

## JALUR PEDESTRIAN SEBAGAI SALAH SATU FASILITAS PERKOTAAN DI JALAN PROF. ABDURAHMAN BASALAMAH, MAKASSAR

Sriany Ersina<sup>1</sup>, Irma Rahayu<sup>2</sup>, Yuliana<sup>3</sup>

Jurusan Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar

[sriany.ersina@uin-alauddin.ac.id](mailto:sriany.ersina@uin-alauddin.ac.id), [irma.rahayu@uin-alauddin.ac.id](mailto:irma.rahayu@uin-alauddin.ac.id), [yuliana@gmail.com](mailto:yuliana@gmail.com)

**Abstrak**—Pusat kota yang dirancang sebagai kota yang baik adalah kota yang memberikan kemudahan pergerakan bagi lalu lintas, baik itu lalu lintas pejalan kaki maupun lalu lintas kendaraan. Kenyataan bertolak dari pengalaman empiris, alokasi ruang bagi lalu lintas kendaraan bermotor lebih besar daripada ruang untuk pejalan kaki. Salah satunya adalah Jalan Prof. Abdurahman Basalamah di kota Makassar, yang setiap harinya ramai oleh lalu lalang kendaraan bermotor dan pejalan kaki, baik itu dari kalangan mahasiswa, pelajar maupun masyarakat umum namun tidak memiliki fasilitas pedestrian yang memadai sebagai akses pendukung bagi pejalan kaki. Sehingga dibutuhkan sebuah penelitian ilmiah yang hasil akhirnya nanti akan menjadi salah satu solusi disain dalam perencanaan jalur pedestrian yang mempertimbangkan lokasi tapak, material, kebutuhan sarana dan prasarana, sekaligus sebagai bentuk peningkatan fasilitas perkotaan di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. Metode penelitian dilakukan dengan metode deskriptif dimana data-data yang diperoleh nantinya akan dijabarkan, dianalisa lalu dibuat kesimpulannya.

**Kata kunci:** Pedestrian, Ruang untuk Pejalan Kaki, Jalan Prof. Abdurahman Basalamah

**Abstract** Properly designed city center is a city that provides ease of movement for traffic, be it for pedestrians or for vehicular traffic. In fact, contrary to the empirical experience, the inventory of space for motor vehicle traffic is greater than the space for pedestrians. One example is Jalan Prof. Abdurahman Basalamah in the city of Makassar, is every day crowded by motor vehicles and pedestrians, either from among students or the general public, but it does not have adequate pedestrian facilities as a support access for pedestrians. Therefore it takes a scientific research that the final result will be one of the design solutions plan of the pedestrian path with observe to the location of the site, the material, the needs of facilities and infrastructure, as well as the form of improvement of urban facilities in Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. This research uses descriptive method, where the data obtained then elaborated, analyzed and concluded.

**Keywords :** Pedistrian, Space for Pedistrrians, Jalan Prof. Abdurahman Basalamah

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar

<sup>2</sup>Jurusan Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar

<sup>3</sup>Jurusan Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar

## PENDAHULUAN

Kota merupakan salah satu tempat kehidupan manusia yang dapat dikatakan paling kompleks karena perkembangannya dipengaruhi oleh aktivitas pengguna perkotaan yang menyesuaikan dengan perkembangan zaman dan tuntutan hidup. Kota sebagai suatu proses yang dapat dilihat hasilnya dan perkembangannya lebih menonjol dibandingkan dengan kawasan luar kota serta cenderung lebih menekankan pada segi ekonomi, dianggap sebagai hasil rekayasa manusia untuk memenuhi kehidupan ekonomi penggunanya. Selain itu, kota juga mempengaruhi kehidupan di segala bidang yang berdampak pada timbulnya masalah-masalah yang semakin kompleks yang memerlukan pemecahan.

Penataan ruang kota yang keliru jelas akan mengalami kesulitan dalam mengembalikan seperti kondisi asalnya, sebab berdampak pada struktur ruang kota atau kawasan tertentu di dalam kota karena pembangunan kota pada dasarnya bertumpu dan berorientasi diseperti kepentingan kesejahteraan masyarakat/warga kota maka apabila hal ini terjadi secara terus-menerus dan tidak ada upaya untuk mencegahnya maka cepat atau lambat pada gilirannya akan berdampak pada penderitaan rakyat yang berkepanjangan disamping beban bagi Pemerintah Daerah/Kota akan semakin bertambah pula.

Dewasa ini, masalah penting dalam 'Perancangan Kota' sudah tidak dapat lagi menunggu/mengharapkan bantuan subsidi dari Pemerintah Pusat melainkan harus dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah sendiri dalam konteks Otonomi Daerah. Dengan demikian pola pikirnya harus dirubah agar apa yang direncanakan benar-benar dapat menunjang daya tarik kota untuk dipasarkan (*marketable city*) pada investor yang akan menanamkan modalnya. Untuk meningkatkan kapasitas manajemen pemerintahan kota dan pemanfaatan sumberdaya lokal, maka dibutuhkan desentralisasi dan otonomi penataan ruang kota yang terpadu dan fungsional. Dalam kaitan itu, maka suatu produk 'Perancangan Kota' perlu dibuat yang SMART (Spesific, Measurable, Attainable, Realistic and Time Bond). Menurut Ir. Edy Darmawan, M.Eng. mengemukakan bahwa perancangan kota yang SMART memberi arti suatu hasil perancangan yang memiliki kekhususan tersendiri sesuai dengan kondisi lokal, dapat diukur dimensinya, dapat dikerjakan dan realistis serta dapat diselesaikan dalam kurun waktu tertentu. Untuk mencapai itu diperlukan suatu kajian atau program tindakan nyata (*Action Plan/Action Program*).

Pusat kota yang dirancang sebagai kota yang baik adalah kota yang harus memberikan kemudahan terhadap pergerakan bagi lalu lintas, baik itu lalu lintas pejalan kaki maupun lalu lintas kendaraan. Kenyataan bertolak dari pengalaman empiris, alokasi ruang bagi lalu lintas kendaraan lebih besar daripada ruang pejalan kaki dan hal ini sangatlah tidak adil. Pusat kota sebagai kawasan yang akrab dengan pejalan kaki, secara perlahan akan mengalami penurunan kualitas dan ditinggalkan oleh pejalan kaki yang beralih kepada masyarakat yang bergantung pada kendaraan karena fungsinya sebagai kota yang akrab dengan pejalan kaki telah terganggu.

Dalam kaitannya dengan paparan diatas, dari hasil pengamatan penulis bahwa untuk kasus Kota Makassar sendiri masih minim kawasan yang benar-benar dirancang dengan penyediaan jalur akses bagi pejalan kaki. Walaupun telah muncul berbagai rancangan *real estate* yang telah mengaplikasikan kawasan perumahan yang menyediakan jalur pejalan kaki namun lokasinya terletak di kawasan pinggiran kota. Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) adalah suatu sub-sistem perencanaan kota yang sangatlah vital bagi pencitraan suatu kota dan menjadi suatu energi kota untuk hidup. Gambaran kota yang hidup dapat dilihat dari banyaknya lalu lalang pejalan kaki di kota tersebut.

Arus lalu lintas yang padat bukanlah satu-satunya dinamika eksistensi kehidupan suatu kota. Keberadaan dan perlunya jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki juga telah dituangkan dalam peraturan perundangan-undangan di Negara Republik Indonesia, salah satunya adalah PP No. 34 tahun 2006 tentang jalan. Dimana pada pasal 34 ayat 3 diutarakan bahwa salah satu manfaat ruang

jalan adalah dimanfaatkan sebagai trotoar. Dan diperjelas di ayat 4, bahwa trotoar yang dimaksud hanya diperuntukkan untuk lalu lintas pejalan kaki. Berikutnya pada pasal 86 ayat 5 disebutkan bahwa setiap perencanaan teknis jalan harus memperhitungkan kebutuhan prasarana pejalan kaki dan penyandang cacat. Dalam penjelasan pasal tersebut dijelaskan bahwa pejalan kaki dan penyandang cacat perlu diperhitungkan karena merupakan bagian dari lalu lintas. Jalur pedestrian merupakan sebuah jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan, diberi lapis permukaan, diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Jalur pedestrian berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Fungsi utama dari jalur pedestrian adalah untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki.

Permasalahan yang utama dalam perancangan kota adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian dan fasilitas kendaraan bermotor. Sebagai contoh : *The Uptown Pedestrian* yang didesain oleh *City of Charlotte, North Carolina*, membagi permasalahan area pedestrian dalam 3 kelompok : *function and needs, psychological comfort, physical comfort*. (Charlotte, 1978). Hal ini juga diutarakan oleh Hamid Shirvani (1985), menurutnya dalam merencanakan sebuah jalur pedestrian perlu mempertimbangkan adanya keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, faktor keamanan serta ruang yang cukup bagi pejalan kaki, fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area pedestrian, dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang.

Salah satu jalan di Makassar yang sering dilalui pejalan kaki namun tidak memiliki jalur pedestrian yaitu Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah yang berada di pertigaan Jalan Abdullah Dg.Sirua tepatnya di Kelurahan Karampuang Kecamatan Panakkukang Kota Makassar. Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah memiliki panjang sekitar 1468 meter. Sebelumnya Jalan ini lebih dikenal dengan Jalan Racing Centre, namun pada tanggal 25 Maret 2012, jalan ini resmi berganti nama menjadi Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah.

Di Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini berdiri berbagai instansi pemerintah salah satu diantaranya yaitu Balai Besar Industri Hasil Perkebunan dan Balai Besar Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika Wilayah IV Makassar. Ada pula Kantor DPD PDI Perjuangan Sulsel, Gedung Terpadu Perguruan Athirah Racing Centre, TK Islam Athirah III, Masjid Sulthan Alauddin, Rumah Makan Ulu Juku', Perumahan Dosen UMI, Perumahan Mustika Mulia serta terdapat kantor lama PT Media Fajar yang berganti menjadi Universitas Fajar (UNIFA). Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini setiap hari ramai dilalui oleh pejalan kaki baik itu dari kalangan mahasiswa, pelajar dan masyarakat umum lainnya.

Sebagai contoh para pelajar dari SD Inpres Panaikang yang berada di Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah, setiap jam pulang sekolah para pelajar SD Inpres Panaikang sebagian besar berjalan kaki untuk pulang kerumah, namun karena pada jalan ini tidak terdapat jalur khusus untuk pejalan kaki, para pelajar yang berusia anak-anak ini terpaksa berjalan kaki di jalur kendaraan bermotor dan tentu saja hal ini dapat membahayakan nyawa anak-anak tersebut. Selain itu, pada jalan ini juga terdapat beberapa pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di titik-titik tertentu sepanjang Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah, namun penataan pedagang kaki lima ini terlihat semrawut sehingga perlu ditata ulang karena selama ini PKL merupakan salah satu kegiatan pendukung dari jalur pedestrian. Namun penulis juga menyadari bahwa jalur pedestrian ini juga nantinya peka terhadap kondisi cuaca, seperti yang telah diketahui bahwa untuk kota Makassar sendiri terdapat dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau, untuk mengantisipasi kedua cuaca tersebut maka jalur pedestrian ini akan dirancang dengan menggunakan atap pelindung tertutup dan terbuka sehingga pejalan kaki akan merasa nyaman berjalan di jalur pedestrian tersebut. Pada Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini juga, penulis akan merancang sebuah fasilitas jalur

pedestrian berupa plaza yang berfungsi sebagai pengikat massa bangunan atau sebagai pengikat-pengikat kegiatan masyarakat.

## **METODE PERANCANGAN**

Metode pembahasan dilakukan dengan metode deskriptif, yaitu menguraikan, menjabarkan, dan menjelaskan tentang faktor-faktor yang dibutuhkan dalam perencanaan serta faktor pendukung yang akan menentukan konsep desain kawasan. Berdasarkan hal tersebut, dilakukan pengumpulan data yang diperlukan kemudian dijabarkan dan dianalisa, dan dari hasil analisa tersebut dibuat kesimpulan, batasan, dan tanggapan yang akan digunakan sebagai dasar dari perencanaan dan perancangan Jalur Pedestrian di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar.

Data yang diperoleh berasal dari data sekunder, yaitu studi literatur melalui buku, makalah, referensi, standar perancangan *pedestrian ways*, internet dan sumber-sumber tertulis yang berhubungan dengan perencanaan dan perancangan Jalur Pedestrian di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar.

## **PEMBAHASAN DAN HASIL**

### **A. Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah Makassar**

Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah Makassar, berbatasan dengan Jalan Urip Sumiharjo di bagian utara sedangkan Jalan Abdullah Daeng Sirua pada bagian selatan. Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah terdiri dari dua jalur dan memiliki panjang total jalan yaitu 1.468,02 m'. Jalan ini merupakan salah satu jalan kolektor sekunder di kota Makassar. Jalan ini memiliki lebar 8-12 meter yang dilengkapi dengan bahu jalan selebar 1-2 meter dan drainase yang terbuka. Jalan ini terletak dalam Kecamatan Panakkukang Kelurahan Karampuang. Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini merupakan jalan yang berada dalam kawasan pusat kota dengan percampuran berbagai kegiatan.

Sepanjang jalan ini terdapat banyak kegiatan, seperti perumahan, perdagangan, pendidikan, peribadatan, kesehatan hingga perkantoran. Kegiatan yang beraneka ragam ini tentunya akan menimbulkan pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat. Dengan melihat beberapa sarana yang ada pada sepanjang koridor Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini yang memungkinkan terjadinya berbagai aktifitas, maka perancangan jalur pedestrian pada koridor jalan ini akan menghidupkan interaksi sosial pada masyarakat yang melintas di jalan ini. Salah satu moda pergerakannya adalah dengan berjalan kaki. Pada kenyataannya di lapangan, Jalan Prof. Abdurrahman Basalamah ini belum dilengkapi dengan fasilitas jalur pejalan kaki. Berdasarkan hal tersebut maka diperlukan perancangan jalur pejalan kaki pada koridor jalan tersebut. Titik-titik kegiatan pada koridor Jl. Prof. Abdurrahman Basalamah akan ditampilkan pada peta tunjuk. Untuk mempermudah proses analisis dan perancangan koridor jalan ini akan dibagi menjadi tiga zona. Berikut merupakan identifikasi kondisi eksisting pada sepanjang koridor Jl. Prof. Abdurrahman Basalamah terkait perancangan kota menurut Hamid Shirvani.



Gambar 1. Peta Jalan Prof. Abdurahman Basalamah  
(Sumber: <http://google.earth.com//>, diakses 3 maret 2016 jam 11:30 WITA)

Tata guna lahan pada koridor Jl. Prof. Abdurahman Basalamah yaitu merupakan kawasan dengan pola penggunaan lahan campuran (mixed use), dengan panjang total koridor jalan 1468,02 m'. Dimana pada sepanjang koridor Jl. Prof. Abdurahman Basalamah ini terdapat sarana pendidikan, sarana peribadatan, sarana perkantoran, sarana perumahan dan pemukiman, sarana kesehatan dan juga sarana perbelanjaan. Perancangan jalur pedestrian pada koridor Jl. Prof. Abdurahman Basalamah ini dibagi menjadi 3 zona. Zona 1 dari arah Jl. Urip Sumiharjo mulai dari SPBU sampai Perumahan Dosen UMI dengan panjang jalan 611,34 m'. Lalu ke zona 2 dari Perumahan Dosen UMI sampai ke Perumahan Mustika Mulia dengan panjang jalan 268,96 m'. Dan terakhir dilanjutkan ke zona 3 mulai dari kantor Balai Besar Industri Hasil Perkebunan sampai ujung tempat penyimpanan alat berat Kantor PDAM di pertigaan Jl. Abdullah Dg.Sirua dengan panjang jalan 587,72 m'.

### 1. Bentuk dan Massa Bangunan

Berikut merupakan bentuk dan massa bangunan berdasarkan kondisi eksisting di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah pada zona 1.



Gambar 2. Bentuk dan Massa Bangunan Pada Jl. Prof. Abdurahman Basalamah Zona 1  
(Sumber: Olah Data, 2016)

Berikut merupakan bentuk dan massa bangunan berdasarkan kondisi eksisting di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah pada zona 2.



Gambar 3. Bentuk dan Massa Bangunan Pada Jl. Prof. Abdurahman Basalamah Zona 2  
(Sumber: Olah Data, 2016)

Berikut merupakan bentuk dan massa bangunan berdasarkan kondisi eksisting di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah pada zona 3.



Gambar 4. Bentuk dan Massa Bangunan Pada Jl. Prof. Abdurahman Basalamah Zona 3  
(Sumber: Olah Data, 2016)

## 2. Ruang Terbuka



Gambar 5. Lahan Kosong dan Pendukung Aktifitas PKL  
(Sumber: Olah Data, 2016)

### 3. Area Pejalan Kaki



Gambar 6. Area Pejalan Kaki dan Letak Penanda Jalan  
(Sumber: Olah Data, 2016)

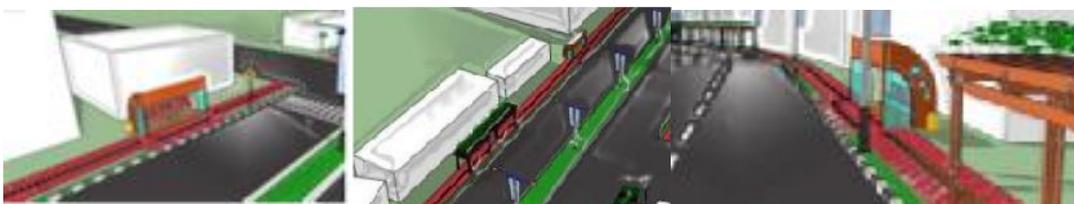
### 4. Tempat Sampah



Gambar 7. Titik Penempatan Tempat Sampah  
( Sumber: Kondisi eksisting, 2015 )

## B. Bentuk dan massa bangunan ( *Form and Building Massing* )

Bangunan penunjang yaitu halte sebagai tempat pemberhentian kendaraan umum dengan jumlah rencana 4 unit, masing-masing diletakkan 2 unit halte pada zona 1 dan 2 unit halte pada zona 3 Jalan Prof. Abdurahman Basalamah. Dimana pada zona 1 Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, 1 unit halte diletakkan di depan SD Inpres Panaikang I dan Panaikang I. Sedangkan pada zona 3 Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, 1 unit halte diletakkan di depan TK Islam Athirah III dan 1 unit halte di depan Universitas Fajar.

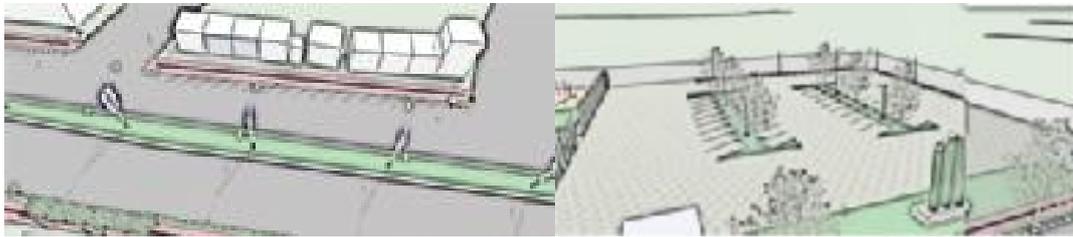


Gambar 8. Bentuk Halte  
( Sumber : Olah Desain Penulis, 2016 )

### 1. Sirkulasi dan parkir ( *Sirculation and Parking* )

Lahan parkir ditata berdasarkan kondisi eksisting dari Jalan Prof. Abdurahman Basalamah Makassar. Dimana titik-titik parkir ditempatkan diarea-area strategis seperti di

depan area rumah makan, atau pada lahan kosong sebagai kantong parkir. Ilustrasi penempatan lahan parkir akan ditunjukkan pada gambar berikut :



Gambar9. Titik Parkir pada Bahu Jalan dan Plaza Zona 1  
( Sumber : Olah Desain Penulis, 2016 )

## 2. Ruang terbuka ( *Open Space* )

### a. Plaza

Desain plaza sebagai pemanfaatan ruang terbuka dengan penambahan beberapa fasilitas seperti area olahraga, area bermain anak atau *playground*, *jogging track*, dan taman refleksi. Tata letak fasilitas tambahan pada plaza akan ditunjukkan pada gambar berikut :



Gambar 10. Perspektif Plaza Jalan Prof. Abdurahman Basalamah  
( Sumber : Olah Desain Penulis, 2016 )

### b. Jalur pedestrian ( *Pedestrian Ways* )



Gambar 10. Perspektif Jalan Prof. Abdurahman Basalamah  
( Sumber : Olah Desain Penulis, 2016 )

Pada permukaan jalur pedestrian menggunakan material *pavingblock type* batu warna merah, ubin pengarah dan ubin peringatan khusus untuk orang cacat. Jalur pedestrian ini juga menggunakan pergola yang diberi tanaman hijau merambat di atasnya. Pergola diletakkan di beberapa area untuk melindungi pejalan kaki dari teriknya matahari di musim panas maupun siraman hujan saat musim hujan tiba.

## **KESIMPULAN**

Solusi disain perancangan Jalan Prof. Abdurahman Basalamah diantaranya, jika ditinjau dari lokasi tapak akan terdiri dari perancangan jalan pedestrian yang menggunakan material *pavingblock type* dengan sistem penanda untuk orang cacat, perancangan area tempat parkir, pemanfaatan ruang terbuka hijau, penyediaan bangunan penunjang seperti halte untuk pemberhentian kendaraan umum, serta perlengkapan sarana dan prasarana sebagai pendukung disain di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anggriani, Niniek. 2009. *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Penerbit Yayasan Humaniora Klaten.
- Mulyandari, Hestin. 2011. *Pengantar Arsitektur Kota*. Penerbit C.V Andi Offset Yogyakarta.
- Rifka, dkk. 2011. Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura, *Jurnal Nalars*, 11, 77-90.