

**ALIH FUNGSI JALUR PEDESTRIAN DI MAKASSAR**  
*The Adaptive Reuse of Pedestrian Path in Makassar*

**A. ERMA SUKMAWATY**

**D042182003**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR**  
**DEPARTEMEN ARSITEKTUR**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS HASANUDDIN**  
**2021**

# **ALIH FUNGSI JALUR PEDESTRIAN DI MAKASSAR**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi

Teknik Arsitektur

Disusun dan Diajukan Oleh

A. ERMA SUKMAWATY

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

TESIS  
ALIH FUNGSI JALUR PEDESTRIAN DI MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

A. ERMA SUKMAWATY  
D042182003

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis  
Pada tanggal 21 Oktober 2021  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui  
Komisi Penasehat

Ketua,

Sekretaris,

Dr. Ir. Triyatni Martosenjoyo, M. Si

Ir. Abd. Mufti Radia, ST., MT., Ph. D

Ketua Program Studi  
Magister Teknik Arsitektur,

Dr. Ir. Mohammad Mochsen Sir, ST., MT

Dekan Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin,

Prof. Dr. Ir. Muhammad Arsyad Thaha, MT

## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertandatangan dibawah ini

Nama : A. Erma Sukmawaty

Nomor Mahasiswa : D042 182 003

Program studi : Teknik Arsitektur

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 21 Oktober 2021

Yang menyatakan



A. ERMA SUKMAWATY

## PRAKATA

*Assalamualaikum wa rahmatullaahi wa baraakaatuh.* Alhamdulillah karena kebesaran Allah subbhanallah wata 'ala penulis dapat menyelesaikan Tesis dengan judul: “**Alih Fungsi Jalur Pedestrian di Makassar**”, sebagai persyaratan studi strata dua (S-2) pada program Magister Sekolah Pascasarjana Departemen Arsitektur Universitas Hasanuddin Makassar.

Setelah tesis ini selesai, perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih dan bersyukur atas pertolongan dan bimbingan yang telah membantu penyelesaian tesis ini, khususnya kepada:

1. Ibu **Dr. Ir. Triyatni Martosenjoyo, M. Si**, dan Bapak **Ir. Abd. Mufti Radja, ST.,MT.,Ph.D**, selaku pembimbing yang selalu memberikan waktu, pikiran, koreksi, motivasi, arahan dan kesempatan selama penyelesaian tesis ini.
2. Ibu **Afifah Harisah, ST.,MT.,Ph.D**, Bapak **Dr.Ir. Syarif Beddu, MT**, dan Ibu **Dr. Ir. Nurul Nadjmi, MT**, selaku tim penguji yang telah memberikan masukan, saran, kritik dan koreksi yang berarti dalam penyelesaian tesis ini.
3. Bapak **Dr. Ir. Mohammad Mochsen Sir, MT**, selaku ketua Prodi S-2 Pascasarjana Arsitektur Unhas, serta segenap Dosen dan karyawan jurusan Arsitektur Unhas yang telah memberikan bantuan dan kemudahan selama studi.
4. Segenap informan baik dari pemerintahan, peneliti, tokoh masyarakat, pegawai rumah sakit, pegawai hotel, pegawai kantor, pedagang kaki lima, petugas parkir dan partisipan khususnya pengguna jalur pedestrian yang telah banyak memberikan informasi, serta semua pihak yang telah membantu mulai dari penelitian hingga selesainya tesis ini.

5. Teman-teman dan alumni program Magister Arsitektur Unhas, khususnya angkatan 2018 yang selama ini banyak membantu, memberikan semangat, motivasi, kerjasama dan rasa persaudaraan yang dalam.

Salam sayang kepada kedua orang tua tercinta, Ayahanda Syarifuddin dan Ibunda A. Suriati yang telah membesarkan dan mendidik secara tulus ikhlas. Kepada Ayahanda mertua Almarhum Teguh Utomo dan Ibunda mertua Mundiayah, kepada Kakanda dan Adinda tercinta, serta Adik Ipar, terima kasih atas kasih sayang, bantuan dan doanya selama ini. Terkhusus orang terkasih dan selalu menyayangiku sepenuh hati Suamiku Panji Rochman, ST dan Putra-putraku tercinta Razka dan Zaflan, terima kasih atas nasihat dan semangat yang diberikan hingga tesis ini selesai.

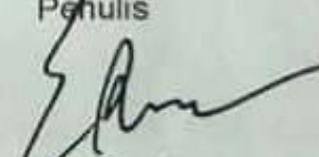
Penulis ingin menyampaikan agar tesis ini dapat digunakan untuk perubahan yang lebih baik lagi disemua kota di Indonesia terlebih khusus di kota Makassar.

Demikian penulis sampaikan, semoga tesis ini bisa dimanfaatkan semua masyarakat banyak khususnya bagi penulis sendiri. Amiiin ya Rabbal Alaminnnn.

*Wassalamualaikum wa rahmatullaahi wabaraakaatuh.*

Makassar, 21 Oktober 2021

Penulis



A. Erma Sukmawaty

## ABSTRAK

A. ERMA SUKMAWATY. *Alih Fungsi Jalur Pedestrian di Makassar (dibimbing oleh Triyatni Martosenjoyo dan Abdul Mufti Radja)*

Penelitian ini digunakan untuk mencari (1) Pola Perilaku pengguna jalur pedestrian di Makassar (2) Pola Pemanfaatan jalur pedestrian di Makassar (3) Penyebab jalur pedestrian di Makassar bisa beralih fungsi.

Penelitian ini dilaksanakan pada jalur pedestrian beberapa bangunan dengan fungsi yang berbeda diantaranya bangunan kantor, mall, rumah toko, hotel maupun rumah sakit di Makassar. Cara yang dipakai dalam penelitian ini adalah survey lapangan dan diskusi langsung dengan pengguna jalur pedestrian sebagai responden pada lokasi yang berbeda-beda di beberapa fungsi bangunan. Data dianalisis dengan menggunakan metode yang digunakan oleh Spradley dan Wijaya. Teknik pengambilan *sampling* yaitu dengan metode *nonprobability sampling* yaitu *accidental sampling*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa ternyata jalur pedestrian apabila ditinjau dari segi fungsinya sudah tidak sesuai lagi dengan fungsi utama. Jalur pedestrian telah beralih fungsi karena dimanfaatkan sesuai kebutuhan setiap fungsi bangunan sehingga pola perilaku pengguna jalur pedestrian menjadi ikut berubah.

*Kata Kunci: Alih fungsi, pola perilaku, pola pemanfaatan, jalur pedestrian, Makassar*

## **ABSTRACT**

A. ERMA SUKMAWATY. *The Adaptive Reuse of Pedestrian Path in Makassar (supervised by Triyatni Martosenjoyo dan Abdul Mufti Radja)*

This study was used to find (1) the behavioral pattern of pedestrian path in Makassar (2) the pattern of utilization of pedestrian path in Makassar (3) The causes of pedestrian path in Makassar become to adaptive reuse.

This research was carried out on the pedestrian path of several building with different functions including office, mall, shop houses, hotels and hospitals in Makassar. The method used in this research is a field survey with direct discussions with pedestrian path user as respondents with different locations based on the function of the building. The data were analyzed using the Spradley and Wijaya methods. The sampling technique used is the non-probability sampling method, namely accidental sampling.

The results of the study show that the pedestrian path when viewed in terms of its function is no longer suitable with the main function. The pedestrian path has changed functions because it is used according to the needs of each building function so the behavior pattern of pedestrian path users become changes.

Key word: Adaptive reuse, behavioral patterns, utilization patterns, pedestrian path in Makassar

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN TESIS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PENYATAAN KEASLIAN TESIS	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. Latar belakang	1
B. Rumusan masalah	8
C. Tujuan penelitian	9
D. Manfaat penelitian	9
E. Ruang lingkup dan batasan penelitian	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Tinjauan tentang jalur pedestrian	11
1. Pengertian jalur pedestrian	11
2. Peraturan Pemerintah terkait Jalur Pedestrian	12

2.1 Standar pelayanan jalur pejalan kaki	12
2.2 Ketentuan fasilitas pejalan kaki	13
2.3 Tolak ukur perancangan jalur pejalan kaki	14
3. Aspek-aspek penentu jarak tempuh pada jalur pedestrian	15
3.1. Daya tarik seseorang untuk berjalan kaki	16
3.2. Sirkulasi pejalan kaki	17
3.3. Karakteristik perjalanan	18
3.4. Perilaku manusia	18
3.5. Perilaku masyarakat	19
B. Jalur pedestrian sebagai ruang publik	19
C. Tinjauan tentang perilaku	19
1. Perilaku pedagang	20
2. Perilaku konsumen	22
3. Perilaku pengguna lahan parkir	23
4. Perilaku pejalan kaki	26
D. Penelitian terdahulu	27
E. Alur pikir	32

### **Bab III METODE PENELITIAN**

A. Pendekatan dan jenis penelitian	33
B. Pengelolaan peran peneliti	34
C. Lokasi penelitian	35
D. Sumber data	43
E. Teknik pemilihan informan	44
F. Fokus penelitian	44
G. Prosedur pengumpulan data	49
H. Teknik Analisis Data	53
I. Pengecekan Validitas Temuan	54
J. Tahap-tahap penelitian dan jadwalnya	56
1. Tahap penelitian lapangan	57
2. Langkah-langkah penelitian	58

3. Tahap pelaksanaan	57
4. Jadwal penelitian	59
<b>Bab IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Lokasi penelitian	64
B. Pola perilaku jalur pedestrian	80
C. Pola pemanfaatan jalur pedestrian	86
D. Alih fungsi jalur pedestrian	93
E. Kebutuhan masyarakat sebagai sumber penghasilan	94
F. Pola aktivitas pada jalur pedestrian	95
G. Rencana jalur pedestrian	103
H. Hasil analisis	112
<b>Bab V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan	118
B. Rekomendasi	118
C. Saran	120
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	121

## DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1. Kondisi jalur pedestrian pada pusat perbelanjaan	4
GAMBAR 1.2. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan rumah toko	4
GAMBAR 1.3. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan kantor	5
GAMBAR 1.4. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan hotel	6
GAMBAR 1.5. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan rumah sakit	7
GAMBAR 2.1. Daya tarik suatu jalur pedestrian	16
GAMBAR 2.2. Detail jalur pedestrian	17
GAMBAR 2.3. Sikulasi jalur pedestrian	17
GAMBAR 2.4. Ukuran tempat parkir kendaraan bermotor	25
GAMBAR 2.5. Ukuran tempat parkir kendaraan mobil	25
GAMBAR 2.6. Alur pikir	32
GAMBAR 3.1. Peta Propinsi Sulawesi Selatan	36
GAMBAR 3.2. Kondisi Jalur Pedestrian Bank CIMB Hari Kerja	37
GAMBAR 3.3. Kondisi Jalur Pedestrian Kantor CIMB Hari Libur	38
GAMBAR 3.4. Kondisi Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	39
GAMBAR 3.5. Kondisi Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	40
GAMBAR 3.6. Kondisi Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung Jl. Dr. Ratulangi, Makassar pada malam hari	40
GAMBAR 3.7. Kondisi Jalur Pedestrian Hotel Horison	41
GAMBAR 3.8. Kondisi Jalur Pedestrian pada Malam Hari	41
GAMBAR 3.9. Kondisi Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	43
GAMBAR 4.1. Lokasi penelitian jalur pedestrian di Makassar	64
GAMBAR 4.2. Zona Penelitian Terkait Alih Fungsi Jalur Pedestrian	65
GAMBAR 4.3. Zona Aktivitas Pengguna Jalur Pedestrian Kantor CIMB	66
GAMBAR 4.4. Denah Jalur Pedestrian pada Kantor Bank CIMB	67
GAMBAR 4.5. Tampak Depan Jalur Pedestrian pada Kantor Bank CIMB	67
GAMBAR 4.6. Zona Aktivitas Pengguna Jalur Pedestrian pada Mall Ratu Indah	69

GAMBAR 4.7. Denah Jalur Pedestrian pada Mall Ratu Indah	70
GAMBAR 4.8. Potongan A-A Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	71
GAMBAR 4.9. Zona Aktivitas Pengguna Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	72
GAMBAR 4.10. Denah Jalur Pedestrian pada Rumah Toko Grand New Agung	73
GAMBAR 4.11. Potongan Jalur Pedestrian pada Rumah Toko Abdi Agung	73
GAMBAR 4.12. Zona Pengguna Jalur Pedestrian pada Hotel Horison	75
GAMBAR 4.13. Denah Jalur Pedestrian pada Hotel Horison	76
GAMBAR 4.14. Tampak Depan Jalur Pedestrian pada Hotel Horizon	76
GAMBAR 4.15. Zona Pengguna Jalur Pedestrian pada RS. Pelamonia	79
GAMBAR 4.16. Denah Jalur Pedestrian pada Rumah Sakit Pelamonia	80
GAMBAR 4.17. Tampak Depan Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	80
GAMBAR 4.18. Potongan A-A Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	80
GAMBAR 4.19. Pola Perilaku Pengguna Jalur Pedestrian Bank CIMB	81
GAMBAR 4.20. Pola Perilaku Pengguna Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	82
GAMBAR 4.21. Pola Perilaku Pengguna Jalur Pedestrian Toko Grand New Agung	83
GAMBAR 4.22. Pola Perilaku Pengguna Jalur Pedestrian Hotel Horiosn	84
GAMBAR 4.23. Pola Penyebaran Pedagang Kaki Lima pada Jalur Pedestrian	85
GAMBAR 4.24. Denah Penyebaran Pedagang Kaki Lima pada Jalur Pedestrian	85
GAMBAR 4.25. Perilaku pedagang roti bakar pada Jalur Pedestrian	86
GAMBAR 4.26. Perilaku pedagang Jus buah pada Jalur Pedestrian	90
GAMBAR 4.27. Perilaku Konsumen Jus buah pada Jalur Pedestrian	90
GAMBAR 4.28. Perilaku Pedagang Gorengan pada Jalur Pedestrian	92
GAMBAR 4.29. Perilaku Konsumen pada Jalur pedestrian	92
GAMBAR 4.30. Pola Aktivitas pada Jalur Pedestrian Bank CIMB	95
GAMBAR 4.31. Pola Aktivitas pada Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	97

GAMBAR 4.32. Pola Aktivitas pada Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	99
GAMBAR 4.33. Pola Aktivitas pada Jalur Pedestrian Hotel Horison	100
GAMBAR 4.34. Pola Aktivitas pada Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	102
GAMBAR 4.35. Rencana Denah Jalur Pedestrian Kantor Bank CIMB	103
GAMBAR 4.36. Rencana Tampak Depan Jalur Pedestrian Bank CIMB	104
GAMBAR 4.37. Rencana Potongan Jalur Pedestrian Kantor Bank CIMB	104
GAMBAR 4.38. Rencana Denah jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	105
GAMBAR 4.39. Rencana Potongan Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	106
GAMBAR 4.40. Rencana Tampak Samping Kiri Jalur Pedestrian Mall Ratu Indah	106
GAMBAR 4.41. Rencana Denah jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	107
GAMBAR 4.42. Rencana Tampak Depan Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	108
GAMBAR 4.43. Rencana Potongan Jalur Pedestrian Rumah Toko Grand New Agung	108
GAMBAR 4.44. Rencana Denah Jalur Pedestrian Hotel Horison	109
GAMBAR 4.45. Rencana Tampak Depan Jalur Pedestrian Hotel Horison	110
GAMBAR 4.46. Rencana Potongan Jalur Pedestrian Hotel Horison	111
GAMBAR 4.47. Rencana Denah Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	111
GAMBAR 4.48. Rencana Tampak Depan Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	112
GAMBAR 4.49. Rencana Potongan Jalur Pedestrian Rumah Sakit Pelamonia	112

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1. Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki	13
Tabel 2.2. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)	25
Tabel 2.3. Penelitian terdahulu	27
Tabel 3.1. Teknik Sampling	45
Tabel 3.2. Tabel Indikator Penelitian	45
Tabel 3.3. Tolak Ukur Penelitian	46
Tabel 3.4. Tabel Parameter Penelitian	48
Tabel 3.5. Tabel Jadwal Penelitian	59
Tabel 4.1. Tabel Hasil Analisis	112

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar belakang

Sistem akses transportasi atau akses penghubung kota (*linkage system*) yang cukup penting adalah pejalan kaki. Karena dengan berjalan kaki kita dapat mencapai semua sudut kota yang tidak dapat ditempuh dengan kendaraan bermotor. Disini terlihat pentingnya pejalan kaki bagi kota agar kota menjadi manusiawi. Semua masyarakat adalah pejalan kaki, bahkan pengendara kendaraan bermotorpun termasuk pejalan kaki karena untuk berpindah dari kendaraan lainnya untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya. Dibutuhkan ruang untuk pejalan kaki dalam konteks kota yang dapat berperan untuk menciptakan lingkungan manusiawi.

Perilaku orang yang berjalan kaki di ruang publik mencakup pergerakan mulai dari satu tempat lalu ke tempat berikutnya, bekerja sama secara sosial. Meskipun demikian, perhatian utama adalah jalur pejalan kaki atau pengembangan infrastruktur jalan dari dan menuju ke tempat tujuan. Jalur pejalan kaki sebagai salah satu prasarana infrastruktur dimana sebagai tempat berkumpul, mengembangkan ide, penghibur diri, dan pertemuan yang tak terduga dengan seseorang. Jalan pejalan kaki saat ini dapat berupa jalan setapak, aspal, lapangan dan pusat perbelanjaan. Menurut Shirvani (1985) Jalur pedestrian yang tidak beralih fungsi menjadi suatu keberhasilan perancangan suatu kawasan perkotaan.

Menurut Ian Bentley (1998) Hampir semua akses transportasi didesain untuk memanfaatkan fasilitas akses penyambung antar angkutan umum dengan pejalan kaki. Fungsi jalur pedestrian seharusnya sesuai dengan tujuan utamanya yaitu sebagai prasarana untuk masyarakat dan tetap memperhatikan kebutuhannya. Jalur pedestrian sebagai wadah yang aman dan memudahkan aktivitas penggunaannya merupakan hal yang juga harus dipertimbangkan dalam perencanaan jalur pedestrian.

Mengetahui bagaimana klasifikasi perjalanan sehingga menarik bagi orang yang ingin berjalan kaki.

Jantung kota seharusnya menjadi contoh untuk kota kecil lainnya dalam mengatasi kemacetan, bebas berjalan, keindahan serta keamanan saat berlalu lintas. Hal yang harus difokuskan pada jantung kota adalah jalur pedestrian dimana sebagai wadah lalu lalang masyarakat untuk melewati akses transportasi satu dengan yang lainnya. Aktivitas pada area perkotaan yang tiada henti menjadi tanda hidupnya suatu pusat kota. Arus jalur pejalan kaki dimana berfungsi sebagai landasan lalu lintas yang tidak berlangsung lama, selain itu juga sebagai tempat terbuka untuk publik, wisata budaya serta aktivitas jual beli di lingkungan masyarakat.

Letak kawasan jantung kota yang strategis mengundang masyarakat untuk mengelola baik dalam bentuk hutan kota sekaligus tempat usaha, sehingga masyarakat menikmati manfaatnya. Masih banyak bangunan yang memiliki lahan terbatas dan memanfaatkan sarana umum baik sebagai area parkir, juga tempat berdagang pedagang mikro pinggir jalan pada jalur pedestrian di sekitar bangunan tersebut. Kenyataan bertolak dari pengalaman empiris jalur pedestrian sebagai ruang publik pejalan kaki dimanfaatkan sesuai kepentingan setiap fungsi bangunan. Pusat kota didesain untuk lebih memberi kemudahan agar lebih maju, akan tetapi desain itu bisa timbulkan masalah buruk terhadap berjalannya fungsi ruang publik dalam hal ini adalah fungsi jalur pedestrian sebagai wadah aktivitas pejalan kaki tidak dapat berjalan dengan baik.

Jalan Dr. Ratulangi hingga Jenderal Sudirman merupakan pusat kota di Makassar yang juga strategis, ketersediaan dan kemudahan mengakses moda transportasi umum menuju ke pusat kota. Perkembangan ini masih belum sejalan dengan kemudahan dalam kenyamanan fasilitas publik. Pengelola dari beberapa fungsi bangunan masih ada yang memanfaatkan jalur pedestrian sesuai kebutuhan setiap fungsi bangunan. Jalur pedestrian diantaranya digunakan sebagai lahan parkir, tempat usaha pedagang kaki lima, warung makan, tempat tambal ban, dan bahkan ada juga yang dijadikan sebagai lokasi rumah toko untuk

kalangan menengah ke bawah demi memenuhi kebutuhan masyarakat kota Makassar.

Penggunaan jalur pedestrian ini memberi efek yang positif dan negatif. Untuk dampak baiknya, keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pedestrian memberikan pergerakan minimal bagi pegawai, pengunjung, penduduk setempat maupun penduduk pendatang. Masyarakat yang ingin berbelanja atau kegiatan konsumsi tidak perlu melakukan pergerakan yang lebih jauh lagi karena sebagian besar sudah tersedia pada jalur pedestrian tersebut. Kegiatan tersebut untuk meningkatkan pendapatan masyarakat menengah kebawah khususnya yang tinggal di sekitar Jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman. Dampak buruk dari munculnya pedagang kaki lima serta parkir liar pada jalur pedestrian yaitu dimana masyarakat yang semestinya menggunakan akses pejalan kaki harus menggunakan jalur kendaraan untuk meneruskan pergerakannya.

Jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman memiliki potensi yang berfungsi sebagai pusat aktivitas masyarakat tentunya tidak luput dari munculnya beberapa permasalahan. Dalam perkembangannya, keberadaan bangunan dengan berbagai macam fungsi yang berbeda seperti bangunan dengan fungsi perkantoran dan jasa yang lebih dominan pada Jalan Jenderal sudirman dan bangunan dengan fungsi perdagangan dan komersil pada Jalan Dr. Ratulangi.

Pada Jalan Dr. Ratulangi jalur pedestrian lebih banyak dimanfaatkan sebagai lahan parkir khususnya kendaraan roda dua pengunjung. Berdasarkan lokasi penelitian pada Bangunan Mall Ratu Indah dan Rumah Toko Grand New Agung dimana merupakan salah satu pusat perbelanjaan alat tulis kantor dan sekolah terlengkap di Kota Makassar. Bangunan tersebut paling ramai dikunjungi masyarakat setiap hari sehingga aktivitas pada jalur pedestrian di sekitar jalan ini selalu ramai.



- Jalur pedestrian sebagai tempat parkir kendaraan roda dua pengunjung dan pegawai
- Jalur pedestrian sebagai tempat parkir kendaraan becak motor menunggu penumpang

**Gambar 1.1 Kondisi jalur pedestrian pada pusat perbelanjaan**  
(Sumber : Survey Lokasi, 2020)



**Ruko Alaska Jl. Pengayoman**



**Ruko Lavita Jl. Pengayoman**



**Ruko Grand New Agung Jl. Dr. Ratulangi**

- Pada beberapa fasilitas rumah toko, dimana bangunan yang ada belum memiliki luas lahan parkir sesuai dengan kapasitas jumlah pengunjung yang datang setiap harinya, sehingga pedestrian yang tersedia juga digunakan sebagai lahan parkir mengubah pola perilaku pejalan kaki yang harus turun ke badan jalan untuk berjalan.

**Gambar 1.2. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan rumah toko**  
(Sumber : Survey Lokasi, 2020)

Jalur pedestrian pada bangunan perkantoran Bank Permata di Jalan Dr. Ratulangi dimana terdapat banyak pohon pelindung, terdapat jalur difabilitas dan tanaman yang digunakan sebagai pembatas lalu lintas antara pejalan kaki dan kendaraan yang melintas dimanfaatkan sebagai

lahan parkir kendaraan roda dua. Jalur pedestrian pada bangunan perkantoran Bank CIMB di Jalan Dr. Ratulangi dimana pada pagi hingga sore hari dimanfaatkan sebagai lahan parkir kendaraan roda empat pegawai dan nasabah yang datang. Aktivitas perkantoran berakhir di sore hari sehingga pada malam hari jalur pedestrian menjadi sunyi. Jalur pedestrian juga menjadi gelap di malam hari karena kurangnya penerangan.



Bank Permata Cabang Dr. Ratulangi



Bank CIMB Cabang Dr. Ratulangi



Bank BNI Cabang Boulevard



Bank Mandiri Cabang Panakkukang

- ❑ Pedestrian digunakan sebagai lahan parkir kendaraan roda empat maupun roda dua baik untuk pegawai maupun nasabah pada setiap hari kerja, senin hingga jumat mulai pukul 07.30 hingga 17.00 Wita.
- ❑ Parkir kendaraan di pinggir jalan mengganggu pejalan kaki dan kendaraan lain yang melintas.

**Gambar 1.3 Kondisi jalur pedestrian pada bangunan kantor**  
(Sumber : Survey Lokasi, 2020)

Pada Bangunan Hotel Novotel, Hotel Red Planet dan Hotel Horison yang terletak di Jalan Dr. Ratulangi dimana berfungsi sebagai tempat penginapan di Makassar juga telah memiliki lahan parkir khusus untuk pegawai dan tamu di dalam kawasan hotel sendiri. Jalur pedestriannya justru masih dimanfaatkan sebagai lahan parkir kendaraan roda empat khusus untuk pengunjung yang datang baik untuk tujuan menginap atau hanya sekedar berkunjung.

Jalan Dr. Ratulangi



Hotel Novotel



Hotel Horison



Hotel Red Planet

- Jalur Pedestrian beralih fungsi menjadi lahan parkir kendaraan roda empat khusus untuk pengunjung dan karyawan fasilitas perhotelan setiap hari.

**Gambar 1.4. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan hotel**  
(Sumber : Survey Lokasi, 2020)

Jalur pedestrian pada bangunan rumah sakit, yaitu pada jalur pedestrian Rumah Sakit Pertiwi, Rumah Sakit Labuang Baji dan Rumah Sakit Pelamonia dimana sepanjang jalur pedestriannya dimanfaatkan dengan berbagai kebutuhan. Sebagai lahan parkir pengunjung yang menggunakan kendaraan roda empat, kendaraan roda dua, tempat kendaraan bentor dan ojek online menunggu penumpang serta tempat berdagang para pedagang kaki lima. Rumah sakit pertiwi dimana jalur pedestrian yang digunakan sebagai lahan parkir kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat pengunjung tamu rumah sakit walaupun kadang tidak terlalu membutuhkan waktu yang cukup lama dalam pengurusan.

Jalur Pedestrian pada Rumah Sakit Labuang Baji digunakan sebagai tempat pemilik kendaraan becak motor menunggu penumpang, pengendara online menjemput dan mengantarkan pesannya serta sebagai tempat untuk menunggu dan turun dari kendaraan umum. Sedangkan pada Bangunan Rumah Sakit Pelamonia dimana pada jalur pedestriannya dimanfaatkan sebagai lahan bisnis pedagang demi memenuhi kebutuhan makan dan minum pegawai dan pengunjung rumah sakit serta masyarakat yang tinggal disekitar rumah sakit pelamonia.

Segala aktivitas tersebut dilakukan pada jalur pedestrian yang seharusnya sebagai jalur untuk aktivitas pejalan kaki.



**Gambar 1.5. Kondisi jalur pedestrian pada bangunan rumah sakit**  
(Sumber : Survey Lokasi, 2020)

Beberapa bangunan yang terletak di pusat Kota Makassar tersebut sebagian besar masih memanfaatkan jalur pedestrian sebagai lahan parkir dengan alasan luas lahan yang terbatas. Beberapa bangunan juga ada yang tidak menyediakan lahan parkir sama sekali di dalam kawasannya. Jalur pedestrian sebagai sarana umum dimanfaatkan sesuai kebutuhan setiap fungsi bangunan, alih fungsi jalur pedestrian tersebut mengubah pola perilaku pengguna sarana umum yang sebenarnya. Penggunaan fasilitas umum yang mengeluarkan efek *conflict of interest* menyebabkan akses pejalan kaki yang seharusnya bisa digunakan oleh semua orang dengan berbagai aktivitas. Fasilitas umum tersebut dimanfaatkan setiap fungsi bangunan sesuai kebutuhannya sendiri sehingga menghilangkan fungsi utama jalur pedestrian sebagai jalur untuk pejalan kaki yang aman dan nyaman.

Alih fungsi jalur pedestrian terjadi pada beberapa fungsi bangunan yang berada di Jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman. Beberapa fungsi bangunan pada jalur pedestriannya dimanfaatkan

sebagai tempat usaha para pedagang kaki lima, lahan parkir kendaraan khusus untuk pengunjung dan pegawai. Akibat yang ditimbulkan dimana penumpang yang turun dari transportasi umum dan ojek online di badan jalan juga merupakan aktivitas yang paling sering terjadi khususnya di pusat kota Makassar .

Fenomena alih fungsi Jalur pedestrian pada Jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman dimana sebagai ruas jalan provinsi Kota Makassar masih ada yang digunakan tidak sesuai dengan fungsi utamanya sebagai jalur untuk pejalan kaki. Jalur pedestrian sebagai ruang publik masyarakat Kota Makassar mengalami penurunan kualitas dan kuantitas baik fisik maupun non fisik secara signifikan. Akibatnya ruang untuk berjalan kaki menjadi tidak tersedia, walaupun tersedia menjadi beralih fungsi, dengan latar belakang tersebut maka penulis terdorong untuk melakukan penelitian tentang masalah tersebut.

## **B. Rumusan masalah**

Dengan adanya penggunaan ruang publik, dalam hal ini jalur pedestrian selain untuk pejalan kaki. Bagaimana fungsi jalur pedestrian apabila berada pada pusat kota dan dimanfaatkan sesuai kebutuhan bangunan yang ada dan mengganggu keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

1. Bagaimana pola perilaku pengguna jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar?
2. Bagaimana pola pemanfaatan jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar?
3. Apa yang menyebabkan alih fungsi jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar?

### **C. Tujuan penelitian**

Penelitian bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui pola perilaku pengguna jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar.
2. Untuk mengetahui pola pemanfaatan jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar.
3. Untuk mengetahui penyebab alih fungsi jalur pedestrian pada bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah Sakit di Makassar?

### **D. Manfaat penelitian**

1. Untuk dijadikan acuan bagi perancang dan pengambil keputusan tentang pengembangan fungsi utama jalur pedestrian pada bangunan Kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, dan bangunan Rumah Sakit di Makassar.
2. Sebagai guideline konsep perencanaan tentang pembangunan Kota Makassar khususnya mengenai fungsi utama jalur pedestrian pada di Makassar.

### **E. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian**

Penelitian ini dibatasi hanya pada studi alih fungsi jalur pedestrian pada beberapa fungsi bangunan seperti diantaranya bangunan kantor, bangunan mall, bangunan rumah toko, bangunan hotel serta bangunan rumah sakit di Makassar terutama yang terletak di Jalan Jenderal Sudirman hingga Jalan Dr. Ratulangi sebagai lokasi penelitian.

Pada bangunan kantor yaitu Kantor Bank CIMB, bangunan mall yaitu Mall Ratu Indah, bangunan rumah toko yaitu Toko Grand New Agung, bangunan hotel yaitu Hotel Horison serta bangunan rumah sakit yaitu Rumah Sakit Pelamonia.

Jalur pedestrian yang tersedia disekitar bangunan tidak digunakan sesuai dengan fungsi utamanya. Jalur pedestrian yang seharusnya sebagai tempat dimana pejalan kaki dapat menikmati perjalanan yang singkat

dengan aman dan nyaman dimanfaatkan sesuai kebutuhan pemilik bangunannya. Pola pemanfaatan tersebut menyebabkan jalur pedestrian menjadi berubah fungsi.

Lokasi yang strategis dimana aktivitas yang terjadi memberi keuntungan bagi pemilik bangunan. Pemilik bangunan sendiri melupakan fungsi utama jalur pedestrian dengan tidak membentuk jalur pedestrian yang indah dan teratur sehingga Jalan Jenderal Sudirman hingga Jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman di sepanjang jalan terlihat kumuh.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan tentang jalur pedestrian**

Akses pedestrian adalah jalur pejalan kaki yang digunakan untuk pemisah antara jalan kendaraan dengan pejalan kaki, yang letaknya bersebelahan. Akses pedestrian dimanfaatkan sebagai wadah keamanan bagi pejalan kaki untuk menjadi penghubung antar akses transportasi ke akses transportasi lainnya.

##### **1. Pengertian jalur pedestrian**

Jalur pejalan kaki merupakan elemen penting dari sebuah rancangan kota dimana memiliki keterkaitan antara asal seseorang menuju ke tempat tujuannya. Dimana jalur tersebut dalam konteks kota memiliki peran untuk mewujudkan suatu lingkungan yang manusiawi. Perilaku menuju ke tempat publik di sepanjang jalur jalan dengan bergerak dari suatu tempat yang sudah direncanakan di awal perjalanan hingga menuju ke tempat tujuan utama di sepanjang jalan, dan berinteraksi sosial (Rubenstein, Lang; 1992).

Alat pergerakan masyarakat yang ada di dalam kota, dimana alat utamanya sebagai sarana pertemuan langsung dari segi budaya dan daya jual serta penghubung berbagai jenis transportasi dalam area perkotaan (John Fruin; 1979). Berjalan kaki yang dilakukan secara perlahan dimana dilakukan pada jalur pedestrian pada suatu area sambil menikmati, menyadari serta merasakan bagaimana kondisi di sepanjang jalan pada prasarana infrastruktur kota. Sarana transportasi dimana pada suatu area perkotaan juga terdapat aktivitas perdagangan, kebudayaan, permukiman menjadikan kota yang dibutuhkan segala aspek masyarakat (Amos Rapoport, Giovany Gideon; 1977).

## **2. Peraturan Pemerintah terkait Jalur Pedestrian**

Berdasarkan Permen PU No. 3 Tahun 2014 Yang berisi tentang acuan pembuatan, pendesain, penyuplai dan penggunaan pemanfaatan fasilitas umum pejalan kaki di kawasan kota, fasilitas umum di area pejalan kaki yang terdiri dari penghijauan tanaman, penerangan jalan, tempat istirahat, tempat buang sampah, marka jalan, rambu jalan, tempat informasi, halte/shalter bus, ruang tunggu.

Standar luas area yang biasa digunakan untuk jalur pejalan kaki diperbesar dan digunakan sesuai dengan tipologi ruas pejalan kaki dengan memperhatikan kebiasaan dan jenis aktivitas setempat.

### **2.1. Standar pelayanan jalur pejalan kaki**

Berdasarkan Permen PU No. 3 tahun 2014, standar pelayanan jalur pejalan kaki terdiri atas:

- a. Standar A, para masyarakat tidak mengalami kesulitan saat berjalan di area pedestrian.
- b. Standar B, para masyarakat tidak berdesakan saat berjalan bersamaan dengan masyarakat lainnya yang menggunakan jalur pedestrian.
- c. Standar C, para masyarakat pengguna jalan dapat melalui area tanpa berdesakan walaupun ada masyarakat lainnya dari arah berlawanan.
- d. Standar D, para masyarakat dapat berjalan dengan arus normal, walaupun bergantian dengan masyarakat lainnya dari arah berlawanan.
- e. Standar E, semua masyarakat dapat bergerak dengan sama, walaupun melambat dan tidak teratur ketika banyaknya masyarakat menggunakan area pejalan kaki yang adanya arus bolak balik pejalan kaki atau berhenti. Standar E mulai tidak nyaman untuk dilalui. Para masyarakat dapat menggunakan bersamaan dengan kecepatan sama walaupun rata-rata melambat dan tak teratur saat adanya banyak masyarakat yang memakai area jalan.

f. Standar F, para masyarakat memiliki kecepatan berjalan sangat lambat dan terbatas karena adanya arus bolak balik dari laju masyarakat dari arus berlawanan juga yang searah. Standar F area yang tidak harusnya digunakan karena tingkat kenyamanan dan bebas gerak yang sedikit.

Berikut tabel tingkatan standar pelayanan jalur pejalan kaki

**Tabel 2.1. Tingkatan Standar Pelayanan Jalur Pejalan Kaki**

Tingkat Pelayanan	Jalur Pejalan Kaki (m <sup>2</sup> /orang)	Kecepatan Rata-rata (meter/menit)	Volume Arus Pejalan Kaki (orang/meter/menit)	Volume/Kapasitas Rasio
A	≥12	≥78	≤6.7	≤0.08
B	≥3.6	≥75	≤23	≤0.28
C	≥2.2	≥72	≤33	≤0.40
D	≥1.4	≥68	≤50	≤0.60
E	≥0.5	≥45	≤83	≤1.00
F	<0.5	<45	variable	1.00

(Sumber : Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, Departemen Pekerjaan Umum, 2014)

## 2.2. Ketentuan Fasilitas Pejalan Kaki menurut Direktorat Jenderal Bina Marga (1995)

Hal-hal yang diperhatikan menyangkut fasilitas pejalan kaki antara lain:

- a. Pejalan Masyarakat sedekat mungkin mencapai tujuannya..
- b. Berkesinambungan dan terkoneksi antar akses transportasi dengan transportasi yang lain.
- c. Di lakukannya penyekatan bila ada akses pejalan kaki yang melewati arus jalan kendaraan dimana diperlukannya petugas/rambu untuk mengatur hal demikian.
- d. Area pejalan kaki direncanakan pada persimpangan jalan di kota kecil maupun kota besar dimana tingkat masyarakat pengguna yang tinggi.
- e. Area pejalan kaki direncanakan di titik-titik yang menghindari kecelakaan bagi masyarakat pengguna.

- f. Titik-titik area pejalan kaki dilengkapi garis batas dengan warna dan juga rambu agar lalu lintas dan masyarakat bisa berjalan berdampingan.
- g. Titik-titik area pejalan kaki tidak diperkenankan untuk melewati ruas/menghambat lalu lalang kendaraan.
- h. Pembuatan untuk material jalan harus aman dari hujan, jalan yang tidak rata, dan dilengkapi tanaman peneduh disisinya.
- i. Agar masyarakat lebih aman diberikan perbedaan ketinggian antara area jalan kaki dengan area kendaraan.

### **2.3. Tolak ukur perancangan jalur pejalan kaki**

Menurut Untermann (1984) dalam (Negasari dkk, 2014:2), cara untuk mendesain jalur pejalan kaki yang benar, harus dilihat dari perhitungan dan penampakan yang pantas, yaitu :

#### **a. Kondisi keselamatan**

Keselamatan yang dimaksud masyarakat bisa terhindar dari kecelakaan kendaraan, dan banjir saat musim hujan.

#### **b. Kondisi kebahagiaan**

Bagian yang mempengaruhi kebahagiaan masyarakat pengguna :

1. Tidak terjadinya saling bertabrakan antar masyarakat pengguna jalan, tidak adanya kesulitan berjalan akibat tidak rataanya jalan, dan adanya rasa aman dari kendaraan.
2. Berkelanjutan dan dekat dengan penghubung antar akses akses transportasi kota.

#### **c. Adanya rasa nyaman**

Masyarakat merasakan tidak mengalami kelelahan akibat jauhnya area pejalan kaki dengan akses akses penghubung antar transportasi kota dari mulai kesediaan kendaraan transportasi dan jarak tempuh.

Ha-hal yang menentukan jarak tempuh seseorang adalah:

1. Waktu dalam mencapai akses transportasi kendaraan.

2. Kenyamanan masyarakat dipengaruhi oleh cuaca, kualitas jalan, tanaman sebagai peneduh dan keindahan. Juga kegiatan yang dilakukan diatas area pejalan kaki.

d. Adanya pemikat masyarakat

Menurut Lumbantoruan dalam (Negasari dkk, 2014) pada area tertentu diberikan spot-spot untuk memikat hati dan mata masyarakat dengan diberi aksesoris lampu, tempat duduk, dan pohon peneduh. Tapi dikhususkan untuk area usaha mikro dititik beratkan pada keindahan, warna dan bentuk etalase maupun box container usaha dagang kelas mikro, agar masyarakat bisa membeli dan kembali esok hari.

### **3. Aspek-aspek penentu jarak tempuh pada jalur pedestrian**

Jarak untuk melintasi suatu jalur pedestrian yang tersedia dipengaruhi oleh beberapa aspek (Indaswara and Untermann, 2007).

Aspek-aspek penentu jarak tempuh:

a. Aspek waktu

Adanya kepentingan seseorang menjadi pengaruh saat berjalan di jalur pedestrian yang tersedia. Aspek waktu menjadi unsur yang paling dibutuhkan untuk memenuhi kepentingan tersebut khususnya pada waktu melintas di jalur pedestrian.

b. Aspek rasa nyaman

Hujan dan panas matahari merupakan hal yang menjadi penentu nyamannya seseorang melintas di jalur pedestrian. Terlindungi dari panas matahari yang terik saat berjalan menjadi aspek yang membuat nyaman. Cuaca hujan juga menentukan kenyamanan saat melintas dimana dibutuhkan tempat berlindung sesaat sebelum melanjutkan perjalanan kembali. Bentuk kegiatan pada jalur pedestrian juga menjadi penentu lamanya seseorang menghabiskan waktu berjalan. Banyaknya waktu yang dihabiskan pada saat melakukan kegiatan menjadi aspek kenyamanan.

c. Aspek sarana transportasi

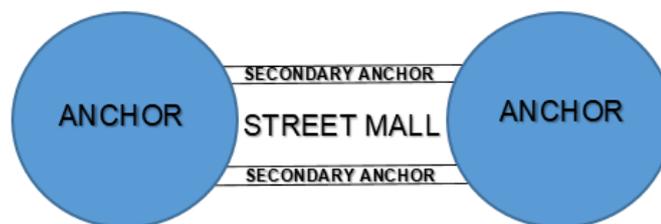
Terpenuhinya kebutuhan akan sarana transportasi baik roda dua maupun roda empat menjadi salah satu alasan mengapa para pejalan kaki menempuh jarak yang jauh untuk sampai ke tujuan. Jalur yang biasa dilalui kendaraan dan mudah untuk dijangkau, lahan parkir yang strategis, tersedianya jalur pintasan, dan bagaimana pemanfaatan lahan menentukan kegiatan di jalur pedestrian.

d. Aspek pemanfaatan lahan

Dengan adanya pemanfaatan lahan yang beragam mendapatkan jarak tempuh yang lebih jauh pada suatu pekotaan dibandingkan lahan yang hanya satu penggunaan atau kurang beragamnya pemanfaatan lahan.

**3.1. Daya tarik seseorang untuk berjalan kaki**

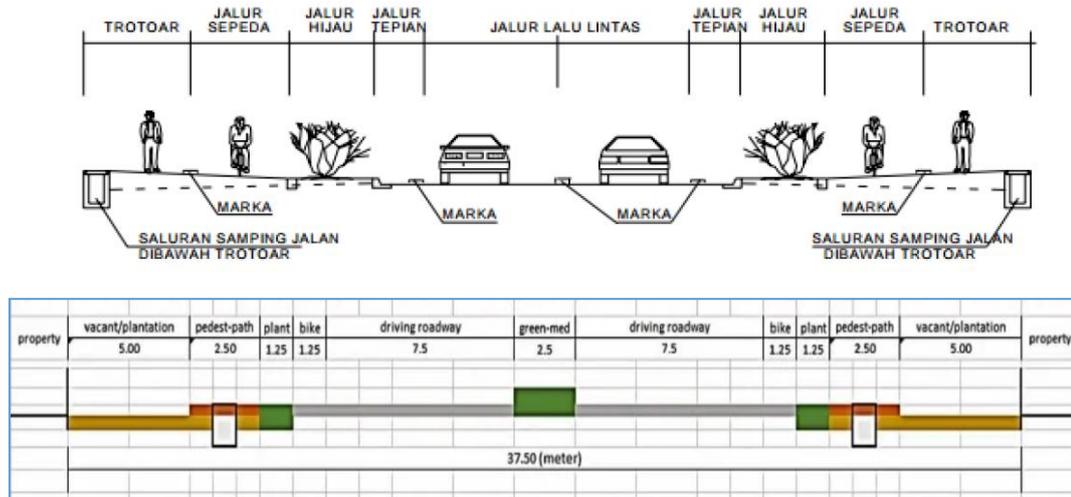
Pemikat masyarakat agar masyarakat ingin melewati tempat-tempat orang berkumpul menghibur diri seperti arena bermain, Arena film, pusat perbelanjaan dan pusat jajanan. Tapi pemikat lainnya adalah seni rancangan kota, patung, jalan yang nyaman, titik lampu, dan peletakan pepohonan, toko-toko usaha mikro juga jadi pemikat para masyarakat melewati area pejalan kaki yang telah membudaya di lingkungan masyarakat (Shirvani, 1985: Danisworo,1994).



**Gambar. 2.1. Daya tarik suatu jalur pedestrian**  
(Sumber : Abori, 2006)

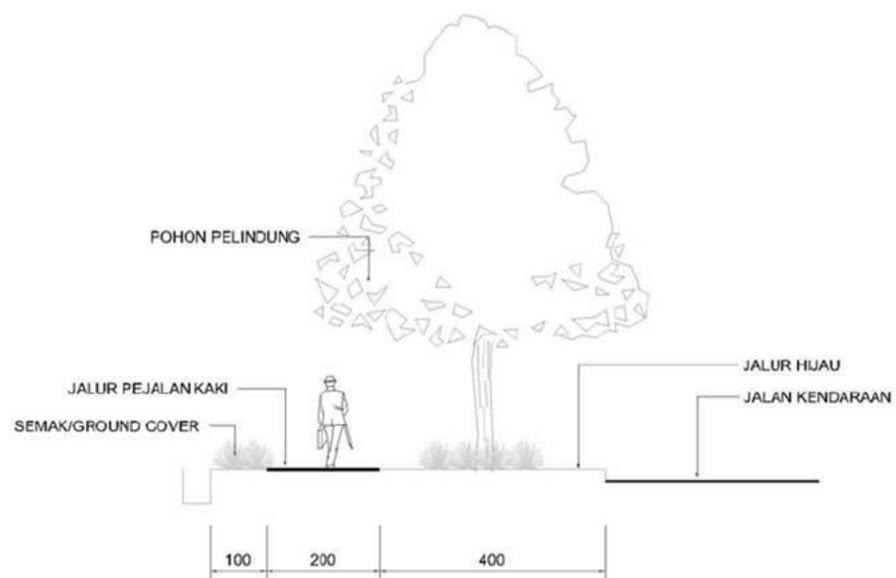
### 3.2. Sirkulasi pejalan kaki

Tidak adanya gangguan bagi masyarakat pengguna area pejalan kaki ada faktor utama. Cara yang paling efektif adalah digunakan timer pejalan kaki/lampu pejalan kaki saat di haruskan melewati persimpangan area jalan kendaraan.



**Gambar. 2.2. Detail jalur pedestrian**

(Sumber : <https://transportation.files.wordpress.com/2010/05/rsni-t-14-2004-geometri-jalan-perkotaan1.pdf>)



**Gambar. 2.3. Sirkulasi jalur pedestrian**

(Sumber : Sudiarta, 2017)

*Timer* pejalan kaki/lampu pejalan kaki bisa digunakan dengan alat lampu lalu lintas. Cara pembatas ruang dengan cara memisahkan memakai jembatan penyebrangan atau jalan diatas tanah. Timer yang ada di area pejalan kaki adalah ukuran jalan dan jalur pedestrian, arah pejalan kaki, tempat tujuan pejalan kaki, waktu pejalan kaki dan jumlah masyarakat yang melewati area pejalan kaki.

### **3.3. Karakteristik perjalanan**

Masyarakat pengguna area pejalan kaki bisanya tidak jauh perjalanannya ketempat yang dituju mulai dari kantor ke stasiun, kantor ke halte, ataupun dari halte ke tempat pusat perbelanjaan. Luas area pejalan dipengaruhi banyaknya orang dalam satu area pejalan kaki, waktu berjalan, orang perhari.

### **3.4. Perilaku manusia**

Menurut Helmi (1995:7) bahwa hasil yang didapatkan pada area lingkungan dalam psikologi terfokus dari *behavioristik* yaitu hasil didapatkan dari peristiwa kejadian lingkungan masyarakat untuk hidup, dimana laju pertumbuhan akan menghasilkan perbedaan sifat.

Menurut Notoatmodjo (1997) bahwa peristiwa kejadian diartikan suatu keadaan organisme dalam tubuh seseorang terhadap keadaan sekitar. Peristiwa kejadian baru terjadi karena hal yang harus dilakukan untuk menghasilkan suatu reaksi tertentu. Peristiwa kejadian seseorang dalam hal luas dalam artian dari tingkah laku yang dikeluarkan (*over behaviour*) dan tingkah laku yang tidak dikeluarkan (*insert behaviour*).

Menurut Walgito (1999:34) dimana peristiwa tingkah laku seseorang tidak keluar dengan sendiri tanpa adanya kejadian yang dialaminya, baik kejadian bersifat dari luar maupun dari sifat dalam. Walaupun demikian, kejadian peristiwa seseorang akibat respon dari suatu kejadian dari faktor luar yang dialami.

### 3.5. Perilaku masyarakat

Adanya fasilitas umum disekitar perkotaan dapat merubah perilaku masyarakat, yang mengakibatkan efek negatif dan positif pada area pejalan kaki, area penghubung kendaraan, kawasan penjualan, serta lahan parkir dan lain lain.

#### B. Jalur pedestrian sebagai ruang publik

Area masyarakat umum yang baik sangat diperlukan untuk masyarakat agar dapat berfungsi dengan baik. Menurut Siahaan (2010) ciri- ciri area publik yang baik yaitu area yang bisa menjadi kebebasan serta kenyamanan dalam beraktifitas masyarakat dan membentuk pola hidup suatu kota yang maju (*image and identity*). Area fasilitas masyarakat juga diharuskan memiliki titik titik yang dapat menarik perhatian orang banyak (*attraction and destinations*).

Area masyarakat umum harus dilihat dari sisi ketenangan (*amenities*) dapat semua umur, bisa digunakan kapanpun. Oleh karena hal itu area masyarakat umum harus ada fasilitas fasilitas yang tidak sulit bongkar pasang, tidak sulit pindah ke titik yang satu ke titik lainnya (*flexible design*), pemandangan yang tidak sama waktu ke waktu musim ke musim (*seasonal strategy*), tidak sulit untuk akses transportasi (*aksesibilitas*), didapat dengan cepat walau dengan berjalan kaki, dekat dengan transportasi kendaraan tidak jauh.

Pemanfaatan ruang, pengguna jalur pedestrian biasanya yang selalu menikmati ruang terbuka yang seharusnya dinikmati seluruh lapisan masyarakat. Dan karena hal tersebut timbulah *conflict of interest*, sebab area tersebut seharusnya digunakan semua lapisan masyarakat untuk melakukan berbagai aktivitas, bukan dimanfaatkan oleh sebagian segelintir orang.

#### C. Tinjauan tentang perilaku

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, perilaku adalah efek timbal balik seseorang yang dikeluarkan dengan cara sikapnya, gerakan tubuh, dan ucapan. Sedangkan menurut ilmu biologis adalah pergerakan

seseorang/makhluk hidup di sekitarnya yang dicerminkan dan diperlihatkan langsung dan tidak langsung.

Menurut Notoadmodjo (2003) dalam (Nofri dan Hafifah 2018) perilaku adalah rangkuman timbal balik oleh seseorang yang dicerminkan dan diperlihatkan ke masyarakat sekitar. Kata perilaku memperlihatkan pergerakan seseorang secara berkumpul antar sesama manusia dan alam maupun sebaliknya (*Tandal and Egam, 2011*).

Menurut Heri Purwanto (1999:34) dalam (Al-Bara 2016) perilaku adalah semua pergerakan manusia yang dilakukan karena adanya timbal balik dari orang lain dan alam sekitarnya yang bisa diperlihatkan. Sedangkan menurut Sujatmiko (2014) dalam (Ayyub 2013) definisi pedagang secara etimologi adalah seseorang yang melakukan jual beli dengan orang lain dalam bentuk barang ataupun jasa.

## **1. Perilaku pedagang**

Perilaku pedagang adalah pergerakan yang dilakukan seseorang seperti kehidupan manusia sewajarnya yang lebih diperlihatkan yaitu adanya jual beli, barter/tukar barang maupun jasa.

Penelitian ini membahas tentang perilaku pedagang yakni semua perbuatan yang dilakukan oleh pedagang dalam melakukan aktivitas jual beli.

### **a. Peraturan tentang Pedagang Kaki Lima**

Menurut Perda No. 11 tahun 2000 tentang Pengaturan Pedagang mikro dan dikuatkan dengan Perda No. 16 tahun 2003. Peraturan tentang rencana tata bangunan dan lingkungan sebaiknya area pejalan kaki menjadi ruang yang menghasilkan laju kemajuan suatu kota dari pola penghubung akses pergerakan seluruh masyarakat, tipe dan bentuknya. Pemberdayaan Pedagang mikro di atas jalur pejalan kaki juga diatur dalam wadah hukum lain.

Undang-undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang UMKM, Pasal 7 Ayat 1, Peraturan Presiden Nomor 125 Tahun 2012, Permendagri Nomor 41 Tahun 2012, kemudian ada juga Peraturan Gubernur Nomor 10 Tahun 2015 tentang Penataan dan Pemberdayaan

Pedagang mikro. Menurut Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 03/PRT/M/2014 tentang acuan Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan fasilitas area Pejalan Kaki di daerah Perkotaan. Peraturan Menteri tersebut juga mengatur izin Pedagang mikro jika lebar di atas lima meter. Pada Jalur Pejalan kaki tersebut, area yang bisa digunakan untuk berjualan maksimal selebar tiga meter. Perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area berdagang yakni 1 : 1,5.

**b. Syarat untuk berdagang pada jalur pedestrian**

Adapun 6 syarat untuk Pedagang Kaki Lima bisa berjualan di jalur pedestrian :

1. Jarak bangunan ke area berdagang adalah 1,5 meter hingga 2,5 meter agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki.
2. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimal 5 meter yang digunakan untuk area berjualan memiliki lebar maksimal 3 meter, atau memiliki perbandingan antara lebar jalur pejalan kaki dan lebar area berdagang 1 : 1,5 meter.
3. Terdapat organisasi atau lembaga yang mengelola keberadaan ketentuan kegiatan usaha kecil formal (KUKF).
4. Pembagian waktu penggunaan jalur pejalan kaki untuk jenis kegiatan usaha kecil formal tertentu diperkenankan di luar waktu aktif gedung/bangunan di depannya.
5. Dapat menggunakan lahan privat.
6. Tidak berada di sisi jalan arteri baik primer maupun sekunder dan kolektor primer dan/atau tidak berada di sisi ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi.

Sebagai sebuah sistem faktor-faktor yang penting untuk diperhatikan adalah mencakup faktor sejarah, faktor sosial ekonomi, faktor politik, faktor pendanaan dan legalitas. Pembudayaan penggunaan jalur pejalan kaki sebagai bentuk keberpihakan kepada pedestrian juga selalu kalah dari mobilitas menjamurnya pedagang kaki lima dan parkir liar di jalur-jalur yang semestinya untuk pejalan kaki.

Permasalahan ekonomi menjadi salah satu alasan kenapa jalur pedestrian untuk pejalan kaki beralih fungsi sebagai tempat untuk berjualan para pedagang kaki lima dan sebagai lahan parkir kendaraan roda dua pengunjung. Aktivitas pegawai dan pengunjung yang rutin setiap hari dan tidak tersedianya ruang untuk memenuhi kebutuhan makan pegawai dan pengunjung di dalam kawasan rumah sakit. Pedagang yang menjual makanan dan minuman berada di luar kawasan rumah sakit dan terdapat disepanjang jalur pedestrian telah mendapatkan izin untuk bergadag pada pihak Kantor Kesdam. Sepanjang jalur pedestrian telah dibuatkan 15 stan oleh pihak Kesdam khusus untuk pedagang yang berjualan dengan masing-masing stan memiliki luas 4m<sup>2</sup>, masing-masing stan menjual jenis makanan dan minuman yang berbeda-beda sesuai kebutuhan utama pegawai yang bekerja, pengunjung serta masyarakat sekitar yang tinggal disekitar bangunan rumah sakit.

Adanya kebutuhan antara pembeli dengan penjual barang dan jasa dimana saling memenuhi kebutuhan satu sama lainnya, dibutuhkan tempat sebagai sarana. Jalur pedestrian sebagai sarana yang digunakan untuk menyalurkan kegiatan transaksi antara pembeli dan penjual. Pegawai yang bekerja membutuhkan tempat untuk memenuhi kebutuhan akan makan siang saat istirahat dengan lokasi yang terjangkau setelah itu kembali lagi bekerja sedangkan penjual membutuhkan tempat untuk menjual kebutuhan pembeli demi kebutuhan ekonomi sehingga kebutuhan sandang, pangan dan papan bisa terpenuhi. Jalanan sebagai tempat kendaraan berlalulintas juga dibutuhkan Jalanan untuk berjalan kaki.

## **2. Perilaku konsumen**

Dalam undang-undang Republik Indonesia No. 8 tahun 1999 yang berisi tentang keamanan yang diberikan ke konsumen yaitu seseorang yang menggunakan, mengkonsumsi atau memakai barang atau jasa.

Menurut Ma'ruf (2006:50) dimana tingkah laku konsumen merupakan sebuah pergerakan seseorang untuk memiliki,

menggunakan dan menghabiskan suatu barang. Dibuku Pemasaran Ritel mendefenisikan Tingkah laku Konsumen (*consumer behaviour*) kegiatan oleh seorang pembeli untuk melakukan pembelian suatu barang dan jasa, dimulai dari caranya dan kapan, saat melakukan pembelian.

Menurut Kotler (1997) dalam (*Chrisnawati and Abdullah 2011*) tingkah laku konsumtif yang diakibatkan kurangnya pengertian kebutuhan, keinginan, dan permintaan.

- a. Kebutuhan (*Human Need*) adalah suatu hal pokok yang harus dimiliki oleh seseorang karena bersifat primer
- b. Keinginan (*Want*) adalah suatu hal tambahan untuk menunjang kegiatan sehari-hari tapi tidak harus dimiliki yang bersifat sekunder.
- c. Permintaan (*Demands*) adalah suatu hal untuk menyetok persediaan agar menjaga kecukupan sehari-hari.

### **3. Perilaku pengguna lahan parkir**

- a. Peraturan tentang lahan parkir

Menurut Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor.17 Tahun 2006 Tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum dalam daerah kota Makassar dimana Bab 1 Pasal 1 No. 6 dimana parkir memberhentikan dan menempatkan kendaraan hanya bersifat sementara pada tempat yang ditetapkan, Pasal 1 No. 8 dimana tempat yang berada ditepi jalan umum yang telah ditetapkan oleh walikota sebagai tempat parkir. Bab 2 mengenai pengelolaan parkir tepi jalan dan melakukan kerjasama dengan pihak ketiga sebagai pemilik bangunan untuk menghasilkan pendapatan daerah dalam mengatur tata kota yang baik sehingga lahan parkirpun juga baik dengan persetujuan Badan Pengawas.

Kebutuhan akan adanya lahan parkir menjadikan tukang parkir memanfaatkan *space* lain sebagai ruang parkir (*on street*). Penggunaan *space* tertentu sebagai area yang berlangsung dalam waktu yang lama akan membentuk area atau ruang yang seolah-olah dikuasai oleh tukang parkir meskipun sebenarnya ruang tersebut

adalah fasilitas publik. Penggunaan dan pengendalian ruang secara permanen dan terus menerus menjadi kebiasaan sehingga kelompok tukang parkir itu merasa menguasai dan dapat melakukan kontrol terhadap area tersebut meskipun manifestasi ruang itu adalah ruang publik.

Bangunan kantor, rumah toko, mall, hotel, rumah sakit telah menyediakan lahan parkir di setiap bangunannya. Namun lahan parkir untuk menampung kendaraan pengunjung yang tersedia pada bangunan belum cukup untuk menampung kendaraan sesuai jumlah kendaraan pengunjung yang datang sehingga jalur pedestrian dimanfaatkan sebagai lahan parkir masing-masing bangunan. Jalur pedestrian merupakan sarana yang disediakan Pemerintah sebagai jalur untuk berjalan kaki masyarakat umum namun masih dimanfaatkan sebagai tempat untuk memenuhi kebutuhan setiap bangunan.

Pemilik bangunan Mall Ratu Indah dan Rumah Toko Grand New Agung juga rutin membayar kewajiban pajak pada Dinas Perhubungan namun jalur pedestrian tetap beralih fungsi menjadi lahan parkir kendaraan pengunjung khususnya kendaraan roda dua yang datang. Jalur pedestrian yang dimanfaatkan menghilangkan fungsi utama jalur pedestrian sebagai tempat untuk berjalan kaki masyarakat umum kota Makassar.

b. Jenis Parkir Berdasarkan Penempatan parkir

1. Parkir di badan jalan (*on street parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkirnya.

2. Parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*)

Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di luar badan jalan adalah tata guna lahan yang khusus disediakan sebagai ruang parkir dan mempunyai pintu pelayanan masuk atau pintu pelayanan keluar sebagai tempat mengambil atau menyerahkan

karcis sehingga dapat mengetahui secara pasti jumlah kendaraan dan jangka waktu kendaraan parkir yang parkir.

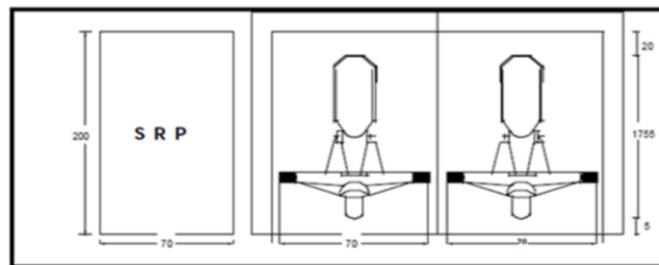
c. Satuan Ruang Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996) satuan ruang parkir adalah luas efektif untuk memarkir satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu.

**Tabel.2.2. Ukuran tempat Parkir terkait Jenis Kendaraannya**

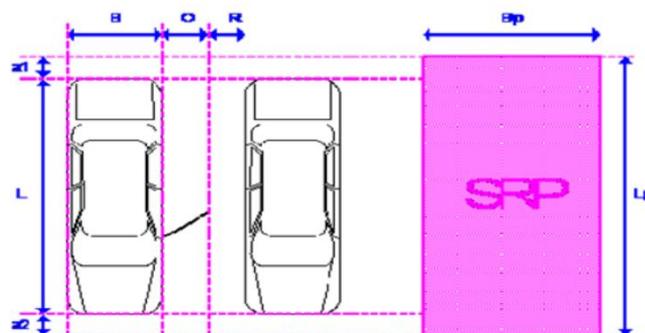
Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
a. Mobil Penumpang Golongan I	2,3 x 5,0
b. Mobil Penumpang golongan II	2,5 x 5,0
c. Mobil Penumpang Golongan III	3,0 x 5,0
Bus dan Truk	3,4 x 12,5
Sepeda Motor	0,75 x 2,0

(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar.2.4. Ukuran tempat Parkir Kendaraan bermotor**

(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)



**Gambar. 2.5. Ukuran tempat parkir untuk kendaraan mobil**

(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996)

#### **4. Perilaku pejalan kaki**

Pejalan kaki memiliki kawasan dimana para pejalan kaki pada kawasan perbelanjaan merupakan kawasan untuk publik. Kawasan tersebut juga memiliki fungsi melayani segala kebutuhan berjalan kaki dengan melihat serta melayani segala kegiatan saat berjalan kaki. juga berfungsi untuk memfasilitasi aktivitas berjalan untuk melihat barang yang dijual tanpa ada niat untuk dibeli atau untuk dibeli. Sebagian besar sisi jalan dan jalur pedestrian yang memiliki unsur manifest sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki tidak dapat digunakan untuk sirkulasi karena privatisasi yang dilakukan oleh *User Group* lain. Hal tersebut menyebabkan keterhubungan antar jalur sirkulasi tidak terlihat sambung-menyambung satu sama lainnya.

## D. Penelitian Terdahulu

**Tabel.2.3. Penelitian Terdahulu**

No	Peneliti	Judul Penelitian	Masalah Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
1	<b>Terstiervy Indra Pawaka Listanto /2006</b>	Hubungan fungsi dan kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus Jl. Pahlawan Semarang)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apakah jalur pedestrian sudah memberi kenyamanan pejalan kaki dalam kawasan Jl. Pahlawan sebagai landmark kota Semarang</li> <li>2. Bagaimana faktor-faktor properti jalur pedestrian yang ada bila dikaitkan dengan atribut kenyamanan?</li> <li>3. Pemanfaatan secara maksimal street furniture dan pengaturan pedagang kaki lima sebagai solusi atas fungsi jalur pedestrian sebagai tempat untuk mencari kebutuhan makan dan minum yang menyenangkan bagi masyarakat.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengetahui fungsi jalur pedestrian pada kawasan Jl. Pahlawan ditinjau dari aspek kenyamanan penggunaannya.</li> <li>2. Mengetahui pola perilaku pejalan kaki di kawasan Jl. Pahlawan dalam menggunakan jalur pedestrian untuk aktivitas</li> </ol>	Pendekatan Deskriptif dengan analisis kualitatif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalur pedestrian sudah tidak sesuai lagi dengan fungsinya. Hal tersebut juga tidak sesuai dengan teori mengenai jalur pedestrian dan teori mengenai kenyamanan Jl. Pahlawan Semarang banyak digunakan untuk aktivitas-aktivitas lain selain untuk berjalan.</li> <li>2. Perilaku pejalan kaki sudah berubah dengan mengikuti perubahan lingkungan Perilaku lebih memilih menggunakan tepi jalan untuk berjalan daripada harus melewati jalur pedestrian yang sudah penuh dengan aktivitas berdagang dan berkumpulnya komunitas-komunitas yang berada disepanjang Jl. Pahlawan, Semarang.</li> </ol>	<p>Penelitian penulis untuk mengetahui Bagaimana kenyamanan pedestrian Jl. Pahlawan Kota Semarang</p> <p>Penelitian A Erma Sukmawaty meneliti tentang pola perilaku, pola pemanfaatan, Alih fungsi jalur pedestrian pada beberapa fungsi bangunan yang terletak di jalan Dr. Ratulangi hingga Jalan Jenderal Sudirman</p>
2	<b>Ginting Berastagi, Nurlisa Ginting, Ahmad Fadil Pohan/ 2017</b>	Elemen vegetasi dalam penataan ruang kota pada koridor jalan Jamin	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana elemen vegetasi memberikan kenyamanan agar aktivitas pariwisata di Berastagi semakin tinggi?</li> <li>2. Bagaimana penataan vegetasi pada ruang jalan untuk menciptakan visualisasi yang menarik para pengguna jalan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk mengetahui bagaimana penataan atau penempatan vegetasi yang aspek jarak tanamnya</li> <li>2. Untuk mengetahui bagaimana penataan dan penempatan pohon-pohon sesuai fungsi bangunan</li> </ol>	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Deskriptif Kualitatif karena dalam prosesnya hasil observasi atau pengamatan. Pengamatan kualitas visual objek studi dipaparkan dan disajikan terkait	Dibutuhkan pengkajian yang mengarah kepada pengaruh rasio vegetasi terhadap komposisi energy perkotaan sehingga dapat Meningkatkan kenyamanan pada koridor ruang kota, estetika dan kemandirian serta menciptakan keseimbangan lingkungan yang membuat terciptanya suatu kota ekologis	<p>Penelitian Penulis meneliti tentang bagaimana elemen vegetasi membeikan kenyamanan di jalur pedestrian</p> <p>Penelitian A Erma Sukmawaty meneliti tentang pola Pergerakan/ tingkat sirkulasi pengguna jalur pedestrian.</p>

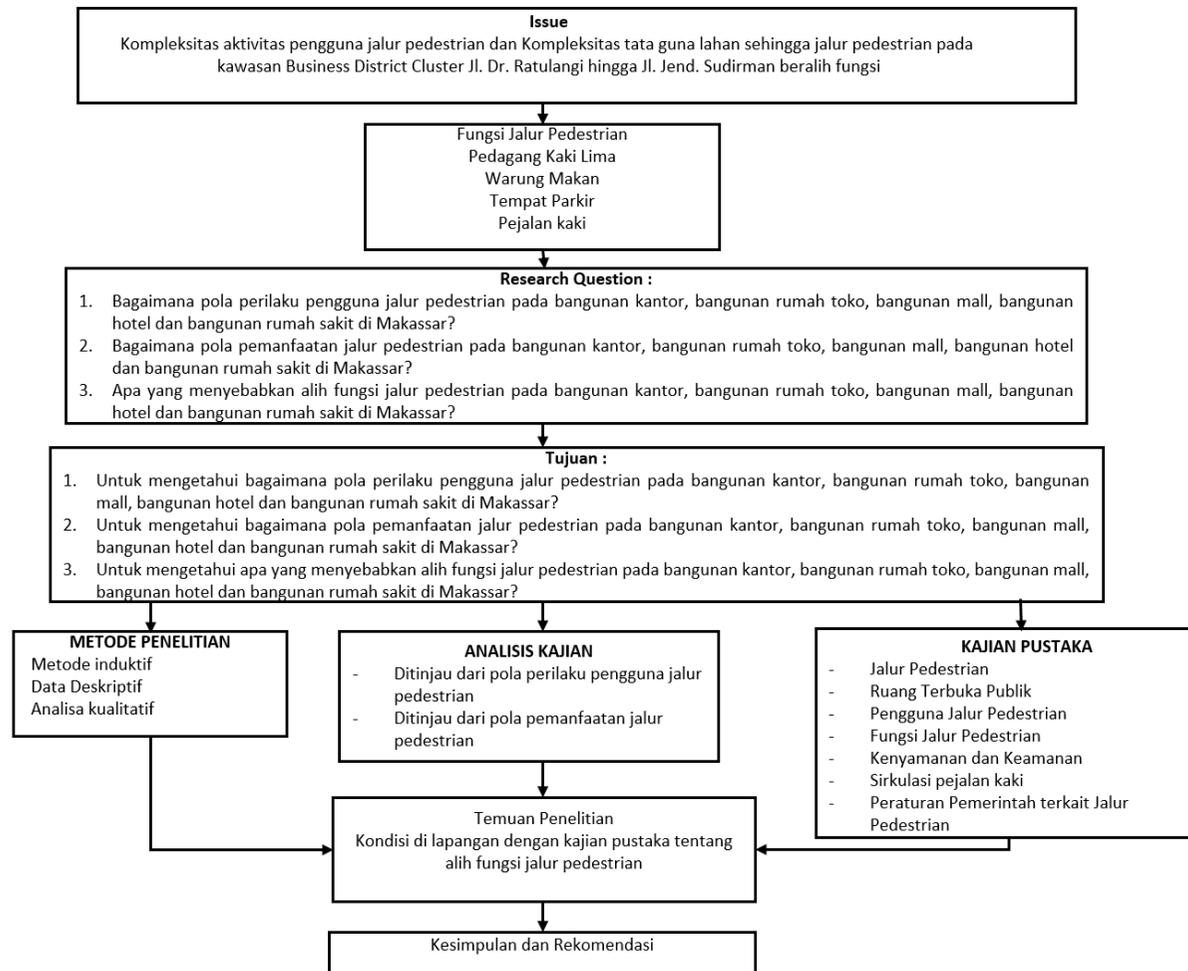
					estetika, karakter dan orientasi visual di dalam suatu konsep desain penataan		
3	<b>Rizka Adiyani Mulyo/ 2008</b>	Pengaruh Fungsi Bangunan dan Activity Support Terhadap Pertumbuhan Koridor	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana karakteristik fungsi bangunan atas dasar luas bangunan dan tinggi bangunan yang ada di koridor jalan Letjend Suprpto?</li> <li>2. Jenis activity support apa saja yang ada di koridor Letjend Suprpto</li> <li>3. Bagaimana pertumbuhan koridor letjend Suprpto dengan adanya fungsi bangunan dan activity support saat ini?</li> <li>4. Apakah benar ada pengaruh dan bagaimana pengaruh fungsi bangunan dan activity support terhadap pertumbuhan koridor Letjend Suprpto?</li> </ol>	Untuk membuktikan kebenaran adanya pengaruh dan bagaimana pengaruh yang ditimbulkan fungsi bangunan dan activity support terhadap pertumbuhan koridor jalan Letjend Suprpto, sehingga dapat diketahui jenis-jenis aktivitas apa saja yang dapat menghidupkan kembali kawasan kota lama khususnya koridor jalan Letjend Suprpto. Dimana koridor jalan ini memiliki potensi dan aset yang sangat besar terhadap perkembangan kota Semarang	Metode penelitian yang digunakan adalah Post Positivistik Rasionalistik dengan menggunakan teknik analisis uji korelasi bivariate t-pearson dan di dukung dengan deskriptif kualitatif. Uji Korelasi digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan mengetahui ada tidaknya hubungan activity support dengan pertumbuhan koridor Jl.Letjend Suprpto, sedangkan t-pearson merupakan alat untuk mengukur besarnya hubungan tersebut dengan menggunakan sampel terdistribusi (parametrik).	Ada pengaruh antara fungsi bangunan dan activity support dengan pertumbuhan koridor Jl. Letjend Suprpto Besarnya pengaruh dan masing-masing variabel yang diujikan sangat beragam namun variabel yang paling berpengaruh terhadap pertumbuhan koridor Jl. Letjend Suprpto adalah aktivitas komersial.	<p>Penelitian Penulis menggunakan metode Post Positivistik Rasionalistik, uji korelasi bivariate t-person, metode kualitatif Deskriptif</p> <p>Penelitian A. Erma Sukmawaty menggunakan penelitian Deskriptif Kualitatif, dan Analisis secara Induktif Bagaimana fungsi bangunan mempengaruhi fungsi bangunan di Makassar</p>
4	<b>Cahyani/ 2019</b>	Model Jalur Hijau sebagai penunjang Makassar kota Pintar	Makassar masih kekurangan akan ruang hijau dengan luas lahan hijau saat ini sebesar 2,422 ha yang berarti kekurangan ruang hijau sekitar 2. 810 ha yang berarti	Mengevaluasi jalur hijau di kota Makassar dan menentukan Model Jalur Hijau yang sesuai dengan Makassar Kota pintar.	Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif yang berfokus	Hasil penelitian ini menunjukan bahwa Model Jalur Hijau sebagai penunjang Makassar kota	Penelitian Penulis menggunakan metode Kuantitatif, teknik analisis statistic, dan Uji Hasil penelitian ini menunjukan bahwa Model Structural Equational Modelling

			<p>kekurangan ruang hijau sekitar 2.810 ha yang berarti hanya mencapai 13% dari ketentuan yang dibutuhkan 30% yang ditetapkan oleh kementerian PU Nomor 05/PRT/M/2008 Lahan terbangun kota Makassar cukup besar, dimana total seharusnya 12,244 namun kondisi dimana total seharusnya 12,244 namun kondisi yang ada sebesar 15.054 ha Jumlah penduduk kota Makassar 1,7 juta jiwa yang berbanding lurus dengan peningkatan kendaraan pribadi yang berdampak pada kendaraan pribadi yang berdampak pada kemacetan, kebisingan, polusi udara, banjir dan terjadinya peningkatan suhu udara.</p>		<p>pada model jalur hijau dimana data dikumpulkan dengan kuisioner dan diolah dengan teknik analisis statistic. Data tersebut diuji dengan menggunakan analisis statistik yaitu Structural Equational Modelling atau disingkat dengan SEM.</p>	<p>pintar memiliki bentuk memanjang mengikuti pola sepanjang jalan, vegetasi beragam, rindang dan tertata rapi sertautupan lahan yang mampu menyerap air secara maksimal, menjadi nilai estetika dan pembatas menjadi nilai estetika dan pembatas antara jalan dan bangunan , tersedianya tempat menunggu, jalur sepeda dan pejalan kaki, menjadi penghubung ke RTH yang lebih besar, nyaman dan menyenangkan , tersedianya street furniture dan fasilitas ramah difabel , memiliki saluran drainase dan jaringan listrik yang baik dan tertata rapi, serta memberikan batasan antara jalan dan pedestrian way sehingga memberikan keamanan bagi pejalan kaki</p>	<p>Penelitian A. Erma menggunakan penelitian deskriptif kualitatif, Analisis secara induktif. Jalur pedestrian pada beberapa fungsi bangunan masih tidak menyediakan jalur untuk kaum difabel , jalur pedestrian yang aman dan nyaman untuk pejalan kaki serta pengguna jalur pedestrian yang ingin naik dan turun dari kendaraan umum.Tidak ada vegetasi sebagai unsur estetika Serta pelindung dari terik matahari</p>
5	<b>Imma Widyawati Agustin/ 2017</b>	Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-alun kota Malang	Bagaimana tingkat walkability pada alun-alun Kota Malang?	Untuk mengetahui tingkat walkability pada alun-alun Kota Malang	<p>Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Kuantitatif dan</p> <p>Kualitatif, Kemudian dilakukan analisis Importance Performance Analysis(IPA) dengan menggunakan Skala Likert</p>	<p>Perlunya penataan kawasan dengan konsep walkability. Penataan parkir bagi kendaraan tidak menjadi komponen utama dalam penataan kawasan. Hal ini dapat menjadi</p> <p>masukannya bagi pemerintah kota Malang dalam bagi pemerintah kota Malang dalam penataan kawasan publik agar kegiatan perencanaan dan penataan dapat dilakukan sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan tiap-tiap kawasan.</p>	<p>Penelitian penulis menggunakan metode kuantitatif, metode kualitatif, Importance Likert</p> <p>Penelitian A. Erma menggunakan penelitian Deskriptif kualitatif, dan analisis secara Induktif bagaimana pengaturan lahan sesuai kebutuhan tiap-tiap fungsi bangunan Dengan mempertimbangkan fungsi utama Jalur pedestrian untuk masyarakat umum</p>

6	<b>Rizky Astria/ 2019</b>	Rasa nyaman pada pedestrian yang berubah	Bagaimana tingkat kenyamanan pada Jl. Braga Utara	Sebagai bahan untuk mengetahui Tingkat kenyamanan pada Jl. Braga Utara	Cara penelitian yang dipakai pada penelitiannya menggunakan cara deskriptif dimana orang di jalur pejalan kaki / pedestrian sangat diperlukan di penelitian tersebut. Cara tersebut menginfokan bagaimana kondisi yang terjadi di area jalur pejalan kaki yang digunakan yang dituangkan dalam tulisan dalam hal yang baru dari kondisi di area jalur pejalan kaki hingga ditemukannya solusi untuk mendapatkan manfaat yang lebih baik lagi dari sebelumnya pada saat melalui jalur pedestrian/pejalan kakidi JL Braga	Yang mempengaruhi tingkat kenyamanan pada jalur pedestrian jalan Braga adalah bagaimana penataan, keindahan, keamanan dan kenyamanan, Jalur pedestrian juga bisa dimanfaatkan sebagai tempat untuk berkumpul, beriteraksi, bersosialisasi, dijadikan tempat acara music dan menjual makanan dan minuman dengan lebar jalur pedestrian yang masih terbatas sehingga kondisi kota menjadi terlihat lebih hidup oleh adanya aktivitas masyarakat yang memanfaatkan jalur pedestrian namun pengguna utamanya yaitu pejalan kaki menjadi terbatas untuk bergerak.	<p>Pada penelitian ini digunakan penelitian kualitatif dimana bkan menyangkut perihal perhitungan namun bagaimana menggambarkan keadaan yang terjadi dan diuraikan megenai masalah alih fungsi jalur pedestrian di pusat kota Makassar</p> <p>Penelitian A. Erma meneliti pola pergerakan Tingkat sirkulasi pengguna jalur pedestrian Berdasarkan Teori deskriptif, wawancara Secara mendalam, analisis secara induktif Fungsi Jalur pedestrian pada fungsi bangunan yang berbeda menjadi beralih fungsi.</p>
7	<b>Rina Saraswaty/ 2017</b>	Kenyamanan Pejalan kaki terhadap pemanfaatan Trotoar di Jalan Brigjen Katamso Medan	Apakah trotoar di sepanjang jalan Brigjen Katamso (dari samping jalan Letjen Soeprapto-Pandu hingga simpang jalan AH.Nasution) berfungsi sesuai dengan fungsi sebenarnya sebagai jalur transportasi bagi pejalan kaki.	Untuk mengetahui sejauh mana trotoar di sepanjang jalan Brigjen Katamso telah berfungsi dengan sebenarnya sebagai jalur transportasi bagi pejalan kaki.	Metode pengumpulan data langsung di lapangan melalui pengamatan dan pemotretan terhadap obyek pengamatan dan pemotretan di data untuk kemudian hasilnya ditabulasikan dan dianalisa.	Tergolong kriteria tingkat kenyamanan yang kurang baik. Hal ini disebabkan karena ter- jadinya pergeseran fungsi trotoar menjadi fungsi kegiatan lain, seperti tempat berjualan, tempat usaha lain dan area parkir. Sehingga pejalan kaki terpaksa menggunakan jalur lalu lintas kendaraan untuk berjalan.	<p>Penelitian penulis meng gunakan metode Survey, Deskriptif, Analisis Tabel dan Presentase.</p> <p>Penelitian A. Erma menggunakan penelitian Deskriptif Kualitatif, dan Analisis secara Induktif</p>

8	A. Erma Sukmawaty/ 2021	Alih Fungsi Jalur pedestrian di Makassar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bagaimana Pola Perilaku Pejalan kaki pada jalur pedestrian pada bangunan Kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, bangunan Rumah Sakit di Makassar?</li> <li>2. Bagaimana Pola Pemanfaatan Jalur Pedestrian bangunan Kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, bangunan Rumah Sakit di Makassar?</li> <li>3. Apa yang menyebabkan jalur pedestrian pada bangunan Kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, bangunan Rumah Sakit di Makassar beralih fungsi?(Sumber, Peneliti 2020)</li> </ol>	<p>Untuk mengetahui bagaimana pola perilaku pejalan kaki, bagaimana pola pemanfaatan serta apa yang menyebabkan jalur pedestrian pada bangunan Kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, bangunan Rumah Sakit di Makassar? beralih fungsi.</p>	<p>Metode kualitatif deskriptif dengan menggunakan analisis Spradley dan Wijaya dengan mengamati pola perilaku pengguna jalur pedestrian , pola pemanfaatan serta penyebab jalur pedestrian di Makassar beralih fungsi</p>	<p>Jalur pedestrian pada setiap fungsi bangunan dimanfaatkan sesuai kebutuhan dari tiap fungsi bangunan diantaranya bangunan kantor, bangunan Mall, bangunan Rumah Toko, bangunan Hotel, dan bangunan Rumah Sakit di Makassar. Kebutuhan ekonomi masyarakat dan lokasi yang strategis membuat pedagang kaki lima memilih jalur pedestrian untuk berjualan. Pemilik bangunan juga memanfaatkan jalur pedestrian sebagai lahan parkir dimana mata pencaharian petugas parkir dengan tetap membayar pajak restribusi kepada Dinas Perhubungan. Pola perilaku dan aktivitas yang terjadi disekitar jalur pedestrian bukan lagi pola perilaku pejalan kaki sebagai pengguna utama jalur pedestrian.</p>	
---	----------------------------	--	--	--	--	--	--

## E. Alur pikir



**Gambar 2.6. Alur Pikir**  
(Sumber :Peneliti, 2020)