



Penataan Fasilitas Jalur Pedestrian Sebagai Jalur Moda Pedestrian Lingkaran Komplek Stadion Pakansari Cibinong, Kabupaten Bogor

Sitti Wardiningsih¹, Daniel Bagus Sarwono¹, Moh. Sanjiva Refi Hasibuan¹

¹Arsitektur Lanskap, Program Studi Arsitektur Lanskap, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Sains dan Teknologi Nasional.

| Diterima 18 September 2022 | Disetujui 25 Juli 2023 | Diterbitkan 29 September 2023 |
| DOI <http://doi.org/10.32315/jlbi.v12i3.62> |

Abstrak

Pakansari Cibinong di Kabupaten Bogor merupakan stadion multifungsi yang memiliki fasilitas lintasan atletik di dalamnya dan fasilitas olahraga lain di dalam kompleknya. Pada bagian luar, komplek stadion dikelilingi oleh jalur kendaraan 2 arah dilengkapi dengan jalur pedestrian pada sisi kiri dan kanannya dengan kondisi masih kurang fungsional dan estetis. Permasalahan yang terjadi adalah keberadaan para pedagang kaki lima pada waktu-waktu tertentu ikut berkontribusi mengurangi nilai estetika kawasan selain penataan vegetasi yang buruk. Tujuan dari kegiatan perencanaan ini untuk meningkatkan kualitas lanskap jalur pedestrian agar lebih fungsional dan estetis sehingga mampu mendukung kebutuhan pengguna serta sekaligus memberikan rasa kenyamanan dan keamanan. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam perencanaan ini yaitu metode diskriptif kuantitatif observasi, identifikasi, wawancara setra dan metode perencanaan oleh Gold mengenai studi *behaviour setting*. Dari hasil perencanaan ini diperoleh konsep penataan jalur pedestrian dengan pembagian ruang bagi aktivitas serta pergerakan pejalan kaki, pesepeda, dan jalur hijau yang lebih proporsional. Selain itu juga didapatkan rencana penataan ruang dan fasilitas sesuai agar tetap berkelanjutan.

Kata-kunci : fungsi, moda jalur pejalan kaki, stadion

Arrangement of Facilities Pedestrian Path as a Pedestrian Mode Path Circle Pakansari Stadium Complex Cibinong, Bogor Regency

Abstract

Pakansari Cibinong in Bogor Regency is a multifunctional stadium that has athletic track facilities in it and other sports facilities within its complex. On the outside, the stadium complex is surrounded by 2-way vehicle lanes equipped with pedestrian lanes on the left and right sides with conditions that are still less functional and aesthetic. The problem that occurs is that the presence of street vendors at certain times contributes to reducing the aesthetic value of the area in addition to poor vegetation arrangement. The purpose of this planning activity is to improve the quality of the pedestrian path landscape to make it more functional and aesthetic so that it can support user needs and simultaneously provide a sense of comfort and safety. The data collection methods used in this planning are quantitative descriptive methods of observation, identification, setra interviews and planning methods by Gold behaviour setting studies. From the results of this planning, the concept of arranging pedestrian paths was obtained with the division of space for activities and the movement of pedestrians, cyclists, and green lanes that are more proportional. In addition, appropriate spatial planning and facilities are also obtained to remain sustainable.

Keywords: functional, pedestrian mode, path, pedestrian, stadium

Kontak Penulis

Sitti Wardiningsih
Kelompok Keilmuan Arsitektur Lanskap Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Sains dan Teknologi Nasional
Jl. Moh. Kahfi II Jagakarsa Kode pos 12640
E-mail : wardiningsih.sitti@gmail.com



Pendahuluan

Lingkungan perkotaan yang manusiawi adalah lingkungan perkotaan yang ramah bagi pejalan kaki, dan mempunyai ukuran serta dimensi berdasarkan skala manusia. Upaya tersebut dapat dilakukan melalui pengembangan kawasan pejalan kaki serta penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai di kawasan perkotaan, terutama di kawasan pusat kota. Hal ini merupakan suatu upaya untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang sesuai dengan karakteristik dan tuntutan kebutuhan pejalan kaki sehingga pusat kota tetap manusiawi, menarik bagi warga kota untuk datang, tinggal, bekerja, dan melakukan kegiatan lainnya dalam rangka memenuhi kebutuhan jasmani dan rohaninya [1]. Pada Pasal 25 UU Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki dan penyandang cacat (disabilitas). Berdasarkan ketentuan legal tersebut, maka terdapat keharusan untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki yang memadai.

Stadion Pakansari di Kabupaten Bogor merupakan kompleks olahraga yang selesai dibangun tahun 2014 dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Lokasi penengamatan Peta Kabupaten Bogor, Peta Kecamatan Cibinong (tengah), Komplek Stadion Pakansari (kanan)

Sejak berdirinya kawasan stadion ini banyak dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai pusat olahraga pada pagi dan sore hari serta saat akhir pekan terutama pada pelaksanaan *Car Free Day (CFD)*. Saat ini area kawasan stadion Pakansari masih memiliki udara yang sejuk dan pemandangan yang indah karena sekitarnya tidak terdapat banyak bangunan permukiman apalagi gedung-gedung tinggi. Area stadion ini sempat mengalami renovasi pada tahun 2017 dalam rangka persiapan pelaksanaan Asian Games 2018, namun area diluar kawasan yaitu jalan lingkar kompleks stadion ini seakan tidak tersentuh. Permasalahan yang terjadi tidak ada penataan yang baik pada jalur pedestrian maupun median jalan sehingga secara estetika menjadi kurang menarik dipandang. Banyaknya pengunjung yang datang untuk

berolahraga juga secara tidak langsung mengundang kehadiran para pedagang dadakan yang membuka lapak kuliner atau dagangan lainnya. Hasil akhir berdasarkan potensi dan permasalahan tersebut, maka diperlukan sebuah perencanaan pedestrian yang dapat meningkatkan kualitas jalur pedestrian sebagai moda pejalan kaki kompleks stadion Pakansari ini agar dapat menjadi lebih fungsional dan estetis sekaligus memberikan kenyamanan dan keamanan kepada seluruh penggunanya yang tetap berkelanjutan penggunaannya.

Tinjauan Pustaka

Pedestrian adalah jalur berupa ruang untuk kegiatan bagi pejalan kaki. Ketersediaan jalur ini untuk memberikan pelayanan kepada para pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran kemandirian dan kenyamanan bagi pejalan kaki pada saat melintasinya. Pedestrian berasal dari bahasa Yunani *pedos* yang berarti kaki[2]. Dalam bahasa Inggris, sebagai kata benda, pedestrian berarti “orang yang berjalan kaki” [3], [4]. Pedestrian berasal dari bahasa Yunani di mana berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki [5]. Pedestrian merupakan media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan [6]. Dapat diartikan bahwa pedestrian adalah suatu kegiatan perpindahan atau pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki, atau dengan kata lain pedestrian adalah orang yang berjalan di jalan.

Metode Penelitian

Alat dan bahan yang digunakan pada penelitian ini terdiri dari kamera *handphone*, daftar wawancara, *flashdisk* dan alat tulis. Sementara aplikasi komputer yang digunakan dalam mengolah data adalah Google Earth Pro, Microsoft Office 2017, Autocad 2007, dan Adobe Photoshop.

Adapun metode yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan deskriptif kuantitatif dengan melakukan indentifikasi, observasi, wawancara langsung ke lokasi serta kajian-kajian jurnal penelitian yang mendukung penelitian ini. Sedangkan Proses penelitian ini dilakukan dengan metode yaitu dimulai dari tahap persiapan, inventarisasi, analisis dan sintesis[7]. Namun untuk hasil perencanaan hanya dibatasi sampai pada tahap menghasilkan rencana blok (*block plan*).

Metode Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan observasi langsung ke lokasi penelitian. Proses penelitian ini dilakukan dengan tahapan perencanaan Gold yaitu dimulai dari tahap persiapan, inventarisasi, analisis dan sintesis [7]. Namun untuk hasil perencanaan hanya dibatasi sampai pada tahap menghasilkan rencana blok (*block plan*).

Metode Analisis Data

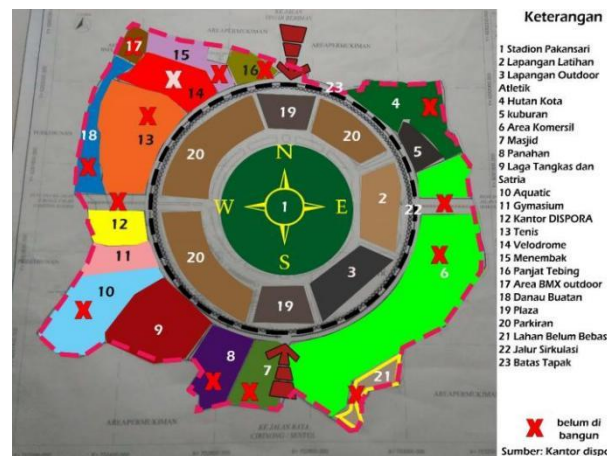
Pada tahapan analisis, digunakan beberapa metode analisis antara lain guna menentukan kebutuhan lebar jalur pedestrian akan mengacu pada standar Direktorat Pekerjaan Umum dan buku *Time-Saver Standards for Landscape Architecture*. Sedangkan untuk menganalisis kebutuhan ruang dan menentukan zonasi tapak yang sesuai digunakan metode analisis *Behaviour Setting*. *Behavior setting* atau tata perilaku berkaitan erat dengan lingkungan fisik, begitu pula sebaliknya. Penelitian dengan pendekatan *Behavior setting* tidak menggunakan sampel responden tetapi langsung mengamati seluruh pengguna tapak pada suatu waktu [8].

Hasil dan Pembahasan

Luas Stadion Pakansari yaitu sekitar 30 ha dan luas tapak yang masuk dalam perencanaan adalah sekitar 4 ha. Zonasi eksisting yang ada di Stadion pakansari itu berupa bangunan stadion itu sendiri sebagai *focal point* lalu ada area *signage* berupa tulisan PAKANSARI yang terletak depan jalan utama menuju ke pintu masuk stadion lalu ada parkir yang luas kemudian ada lapangan memanah dan lapangan mini untuk lari dan lempar lembing. Gambaran zona eksisting tapak dapat dilihat pada gambar 2.

Daerah Kabupaten Bogor memiliki topografi yang sangat beragam di mana pada area stadion Pakansari ini berada pada ketinggian 123-139 meter di atas permukaan Laut serta kemiringan sekitar 4,5 %. Stadion Pakansari memiliki aliran air ke arah barat dan timur di mana air hujan mengalir ke kolam retensi dan bak kontrol yang menyebar di seluruh Stadion Pakansari dan sisa air hujan yang tidak terampung lalu mengalir ke sungai Cikempong yang sudah ada sebelum Stadion Pakansari dibuat.

Data biofisik pada tapak ini berupa vegetasi dominan yang digunakan seperti Pucuk merah, Ketapang kencana, bunga Tahi ayam, Jakaranda, Drasena dan Palem raja. Sementara sarana dan prasarana pada tapak masih kurang memadai seperti tidak tersedianya bangku-bangku namun ada tempat sampah, penanda jalan dan *signage* untuk memandu pengunjung mengelilingi tapak. Kegiatan sosial dalam stadion Pakansari Lebih banyak kegiatan berolahraga seperti *jogging*, bersepeda, duduk-duduk, beristirahat ketika selesai olahraga dan berkumpul untuk mengobrol dan juga senam pagi.



Gambar 2. Peta zonasi eksisting perencanaan

Stadion Pakansari dapat diakses melalui jalan arteri primer yaitu Jalan Raya Bogor dari arah Depok maupun Kota Bogor menggunakan angkutan umum, sepeda motor dan mobil. Tapak dapat di akses melalui jalan raya Tegar Beriman dengan berjalan kaki dari jalan raya bogor dan masuk ke jalan kol. Edi Yoso Martapura untuk sampai ke Stadion Pakansari sedangkan yang dari arah Kota Bogor bisa melalui jalan GOR pakansari menggunakan kendaraan pribadi motor/mobil sedangkan kendaraan umum tidak tersedia di jalan tersebut. Data tersebut menunjukkan bahwa kawasan stadion Pakansari ini sudah terkoneksi dengan kawasan sekitarnya dan dapat dijangkau oleh pejalan kaki (*pedestrian*). Suatu ruas jalan perlu dilengkapi dengan adanya jalur pedestrian apabila disepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki [9]. Jalur pedestrian sendiri adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada Daerah Milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan [10].

Berdasarkan Peraturan Pemerintah PUPR no 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan di mana dibutuhkan jalur hijau untuk memfasilitasi jalur pedestrian dan median jalan lalu menambahkan fungsi sosial dan ekologis yang berupa aktivitas bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal, aktivitas pameran di ruang terbuka, jalur hijau, dan sarana pejalan kaki. Maka fasilitas yang dibutuhkan jalur sepeda, pedestrian yang sesuai standar, bangku untuk pengguna beristirahat, *plaza* untuk aktivitas pameran lalu ada jalur hijau berupa tanaman peneduh.

Sirkulasi pada tapak memiliki 2 jalur kendaraan bermotor dengan 1 arah memasuki jalan GOR Pakansari dengan masuk jalan ke arah barat dan keluar ke arah timur. Namun tidak memiliki jalur khusus sepeda oleh sebab itu akan disediakan ruang yang memisahkan antara jalur khusus sepeda dan kendaraan bermotor. Sebelum dibuat tentukan dahulu standar jalur sepeda di mana lebar pengguna sepeda rata-rata 0,65 m sehingga 1 jalur sepeda memerlukan lebar ±1 m. Sehingga untuk membuat 2 jalur sepeda maka diperlukan lebar jalan 2 m pada saat sepeda berpapasan. Lebar sirkulasi yang dibuat direncanakan 3 m, maka lebar jalan sudah cukup untuk 2 jalur pengguna sepeda dan 1 m untuk pengguna jalan kaki [11], [12].

Zonasi sirkulasi yang dibuat memiliki 2 alternatif di mana pada alternatif 1 jalur pedestrian diapit oleh jalur hijau sebagai peneduh dan *buffer*, kemudian diikuti oleh jalur khusus sepeda yang dibatasi oleh jalur hijau dan pengaman *bollard* sebelum masuk ke jalur kendaraan bermotor dan median jalan dapat dilihat pada gambar 3.



Gambar 3. Alternatif 1 pembagian zonasi sirkulasi

Sementara pada alternatif 2, jalur pedestrian, jalur khusus sepeda dan jalur kendaraan bermotor langsung saling bersinggungan tanpa dibatasi oleh



Gambar 4. Alternatif 2 pembagian zonasi sirkulasi

pengaman berupa jalur hijau dapat terlihat pada gambar 4.

Kemudian pada kedua alternatif zonasi sirkulasi tersebut dilakukan skoring guna menentukan alternatif zonasi yang sesuai dengan kriteria penilaian yang terdiri atas kemudahan akses, estetika, dan keamanan bagi pengguna. Hasil penilaian tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Tabel hasil skoring zonasi sirkulasi

Alternatif	Kemudahan	Estetika	Keamanan	Total skor
1	2	2	3	7
2	1	3	1	5

Keterangan: 1. Buruk 2. Sedang 3. Baik

Berdasarkan hasil penilaian diatas maka alternatif 1 merupakan zonasi sirkulasi yang terpilih karena alternatif 1 memiliki nilai *score* 7 yang tertinggi dari 3 kriteria penilaian yang digunakan baik dari aspek kemudahan akses, estetika, dan keamanan. Alternatif 1 ini akan digunakan sebagai konsep dalam perencanaan jalur pedestrian dan median jalan lingkaran kompleks stadion Pakansari. Pada analisis *behaviour setting* dilakukan pengamatan pola pergerakan pengunjung pada waktu tertentu yaitu pagi dan sore hari di mana pada waktu tersebut adalah waktu yang ramai oleh pengguna dapat dilihat pada gambar 5.



Gambar 5. Pola pergerakan pengunjung ke titik kumpul pagi hari (kiri) dan pada sore hari (kanan)

Pada pagi hari, berdasarkan pengamatan pengunjung masuk ke tapak melalui jalan masuk di sebelah utara lebih banyak dari sebelah selatan karena di utara jalan masuk melewati jalan raya Tegar Beriman karena jalan tersebut adalah akses dari pusat kota Cibinong. Sedangkan jalur selatan biasanya datang dari penduduk sekitar demikian juga dengan sore hari terjadi sama dengan pagi hari lalu pengunjung datang menuju plaza untuk menikmati cuaca pagi dan sore hari yang sejuk. Kegiatan yang dilakukan pada pagi hari seperti berjemur dan pada sore hari sekedar mencari angin karena cuaca pada siang hari panas terik lalu ada juga pengunjung yang langsung melakukan *jogging* atau bersepeda dan istirahat di plaza tersebut. Pada pagi hari juga tidak banyak kendaraan lalu lalang seperti mobil masuk lewat jalur selatan dan keluar lewat jalur utara. Namun pada sore hari kendaraan banyak yang lalu lalang karena pengguna kendaraan tersebut biasanya berkumpul dan berhenti untuk jajan sambil menikmati suasana sore hari.

Selanjutnya juga dilakukan identifikasi kepadatan titik kumpul pengunjung pada kawasan ini. Berdasarkan hasil pengamatan diperoleh hasil yang berbeda antara saat pagi dan sore hari. Pada pagi hari kepadatan terlihat di sebelah Utara dan Selatan tapak sedangkan sore hari kepadatan pengunjung ada di segala arah hal ini didukung cuaca yang baik dan adanya pohon yang menaungi beberapa titik sehingga pengunjung nyaman untuk berkumpul di ruang tersebut untuk menggelar tikar dan pedagang kaki lima untuk menjual dagangannya. Perilaku pengunjung dapat dikaitkan dengan konsep sosial salah satunya adalah teritorialitas.

Pada tapak ini diketahui bahwa tidak ada teritorialitas dominan terjadi karena hampir segala usia ikut beraktivitas di area ini mulai dari anak-anak hingga orang tua[13]-[15]. Belum adanya fasilitas pendukung yang memadai pada kawasan jalur pedestrian ini seperti tempat berkumpul atau beristirahat merupakan salah satu faktor tidak adanya teritorialitas dalam kawasan. Penyediaan ruang dan fasilitas dalam kawasan ini dapat mendorong terjadinya interaksi antar kelompok atau komunitas dengan pola perilaku dan kebutuhan ruang yang sama sehingga dapat membentuk pola *community behavioural setting* dan pada akhirnya akan membentuk pula konsep sosial teritorialitas.

Tahapan selanjutnya adalah melakukan analisis fungsi. Analisis fungsi dibuat untuk menjelaskan aktifitas

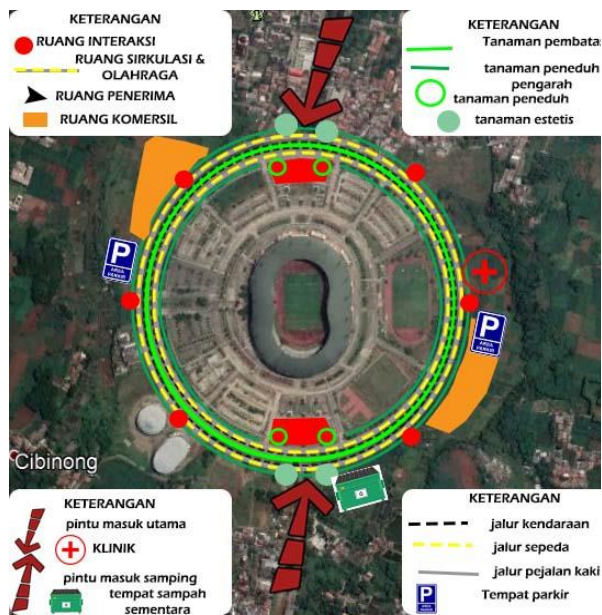
yang akan dilakukan pada lokasi perencanaan dan menentukan keterhubungan antara satu ruang ke ruang lainnya dan menentukan fasilitas yang dibutuhkan pada masing-masing ruang sehingga pengunjung dapat melakukan aktifitas dengan nyaman. Aktifitas yang dapat berdasarkan hasil analisis zonasi dan analisis sirkulasi. Aktifitas yang dapat dilakukan pada perencanaan merupakan aktifitas baru yang sebelumnya tidak ada pada zonasi eksisting sehingga aktifitas yang dilakukan pada Jalur pedestrian stadion Pakansari lebih bervariasi sehingga pengunjung dapat berlama-lama di Jalur pedestrian stadion Pakansari. Analisis aktifitas pengguna disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Tabel Analisis Fungsi, Aktifitas, dan Pengguna

No	Fungsi	Aktifitas	Pengguna					Ruang
			A	R	D	L	P	
1	Sosial	Masuk dalam tapak	✓	✓	✓	✓	✓	Penerima
		Melihat Papan Informasi	✓	✓	✓	✓		
		Menjaga keamanan					✓	
		Berkumpul - Berbincang	✓	✓	✓	✓		Interaksi
		Berjemur diri	✓	✓	✓			
		Membuang sampah	✓	✓	✓	✓		
		Makan minum	✓	✓	✓	✓		
		Bersepeda	✓	✓	✓			Olahraga
		<i>Jogging</i>	✓	✓	✓			
		Berkeliling	✓	✓	✓	✓	✓	Sirkulasi
2	Ekonomi	Duduk-duduk	✓	✓	✓	✓		
		Membeli makan dan minum	✓	✓	✓	✓	✓	Komersil

Berdasarkan analisis fungsi maka diperoleh konsep ruang yang akan diaplikasikan pada tapak yang kemudian di *overlay* dengan konsep sirkulasi dan vegetasi. Konsep ruang yang dihasilkan antara lain terdiri atas ruang penerima, ruang interaksi, ruang olahraga, ruang sirkulasi, dan ruang komersil. Adapun konsep vegetasi yang akan digunakan antara lain berupa vegetasi dengan fungsi peneduh, vegetasi pengarah, vegetasi dengan fungsi pembatas (*buffer*), dan terakhir vegetasi dengan fungsi untuk estetika. Sementara konsep sirkulasi yang digunakan adalah hasil analisis sirkulasi yaitu zonasi sirkulasi alternatif 1.

Ketiga konsep pada tabel 2 menghasilkan *output* perencanaan berupa gambar rencana blok (*block plan*) seperti pada gambar 6.



Gambar 6. Rencana Blok (*block plan*) jalan lingkar kompleks stadion Pakansari

Kesimpulan

Penataan jalur pedestrian dan median jalan di kawasan Stadion Pakansari diperlukan guna mengakomodasi kebutuhan pengguna baik pada pagi maupun sore hari. Jalur pedestrian perlu diperluas yang dibagi menjadi beberapa ruang antara lain terdiri atas ruang bagi jalur hijau, jalur pejalan kaki, dan jalur bagi pesepeda. Kemudian secara kawasan direncanakan beberapa tambahan

Ketiga konsep tersebut menghasilkan *output* perencanaan berupa gambar akses masuk (*entrance*) tetap berada pada sisi Utara dan Selatan dengan menata area tersebut sebagai *welcome area* yang menarik menggunakan vegetasi estetik serta meredesain area plaza dan signage sebagai *focal point*. Sementara untuk jalur sirkulasi pejalan kaki dibagi berdasarkan konsep zonasi sirkulasi yang sudah ditentukan dengan melakukan penambahan lebar jalur pedestrian yang dilengkapi jalur bagi kaum disabilitas berupa *tactile pave* berwarna kuning serta penambahan jalur khusus sepeda. Jalur pedestrian diperlebar menjadi minimal 3 m [16]. Sementara untuk *street furniture* yang direncanakan antara lain bangku-bangku untuk beristirahat pada setiap jarak 100-200 m, lampu penerangan jalur pedestrian, tempat sampah, *bollard*, serta *signage*/penanda. Pada sisi Tenggara dan Barat Laut, direncanakan area komersial bagi para

pedagang agar terpusat dan tidak menyebar serta mengganggu sirkulasi pejalan kaki, sepeda, maupun kendaraan bermotor. Pada area ini juga terdapat area parkir sepeda, kendaraan roda dua, dan roda empat. Fasilitas pelengkap lainnya yaitu adanya penambahan klinik darurat untuk P3K jika sewaktu-waktu terjadi cedera atau kecelakaan pada area ini dan tempat penampungan sampah sementara berikut dengan jalur inspeksi bagi kendaraan pengangkutnya. Perancangan Pedestrian ini akan menyalurkan kebutuhan masyarakat sekitar akan ruang komersial dengan konsep berbeda. Salah satunya dengan menciptakan sekitar stadion dengan ruang terbuka yang nyaman dan suasananya dilewatkan melalui *Pedestrian Way dengan* mengutamakan kenyamanan pejalan kaki fasilitas seperti ruang interaksi untuk titik berkumpul, beristirahat, menikmati jajanan/kuliner, serta area parkir kendaraan yang sifatnya multifungsi sebagai plaza [17]. Sementara penataan vegetasi baik pada jalur pedestrian maupun median jalan menggunakan vegetasi dengan fungsi pembatas/pengaman, peneduh, pengarah, dan penambah estetika.

Daftar Pustaka

- [1] S. Ersina, I. Rahayu, and Y. Yuliana, "Perancangan Jalur Pedestrian Di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah Makassar," in *Nature : National Academic Journal of Architecture*, vol. 4, no. 1, Makassar: New York, 2017, pp. 57-65.
- [2] A. S. Hornby, *Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English*. 1998.
- [3] H. Echols, John M. dan Shadily, *Kamus Inggris Indonesia Cet.XII*. 1984.
- [4] M. Lidyawati, "Pedestrian Perkotaan Yang 'Bersahaja,'" *J. KaLIBRASI-Karya Lintas Ilmu Bid. Rekayasa ...*, pp. 109-120, 2021.
- [5] M. R. Sanjaya, Riyan, Soedarsono, *Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan Bun (Studi Kasus: Bundaran Pancasila)*. New York, 2017.
- [6] N. Rahman, "Studi Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Kawasan Water Front (Studi Kasus: Jalan Penghibur Dan Jalan Somba Opu)," 2014.
- [7] S. M. Gold, "Recreation Planning and Design. Mc Graw Hill Kawasan Taman Fatahillah Kota Tua Jakarta," *J. Mhs. Jur. Arsit.*, 1980.
- [8] M. S. R. Hasibuan and R. M. Syahadat, "Faktor penentu setting fisik aktivitas Taman Lapangan Jawa di Kota Depok," *J. Arsit. Lansek.*, p. 115, 2020, doi: 10.24843/jal.2020.v06.i01.p13.
- [9] D. Iswanto, "Mengkaji Fungsi Keamanan dan Kenyamanan Bagi Pejalan Kaki di Jalur Pedestrian (Trotoar)," 2006.
- [10] S. Supriyanto, "Konsep the City of Pedestrian," *J. Dimens.*, 2016, doi:

- <https://doi.org/10.33373/dms.v1i2.169>. 2012.
- [11] A. M. Mulyadi, *Modul Pelatihan Pelatihan Perancangan Lajur dan Jalur Sepeda*. 2013.
- [12] I. Maulidya, "Perencanaan Lokasi Jalur Sepeda dalam Rangka Mendukung Program Rute Aman Selamat Sekolah di Kota Kediri Provinsi Jawa Timur," *Penelit. Transp. Darat*, vol. 18, no. 2, pp. 219–230, 2016.
- [13] D. S. R. I. Wahyuni, "Studi Behavior Setting Dan Behavioral Mapping Pada Taman Kota (Studi Kasus Taman Situ Lembang, Kecamatan Menteng, Jakarta Pusat)," p. 15, 2004.
- [14] A. R. Putri, E. Yuliani, and B. Rahman, "Pembentukan Ruang Aktivitas Sosial Pada Ruang Terbuka Publik Taman Menteri Supeno," *J. Planol.*, vol. 14, no. 2, p. 135, 2019, doi: 10.30659/jpsa.v14i2.3870.
- [15] A. Hartati and J. Ernawati, "Pola Pemanfaatan Ruang pada Taman Tematik di Kota Malang (Studi Kasus : Merbabu Family Park dan Taman Slamet)," 2019.
- [16] C. W. (Charles W. Harris, N. T. Dines, and K. D. Brown, *Time-saver standards for landscape architecture : design and construction data*, vol. 1, no. 1. 1998.
- [17] D. P. Winata, C. B. Amiuza, and N. Sujudwijono, *Pola Community Behavioral Settings untuk Penataan Ruang Terbuka*, vol. 1, no. 1. 2015.