

# TINGKAT PELAYANAN SERTA KETERSEDIAAN SARANA DAN PRASARANA PEJALAN KAKI DI PANTAI LOSARI KOTA MAKASSAR

**Syarifuddin Ishak**

Program Magister Teknik Perencanaan Transportasi

Universitas Hasanuddin

Jl. Perintis Kemerdekaan KM 10, Kampus Tamalanrea, Makassar

Telp/Fax: (0411) 585761

ishak.syarifuddin@yahoo.co.id

## **Abstract**

This study aims to analyze the availability and level of service of the infrastructure for pedestrians at Jalan Somba Opu and Jalan Penghubung, in the city of Makassar. The method used is qualitative interpretation based on the interpretation of actual conditions in the field. Investigations were made at three observation points, i.e point A, point B, and point C. The results showed that the maximum level of service for pedestrian infrastructure was found in the observation point B. The availability of pedestrian infrastructure in all three observation points A, B, and C are still meeting the needs of road users. Pavement surface condition is still good with continuous connectivity.

**Keywords:** pedestrian infrastructure, level of service, continuous connectivity.

## **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis ketersediaan dan tingkat pelayanan infrastruktur bagi pejalan kaki di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur, di Kota Makassar. Metode yang digunakan adalah analisis data kualitatif berdasarkan interpretasi kondisi aktual di lapangan. Pengamatan dilakukan di tiga titik pengamatan, yaitu Titik A, Titik B, dan Titik C. Hasil yang didapat menunjukkan bahwa tingkat pelayanan prasarana pejalan kaki maksimum berada di titik pengamatan B. Ketersediaan infrastruktur bagi pejalan kaki di ketiga titik pengamatan A, B, dan C masih memenuhi kebutuhan pengguna jalan. Kondisi permukaan perkerasan masih baik dengan konektivitas yang menerus.

**Kata-kata Kunci:** infrastruktur pejalan kaki, tingkat pelayanan, konektivitas menerus.

## **PENDAHULUAN**

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 6, Tahun 2006, Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar, pasal 8 ayat 3, Wilayah Pengembangan (WP) III Pusat Kota, tepatnya berada pada sebelah Barat Jalan Andi Pengeran Pettarani sampai dengan Pantai Losari dan batas bagian atas Sungai Balang Beru (Danau Tanjung Bunga). Dasar kebijakan utama mengarah pada kegiatan revitalisasi kota, pengembangan pusat jasa dan perdagangan, pusat bisnis dan pemerintahan, serta pengembangan kawasan pemukiman secara terbatas dan terkontrol guna mengantisipasi semakin terbatasnya lahan kota yang

tersedia dengan tanpa mengubah dan mengganggu kawasan dan atau bangunan cagar budaya.

Pada pasal 43 ayat 3 disebutkan juga bahwa kawasan prioritas tingkat kota mencakup perbaikan dan peningkatan kualitas lingkungan Pantai Losari, melalui kegiatan reklamasi pantai dan penataan kembali dimensi dan ruang pantai yang lebih asri, nyaman, dan berwawasan lingkungan. Dengan ditetapkan sebagai kawasan prioritas kota, Pantai Losari menjadi tempat yang ramai dikunjungi oleh orang yang ingin menikmati pemandangan pantai yang asri dan nyaman. Kunjungan tersebut tentu menimbulkan pergerakan kendaraan dan orang yang juga dipengaruhi oleh adanya kegiatan wisata dan kegiatan-kegiatan publik, baik tingkat daerah maupun tingkat nasional.

Studi ini bertujuan untuk menganalisis ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki terhadap kebutuhan pejalan kaki di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur serta menganalisis tingkat pelayanan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki terhadap keselamatan pejalan kaki di jalan-jalan tersebut. Penelitian ini dilaksanakan di kawasan Pantai Losari, Kota Makassar. Metode yang digunakan adalah analisis data kualitatif yang dikuantitatifkan berdasarkan interpretasi kondisi aktual di lapangan.

Menurut Undang-Undang No. 22, Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 106 ayat 2, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Untuk menjaga keselamatan pejalan kaki, pada setiap jalur jalan dilengkapi dengan fasilitas dan jalur pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan, kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki. Jalur pejalan kaki adalah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, yang dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang, dan penyeberangan tak sebidang. Hal ini sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999.

Di Indonesia belum terdapat kriteria yang jelas mengenai struktur tingkat pelayanan pejalan kaki seperti di negara-negara lain. Tingkat pelayanan diklasifikasikan dari yang terbaik sampai yang terjelek, seperti yang disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1** Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki untuk Posisi Bergerak

Tingkat Pelayanan	Kerapatan (orang/m <sup>2</sup> )	Kecepatan (m/detik)	Arus yang diperbolehkan (orang/meter.detik)
A	≤ 0,10	>1,34	≤ 0,13
B	≤ 0,30	≤1,34	≤ 0,39
C	≤ 0,50	≤1,28	≤ 0,64
D	≤ 0,70	≤1,22	≤ 0,85
E	≤ 1,80	≤0,68	≤ 1,23
F	> 1,80	---	---

Sumber: Munawar, 2006

## DATA DAN ANALISIS

Pertumbuhan penduduk Kota Makassar pertahun rata-rata sebesar 1,67%, yang menjadikan Kota Makassar sebagai salah satu kota dengan tingkat kepadatan penduduk

yang tinggi, yaitu 7.590 jiwa/km<sup>2</sup>. Pertumbuhan ini pada dasarnya terjadi secara alami, sehingga mempersulit pengalokasian suatu kegiatan yang homogen karena tata guna lahan berkembang secara tidak beraturan. Padas kenyataannya perkembangan Kota Makassar berkaitan erat dengan sistem jaringan prasarana jalan, sistem bangkitan dan tarikan pergerakan, yang sangat dipengaruhi oleh sistem tata guna lahan serta sistem sarana transportasi.

**Tabel 2** Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki untuk Posisi Diam

Tingkat Pelayanan	Kerapatan (orang/m <sup>2</sup> )
A	0,0 – 1,0
B	1,0 – 2,0
C	2,0 – 3,0
D	3,0 – 4,0
E	4,0 – 6,0
F	>6,0

Sumber: Munawar, 2006

Aktivitas kawasan di sepanjang Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur sangat beragam. Pada Tabel 3 disajikan jenis-jenis aktivitas di daerah tempat pengambilan sampel untuk penelitian ini.

**Tabel 3** Aktivitas Kawasan di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur.

Titik	Panjang Jalur	Kawasan dan Batas Areal	Karakteristik Lingkungan
A	Sekitar 300 meter	Kawasan sekitar Hotel Imperial dan Hotel Kenari Pantai, mulai dari pertigaan Jalan Hi. Bau sampai dengan pertigaan Jalan Maipa.	Hotel, kantor, dan tempat hiburan (Trans Studio)
B	Sekitar 300 meter	Kawasan sekitar RS. Stella Maris, Rumah Makan dan Anjungan Pantai Losari, mulai dari Pertigaan jalan Maipa sampai dengan persimpangan Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur	Rekreasi, institusi kesehatan, dan daerah kuliner
C	Sekitar 400 meter	Mulai Persimpangan Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur sampai dengan pertigaan jalan Bau Masepe (Depan Makassar Golden Hotel)	Hotel, kawasan perdagangan, dan daerah kuliner

Aktivitas pejalan kaki di kawasan pantai losari mempunyai karakteristik dan tujuan yang berbeda-beda. Pencatatan data pejalan kaki dilaksanakan di 3 titik pengamatan dengan waktu pengamatan dilaksanakan pada dua hari tersibuk, yaitu Hari Sabtu dan Hari Minggu, pukul 06.00–09.00 dan pukul 17.00–20.00.

Dari pengamatan yang telah dilakukan diperoleh bahwa arus pejalan kaki terbesar terdapat pada titik pengamatan B, yaitu 275 orang/jam dan 958 orang/jam atau 0,27

orang/meter.detik. Berdasarkan hasil ini, tingkat pelayanan pejalan kaki adalah B, dengan kerapatan kurang dari 0,30 orang/m<sup>2</sup>, kecepatan orang bergerak kurang dari 1,34 m/detik, dan arus yang diperbolehkan kurang dari 0,39 orang/meter.detik. Gambaran kondisi pejalan kaki pada saat dilakukan survey dapat dilihat pada Gambar 1.

**Tabel 4** Arus Pejalan Kaki pada Hari Sabtu

Jenis Kelamin	Titik			Jumlah Orang/jam
	A Orang/jam	B Orang/jam	C Orang/jam	
Laki-Laki	84	149	140	373
Perempuan	56	126	118	300
Jumlah	140	275	258	673

**Tabel 5** Arus Pejalan Kaki pada Hari Minggu

Jenis Kelamin	Titik			Jumlah Orang/jam
	A Orang/jam	B Orang/jam	C Orang/jam	
Laki-Laki	86	457	154	697
Perempuan	52	501	147	700
Jumlah	138	958	301	1397



**Gambar 1** Aktivitas Pejalan Kaki di Kawasan Pantai Losari

Di titik pengamatan A, tujuan pejalan kaki pada lokasi ini sangat dipengaruhi oleh guna lahan yang ada, yaitu Hotel Pantai, Hotel Imperial Aryaduta, dan Kawasan Metro Tanjung Bunga (Trans Studio). Keberadaan hotel dan Kawasan Metro Tanjung Bunga merupakan bangkitan dan tarikan yang besar, baik manusia maupun kendaraan bermotor.

Jumlah pejalan kaki cukup tinggi, yaitu mencapai 140 orang/jam, pada Hari Sabtu, dan 138 orang/jam, pada Hari Minggu.

Guna lahan pada lokasi pengamatan B meliputi Anjungan Pantai Losari, RS Stella Maris, rumah makan, dan Kawasan Perdagangan Somba Opu, seperti yang terlihat pada Gambar 2. Pengunjung yang berjalan kaki di lokasi ini cukup banyak dan kontinyu, dengan jumlah rata-rata pejalan kaki sebanyak 275 orang/jam, untuk Hari Sabtu, dan sebanyak 958 orang/jam, pada Hari Minggu.

Guna lahan yang ada di lokasi pengamatan C mencakup rumah makan aneka kuliner, Makassar Golden Hotel, Losari Beach Hotel, serta tempat aneka jajanan rakyat yang dikenal dengan pisang epe, dan kawasan perdagangan Somba Opu. Jumlah pejalan kaki yang melakukan aktivitas pada lokasi pengamatan ini juga cukup banyak, yaitu 258 orang/jam, pada Hari Sabtu, dan 301 orang/jam, pada Hari Minggu.



**Gambar 2** Anjungan Pantai Losari dan RS Stella Maris

Hasil pengamatan pada titik pengamatan A menunjukkan bahwa pada Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur terdapat jalur pejalan kaki, berbentuk trotoar, dengan dimensi yang berbeda-beda pada setiap segmen jalan. Pada titik pengamatan A, dengan panjang segmen sekitar 300 meter, pada sisi kanan jalan terdapat jalur pejalan kaki sedangkan pada sisi kiri jalan tidak terdapat jalur pejalan kaki, namun hanya merupakan batas kawasan reklamasi pantai. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki di lokasi ini dapat dilihat pada Tabel 6.

**Tabel 6** Dimensi dan Kondisi Jalur Pejalan Kaki Pada Titik Pengamatan A

Arah	Dimensi			Kondisi	
	Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	Jenis Permukaan	Konektivitas
Kiri	-	-	-	-	-
Kanan	300	6,00	0,15	Ubin	Menerus

Pada pengamatan titik B, dengan panjang segmen sekitar 300 meter, pada sisi kanan jalan terdapat jalur pejalan kaki sedangkan pada sisi kiri jalan tidak terdapat jalur pejalan kaki, namun hanya merupakan batas kawasan reklamasi pantai. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki di lokasi titik pengamatan B dapat dilihat pada Tabel 7.

**Tabel 7** Dimensi dan Kondisi Jalur Pejalan Kaki Pada Titik Pengamatan B

Arah	Dimensi			Kondisi	
	Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	Jenis Permukaan	Konektivitas
Kiri	-	-	-	-	-
Kanan	200	6,00	0,15	Ubin	Menerus
	60	0,70	0,25	Paving	Terputus

Titik pengamatan C, dengan panjang segmen sekitar 400 meter, meliputi sepanjang Jalan Penghibur sampai di depan Makassar Golden Hotel dan persimpangan Jalan Hi. Bau Masepe. Pada sisi kiri jalan terdapat jalur pejalan kaki sedangkan pada sisi kanan jalan tidak terdapat jalur pejalan, namun hanya merupakan kawasan pertokoan atau perbelanjaan, rumah makan, dan guna lahan lainnya. Di antara jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki terdapat *barrier* yang terbuat dari tembok dengan tinggi 0,60 meter dan lebar antara 0,40 meter hingga 1,00 meter, yang mempunyai taman di tengahnya. Taman ini dapat berfungsi sebagai peredam bunyi dan kebisingan yang berasal dari kendaraan bermotor yang melewati Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur. Dimensi dan kondisi jalur pejalan kaki di lokasi titik pengamatan C dapat dilihat pada Tabel 8.

**Tabel 8** Ukuran dan kondisi jalur pejalan kaki pada titik pengamatan C

Arah	Dimensi			Kondisi	
	Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	Jenis Permukaan	Konektivitas
Kiri	275	6,00	0,10	Rabat	Menerus
Kanan	-	-	-	-	-

Berdasarkan hasil pengamatan dan inventarisasi di lokasi penelitian, yaitu di Jalan Somba Opu dan di Jalan Penghibur, fasilitas penyeberangan yang ada hanya berupa dua buah *zebra cross*. Satu fasilitas penyeberangan berada tepat di antara pintu masuk RS Stella Maris dan pintu masuk Anjungan Pantai Losari serta satu lagi di depan kantor City Bank, dengan kondisi yang tidak terpelihara dan warnanya juga sudah hampir tidak kelihatan.

Lampu penerangan merupakan fasilitas pelengkap jalan pada jalur pejalan kaki, yang diletakkan di kiri atau di kanan jalur pejalan kaki, dan digunakan untuk menerangi jalur tersebut sehingga pejalan kaki nyaman berjalan di malam hari. Kondisi lampu penerangan

untuk pejalan kaki di Kawasan Pantai Losari sudah cukup representatif, terutama pada lokasi anjungan. Namun terdapat 13 lokasi yang sebenarnya perlu diberi lampu penerangan dan, pada kenyataannya, saat ini tidak tersedia atau kondisinya rusak. Pada Gambar 4 ditunjukkan kondisi lampu penerangan pejalan kaki yang rusak.



**Gambar 3** Zebra Cross di depan RS Stella Maris dan City Bank



**Gambar 4** Lampu Penerangan Pejalan Kaki dengan Kondisi Rusak

Berdasarkan hasil survei lapangan diperoleh informasi rambu lalu lintas di kawasan Pantai Losari, yaitu jumlah rambu sebanyak 11 buah dengan rincian 4 buah merupakan rambu informasi dilarang belok dan lewat, 3 buah merupakan rambu informasi dilarang parkir, dan 4 buah merupakan rambu parkir. Rambu-rambu tersebut masih dalam kondisi baik, dengan warna dan bentuk masih sesuai standar, dan yang terpenting adalah pejalan kaki dan pengemudi kendaraan masih dapat membaca dan mengenali informasi yang diberikan oleh rambu tersebut. Berdasarkan pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan, marka dan perambuan dan papan

informasi (*signage*) diletakkan pada jalur amenitas, pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian padat, dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

Pengamatan yang dilakukan terhadap jalur hijau di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur di Kawasan Pantai Losari menunjukkan bahwa rata-rata jenis pohon yang ditanam adalah jenis palm dan pohon perdu. Penanaman jenis pohon trambesi sudah dilakukan namun kondisinya masih memerlukan waktu yang cukup lama untuk dapat meneduhkan. Tinggi pohon trambesi yang ditanam rata-rata masih berkisar (1,0-1,5) meter dengan kerindangan yang relatif masih kecil, yaitu sekitar 0,5 meter. Pada kawasan anjungan pantai losari juga sudah terdapat pohon-pohonan dengan jenis palm (pohon kelapa) yang sebenarnya juga belum maksimal sebagai pohon peneduh bagi pejalan kaki. Rata-rata tinggi pohon berkisar antara (1,5-2,5) meter dengan kerindangan berdiameter 1,5 meter. Pada siang hari dengan kondisi cuaca cerah, kawasan ini tidak begitu diminati pengunjung karena suasana yang panas dan tidak terdapat pohon peneduh yang representatif.

Berdasarkan pengamatan di lapangan diperoleh bahwa tingkat sirkulasi belum dapat mendukung kenyamanan pejalan kaki yang disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: (1) kendaraan parkir di trotoar, (2) jumlah pedagang kaki lima yang banyak, (3) terdapat bangunan pos polisi, (4) kepadatan lalu lintas yang tinggi, (5) jalur pejalan kaki yang tidak sama tinggi, dan (6) jalur pejalan kaki yang tidak menerus atau konektivitas yang kurang baik. Dengan demikian perlu dilakukan penataan lahan parkir, dengan tempat-tempat parkir motor dan parkir mobil dipisahkan, penertiban pedagang kaki lima dengan menyiapkan lahan untuk berdagang yang tidak mengganggu pejalan kaki, bangunan pos polisi ditempatkan secara representatif, rambu-rambu lalu lintas untuk batas kecepatan kendaraan dalam kota dan zebra cross disediakan pada titik-titik keramaian, dan jalur pejalan kaki pada trotoar ditata kembali sehingga tercipta kenyamanan dan aksesibilitas yang diharapkan. Sirkulasi yang baik dan sesuai dengan fungsi dan pemanfaatan ruang, khususnya ruang bagi pejalan kaki, harus memperhatikan faktor kenyamanan dan aksesibilitas.

Keindahan adalah syarat utama dalam mendukung suatu area rekreasi. Beberapa unsur Pantai Losari telah mendukung keindahan tetapi di beberapa bagian tidak terlihat indah disebabkan oleh kerimbunan pohon belum tercapai, penempatan bak sampah yang kurang teratur, dan banyak pedagang kaki lima yang masih menggunakan area tersebut sebagai tempat berjualan. Keindahan suatu ruang perlu diperhatikan secara serius untuk memberikan suasana nyaman. Penataan keindahan harus selalu terkontrol, meskipun dalam suatu ruang terdapat berbagai ragam aktivitas manusia yang berbeda-beda. Keindahan ini mencakup persoalan kepuasan bathin dan panca indera manusia., sehingga untuk memberikan kenyamanan yang optimal keindahan harus dirancang dengan memperhatikan berbagai faktor, termasuk bentuk, warna, komposisi susunan tanaman, elemen perkerasan, serta faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

Lokasi Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur kurang bersih. Hal ini dapat dilihat dari masih banyaknya sampah yang terdapat di lokasi tersebut sebagai akibat dari perilaku pengunjung yang tidak membuang sampah pada tempatnya selain ketersediaan bak sampah yang tidak sesuai dengan kebutuhan pengguna. Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus, selain menciptakan rasa nyaman serta menyenangkan orang-orang yang melalui trotoar. Untuk memenuhi kebersihan suatu lingkungan perlu

disediakan bak-bak sampah sebagai elemen lansekap dan sistem saluran air selokan yang terkonsep baik. Selain itu pada daerah tertentu, yang menuntut terciptanya kebersihan tinggi, pemilihan jenis tanaman hias dan semak harus memperhatikan kekuatan daya rontok daun, buah, dan bunga tanaman tersebut.



**Gambar 5** Tempat Sampah di Kawasan Pantai Losari

## **KESIMPULAN**

Tingkat pelayanan sarana dan prasarana pejalan kaki ditinjau dari arus pejalan kaki maksimum berada pada titik pengamatan B, yaitu sebesar 958 orang/jam atau 0,27 orang/meter.detik. Tingkat pelayanan berada pada level terbaik B dengan ketentuan yang diperbolehkan adalah kerapatan kurang dari 0,30 orang/m<sup>2</sup>, kecepatan orang bergerak kurang 1,34 m/detik, dan arus kurang dari 0,39 orang/meter.detik. Sedangkan ketersediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki yang ada di Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur dari titik-titik pengamatan A, B, dan C masih memenuhi kebutuhan pengguna jalan sebanyak 1357 orang/jam. Kondisi permukaan trotoar masih baik, dengan lebar rata-rata 6,00 meter, tinggi 0,15 meter, serta konektivitas yang menerus dan tidak terputus.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. *Makassar Dalam Angka*. 2010. Makassar.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1999. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum*. Jakarta
- Hobbs, F. D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalulintas*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Munawar, A. 2006. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Yogyakarta: Beta Offset.

- Pemerintah Kota Makassar. 2006. *Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2005-2015*. Makassar.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22, Tahun 2009, Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Wibowo, L. 2006. *Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Protokol Kota Semarang*. Skripsi tidak diterbitkan. Semarang: Universitas Negeri Semarang.