



Konsep Ramah Pejalan Kaki Pada Jalan Penghubung Kawasan Kampus II Universitas Negeri Makassar Parangtambung

Andi Abidah^a, Gufran Darma Dirawan^b, Andi Yusdy Dwiasta^a, Nur Anny Suryaningsih Taufieq^c

^aProgram Studi Arsitektur, Universitas Negeri Makassar, Indonesia

^bProgram Studi Teknik Sipil dan Bangunan Gedung, Universitas Negeri Makassar, Indonesia

^cProgram Studi Pendidikan Teknik Bangunan, Universitas Negeri Makassar, Indonesia

*Korespondensi Penulis: andi.abidah@unm.ac.id

Artikel Info

Riwayat Artikel

Diserahkan : 21 November 2023
Direvisi : 16 April 2024
Diterima : 02 Mei 2024

Kata Kunci:

Konsep;
Ruang yang tersisa;
Jalan penghubung;
Kampus Parangtambung

Keywords:

Concept;
Remaining space;
Corridor;
Parangtambung campus

ABSTRAK

Kampus II Universitas Negeri Makassar Parangtambung terdapat empat fakultas yaitu fakultas Teknik, Seni dan Desain, Bahasa dan Sastra, dan Matematika dan IPA. Ke empat fakultas ini dipisahkan oleh pagar sehingga penghubung antar fakultas tidak dapat dilakukan melalui selasar bangunan tetapi hanya bisa dilakukan melalui koridor jalan utama kawasan. Kondisi saat ini, koridor jalan utama kampus II Universitas Negeri Makassar Parangtambung tidak terdapat pemisah yang jelas untuk jalur kendaraan dan pejalan kaki. Hal tersebut membuat pejalan kaki belum nyaman menggunakan koridor tersebut sehingga semua pengguna jalan menggunakan kendaraan roda dua dan empat. Tujuan penelitian ini adalah untuk menghasilkan suatu jalan penghubung yang nyaman dan ramah terhadap pengguna jalan khususnya pejalan kaki. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif. Hasil yang dicapai pada penelitian ini adalah konsep ramah pejalan kaki pada jalan penghubung utama kampus II Universitas Negeri Makassar Parangtambung. Konsep ramah pejalan kaki pada Jalan penghubung Kampus Parangtambung menggabungkan elemen arsitektur modern, teknologi, dan keberlanjutan untuk memfasilitasi mobilitas siswa dan karyawan.

ABSTRACT

Campus II Makassar State University Parangtambung has four faculties, namely the faculties of Engineering, Art and Design, Language and Literature, and Mathematics and Science. These four faculties are separated by a fence so that connections between faculties cannot be made through building corridors but can only be done through the area's main road corridor. Current conditions, the main road corridor of Makassar State University Parangtambung Campus II does not have clear separation for vehicle and pedestrian paths. This makes pedestrians uncomfortable using the corridor, so all road users use two- and four-wheeled vehicles. The aim of this research is to produce a corridor that is comfortable and friendly to road users, especially pedestrians. The method used is a qualitative method. The results achieved in this research are a pedestrian-friendly concept in the main corridor of campus II, Makassar State University, Parangtambung. The pedestrian-friendly concept of the Parangtambung Campus Corridor combines elements of modern architecture, technology and sustainability to facilitate the mobility of students and employees.

DOI: <https://doi.org/10.37721/kalibrasi.v7.i1.1318>



9 772656 776004



Open Access license
CC-BY-NC-SA

1. Pendahuluan

Universitas Negeri Makassar, atau UNM, berdiri sejak 1 Agustus 1961. Sebelumnya, UNM dikenal sebagai Institut Keguruan dan Ilmu Pendidikan (IKIP). Mahasiswa UNM tidak hanya mengikuti kuliah di pusat di Jalan AP Pettarani. Kampus UNM memiliki tujuh lokasi: Kampus UNM

Gunung Sari, Kampus UNM Parangtambung, Kampus UNM Banta-bantaeng, Kampus UNM Tidung, dan Program Pasca Sarjana UNM. Selain itu, ada kampus UNM Pare-pare dan UNM Bone yang berada di luar kota Makassar.

Ada empat fakultas di Kampus UNM Parangtambung yaitu fakultas Teknik, Bahasa dan Sastra, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, dan Seni dan Desain. Ke-empat fakultas tersebut dipisahkan oleh pagar sehingga penghubung antara ke empat fakultas tersebut hanyalah Jalan utama kampus II UNM Parangtambung. Jalan penghubung adalah jalur sirkulasi di bangunan yang berfungsi untuk menghubungkan satu ruangan ke ruangan lainnya dan merupakan ruang pergerakan orang di dalam bangunan yang menghubungkan pintu masuk, pintu keluar, parkir, akses kendaraan umum, dan fasilitas lainnya (Aulia et al., 2020). Jalan penghubung harus dapat diakses dari ruang yang saling terhubung dan memiliki rute yang jelas Jalan penghubung harus didesain dengan menarik dan nyaman bagi pengguna.

Jalan penghubung kampus adalah area di dalam kampus perguruan tinggi yang dapat mencakup jalan, selasar, atau lorong (Amalia & Iryani, 2018). Jalan penghubung sering kali berfungsi sebagai jalur utama yang menghubungkan berbagai bangunan dan fasilitas penting kampus. Jalan penghubung kampus dirancang untuk memfasilitasi akses yang mudah dan nyaman bagi mahasiswa, dosen, dan karyawan ke berbagai area kampus. Di kawasan kampus, integrasi antara bangunan dapat memainkan peran penting dalam memfasilitasi aksesibilitas, kolaborasi, dan interaksi antara mahasiswa, dosen, dan karyawan. Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah yang akan diteliti adalah bagaimana konsep Ramah pejalan kaki pada jalan penghubung kampus II UNM parangtambung. Studi ini dilakukan di Kampus II UNM Parangtambung, yang terletak di Jalan Daeng Tata Raya Parangtambung, Kota Makassar. Tujuan penelitian adalah untuk menghasilkan konsep ramah pejalan kaki pada jalan penghubung kampus II UNM Parangtambung. Penelitian ini diharapkan akan menghasilkan suatu konsep yang ramah pejalan kaki yang dapat menjadi masukan kepada kampus.

Menurut Sirvani (1985) teori desain kota, ada beberapa komponen yang termasuk tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pedestrian (*pedestrian way*), aktivitas pendukung (*activity support*), rambu-rambu (*signage*), dan pemeliharaan (*preservasi*).

Tata Guna Lahan (*Land Use*) merupakan elemen tata guna lahan dirancang dan dikembangkan dengan cara yang mengintegrasikan rancangan dan kebijakan untuk fungsi-fungsi yang terbatas pada area tertentu. Tata guna lahan suatu area harus mempertimbangkan jenis penggunaan yang diizinkan dalam area tersebut, hubungannya dengan fungsi kota, jumlah lantai maksimum yang diizinkan, skala, dan perkembangan kota baru untuk mendorong perkembangan kota di wilayah tertentu. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*) untuk mendefinisikan massa dan bentuk bangunan, prinsip dan pemikiran di balik bentuk fisik kawasan digunakan. Elemen massa kota termasuk bangunan, permukaan tanah, objek-objek yang membentuk ruang kawasan, dan pola-pola. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*) adalah komponen perancangan kota yang berfungsi untuk menyusun lingkungan kota karena membentuk, mengarahkan, dan mengontrol pola aktivitas dan pengembangan suatu kota. Element parkir memiliki dampak langsung pada kelangsungan bisnis dan pengaruh visual pada struktur dan bentuk kota. Ruang terbuka (*open Space*) didefinisikan sebagai bentang lahan, bentuk lahan luas, dan ruang untuk rekreasi. Ini adalah komponen penting dalam perancangan kota dan harus direncanakan secara bersamaan dengan desain kota. Jalur Pedestrian (*pedestrian way*), Penting bagi pejalan kaki, jalur pedestrian memberikan kenyamanan dalam ruang kota. Perancangan jalur pedestrian harus mempertimbangkan penggunaan jalur pedestrian untuk mendukung ruang umum yang ada, serta keselamatan dan jumlah ruang yang cukup untuk pejalan kaki. Aktivitas Pendukung (*actifity support*) adalah hubungan antara fasilitas ruang umum kota dan kegiatan yang berlangsung di dalamnya yang dimaksudkan untuk meningkatkan kehidupan kota. Untuk memberikan citra visual yang unik pada area kota, elemen-elemen ini dapat bekerja sama sebagai komunitas. Penanda (*signage*), elemen ini terdiri dari dua komponen: langsung dan tidak langsung. Rambu penanda menjadi komponen visual penting dalam perkotaan. Dalam perancangan kota, ukuran dan kualitas iklan pribadi harus diatur untuk menjadi sesuai, mengurangi efek visual yang tidak menyenangkan, mengurangi kekacauan, dan bersaing dengan rambu lalu lintas yang umum. Pemeliharaan (*preservation*), pemeliharaan bangunan harus selalu dikaitkan dengan keseluruhan kota.

Konsep ini memperhatikan banyak hal, seperti struktur, gaya arsitektur, bangunan tunggal, dan kegunaan, umur, dan kelayakan.

Menurut Moughtin (1992), suatu jalan penghubung umumnya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Jalan penghubung adalah ruang yang terdiri dari plasa, jalan, atau lorong memanjang yang terdiri dari deretan pohon atau bangunan yang menghubungkan area yang berbeda satu sama lain dan menampilkan kualitas fisik lingkungan secara langsung atau tidak langsung. Jalan penghubung lebih ke ruang sisa yang tersedia untuk memenuhi sirkulasi unit bangunan (Puspita, 2023). Jalan penghubung umumnya tampak seperti area yang hanya dapat dilewati, dengan dinding kokoh di sisi kanan dan kiri, yang membuatnya tampak abstrak, tenang, dan gelap. Jalan penghubung selalu ditemukan di area tertentu dan selalu terletak di bangunan bertingkat tinggi (Sagala et al., 2022). Jalan penghubung perkotaan menurut (Damayanti & Redyantanu, 2022) meskipun kurang tertata dan biasanya ditemukan di daerah pedesaan, bentuk jalan penghubung ini memberikan pemandangan alam yang unik dan pengalasan rekreasi bagi pengendara saat mereka melewati jalan tersebut. Beberapa kelompok masyarakat mengenali keunikan bentuk jalan penghubung ini karena memberikan kesempatan pemandangan yang menarik selama berkendara. Rancangan suatu tempat akan mempengaruhi detail tampilan tersebut dengan memberi tahu orang kualitas visual yang baik. Pengguna akan menginterpretasikan suatu tempat sesuai dengan apa yang ada di dalamnya. Komponen fisik yang ada harus memiliki karakteristik visual yang mudah dikenali untuk mendukung interpretasi pengamat (Sirvani, 1985).

Tujuan penelitian ini adalah untuk menghasilkan suatu konsep jalan penghubung yang nyaman dan ramah terhadap pengguna jalan khususnya pejalan kaki.

2. Metodologi

2.1. Pendekatan Penelitian

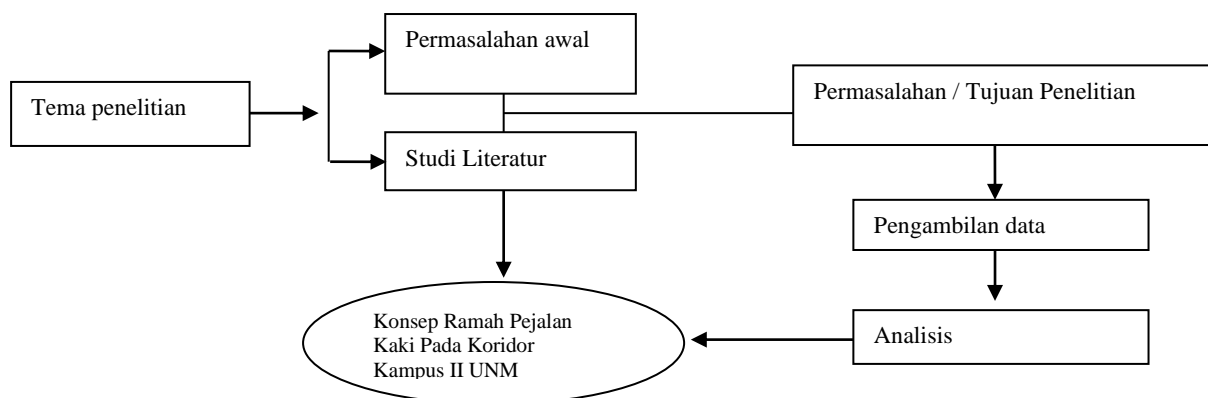
Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif yang menjelaskan perbandingan antara kondisi aktual jalan penghubung jalan dengan dengan kondisi ideal berdasarkan teori dan peraturan berdasarkan frame waktunya (*mapping*).

2.2. Instrumen Penelitian

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif, yaitu menguraikan dan menjelaskan data kemudian dianalisa untuk mendapatkan suatu kesimpulan. Dengan metode deskriptif maka aspek-aspek penelitian tersebut dapat digambarkan sesuai kondisi eksisting yang ada di lapangan.

2.3. Kerangka Penelitian

Penelitian ini menggunakan kerangka yang digunakan sebagai tahapan yang harus ditempuh dalam melakukan desain. Berikut kerangka penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Penelitian

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Kondisi Aktual Jalan Penghubung

Kondisi saat ini, jalan penghubung jalan utama kampus II Universitas Negeri Makassar Parangtambung tidak terdapat pemisah yang jelas untuk jalur kendaraan dan pejalan kaki. Hal tersebut membuat pejalan kaki belum nyaman menggunakan jalan penghubung tersebut sehingga semua pengguna jalan menggunakan kendaraan roda dua dan empat. Kondisi gerbang dan jalan penghubung saat ini dapat dilihat pada [Gambar 2](#).



Gambar 2. Gerbang dan Jalan Penghubung Utama

Fakultas di UNM terdapat empat fakultas yang berbeda di kawasan kampus II UNM Parangtambung: Fakultas Teknik, Fakultas MIPA, Fakultas Bahasa, dan Fakultas Seni dan Desain. Pagar dengan ketinggian antara 120 dan 180 meter membatasi keempat wilayah tersebut. Olehnya itu, keempat fakultas tidak terdapat interaksi sosial secara langsung atau masyarakat akademik tidak dapat saling interaksi antara fakultas. Begitupun hubungan antara bangunan secara keseluruhan di kampus II UNM, hubungan bangunan tersebut hanya terjadi dalam fakultas saja tetapi tidak terjadi secara kawasan. Konsep jalan penghubung kampus yang baik adalah jalan penghubung yang nyaman, adil dan aman bagi penggunaannya termasuk difabel, dimana semua pengguna dapat menggunakan dengan rasa aman, adil dan nyaman. Berikut Gedung kupu-kupu Fak. Mipa dan landmark kawasan kampus II UNM Parangtambung dapat dilihat pada [Gambar 3](#) dan Dekanat Fak. Teknik dapat dilihat pada [Gambar 4](#).



Gambar 3. Gedung Kupu-kupu Fak. MIPA dan Landmark Kawasan Kampus II UNM Parangtambung.



Gambar 4. Gedung Dekanat Fakultas Teknik

3.2. Konsep Ramah Pejalan Kaki Pada Jalan Penghubung antar Fakultas

Konsep jalan penghubung kampus yang nyaman, beberapa faktor harus dipertimbangkan termasuk pusat aktifitas, estetika dan lingkungan, aksesibilitas dan keterhubungan Gedung dan ruang, kenyamanan visual, keterlibatan fungsi teknologi dan digital, dan stakeholder.

Jalan penghubung kampus memberikan aksesibilitas terbaik antara berbagai bangunan kampus, memungkinkan mahasiswa, dosen, dan karyawan menjalani aktivitas sehari-hari dengan lebih mudah. Kemitraan yang baik dapat meningkatkan produktivitas dan efisiensi di kampus. Sebagaimana dijelaskan oleh (Kane et al., 2016), aktivitas privat pada area publik. Hal tersebut disebabkan lambatnya penerapan peraturan bangunan, dan rendahnya kesadaran pengguna. Pengguna dan pengambil kebijakan belum menyadari pentingnya aksesibilitas antara gedung dalam kampus tanpa menggunakan kendaraan.

Jalan penghubung jalan dirancang untuk berfungsi sebagai pusat aktivitas dan memfasilitasi ruang sosial dimana anggota komunitas kampus dapat bekerja sama dan berinteraksi satu sama lain. Ruang tersebut dapat menjadi tempat untuk pertemuan informal, diskusi, dan bahkan pameran kegiatan mahasiswa dilakukan berdasarkan fungsi dan aktivitas dengan penekanan pada estetika dan lingkungan untuk memberikan pengalaman visual yang positif dan menarik bagi pengguna. Lingkungan kampus yang nyaman dan menarik dapat memengaruhi kenyamanan belajar, meneliti dan lain sebagainya. Konsep ini lebih mengarah pada area ruang terbuka seperti pada Gambar 5. Konsep jalan penghubung yang diharapkan merujuk pada jalan penghubung jalan antara bangunan kampus TU Wien seperti Gambar 6.



Gambar 5. Plaza (Ruang Terbuka)



Gambar 6. Jalan Penghubung Jalan Antara Bangunan Kampus TU Wien.

Kampus yang fleksibel dapat menyesuaikan diri dengan perubahan kebutuhan, kemajuan, dan perkembangan teknologi. Kebutuhan fasilitas tersebut dapat mendukung mahasiswa atau Masyarakat akademika dapat melakukan belajar dan mengerjakan tugasnya di ruang terbuka atau di luar ruangan, Dimana saat ini kampus UNM telah mengembangkan Learning Management System (LMS) sehingga mahasiswa dapat mengakses materi-materi dan tugas sebelum dan sesudah perkuliahan di dalam kelas.

Jalan penghubung kampus yang dilengkapi dengan *street furniture* seperti pada Gambar 7 dan Gambar 8. Pohon peneduh, dan fasilitas lainnya dapat mendukung aktifitas pembelajaran masyarakat akademik. Konsep desain jalan penghubung kampus dapat dilakukan dengan pemisah yang jelas antara jalur kendaraan, sepeda, dan pejalan kaki. Area pejalan kaki dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk sehingga mahasiswa dan dosen dapat menjadikan ruang tersebut sebagai ruang untuk diskusi.



Gambar 7. *Street Furniture* di Kawasan Kampus
Sumber: MKSK (2023)



Gambar 8. Jalur Pejalan Kaki, *Street Furniture* dan Jalur Kendaraan
Sumber: [MKSK \(2023\)](#)

Jalan Penghubung kampus berfungsi sebagai infrastruktur fisik dengan pendekatan ramah pejalan kaki dapat menciptakan lingkungan kampus yang mendukung lingkungan yang berkelanjutan, interaksi sosial, dan lingkungan akademik yang baik. Jalan penghubung kampus dapat menjadi salah satu komponen yang paling dinamis dan mendukung di lingkungan pendidikan tinggi dibuat dengan konsep ramah pejalan kaki dan melibatkan semua pihak yang berkompeten dapat memberi pengguna merasakan kenyamanan ruang tersebut sehingga diperlukan penataan visual jalan penghubung. Fungsi, ukuran, dan lokasi papan harus dipertimbangkan dalam penataan estetika visual jalan penghubung ([Mandaka, 2015](#)).

Dalam arsitektur, "tata massa" mengacu pada susunan, distribusi, atau tata letak elemen-elemen bangunan atau ruang dalam suatu desain. Tata massa juga mencakup hubungan antara berbagai bagian bangunan dan cara mereka berinteraksi satu sama lain. Dalam merancang bangunan, penggunaan tata massa dapat mempengaruhi pengalaman ruang, aliran udara, pencahayaan alami, dan aspek lain dari fungsionalitas bangunan. Untuk mencapai hasil desain yang koheren dan fungsional, penting untuk memahami hubungan antara bangunan dan elemen internalnya, seperti ruang, dinding, tangga, dan lorong.

Konsep jalan penghubung antar bangunan di Fakultas Teknik Universitas Negeri Makassar (UNM) tidak memiliki penghubung antar bangunan yang nyaman. Konsep yang dikembangkan dapat memberikan rasa nyaman buat mahasiswa dan dosen seperti pada [Gambar 9](#). Untuk meningkatkan tata massa dan fungsionalitas kampus secara keseluruhan, ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan yaitu dibuatkan selasar penghubung untuk menghubungkan bangunan satu sama lain di dalam kawasan. Penghubung tersebut dirancang dengan mempertimbangkan kenyamanan pengguna, keamanan, dan kelancaran arus lalu lintas pejalan kaki pada jalur pedestrian *way* dan halte ([Gambar 10](#)). Ruang-ruang tersebut membuat sirkulasi pengguna yang nyaman dengan ruang terbuka atau plaza yang dapat menjadi penyatu antar bangunan. Keamanan bangunan harus diperhatikan terutama apabila terjadi bahaya kebakaran karena bangunan harus memiliki hubungan yang nyaman untuk memudahkan sirkulasi atau pergerakan manusia atau peralatan ([Damayanti & Redyantanu, 2022](#)).



[Gambar 9](#). Penghubung antar antar Bangunan Pedestrian *way dan Way dan Halte*



[Figure 12-Gambar 10](#). Jalur

Sumber : [Wardani & Ferdinan \(2023\)](#)

Peningkatan aksesibilitas dibutuhkan komunikasi yang baik untuk membuat jalan penghubung mudah diakses, aman, adil, dan nyaman (Ersina, 2018). Memenuhi standar aksesibilitas pengguna antar bangunan untuk memastikan aksesibilitas yang mudah bagi semua orang, termasuk orang dengan disabilitas. Untuk memfasilitasi pejalan kaki yang memiliki hak seperti kendaraan, maka jalur pedestrian dibuat untuk membedakan jalur kendaraan dari jalur pejalan kaki.

Kampus UNM memiliki enam lokasi, dibutuhkan transportasi antar kampus untuk menghubungkan satu lokasi ke lokasi lainnya. Oleh karena itu, dibutuhkan halte atau tempat untuk menunggu transportasi kampus yang aman, nyaman, dan adil. Menurut (Hanom et al., 2019), faktor-faktor yang berkaitan dengan ruang, seperti ukuran, bentuk, suara, suhu, dan pencahayaan, memiliki dampak pada ruang pribadi manusia. Penempatan halte atau tempat menunggu kendaraan yang menggunakan transportasi publik tidak akan menimbulkan konflik antara pengguna jalan yaitu pejalan kaki, mengguna kendaraan umum dan pribadi.

Sebelumnya sudah dijelaskan bahwa setiap fakultas dipisahkan oleh pagar yang memiliki ketinggian 180-200 cm sehingga kawasan tersebut terkesan terpisah-pisah. Ruang terbuka atau plaza merupakan ruang yang dapat menjadi penyatu antara fakultas tersebut. Plaza atau ruang terbuka hijau yang ada di dalam kawasan akan menjadi suatu area bagi masyarakat akademika sebagai tempat untuk bersantai yang dapat dilihat pada Gambar 11.



Figure 13. Ruang terbuka pada kampus yang menjadi ruang interaksi social
Gambar 11. Ruang Terbuka pada Kampus yang Menjadi Ruang Interaksi Social
Sumber : MKSK (2023)

Selain jalan utama kampus sebagai penghubung, maka pembuatan selasar antara bangunan yang dapat menghubungkan bangunan ke bangunan lain atau fakultas ke fakultas lain sehingga sirkulasi dalam kawasan dapat dilakukan dengan berjalan kaki tanpa harus menggunakan kendaraan.

Bisnis center dan Gedung alumni, dan kawasan akademik dipisahkan oleh jalan protokol sehingga di perlukan suatu akses yang dapat memudahkan pengguna seperti menambah struktur penghubung, Untuk memudahkan perpindahan manusia antar kawasan tanpa melintasi ruang terbuka, atau menyeberang jalanan maka menambah struktur penghubung seperti terowongan atau jembatan pejalan kaki akan memberikan kenyamanan kepada pejalan kaki. Menurut (Komara, 2020), terowongan akan membuat perpindahan mahasiswa lebih mudah dan aman seperti Gambar 12.



Gambar 12. Terowongan Penghubung antara Kampus ITB dan Fasilitas Lainnya di Kawasan Kampus Ganesha ITB.

Sumber : Faza (2023)

4. Kesimpulan

Jalan penghubung Kampus Parangtambung Universitas Negeri Makassar dirancang sebagai inovasi desain strategis untuk membuat lingkungan kampus nyaman, fungsional, dan estetis. Konsep ramah pejalan kaki pada jalan penghubung kampus UNM Parangtambung menggabungkan elemen arsitektur modern, teknologi, dan keberlanjutan untuk memfasilitasi mobilitas Mahasiswa, dosen dan pegawai. Hal ini dapat menciptakan ruang inspiratif untuk mendukung kegiatan akademik dan kreatif. Oleh karena itu, ide ini dapat menjadi masukan ke Universitas Negeri Makassar untuk membangun infrastruktur pendidikan yang menggabungkan keberlanjutan, efisiensi, dan keindahan.

Daftar Pustaka

- Amalia, F., & Iryani, S. Y. (2018). Karakter Spasial Koridor Jalan Kawasan Kampus. *Jurnal Arsitektur Dan Perkotaan "KORIDOR,"* 9(1), 121–135.
- Aulia, S. A. S., Yudana, G., & Aliyah, I. (2020). Kajian Karakteristik Koridor Jalan Slamet Riyadi Sebagai Ruang Interaksi Sosial Kota Surakarta Berdasarkan Teori Good City Form. *Desa-Kota,* 2(1), 14. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v2i1.32648.14-30>
- Damayanti, R., & Redyantanu, B. P. (2022). Penelurusan Ruang Koridor Kota Dalam Produksi Ruang Sosial Temporal. *Langkau Betang: Jurnal Arsitektur,* 9(1), 1. <https://doi.org/10.26418/lantang.v9i1.47672>
- Ersina, S. (2018). Urban Corridor As a Public Space Case Study: Corridor Pantai Losari Street, Makassar City. *Nature: National Academic Journal of Architecture,* 5(2), 166. <https://doi.org/10.24252/nature.v5i2a9>
- Faza, K. (2023). Wajah Baru Terowongan Bawah Tanah ITB. Ayobandung. <https://www.ayobandung.com/bandung-roya/7910574174/foto-wajah-baru-terowongan-bawah-tanah-itb>
- Hanom, I., Rachmawati, R., & Sarihati, T. (2019). Analyzing the Effect of Corridor Space Use on Human Personal Space. Case Study: Second Floor Corridor of School of Creative Industries Building, Telkom University, Bandung. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research,* 197(1), 259–269. <https://doi.org/10.9744/acesa.v4i1.11273>
- Kane, S. N., Mishra, A., & Dutta, A. K. (2016). Improving Urban Corridor that Respect to Public Space. *Journal of Physics: Conference Series,* 755(1). <https://doi.org/10.1088/1742-6596/755/1/011001>
- Komara, I. (2020). *Penjelasan Istana soal Fungsi dan Makna Terowongan Istiqlal-Katedral.* DetikNews. <https://news.detik.com/berita/d-4890859/penjelasan-istana-soal-fungsi-dan-makna-terowongan-istiqlal-katedral>
- Mandaka, M. (2015). Estetika Visual Koridor Pada Bangunan-Bangunan Komersil Di Jalan Pandanaran Semarang. *Neo Teknika,* 1(2), 48–53. <https://doi.org/10.37760/neoteknika.v1i2.552>
- MKSK. (2023). Pedestrian-oriented streetscape design defines a ‘creative’ arts and education district. <https://mkskstudios.com/projects/columbus-convention-center-expansion-and-streetscape>
- Moughtin, C. (1992). *Urban Design Street and Square.* Butterworth Architecture.
- Puspita, A. (2023). Alternatif Desain Unit Rusunawa Bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah: Studi Kasus di Rumah Susun Sewa Rorotan Jakarta Utara. *Jurnal KaLIBRASI - Karya Lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur, Sipil, Industri,* 6(2), 95–110. <https://doi.org/10.37721/kalibrasi.v6i2.1204>
- Sagala, Y. K., Damayanti, R., & Sunaryo, R. G. (2022). Corridor As a Sustainable Social Space in High-Rise Residential Building. *Advances in Civil Engineering and Sustainable Architecture,* 4(1), 12–25. <https://doi.org/10.9744/acesa.v4i1.11273>
- Sirvani, H. (1985). *The Urban Design Pocess.* Van Nostrand Reinhold Company.
- Wardani, D. A., & Ferdinan. (2023). Pemprov DKI Minta Kemenlu Bantu Solusi Soal Keluhan Trotoar Depan Kedubes AS Diblokade. <https://voi.id/berita/284814/pemprov-dki-minta->

[kemenlu-bantu-solusi-soal-keluhan-trotoar-depan-kedubes-as-diblokade](#)