5.3.	Elemen <i>Edges</i> pada Segmen 04.....	74
3.5.4.	Elemen <i>District</i> pada Segmen 04.....	75
3.5.5.	Elemen <i>Nodes</i> pada Segmen 04	75
3.5.6.	Elemen <i>Landmark</i> pada Segmen 04.....	76
3.5.7.	Elemen <i>Colour</i> pada Segmen 04	76
3.5.8.	Keterpaduan/Kesatuan pada Segmen 04	77
3.5.9.	Proporsi pada Segmen 04.....	77
3.5.10.	Skala pada Segmen 04	78
3.5.11.	Keseimbangan pada Segmen 04	79
3.5.12.	Irama pada Segmen 04	79
3.5.13.	Urutan Pandangan pada Segmen 04.....	80
3.6.	Elemen dan Prinsip Estetika Visual Lingkungan pada Segmen 05	85
3.6.1.	Karakteristik Estetika Visual Lingkungan Segmen 05.....	85
3.6.2.	Elemen <i>Path</i> pada Segmen 05.....	86
3.6.3.	Elemen <i>Edges</i> pada Segmen 05.....	88
3.6.4.	Elemen <i>District</i> (Distrik) pada Segmen 05	88
3.6.5.	Elemen <i>Nodes</i> pada Segmen 05	89
3.6.6.	Elemen <i>Landmark</i> pada Segmen 05.....	89

3.6.7. Elemen <i>Colour</i> pada Segmen 05	89
3.6.8. Keterpaduan/Kesatuan pada Segmen 05	90
3.6.9. Proporsi pada Segmen 05	91
3.6.10. Skala pada Segmen 05	91
3.6.11. Keseimbangan pada Segmen 05	92
3.6.12. Irama pada Segmen 05	92
3.6.13. Urutan Padangan pada Segmen 05	93
3.7. Persepsi Estetika Visual Lingkungan Kota	97
3.8. Pengaruh Keberadaan Jalan Tol Layang Pettarani	99
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	102
4.1. Kesimpulan	102
4.2. Saran	102
4.3. Rekomendasi dan Limitasi Penelitian	103
DAFTAR PUSTAKA	104
LAMPIRAN	106

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. Elemen-elemen estetika visual	9
Gambar 2. Peta Kota Makassar.....	16
Gambar 3. Jalan Pettarani di Kecamatan Rappocini dan Panakkukang.....	17
Gambar 4. Pembagian Segmen Jalan Tol Layang Pettarani	18
Gambar 5. Visual Segmen Jalan Tol Layang Pettarani.....	18
Gambar 6. <i>Signage</i> Jalan Tol Layang Pettarani.....	20
Gambar 7. Makassar Ibu Kota Indonesia Timur, 1947	22
Gambar 8. Peta Kota Makassar tahun 1880	23
Gambar 9. Peta Kota Makassar tahun 1894	23
Gambar 10. Konektivitas Jalan Andi Pangerang Pettarani.....	24
Gambar 11. Jalan A.P. Pettarani bulan Mei tahun 2001	24
Gambar 12. Jalan A.P. Pettarani bulan November tahun 2014.....	25
Gambar 13. Jalan A.P. Pettarani bulan April tahun 2020	25
Gambar 14. Jalan A.P. Pettarani bulan Februari tahun 2024.....	26
Gambar 15. Visual dari <i>flyover</i> Jalan Urip Sumoharjo Tahun 2016	26
Gambar 16. Jalur <i>off ramp</i> di depan Direktorat Jendral Lalu Lintas	27
Gambar 17. <i>Eksisting</i> visual segmen 01.....	28
Gambar 18. Peta skematik segmen 01.....	28
Gambar 19. Denah segmen 01.....	29
Gambar 20. Potongan segmen 01	29
Gambar 21. Elemen <i>path</i> segmen 01	30
Gambar 22. Elemen <i>edges</i> segmen 01	30
Gambar 23. Elemen <i>district</i> segmen 01.....	32
Gambar 24. Persimpangan jalan pada segmen 01 bukan <i>nodes</i>	32
Gambar 25. Menara Pinisi UNM Makassar merupakan <i>landmark</i> segmen 01	33
Gambar 26. Warna pot bunga pada pembatas jalan	34
Gambar 27. Posisi penulis mengambil visual dari <i>google earth</i>	34
Gambar 28. Keterpaduan/Kesatuan pada segmen 01	34
Gambar 29. Proporsi pada segmen 02.....	35
Gambar 30. Skala pada segmen 01	36

Gambar 31. Keseimbangan pada segmen 01	36
Gambar 32. Irama yang terbentuk berdasarkan keberadaan <i>setback</i> bangunan ...	37
Gambar 33. Trotoar sebagai tempat parkir dan pohon dibeton.....	38
Gambar 34. Urutan pandangan dimulai di ujung Jalan Tol Layang Pettarani	39
Gambar 35. Urutan pandangan dimulai depan Kantor Telkom Regional VII	40
Gambar 36. Pejalan kaki menggunakan jalur alternatif	40
Gambar 37. <i>Eksisting</i> visual segmen 02.....	44
Gambar 38. Peta skematik segmen 02.....	44
Gambar 39. Denah segmen 02.....	45
Gambar 40. Potongan segmen 02.....	45
Gambar 41. Elemen <i>path</i> segmen 02	46
Gambar 42. Elemen <i>edges</i> segmen 02	47
Gambar 43. Elemen <i>district</i> segmen 02.....	48
Gambar 44. Persimpangan pada segmen 02 adalah <i>nodes</i>	48
Gambar 45. Kantor DPRD Kota Makassar sebagai <i>landmark</i> pada segmen 02.....	49
Gambar 46. Elemen <i>colour</i> segmen 02	49
Gambar 47. Keterpaduan/Kesatuan pada segmen 02	50
Gambar 48. Proporsi pada segmen 02.....	50
Gambar 49. Skala pada segmen 02	51
Gambar 50. Analisa skala pada segmen 02	51
Gambar 51. Keseimbangan pada segmen 02	52
Gambar 52. Trotoar sebelum <i>on ramp</i> dan jalur alternatif	53
Gambar 53. <i>Zebra cross</i> yang terhalang oleh <i>on ramp</i>	53
Gambar 54. Alih fungsi trotoar	53
Gambar 55. Jalur alternatif <i>on ramp</i> yang tidak memiliki trotoar	54
Gambar 56. Urutan pandangan dimulai depan Hotel Vasaka	54
Gambar 57. Urutan pandangan dimulai depan <i>Living Plaza</i> Pettarani.....	55
Gambar 58. <i>Eksisting</i> visual segmen 03.....	58
Gambar 59. Peta skematik segmen 03.....	58
Gambar 60. Denah segmen 03.....	59
Gambar 61. Potongan pada segmen 03.....	59
Gambar 62. Elemen <i>path</i> segmen 03	60
Gambar 63. Elemen <i>Edges</i> segmen 03.....	61
Gambar 64. Elemen <i>district</i> segmen 03.....	61

Gambar 65. Persimpangan <i>Boulevard</i> merupakan <i>nodes</i> pada segmen 03.....	62
Gambar 66. Galesong <i>Building</i> merupakan <i>landmark</i> pada segmen 03.....	62
Gambar 67. Elemen <i>colour</i> segmen 03	63
Gambar 68. Keterpaduan/Kesatuan pada segmen 03	63
Gambar 69. Proporsi pada segmen 03.....	64
Gambar 70. Skala pada segmen 03	64
Gambar 71. Analisa skala pada segmen 03.....	65
Gambar 72. Keseimbangan pada segmen 03	65
Gambar 73. Trotoar dan pot bunga di depan Nissan Pettarani	66
Gambar 74. Urutan pandangan dimulai depan Kantor KONI Makassar	67
Gambar 75. Visual kolom sebelum dipasang media iklan	67
Gambar 76. Urutan pandangan dimulai depan Kantor Dinas Sosial Sulawesi Selatan.....	68
Gambar 77. <i>Eksisting</i> visual segmen 04.....	71
Gambar 78. Peta skematik segmen 04.....	72
Gambar 79. Denah segmen 04.....	72
Gambar 80. Potongan segmen 04.....	73
Gambar 81. Elemen <i>path</i> segmen 04	73
Gambar 82. Elemen <i>Edges</i> segmen 04.....	74
Gambar 83. Elemen <i>District</i> segmen 04	75
Gambar 84. <i>Halte</i> bus depan Taman Pakui Sayang merupakan <i>nodes</i>	75
Gambar 85. Taman Pakui Sayang merupakan <i>landmark</i> pada segmen 04.....	76
Gambar 86. Elemen <i>colour</i> segmen 04	76
Gambar 87. Keterpaduan/Kesatuan pada segmen 04	77
Gambar 88. Proporsi pada segmen 04.....	77
Gambar 89. Skala pada segmen 04	78
Gambar 90. Analisa skala pada segmen 04	78
Gambar 91. Keseimbangan pada segmen 04	79
Gambar 92. Trotoar dan pohon di depan Kantor Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Sulawesi Selatan	80
Gambar 93. Urutan pandangan dimulai depan Kantor Dinas Sumber Daya Air Cipta Karya dan Tata Ruang Sulawesi Selatan.....	81
Gambar 94. Urutan pandangan dimulai depan Kusuma <i>Beauty Clinic</i>	82
Gambar 95. <i>Eksisting</i> visual segmen 05.....	85

Gambar 96. Peta skematik segmen 05.....	86
Gambar 97. Denah segmen 05.....	86
Gambar 98. Potongan segmen 05.....	87
Gambar 99. Elemen <i>path</i> segmen 05.....	87
Gambar 100. Elemen <i>Edges</i> segmen 05.....	88
Gambar 101. Elemen <i>district</i> segmen 05.....	88
Gambar 102. Simpul dari arah Urip Sumoharjo ke Pettarani atau sebaliknya merupakan <i>nodes</i> pada segmen 05	89
Gambar 103. <i>Flyover</i> Urip Sumoharjo sebagai <i>landmark</i> pada segmen 05.....	89
Gambar 104. Elemen <i>colour</i> segmen 05	90
Gambar 105. Keterpaduan/Kesatuan pada segmen 05	90
Gambar 106. Proporsi pada segmen 05.....	91
Gambar 107. Analisa skala pada segmen 05.....	91
Gambar 108. Keseimbangan pada segmen 05	92
Gambar 109. Trotoar dan pohon di samping taman.....	93
Gambar 110. Urutan pandangan dimulai depan Rumah Zakat.....	93
Gambar 111. Urutan pandangan dimulai di trotoar samping taman.....	94
Gambar 112. Jalan A.P.Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang	97
Gambar 113. Jalan A.P.Pettarani sebelum pembangunan jalan tol layang	98

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. Penelitian Terdahulu	4
Tabel 2. Pembagian Segmen Penelitian.....	19
Tabel 3. Parameter penilaian proporsi.....	35
Tabel 4. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Segmen 01.....	42
Tabel 5. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Segmen 02.....	56
Tabel 6. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Segmen 03.....	69
Tabel 7. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Segmen 04.....	83
Tabel 8. Elemen dan Prinsip Estetika Visual Segmen 05.....	95

DAFTAR SKEMA

Halaman

Skema 1. Alur Pikir Penelitian Tesis	14
--------------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan merupakan elemen dasar yang membentuk *urban space* dan menghubungkan antar lokasi, antar wilayah, suatu tempat ke tempat lain. Secara histori Jalan Andi Pangeran Pettarani terbentuk seiring dengan ditetapkannya Kota Makassar sebagai kota madya pada tahun 1906, status ini mendorong pertumbuhan kota tersebut. Berbagai prasarana dan sarana umum juga dibangun untuk mendukung perdagangan, eksploitasi perkebunan, dan komunitas orang Eropa yang makin besar. Jalan Andi Pangerang Pettarani merupakan salah satu jalan utama dan pusat perkotaan di Kota Makassar. Panjang Jalan Andi Pangerang Pettarani membentang dari utara hingga selatan di pusat Kota Makassar. Andi Pangerang Pettarani merupakan Gubernur terakhir Sulawesi sekaligus salah satu anggota komite persiapan kemerdekaan Republik Indonesia. Andi Pangerang Pettarani merupakan pahlawan yang berasal dari Sulawesi Selatan dan merupakan anak Raja Kesultanan Bone Andi Mappanyukki.

Perkembangan kota juga merupakan proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan lain dalam waktu yang berbeda. Hal ini menyangkut aspek politik, sosial budaya, teknologi, ekonomi dan fisik yang akan terlihat langsung pada perkembangan fisik yang berkaitan dengan penggunaan lahan perkotaan (Umar, 2001). Salah satu perkembangan fisik perkotaan adalah pembangunan infrastruktur jalan.

Jalan Tol Layang Pettarani merupakan jalan layang pertama di Indonesia Timur yang diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Basuki Hadimuljono pada tanggal 18 Maret 2021 dengan panjang 4,3 kilometer. Jalan Tol Layang Pettarani memiliki tiga *on ramp* dan dua *off ramp* menjadi jalur logistik yang menghubungkan pusat Kota Makassar dengan Pelabuhan Soekarno Hatta, Makassar *New Port* serta Bandar Udara Sultan Hasanudin. Salah satu dampak positif dari pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani adalah kemudahan mobilitas sebagai solusi kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga sering menimbulkan kemacetan serta mengurangi waktu tempuh perjalanan. Sejalan dengan itu, Jalan Tol Layang Pettarani merupakan wujud pembangunan dan ikon infrastruktur baru Kota Makassar. Lynch (1975) mendiskripsikan perkembangan kota tergantung dari lokasi, kepadatan kota, dan berkaitan dengan masa lalu atau sejarah terbentuknya kota, serta berkaitan dengan masa yang akan datang. Kota sebagai gambaran mental dari sebuah kawasan sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya.

Perubahan tatanan visual perkotaan, secara panoramik memiliki struktur tatanan sesuai estetika visual lingkungan. Masalah ini tidak muncul dengan sendirinya melainkan ada faktor yang menyebabkan. Sebelum pembangunan Jalan Tol Layang

Pettarani dibagian median jalan terdapat pohon yang rindang serta visual tidak terhalang untuk melihat dari jarak yang jauh. Setelah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani pohon berganti menjadi beton/tiang jalan tol layang, hal ini tentu memberikan perubahan yang signifikan bagi pengguna jalan dan masyarakat yang tinggal disekitar Jalan Tol Layang Pettarani. Melihat kondisi perubahan tatanan visual secara panoramik, Penulis ingin mengidentifikasi estetika visual lingkungan kota di Jalan Andi Pangerang Pettarani sesudah pembangunan jalan tol layang.

1.2. Rumusan Permasalahan

Rumusan masalah dalam penelitian pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani terhadap estetika visual lingkungan Kota Makassar adalah:

1. Bagaimana elemen dan prinsip estetika visual pada Jalan Tol Layang Pettarani?
2. Bagaimana persepsi estetika visual lingkungan sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani?
3. Bagaimana pengaruh keberadaan Jalan Tol Layang Pettarani terhadap persepsi kualitas visual lingkungan?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis elemen dan prinsip estetika visual lingkungan di Jalan Tol Layang Pettarani Kota Makassar;
2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis persepsi visual lingkungan sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani;
3. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh keberadaan Jalan Tol Layang Pettarani terhadap persepsi kualitas visual lingkungan.

1.4. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini penulis mengharapkan manfaat sebagai berikut:

- a. Menjadi masukan bagi ilmu pengetahuan, terutama dalam dunia arsitektur dan perancangan kota, serta menambah wawasan pengetahuan yang berkaitan dengan pengaruh jalan tol layang terhadap estetika visual lingkungan.
- b. Memberikan pertimbangan dan masukan kepada para perencana, perancang dan pengambil kebijakan terhadap pengembangan mendesain jalan tol layang dengan memperhatikan elemen dan prinsip estetika visual lingkungan kota yang kemungkinan akan terjadi di masa depan.
- c. Memberikan sumbangan pemikiran kepada unsur-unsur penentu kebijakan dalam pembangunan jalan tol layang bukan hanya sebagai solusi kemacetan tetapi harus dipertimbangkan kondisi visual lingkungan dan estetika visual lingkungan kota.

1.5. Penelitian Terdahulu

Tabel 1. Penelitian Terdahulu

No	Tahun	Peneliti	Sumber	Judul	Tujuan Penelitian	Kesimpulan
1	2022	Dwi Jati Lestariningsih	Tesis Program Pascasarjana Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang	Pengaruh <i>Signage</i> Terhadap Estetika Visual (Koridor Komersial) Jalan Agus Salim	Mencari Pengaruh <i>Signage</i> Terhadap Estetika Visual Koridor Komersial Jalan Agus Salim Semarang	<i>Signage</i> di koridor komersial jalan Agus Salim memberikan pengaruh negative terhadap estetika visual koridor; <i>signage</i> dapat mempengaruhi serial <i>vision</i> ; ditinjau dari segi fungsi <i>signage</i> memberikan fungsi positif yang signifikan terhadap pemakai jalan dengan model transportasi kendaraan bermotor

No	Tahun	Peneliti	Sumber	Judul	Tujuan Penelitian	Kesimpulan
2	2013	Jeky El Boru	Jurnal. Universitas Atma Jaya Yogyakarta	Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Layang Janti Terhadap Perkembangan Tata Ruang Kawasan Janti Kasus Studi: Kawasan Janti, Desa Caturtunggal, Kabupaten Sleman, D. I. Yogyakarta	Tujuan penelitian adalah mengkaji pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (Janti <i>flyover</i>) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, dilihat dari karakteristik serta perubahan yang terjadi pada Kawasan Janti.	Pertumbuhan dan pengaruh pembangunan jalan layang terhadap aksesibilitas pada kawasan, yakni jalan layang hadir untuk mengatasi kemacetan, tetapi terjadi penambahan penduduk dan penggunaan jalan dengan munculnya aktivitas- aktivitas baru berupa berdagang dan parkir pada area dekat jalur sirkulasi, sehingga mengganggu kelancaran sirkulasi pada jalur lambat, jalan lingkungan, dan jalur pedestrian

No	Tahun	Peneliti	Sumber	Judul	Tujuan Penelitian	Kesimpulan
3	2014	Roni Sugarto dan Budiwidodo Pangarso	Hibah Internal Penelitian	Peran Keestetikaan Tiap Koridor Terhadap Pembentukan Kualitas Fisik <i>Landmark</i> Jembatan Ampera Palembang	Mengetahui hubungan aspek fisik dan non fisik terhadap masing-masing koridor penggal jalan secara visual dalam mendukung jembatan Ampera sebagai <i>landmark</i> .	Koridor Jalan Sudirman memiliki kesan ruang pergerakan yang luas dengan <i>exposure</i> yang cukup tinggi dan teratur menuju Jembatan Ampera. Sedangkan koridor Jalan Ryacudu memiliki kesan ruang pergerakan yang luas dengan <i>exposure</i> yang lebih tinggi dikarenakan memiliki lebar koridor yang lebih panjang, namun memiliki ketidakteraturan dalam kerapatan ruang menuju Jembatan Ampera.

No	Tahun	Peneliti	Sumber	Judul	Tujuan Penelitian	Kesimpulan
4	2018	Risa Monika Alindo, Abdul Chalim, Nur Intan Mangungsong	Jurnal Universitas Trisakti, Jakarta	Pengaruh Aspek Estetika Visual untuk Pengembangan Lanskap Bogor <i>Green Forest Resort</i> , Bogor, Jawa Barat	Untuk mengetahui kualitas estetika visual di kawasan Bogor <i>Green Forest Resort</i> , Kecamatan Pemayon, Kabupaten Bogor.	Berdasarkan analisis data yang sudah dilakukan di temukan bahwa kualitas estetika visual pada kawasan Bogor <i>Green Forest Resort</i> yaitu estetika pada area bermacam-macam namun pada area A, C, dan D memiliki kelengkapan estetika visual mulai dari <i>unity</i> , proporsi, irama, skala, keseimbangan dan warna yang beragam ukuran untuk itu dibutuhkan pengembangan pada area-area tersebut untuk membuat pengunjung lebih tertarik lagi dan membuat fasilitas yang mewadahi pengunjung agar bisa menikmati panorama yang ada di lingkungan sekitar <i>resort</i> . Terdapat <i>best view</i> panorama dari Gunung Salak yang dapat dinikmati.

Penelitian terdahulu membahas Pengaruh *Signage* Terhadap Estetika Visual Koridor, Pengaruh Jalan Layang Terhadap Perkembangan Tata Ruang, Peran Keestetikaan Tiap Koridor Terhadap Kualitas Estetika, Pengaruh Aspek Estetika Visual Untuk Pengembangan Lanskap. Penelitian yang akan penulis lakukan berbeda dengan penelitian yang lain. Pada penelitian ini akan membahas tentang Pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani Terhadap Estetika Visual Lingkungan Kota Makassar. Penulis akan mengidentifikasi dan menganalisis elemen dan prinsip estetika visual di Jalan Andi Pangerang Pettarani setelah pembangunan jalan tol layang, selain itu penulis akan mengidentifikasi dan menganalisis persepsi visual sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani serta kualitas visual sesudah pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani.

1.6. Batasan Penelitian

Penelitian Pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani Terhadap Estetika Visual Lingkungan Kota Makassar memiliki batasan pada estetika visual kota yang dikemukakan oleh *Kevin Lynch* (1975). Teori ini sebagai *background* awal untuk melakukan observasi dilapangan sekaligus menjadi pembanding untuk langkah awal penelitian dengan apa adanya tanpa prasangka sesuai dengan kondisi yang terjadi di lokasi penelitian. Elemen dan prinsip estetika visual kota adalah (*path, edges, distrik, nodes, landmark, color, unity, proportion, scale, rhythm, serial vision*). Hasil penelitian akan memberikan gambaran tentang estetika visual kota sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol layang. Penelitian ini tidak menyinggung aspek teknologi dan inovasi baru pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani sebab fokus utama penelitian ini adalah elemen dan prinsip estetika visual lingkungan kota.

1.7. Kajian Teori

Estetika berasal dari bahasa Yunani *aisthética* dan *aisthesis*. *Aesthetica* adalah hal-hal yang dapat dipersepsi atau dicerap oleh panca indera, sementara *aisthesis* adalah pencerapan indera atau persepsi inderawi. Pembahasan estetika tidak hanya mengenai masalah keindahan, tetapi sudah meluas meliputi seni dan pengalaman estetis (Gie, 1983). Istilah ini kemudian dipopulerkan oleh Leibniz (1646-1716) sebagai jenis pengetahuan inderawi, untuk membedakannya dengan pengetahuan intelektual Alexander Gottlieb Baumgarten (1714-1762) sebagai kajian tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan keindahan.

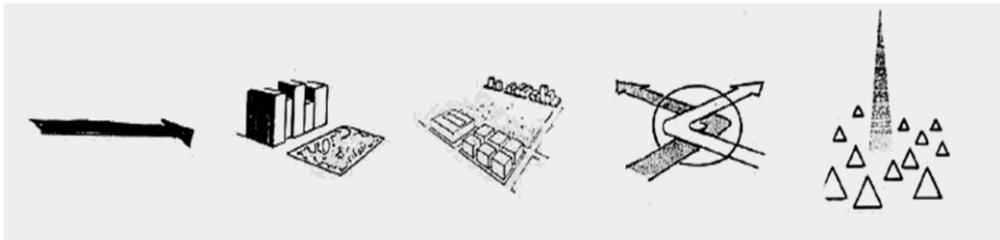
Spreiregen (1987) mendeskripsikan bahwa estetika visual diperlukan sejak dini dikarenakan keteraturan dan keindahan dalam lingkungan manusia merupakan kebutuhan dari manusia itu sendiri. Perancangan kota merupakan bagian dari proses perencanaan dalam bentuk rancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik dan spasial dari suatu lingkungan. Perancangan kota mendasarkan pada kualitas fisik yang salah satunya adalah kualitas estetika visual lingkungan (Shirvani, 1984).

Ada tiga kategori estetika visual dengan mengacu pada kebutuhan manusia: **Sensory Esthetics**, suatu keindahan yang berkaitan dengan sensasi menyenangkan keterpaduan (*unity*) dalam lingkungan seperti suara, warna, tekstur dan bau. **Formal Esthetics**, keindahan yang memperhatikan apresiasi bentuk, ritme, kompleksitas dan hal-hal yang berkaitan dengan signifikansi visual. **Symbolic Esthetics**, meliputi pemaknaan lingkungan yang membuat perasaan nyaman.

"The creation of the environmental visual esthetics is a two-way process between observer and observed".

Estetika visual adalah proses dua arah antara pengamat dengan benda yang diamati, atau disebut juga sebagai kesan atau persepsi antara pengamat terhadap lingkungannya.

Dalam buku *"Image of The City"* yang ditulis oleh Kevin Lynch (seorang tokoh peneliti kota) mengungkapkan ada 5 (lima) elemen pembentuk estetika visual kota secara fisik yaitu: *path* (jalur), *edges* (tepi), *district* (kawasan), *nodes* (simpul), dan *landmark* (penanda) dan elemen *colour* (warna). Keenam elemen ini dapat mewakili cita rasa dari suatu kawasan dan memberikan citra visual yang kuat terhadap kota. Prinsip estetika juga mempengaruhi posisi pengamat dengan benda yang diamati yaitu keterpaduan/kesatuan, proporsi, skala, keseimbangan, irama dan urutan pandangan.



**Gambar 1. Elemen-elemen estetika visual
(Sumber: Lynch, 1960)**

Path adalah jalur-jalur dimana pengamat biasanya bergerak dan melaluinya. *Path* dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, canal, jalur kereta api. Bagi banyak orang, ini adalah elemen dominan dalam gambaran mereka. Orang mengamati kota sambil bergerak melaluinya, dan sepanjang *path* elemen-elemen lingkungan lain diatur dan berhubungan. *Path* (jalur) secara mudah dapat dikenali karena merupakan koridor linier yang dapat dirasakan oleh manusia pada saat berjalan mengamati kota. Struktur ini bisa berupa gang-gang utama, jalan transit, jalan mobil/ kendaraan, pedestrian, sungai, atau rel kereta api. Untuk kebanyakan orang, jalan adalah elemen kota yang paling mudah dikenali, karena semua manusia menikmati kota pada saat dia berjalan. Jadi didalam elemen ini mengandung pengertian jalur transportasi linier yang dapat dirasakan manusia.

Path adalah elemen yang paling penting dalam citra kota. Kevin Lynch menemukan dalam risetnya bahwa jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. *Path* merupakan rute-

rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan lain-lain), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lain-lain), atau ada belokan yang jelas.

Edges adalah elemen linear yang tidak digunakan atau dipertimbangkan sebagai *path* oleh pengamat. *Edges* adalah batas-batas antara dua wilayah, sela-sela linier dalam kontinuitas: pantai, potongan jalur kereta api, tepian bangunan, dinding. *Edges* merupakan elemen linier yang dikenali manusia pada saat dia berjalan, tapi bukan merupakan jalur/*paths*. Batas bisa berupa pantai, dinding, deretan bangunan, atau jajaran pohon/*lansekap*. Batas juga bisa berupa barrier antara dua kawasan yang berbeda, seperti pagar, tembok, atau sungai. Fungsi dari elemen ini adalah untuk memberikan batasan terhadap suatu area kota dalam menjaga privasi dan identitas kawasan, meskipun pemahaman elemen ini tidak semudah memahami *paths*.

Distrik (*district*) adalah kawasan kota yang bersifat dua dimensi dengan skala kota menengah sampai luas, dimana manusia merasakan 'masuk' dan 'keluar' dari kawasan yang berkarakter beda secara umum. Karakter ini dapat dirasakan dari dalam kawasan tersebut dan dapat dirasakan juga dari luar kawasan jika dibandingkan dengan kawasan dimana pengamat berada. Elemen ini adalah elemen kota yang paling mudah dikenali setelah jalur/*paths*, meskipun dalam pemahaman tiap individu bisa berbeda. *Districts* merupakan wilayah yang memiliki kesamaan (*homogen*). Kesamaan tadi bisa berupa kesamaan karakter atau ciri bangunan secara fisik, fungsi wilayah, latar belakang sejarah dan sebagainya. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya. *District* dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (*introver/ekstrover* atau berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain).

Nodes adalah titik-titik, spot-spot strategis dalam sebuah kota dimana pengamat bisa masuk, dan yang merupakan fokus untuk ke dan dari mana dia berjalan. *Nodes* bisa merupakan persimpangan jalan, tempat *break* (berhenti sejenak) dari jalur, persilangan atau pertemuan *path*, ruang terbuka atau titik perbedaan dari suatu bangunan ke bangunan lain. Elemen ini juga berhubungan erat dengan elemen *district*, karena simpul-simpul kota yang kuat akan menandai karakter suatu *district*. Untuk beberapa kasus, *nodes* bisa juga ditandai dengan adanya elemen fisik yang kuat. *Nodes* menjadi suatu tempat yang cukup strategis, karena bersifat sebagai tempat bertemunya beberapa kegiatan/aktifitas yang membentuk suatu ruang dalam kota. Setiap *nodes* dapat memiliki bentuk yang berbeda-beda, tergantung dengan pola aktifitas yang terjadi didalamnya.

Landmark adalah titik acuan dimana pengamat tidak memasukinya, mereka adalah di luar. *Landmark* biasanya merupakan benda fisik yang didefinisikan dengan sederhana seperti: bangunan, tanda, toko, atau pegunungan. Beberapa *landmark* adalah *landmark-landmark* jauh, dapat terlihat dari banyak sudut dan jarak, atas puncak-puncak dari elemen yang lebih kecil, dan digunakan sebagai acuan orientasi. *Landmark* yang bersifat lokal, hanya bisa dilihat di tempat-tempat yang terbatas dan dari jarak tertentu. ini adalah tanda-tanda yang tak terhitung, depan-depan toko, pohon-pohon, gagang pintu, dan detail perkotaan lain, yang mengisi citra dari sebagian besar pengamat. Mereka sering digunakan sebagai petunjuk identitas dan bahkan struktur, dan diandalkan karena perjalanan menjadi semakin familier.

Landmark adalah elemen fisik suatu kota sebagai referensi kota dimana pengamat tidak dapat masuk kedalamnya, tetapi penanda bersifat eksternal terhadap pengamat. Biasanya dikenali melalui bentuk fisik dominan dalam suatu kawasan kota seperti bangunan, monumen, toko, atau gunung. *Landmark* sudah dikenali dalam jarak tertentu secara radial dalam kawasan kota dan dapat dilihat dari berbagai sudut kota. tetapi ada beberapa *landmark* yang hanya dikenali oleh kawasan tertentu pada jarak yang relatif dekat. *Landmark* bisa terletak di dalam kota atau diluar kawasan kota (bedakan antara gunung dan monumen). Elemen fisik yang bersifat bergerak/*mobile* juga dapat dijadikan penanda, seperti matahari dan bulan. Pada skala yang lebih kecil, penanda yang lebih detail, seperti *facade* sebuah toko, lampu jalanan, reklame juga bisa dijadikan penanda. Secara umum, *landmark* merupakan suatu tanda dalam mengenali suatu kawasan.

Martosenjoyo (2022) mendeskripsikan bahwa warna merupakan pengalaman visual karena itu untuk melihatnya dibutuhkan tiga unsur yaitu cahaya, mata dan otak. Telah kita ketahui bahwa warna terjadi akibat adanya cahaya dari matahari. Cahaya matahari tersebut memiliki panjang gelombang yang sangat beragam yang mempengaruhi jenis warna yang kita lihat. Warna dapat menimbulkan kesan tertentu pada suatu bangunan atau kawasan (Porter,1982). Ching (1991) mendeskripsikan warna adalah corak, intensitas dan nada yang menjadi atribut paling mencolok yang dapat membedakan suatu bentuk dengan lingkungannya. Meskipun bukan merupakan unsur utama dalam membentuk estetika visual *townscape* tetapi warna berperan cukup penting karena pengaruhnya cukup kuat. Hal ini disebabkan karena tiap individu pemilik bangunan memiliki cita rasa tersendiri terhadap warna. Hal tersebut mestinya menjadi pertimbangan para *designer*, sebelum merancang bangunan dalam suatu kawasan.

Dalam bahasa Indonesia *unity* berarti kesatuan atau keterpaduan yang tersusunnya beberapa unsur menjadi satu kesatuan yang kompak utuh dan serasi (Ishar, 1992). Karakteristik *unity* adalah proporsi setiap elemen yang membentuk komposisi massa. Menciptakan kesatuan visual dari tiap komponen kota dan elemen yang berbeda ke organisasi yang terpadu. Untuk mencapai suatu komposisi yang menyatukan bentuk satu dengan lainnya dengan mempertimbangkan fungsi bangunan. (Moughtin, 1992).

Proporsi merupakan suatu perbandingan kuantitatif dari dimensi-dimensi yang menghasilkan hubungan dan kesan visual yang konsisten berdasarkan keseimbangan rasio, yaitu suatu kualitas permanen dari rasio ke rasio lainnya (Ching, 1991). Bangunan yang memiliki bentuk proporsional yang baik apabila dapat dilihat dari jarak sudut pandang tertentu. Ashihara (1983) mengklaim bahwa sudut pandang yang dapat melihat seluruh bangunan menurut teori apabila sudut pandang 27° atau $D/H=2$ dengan membandingkan D/H Ashihara (1983) akan diperoleh proporsi sebagai berikut:

- $D/H = 1$, terjadi jika proporsi seimbang antara ketinggian bangunan dan lebar jalan
- $D/H < 1$, ruang itim, berkesan sempit dan terasa tertekan.
- $D/H > 1$, ruang berkesan terbuka. Semakin besar hasil perbandingan D/H maka kesan ruang semakin terbuka.
- $D/H=1,2$ atau 3 sangat umum di dalam ruang kota
- $D/H > 4$, pengaruh ruang sudah tidak terasa.

Skala memiliki arti perbandingan besarnya unsur suatu bangunan secara relatif terhadap bentuk-bentuk lainnya. Dalam dunia arsitektur harus selalu menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan atau ruang dengan elemen tertentu yang ukurannya sesuai dengan kebutuhan manusia. Menurut Ching (1991) skala adalah suatu perbandingan tertentu yang digunakan untuk menetapkan ukuran dan dimensi-dimensinya. Dimensi adalah manifestasi dari ukuran secara matematis dari bentuk bangunan. Walaupun kesan sebuah tempat tergantung pada banyak faktor, dapat dikatakan secara umum bahwa skala yaitu hubungan antara lebar/panjang dan tinggi ruang dari suatu tempat memberikan kesan yang bersifat agak umum pada orang yang bergerak di dalamnya. Perlu diperhatikan juga bahwa ukuran suatu ruang dari dua tempat akan sangat berbeda, walaupun skalanya tepat sama (Zahnd, 1999).

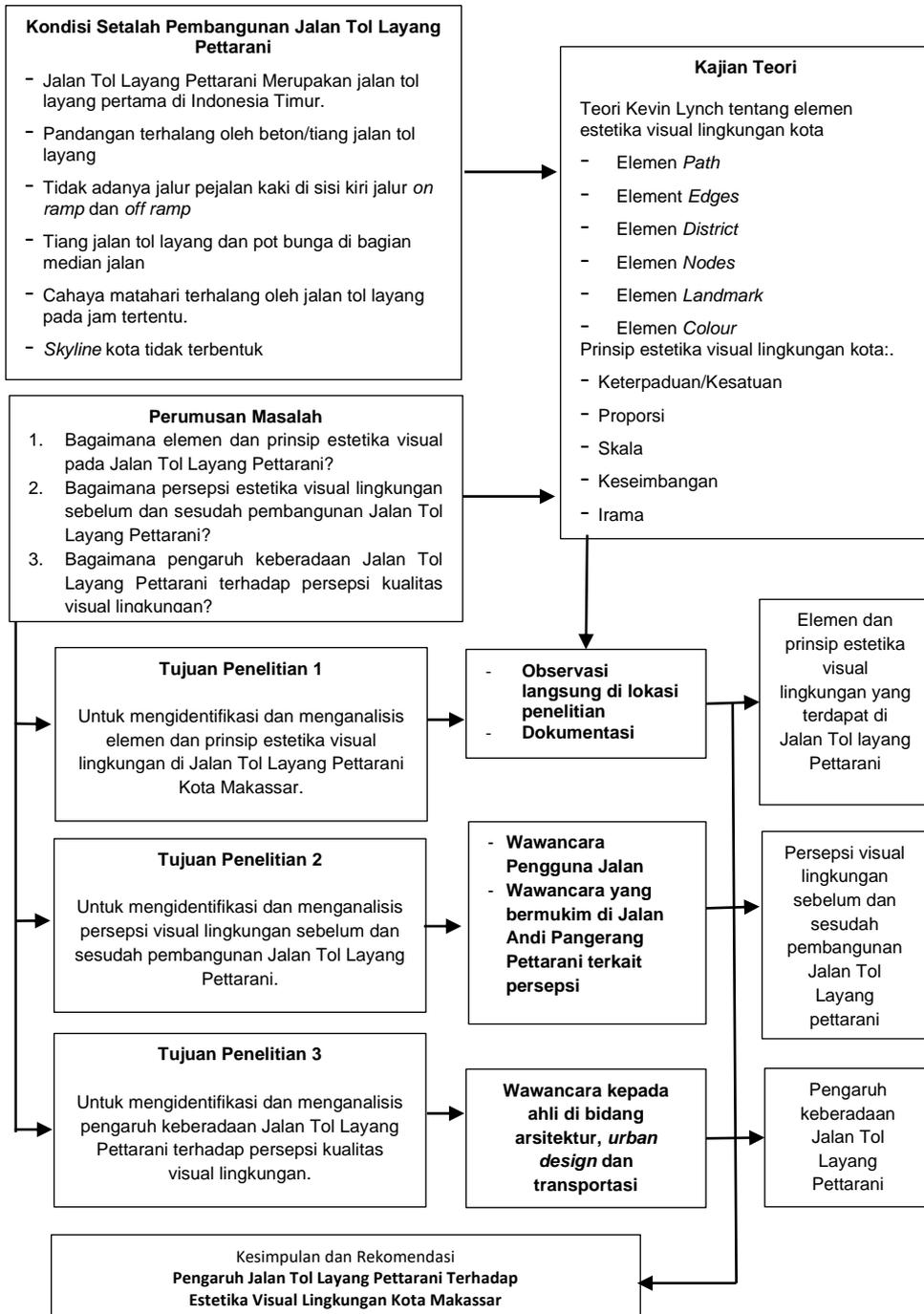
Keseimbangan adalah nilai yang ada pada setiap objek yang daya tarik visualnya terdapat di kedua titik pusat keseimbangan. Nurmasari (2008) mendeskripsikan titik pusat keseimbangan ini berada pada titik istirahat mata yang menghilangkan kekacauan visual. Manusia secara naluri mencari pusat keseimbangan dan berjalan ke arah itu. Pentingnya keseimbangan karena mempunyai daya untuk menunjuk arah gerak manusia.

Irama di dalam *urban design* diperoleh dengan membuat komposisi yang serasi dengan memberikan penekanan, interval atau jarak, dan arah tertentu dari elemen-elemen pembentuk ruang kota (Moughtin, 1995). Pola susunan massa pengulangan ciri secara sistematis dari unsur-unsurnya yang mempunyai hubungan visual sehingga memunculkan seni visual yang tercermin di dalam suatu irama atau sering disebut ritme (Ishar, 1992).

Estetika visual melalui pemandangan secara menyeluruh dan berurutan disebut *serial vision*. *serial vision* menuju kepada hirarki yang lebih utama dan berakhir pada suatu objek klimaks. Kemudian lebih lanjut akan terjadi anti klimaks. Cullen mengklaim fenomena merupakan psikologis yang berkaitan dengan penampilan fisik yang dapat menimbulkan rasa emosi tertentu, sedangkan fenomena fisik berkaitan dengan penataan dan pengaturan lingkungan dengan tempat (*place*) dan yang dikaitkan dengan isi (*content*). Korelasi visual yang memberikan kepuasan estetis sehingga mencerminkan kualitas karakter dari keseluruhan urutan pemandangan dari awal sampai klimaks.

1.8. Alur Pikir Penelitian

Skema 1. Alur Pikir Penelitian Tesis



BAB II METODE PENELITIAN

2.1. Jenis dan Metode Penelitian

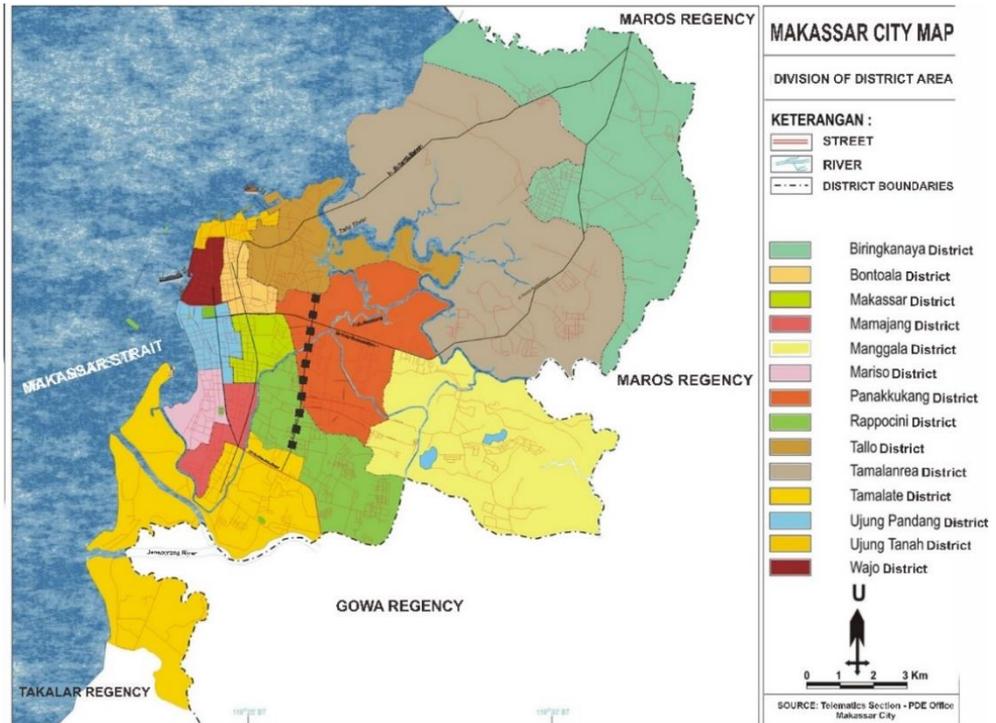
Jenis penelitian yang digunakan pada Pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani Terhadap Estetika Visual Lingkungan Kota Makassar adalah penelitian deskriptif kualitatif. Pada metode kualitatif, penulis yang menjadi instrumen dalam penelitian dan analisis dilakukan secara terus-menerus dari awal penelitian hingga analisis data. Penelitian kualitatif adalah prosedur pengambilan data yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata yang tertulis dan lisan dari orang-orang dan perilaku masyarakat yang dapat diamati (Moleong, 1994). Peneliti dalam penelitian kualitatif memiliki peran yang sangat penting, yaitu sebagai peneliti, perencana, pengumpul data, analisis, penafsir data dan sebagai penyimpul data. Peneliti dalam penelitian kualitatif merupakan instrumen penelitian (*human instrument*) karena peneliti sebagai subyek terlibat langsung dalam menghasilkan asumsi-asumsi proses penelitian.

Penelitian ini menggunakan pendekatan fenomenologi, suatu pendekatan penelitian ilmiah yang mengkaji dan menyelidiki suatu peristiwa yang dialami oleh seorang individu, sekelompok individu, atau sekelompok makhluk yang hidup. Suatu kejadian menarik terjadi dan menjadi bagian dari pengalaman hidup subjek penelitian (Moleong, 2019). Dalam fenomenologi pengalaman diartikan sebagai pengalaman yang dialami oleh seseorang, sekelompok orang, atau sekelompok hewan hidup secara sadar (*conscious experience*). Pengalaman manusia dipelajari dalam penelitian fenomenologi melalui deskripsi menyeluruh tentang individu yang diperiksa (Yusanto, 2020).

Dapat disimpulkan bahwa penelitian ini mengidentifikasi elemen dan prinsip estetika visual menurut teori *Kevin Lynch* sebagai background untuk observasi lapangan berdasarkan fenomena yang terjadi. Peneliti melakukan pengamatan fenomena atau gejala-gejala yang nampak di sekitar Jalan Tol Layang Pettarani seperti apa adanya dengan tanpa prasangka, berusaha memahami dengan cara menafsirkan semua informasi yang terkait dengan Jalan Tol Layang Pettarani dari pandangan berbagai sumber. Dalam proses penelitian dilakukan metode pengumpulan data yang berasal dari observasi lapangan pada objek penelitian, wawancara, foto, pengukuran dan literatur.

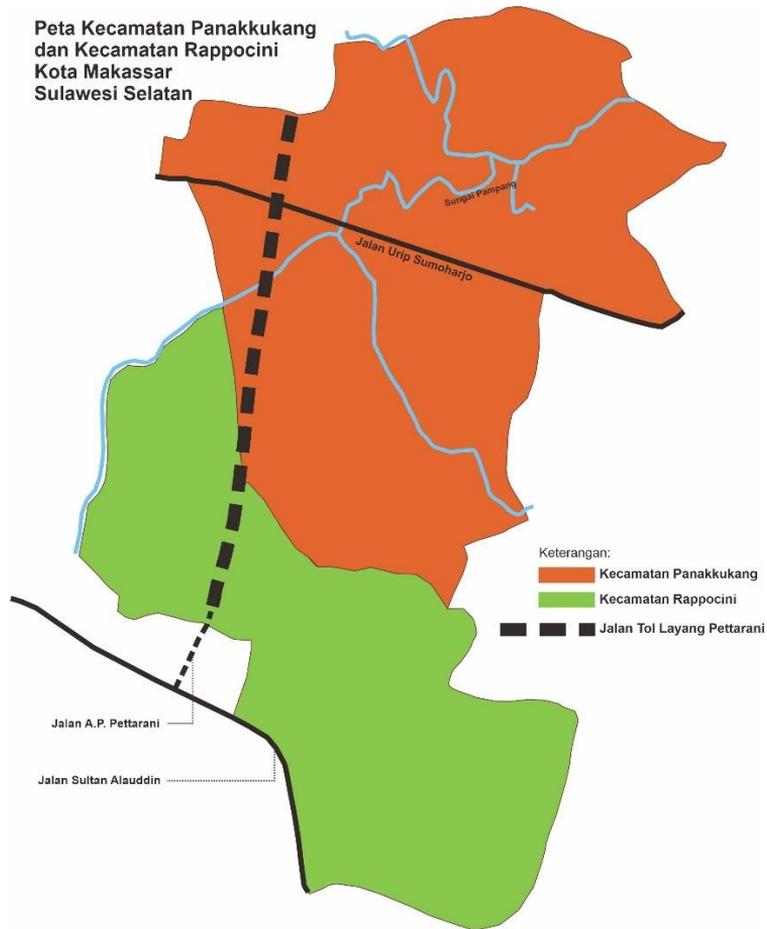
2.2. Lokasi Penelitian

Jalan Tol Layang Pettarani terletak di dua Kecamatan, yaitu Kecamatan Rappocini dan Kecamatan Panakkukang Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan.



Gambar 2. Peta Kota Makassar

(Sumber: https://www.researchgate.net/figure/Administrative-Map-of-Makassar-City-422-Characteristics-of-the-Maros-Region-Maros_fig1_354592855 Dimodifikasi oleh Topatola, 2024)



Gambar 3. Jalan Pettarani di Kecamatan Rappocini dan Panakkukang

2.3. Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan bulan Desember 2023 sampai dengan bulan Mei 2024. Penelitian dilakukan dengan membagi dalam dua waktu kerja (Senin dan Rabu) dan waktu libur (hari mMnggu) dengan durasi waktu 4 jam per hari dengan pembagian sebagai berikut:

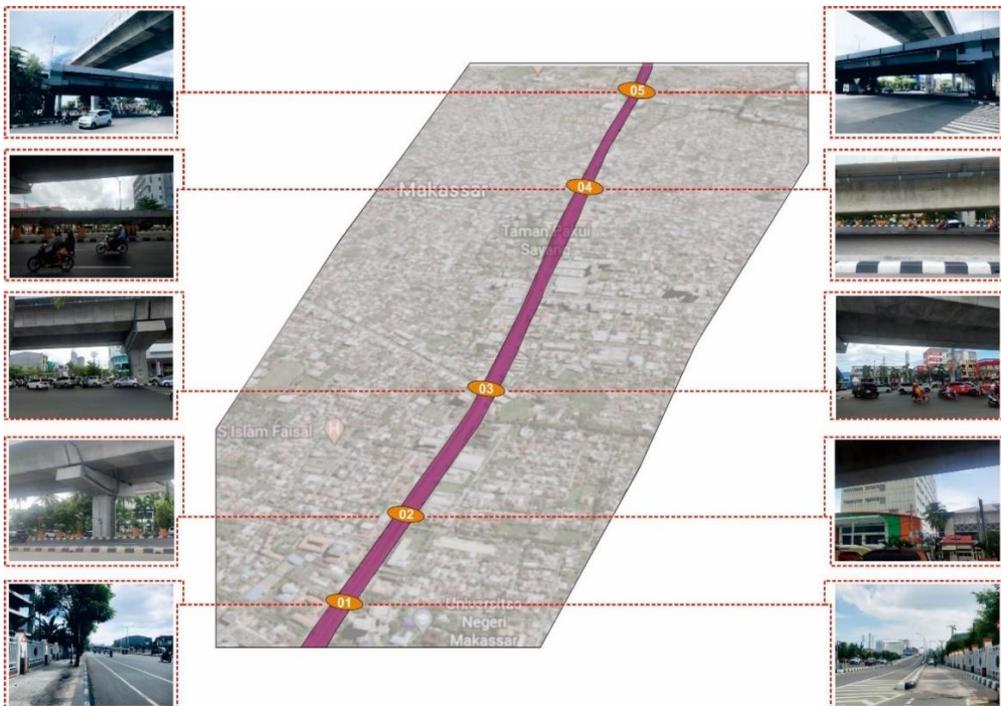
- a. Pagi hari pukul 08.00 s/d 09.00 (orientasi matahari pagi apakah memberikan pengaruh terhadap keberadaan jalan tol layang)
- b. Siang hari pukul 12.00 s/d 13.00 (posisi matahari berada ditengah apakah memberikan pengaruh jalan tol layang dan penggunaannya)
- c. Sore hari pukul 16.00 s/d 17.00 (orientasi matahari sore apakah memberikan pengaruh terhadap keberadaan jalan tol layang)
- d. Malam hari pukul 20.00 s/d 21.00 (cahaya buatan apakah memberikan pengaruh)

2.4. Objek Penelitian

Objek penelitian pada pengaruh pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani terhadap estetika visual lingkungan Kota Makassar, yaitu panjang jalan tol layang 4,3 km yang dibagi menjadi 5 (lima) segmen.



Gambar 4. Pembagian Segmen Jalan Tol Layang Pettarani
(Sumber: <https://earth.google.com/web/search/Jalan+Andi+Pangeran+Pettarani>
dimodifikasi oleh Topatola, 2024)



Gambar 5. Visual Segmen Jalan Tol Layang Pettarani

Tabel 2. Pembagian Segmen Penelitian

Kode	Lokasi	Alasan pemilihan	Gambar
Segmen 01	Depan Menara Phinisi UNM Makassar	Akhir dari jalan to layang atau <i>off ramp</i> kedua Jalan Tol Layang Pettarani	
Segmen 02	Depan Kantor DPRD Kota Makassar	<i>On ramp</i> pertama Jalan Tol Layang Pettarani, terdapat persimpangan jalan Letjen Hertasning Raya,	
Segmen 03	Persimpangan Boulevard_ Pettarani	Jalur bebas pada Jalan Tol Layang Pettarani	
Segmen 04	Direktorat Jendral Lalu Lintas	Jalur <i>off ramp</i> pertama Jalan Tol Layang Pettarani menuju beberapa jalan yang terhubung dengan Jalan A.P. Pettarani	
Segmen 05	<i>Fly Over</i> Urip Sumoharjo	Bagian tertinggi dari Jalan Tol Layang Pettarani ada penumpukan dua jalan yaitu <i>fly over</i> dan Jalan Tol Layang Pettarani	



Gambar 6. *Signage* Jalan Tol Layang Pettarani

2.5. Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. **Data primer** merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber asli atau pihak pertama. Pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan observasi lapangan, mengumpulkan foto dokumentasi dan melakukan wawancara kepada informan. Data primer adalah data yang secara langsung diperoleh oleh peneliti atau sumber data yang secara langsung memberikan datanya kepada peneliti (Sugiyono, 2008). Sumber data primer nantinya akan didapatkan dari informan yang dibagi menjadi tiga kelompok yaitu:

1. **Penghuni:** Yaitu informan yang tinggal atau berada atau beraktivitas setiap hari disekitar Jalan Andi Pangerang Pettarani (penjaga toko, pegawai kantor, pedagang kaki lima, satpam).
2. **Masyarakat umum:** Yaitu informan pengguna atau pemakai jalan atau orang yang melintas di Jalan Andi Pangerang Pettarani dari berbagai latar belakang (Mahasiswa, masyarakat umum).
3. **Latar belakang Arsitektur:** Yaitu responden yang ahli dibidangnya yang bisa memberikan gambaran mengenai pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani terhadap estetika visual (dosen arsitektur, arsitek, Dinas Tata Ruang Kota Makassar, konsultan perencana, konsultan pengawas dan kontraktor pelaksana pembangunan Jalan Tol Layang Pettarani).

Data Sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara atau pihak kedua. Pengumpulan data tersebut dengan cara mencari literatur yang berhubungan dengan studi kasus yang diteliti, dalam hal ini yang berhubungan dengan pengaruh Jalan Tol Layang Pettarani terhadap estetika visual lingkungan kota. Data sekunder dapat berupa buku, jurnal, maupun dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pihak terkait.

2.6. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data sebagai langkah yang paling strategis dalam penelitian karena tujuan utama dari penelitian tersebut adalah untuk mendapatkan data (Sugiyono, 2019). Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode pengumpulan data dengan cara observasi, dokumentasi, wawancara dan studi literatur.

1. **Observasi** adalah salah satu metode pengumpulan data dengan mengamati atau meninjau langsung lokasi penelitian untuk mengetahui kondisi atau fenomena yang terjadi. Observasi bertujuan untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan suatu penelitian. Observasi dilakukan pada lima (5) segmen yang telah ditentukan untuk mengetahui dan mengamati kondisi visual di jalan layang tol layang.
2. **Dokumentasi** dilakukan dengan cara mengumpulkan dan menganalisis dokumen-dokumen yang relevan dengan penelitian. Dokumen-dokumen ini bisa berupa foto, video, catatan, atau laporan tertulis mengenai situasi dan kondisi yang terjadi di sekitar lokasi penelitian.
3. **Studi pustaka** dilakukan melalui tinjauan artikel-artikel pada buku, dokumen atau jurnal yang berhubungan dengan topik pembahasan.
4. **Wawancara** adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara langsung kepada informan. Teknik ini memungkinkan peneliti mendapatkan informasi yang lebih mendalam, spesifik, dan relevan mengenai pengaruh pembangunan jalan tol layang.