

# Analisis Kualitas Jalur Pedestrian Jalan Kembang Jepun Kota Surabaya

Dimas Setyo Budi dan Ardy Maulidy Navastara

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

*e-mail:* ardy.navastara@urplan.its.ac.id

**Abstrak**—Koridor Jalan Kembang Jepun merupakan kawasan strategis di Kota Surabaya karena memiliki daya tarik wisata dan masuk dalam kawasan wisata Kota Lama Surabaya. Jalan Kembang Jepun juga memiliki fungsi sebagai area perdagangan dan jasa skala Kota Surabaya yang berpotensi berkembang ke skala regional. Namun kondisi jalur pejalan kaki di koridor Jalan Kembang Jepun belum optimal dan belum terfasilitasi dengan baik. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Analisis dilakukan dengan penilaian (skoring) persepsi dan harapan responden terhadap kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun berdasarkan variabel yang telah ditetapkan. Penilaian ini melibatkan 100 responden, yakni pejalan kaki di Jalan Kembang Jepun atau masyarakat yang sehari-hari beraktivitas di Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil penilaian kualitas pada seluruh variabel, didapatkan kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun secara keseluruhan memiliki persentase nilai 59% yang berarti “CUKUP BAIK”. Penelitian ini menghasilkan luaran bahwa ketersediaan fasilitas penunjang disabilitas termasuk kriteria tidak baik dengan persentase kualitas 22%, selanjutnya ketersediaan *street furniture* dan ruang interaksi sosial yang keduanya termasuk kriteria kurang baik dengan persentase kualitas 35%. Hal tersebut perlu mendapatkan prioritas peningkatan kualitas untuk mendukung pengembangan jalur pedestrian koridor jalan Kembang Jepun.

**Kata Kunci**—Persepsi, Harapan, Kualitas, Jalur Pedestrian, Kembang Jepun.

## I. PENDAHULUAN

PENTINGNYA ketersediaan jalur pedestrian yang layak di suatu kota bukan tanpa alasan. Jalur pedestrian sebagai suatu unsur penting dalam sebuah perancangan kota, karena tidak hanya berfokus pada keindahan visual semata, tetapi juga mempertimbangkan aspek kenyamanan sehingga dapat memperkuat kehidupan ruang kota [1]. Jalur pedestrian merupakan suatu elemen yang penting dalam perancangan kota karena membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu wilayah [2]. Ketersediaan infrastruktur jalur pedestrian yang layak juga merupakan salah satu hak bagi pejalan kaki [3]. Selain itu, urgensi lain terkait pengembangan jalur pedestrian yang layak di suatu kota dapat dilihat dari berbagai persoalan yang telah ada. *World Health Organization* menyatakan bahwa secara global, pejalan kaki berkontribusi sebanyak 22% dari total kematian di jalan [4]. Faktor penyebab hal tersebut diantaranya adalah minimnya infrastruktur yang mendukung keselamatan bagi pejalan kaki dan minimnya *visibility* bagi pejalan kaki. Minimnya *visibility* pejalan kaki diakibatkan oleh beberapa hal, yakni: (1) lampu penerangan jalan yang buruk, (2) kendaraan atau sepeda yang tidak dilengkapi lampu, (3)

pejalan kaki tidak memakai aksesoris yang dapat memantulkan cahaya, khususnya saat malam hari, dan (4) pejalan kaki memakai ruang jalan yang sama dengan kendaraan berkecepatan tinggi [4]. Di Indonesia, pejalan kaki menempati peringkat kedua sebagai kelompok dengan proporsi kematian akibat laka lantas tertinggi, yaitu sebesar 16% [5]. Dengan kondisi tersebut, kualitas jalur pedestrian yang layak bagi pejalan kaki perlu mendapatkan perhatian yang serius bagi pengembangan kota [6].

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya tahun 2014 telah memuat arahan pengembangan jalur pedestrian. Dalam dokumen tersebut, menyatakan bahwa terdapat kawasan yang perlu mendapatkan perhatian utama dalam revitalisasi jalur pedestrian. Kawasan tersebut adalah kawasan CBD Rajawali-Kembang Jepun. Terdapat beberapa hal yang mendasari bahwa koridor Jalan Kembang Jepun perlu mendapat perhatian utama dalam penyediaan jalur pedestrian yang layak. Menurut Rencana Detail Tata Ruang UP V Tanjung Perak, koridor Jalan Kembang Jepun termasuk dalam kawasan wisata Kota Lama Surabaya. Hal tersebut tidak terlepas dari tingginya sisi historis yang dimiliki Koridor Jalan Kembang Jepun dalam perkembangan Kota Surabaya. Rencana Detail Tata Ruang UP V Tanjung Perak juga menjelaskan bahwa koridor Jalan Kembang Jepun memiliki fungsi sebagai area perdagangan dan jasa skala Kota Surabaya dan memiliki potensi pengembangan ke skala regional sehingga infrastruktur jalur pedestrian sangat penting untuk diprioritaskan pengembangannya. Tujuan masyarakat memilih moda berjalan kaki di Kota Surabaya didominasi untuk tujuan menuju pemberhentian angkutan umum dan berbelanja [6]. Lebih dari itu, sisi daya tarik wisata yang dimiliki koridor Jalan Kembang Jepun juga cukup tinggi. Pemerintah Kota Surabaya telah mengeluarkan kebijakan untuk menghidupkan kembali konsep *Kya-Kya* sebagai wisata kuliner di malam hari dengan memanfaatkan selasar bangunan di sepanjang Jalan Kembang Jepun [7]. Selain itu, terdapat daya tarik berupa bangunan cagar budaya dan bangunan kuno yang terletak di sepanjang Jalan Kembang Jepun [8]. Berdasarkan hal tersebut, juga diperlukan dukungan infrastruktur pejalan kaki yang layak guna mendukung potensi Jalan Kembang Jepun.

Jalur pedestrian yang baik harus memenuhi kriteria penting, yakni kenyamanan, menyenangkan, keamanan, dan daya tarik [9]. Namun, saat ini, masih terdapat beberapa permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian di Jalan Kembang Jepun. Permasalahan tersebut disebabkan oleh belum optimalnya fungsi jalur pedestrian yang disebabkan oleh beberapa hal, seperti adanya hambatan berupa parkir kendaraan bermotor, pedagang kaki lima, dan aktivitas pertokoan [10]. Selain hal

Tabel 1.  
Kriteria persentase kualitas jalur pedestrian

No.	%Jumlah Skor	Kriteria
1	20,00 – 36,00	Tidak Baik
2	36,01 – 52,00	Kurang Baik
3	52,01 – 68,00	Cukup Baik
4	68,01 – 84,00	Baik
5	84,01 - 100	Sangat Baik

Tabel 2.  
Persentase kualitas variabel keamanan saat menyeberang

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,57	4,64	55%	CUKUP BAIK

Tabel 3.  
Persentase kualitas variabel keamanan saat menyeberang

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
3,48	4,74	73%	BAIK

Tabel 4.  
Persentase kualitas variabel konflik pejalan kaki dengan kendaraan

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,95	4,75	62%	CUKUP BAIK

Tabel 5.  
Persentase kualitas variabel ketertiban perilaku pengendara

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,56	4,55	56%	CUKUP BAIK

tersebut, hambatan lainnya berupa adanya tembok bangunan yang terletak pada jalur pedestrian. Tentunya, hal tersebut sangat mengurangi kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana tingkat kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun?

## II. METODE PENELITIAN

### A. Metode Sampling Data

Metode sampling merupakan metode pengambilan sampel untuk menentukan responden yang akan digunakan dalam penelitian [11], Adapun metode sampling yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu:

#### 1) Purposive Sampling

Purposive sampling merupakan suatu metode sampling dimana pengambilan sampel ditentukan dengan kriteria tertentu berdasarkan kebutuhan peneliti [12]. Purposive sampling ini dilakukan untuk menjawab sasaran kedua. Adapun kriteria responden yang dibutuhkan yakni:

- Responden berusia 17 tahun atau lebih, dan
- Responden pernah melintasi jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun dalam satu tahun terakhir, atau
- Responden sehari-hari beraktivitas di Jalan Kembang Jepun.

#### 2) Accidental Sampling

Accidental Sampling merupakan suatu metode penentuan sampel yang dilakukan berdasarkan insidental, artinya responden yang secara kebetulan dijumpai dan dirasa memenuhi kriteria dapat dilibatkan dalam penelitian [13].

Tabel 6.  
Persentase kualitas variabel hambatan bagi pejalan kaki

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,78	4,84	57%	CUKUP BAIK

Tabel 7.  
Persentase kualitas variabel peneduh jalur pedestrian

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
3,16	4,52	70%	BAIK

Tabel 8.  
Persentase kualitas variabel dimensi jalur pedestrian

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,72	3,96	69%	BAIK

Tabel 9.  
Persentase kualitas variabel kebersihan jalur pedestrian

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,86	4,59	62%	BAIK

Tabel 10.  
Persentase kualitas variabel aktivitas penggunaan lahan sisi jalur pedestrian

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,86	4,72	61%	CUKUP BAIK

Tabel 11.  
Persentase kualitas variabel material jalur pedestrian

$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
3,18	3,73	85%	SANGAT BAIK

Metode sampling ini digunakan untuk melakukan pengambilan data ke pejalan kaki yang sedang melintas di koridor Jalan Kembang Jepun.

### B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data teknik ataupun cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data yang nantinya data tersebut akan digunakan oleh penulis untuk memperoleh bahan, keterangan, dan informasi terkait dengan penelitian ini [14]. Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

#### 1) Wawancara

Wawancara dilakukan kepada responden, yakni pejalan kaki jalur pedestrian Jalan Kembang Jepun. Wawancara berkaitan dengan penilaian kualitas jalur pedestrian berdasarkan perspektif responden.

#### 2) Kuesioner

Untuk menjawab tujuan penelitian, hal yang dilakukan adalah dengan melakukan penyebaran kuesioner. Kuesioner yang disebarkan dapat dalam bentuk lembaran dan digital (*online*). Kuesioner tersebut berkaitan dengan penilaian kualitas jalur pedestrian berdasarkan perspektif responden.

### C. Metode Analisis Data

Untuk mengetahui kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun, penulis melakukan analisis menggunakan

Tabel 12.

Persentase kualitas variabel warna material jalur pedestrian			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,14	3,31	65%	CUKUP BAIK

Tabel 13.

Persentase kualitas variabel kerataan elevasi jalur pedestrian			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,68	4,71	57%	CUKUP BAIK

Tabel 14.

Persentase kualitas variabel ketersediaan fasilitas penunjang disabilitas			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
1	4,52	22%	TIDAK BAIK

Tabel 15.

Persentase kualitas variabel ketersediaan <i>street furniture</i>			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
1,6	4,51	35%	KURANG BAIK

perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan pejalan kaki terhadap variabel penelitian. Skor nilai persepsi merupakan hasil rata-rata skor terhadap kondisi eksisting variabel penilaian kualitas jalur pedestrian. Sedangkan skor nilai harapan merupakan hasil rata-rata skor terhadap harapan kondisi ideal variabel penilaian kualitas jalur pedestrian. Skor yang didapatkan menggunakan skala *Semantic Differential Method*, yakni dengan skor 1-5 (mulai dari tidak baik hingga sangat baik). Selanjutnya untuk mendapatkan nilai persentase kualitas jalur pedestrian, dilakukan perbandingan antara skor persepsi dengan skor harapan, seperti pada rumus berikut [15]:

$$\text{Persentase Kualitas Jalur Pedestrian} = \frac{\bar{X} \text{ Skor Persepsi}}{\bar{X} \text{ Skor Harapan}} \quad (1)$$

Hasil persentase kualitas jalur pedestrian diklasifikasikan dalam 5 kriteria yang dapat dilihat pada Tabel 1.

### III. HASIL DAN DISKUSI

#### A. Analisis Kualitas Per Variabel

Berikut merupakan hasil penilaian kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun yang telah dinilai oleh 100 responden penelitian.

##### 1) Keamanan Saat Menyeberang

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Keamanan Saat Menyeberang” yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Skor persepsi terhadap variabel “Keamanan Saat Menyeberang” memiliki rata-rata nilai 2,57 yang mengindikasikan bahwa ketersediaan fasilitas penyeberangan di Jalan Kembang Jepun masih terbatas dan kurang layak untuk digunakan. Sedangkan skor harapan responden terhadap variabel “Keamanan Saat Menyeberang” di Jalan Kembang Jepun memiliki rata-rata nilai 4,64 yang berarti pejalan kaki memiliki harapan sangat

Tabel 16.

Persentase kualitas variabel ketersediaan ruang interaksi sosial			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
1,58	4,51	35%	KURANG BAIK

Tabel 17.

Persentase kualitas variabel daya tarik tampilan fasade bangunan sekitar			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
3,24	4,51	72%	BAIK

Tabel 18.

Persentase kualitas variabel ketersediaan lampu penerangan yang estetis			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
3,34	4,66	72%	BAIK

Tabel 19.

Persentase kualitas variabel kemudahan akses transportasi umum			
$\bar{x}$ Skor Persepsi	$\bar{x}$ Skor Harapan	Persentase Kualitas	Kriteria
2,64	4,51	59%	CUKUP BAIK

aman saat menyeberang di Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Keamanan Saat Menyeberang” memiliki nilai 55% yang berarti “CUKUP BAIK”.

##### 2) Keamanan Dari Kejahatan

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Keamanan Dari Kejahatan” yang dapat dilihat pada Tabel 3.

Skor persepsi terhadap variabel “Keamanan Dari Kejahatan” memiliki rata-rata nilai 3,48 yang mengindikasikan bahwa di Jalan Kembang Jepun masih terjadi kejahatan setidaknya satu kali setiap bulannya. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Keamanan Dari Kejahatan” di Jalan Kembang Jepun memiliki rata-rata nilai 4,76 yang berarti responden memiliki harapan di Jalan Kembang Jepun sangat aman dari tindak kejahatan. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Keamanan Dari Kejahatan” memiliki nilai 73% yang berarti ”BAIK”.

##### 3) Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan” yang dapat dilihat pada Tabel 4.

Skor persepsi terhadap variabel “Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan” memiliki rata-rata nilai 2,95 yang mengindikasikan bahwa pejalan kaki di Jalan Kembang Jepun terkadang masih bersinggungan dengan kendaraan yang melintas. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan” memiliki rata-rata nilai 4,75 yang berarti bahwa pejalan kaki memiliki harapan terbebas dari konflik dengan kendaraan yang melintas. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan” memiliki nilai 62% yang berarti

Tabel 20.  
Kualitas jalur pedestrian Jalan Kembang Jepun

No	Variabel	Persentase Kualitas	Kriteria	
1	Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas	22%	TIDAK BAIK	
2	Ketersediaan <i>Street Furniture</i>	35%	KURANG BAIK	
3	Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial	35%		
4	Keamanan Saat Menyeberang	55%		
5	Ketertiban Perilaku Pengendara	56%	CUKUP BAIK	
6	Hambatan Bagi Pejalan Kaki	57%		
7	Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian	57%		
8	Kemudahan Akses Transportasi Umum	59%		
9	Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan	62%		
10	Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian	61%		
11	Kebersihan Jalur Pedestrian	62%		
12	Warna Material Jalur Pedestrian	65%		
13	Dimensi Jalur Pedestrian	69%		BAIK
14	Peneduh Jalur Pedestrian	70%		
15	Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar	72%		
16	Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis	72%		
17	Keamanan Dari Kejahatan	73%		
18	Material Jalur Pedestrian	85%	SANGAT BAIK	
RATA-RATA		59%	CUKUP BAIK	

”CUKUP BAIK”.

#### 4) Ketertiban Perilaku Pengendara

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Ketertiban Perilaku Pengendara” yang dapat dilihat pada Tabel 5.

Skor persepsi terhadap variabel “Ketertiban Perilaku Pengendara” memiliki rata-rata nilai 2,56 yang mengindikasikan bahwa mayoritas pengendara kendaraan bermotor berkendara dengan kecepatan sedang dan terkadang masih tidak mendahulukan pejalan kaki yang melintas. Hal tersebut didukung dengan kondisi eksisting di Jalan Kembang Jepun yang masih terdapat kendaraan yang melawan arus. Sedangkan skor harapan responden terhadap variabel “Ketertiban Perilaku Pengendara” memiliki rata-rata nilai 4,55 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap perilaku pengendara selalu mendahulukan pejalan kaki yang melintas dan pengendara selalu berkendara dengan kecepatan yang rendah saat melintasi koridor Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Ketertiban Perilaku Pengendara” memiliki nilai 56% yang berarti ”CUKUP BAIK”.

#### 5) Hambatan Bagi Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Hambatan Bagi Pejalan Kaki” yang dapat dilihat pada Tabel 6.

Skor persepsi terhadap variabel “Hambatan Bagi Pejalan Kaki” memiliki rata-rata nilai 2,78 yang mengindikasikan bahwa pejalan kaki masih menemukan hambatan setiap 200 meter di sepanjang jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Hal tersebut juga ditunjang dengan kondisi eksisting di Jalan Kembang Jepun dimana masih terdapat banyak hambatan bagi pejalan kaki, seperti parkir kendaraan bermotor dan pedagang yang menempati jalur pedestrian. Sedangkan skor harapan responden terhadap variabel “Hambatan Bagi Pejalan Kaki” memiliki rata-rata nilai 4,84 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap tidak terdapat hambatan yang menghalangi pejalan kaki saat

melintas di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Hambatan Bagi Pejalan Kaki” memiliki nilai 57% yang berarti ”CUKUP BAIK”.

#### 6) Peneduh Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Peneduh Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 7.

Skor persepsi terhadap variabel “Peneduh Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 3,16 yang mengindikasikan bahwa hanya sekitar 50% jalur pedestrian yang dilengkapi dengan peneduh sehingga pejalan kaki cukup nyaman. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Peneduh Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 4,52 yang mengartikan bahwa responden berharap tersedia peneduh di sepanjang jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun sehingga pejalan kaki merasa sangat nyaman. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Peneduh Jalur Pedestrian” memiliki nilai 70% yang berarti ”BAIK”.

#### 7) Dimensi Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Dimensi Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 8.

Skor persepsi terhadap variabel “Dimensi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 2,72 yang mengindikasikan bahwa pejalan kaki merasa cukup nyaman dan cukup leluasa bergerak di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Dimensi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 3,96 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap dapat lebih nyaman dan lebih leluasa bergerak saat melintasi jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Dimensi Jalur Pedestrian” memiliki nilai 69% yang berarti ”BAIK”.

#### 8) Kebersihan Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Kebersihan Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 9.

Skor persepsi terhadap variabel “Kebersihan Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 2,86 yang mengindikasikan bahwa koridor Jalan Kembang Jepun cukup bersih namun jarang dijumpai fasilitas pembuangan sampah. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Kebersihan Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 4,52 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap koridor Jalan Kembang Jepun dapat menjadi koridor yang sangat bersih dan dilengkapi dengan banyak fasilitas pembuangan sampah. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Kebersihan Jalur Pedestrian” memiliki nilai 62% yang berarti “CUKUP BAIK”.

#### 9) Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 10.

Skor persepsi terhadap variabel “Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 2,86 yang mengindikasikan bahwa kegiatan bongkar muat barang sering dilaksanakan di jalur pedestrian sehingga pejalan kaki merasa cukup terganggu. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 4,72 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap tidak terdapat kegiatan bongkar muat barang yang dilaksanakan di jalur pedestrian sehingga tidak mengganggu pejalan kaki yang melintas. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian” memiliki nilai 61% yang berarti “CUKUP BAIK”.

#### 10) Material Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Material Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 11.

Skor persepsi terhadap variabel “Material Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 3,18 yang mengindikasikan bahwa penggunaan material yang bersifat licin dan kasar dijumpai secara merata di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Material Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 3,73 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun sebagian besar dapat menggunakan perkerasan dengan material yang kasar. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Material Jalur Pedestrian” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 85% yang berarti “SANGAT BAIK”.

#### 11) Warna Material Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Warna Material Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 12.

Skor persepsi terhadap variabel “Warna Material Jalur

Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 2,14 yang mengindikasikan bahwa persepsi pejalan kaki terhadap kondisi eksisting warna material jalur pedestrian di koridor Jalan Kembang Jepun adalah dominan gelap. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Warna Material Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 3,31 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap warna material jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun dapat lebih dikombinasikan dan diseimbangkan antara warna terang dan gelap. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Warna Material Jalur Pedestrian” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 65% yang berarti “CUKUP BAIK”.

#### 12) Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian” yang dapat dilihat pada Tabel 13.

Skor persepsi terhadap variabel “Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 2,68 yang mengindikasikan bahwa hanya 50% dari panjang jalur pedestrian memiliki elevasi yang rata sehingga cukup menyulitkan pejalan kaki yang melintasi jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian” memiliki rata-rata nilai 4,71 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap tingkat elevasi di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun keseluruhan rata sehingga memudahkan dan memberikan rasa nyaman bagi pejalan kaki yang melintas. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 57% yang berarti “CUKUP BAIK”.

#### 13) Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas” yang dapat dilihat pada Tabel 14.

Skor persepsi terhadap variabel “Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas” memiliki rata-rata nilai 1 yang mengindikasikan bahwa di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun tidak tersedia fasilitas penunjang untuk disabilitas. Sedangkan skor harapan pejalan kaki terhadap variabel “Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas” memiliki rata-rata nilai 4,52 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun dilengkapi dengan guiding block yang lengkap dan terawat sebagai fasilitas penunjang untuk kelompok disabilitas. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 22% yang berarti “TIDAK BAIK”.

#### 14) Ketersediaan Street Furniture

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Ketersediaan Street Furniture” yang dapat dilihat pada Tabel 15.

Skor persepsi terhadap variabel “Ketersediaan *Street Furniture*” memiliki rata-rata nilai 1,6 yang mengindikasikan bahwa di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun hanya tersedia *street furniture* di beberapa titik dengan kondisi yang kurang baik. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Ketersediaan *Street Furniture*” memiliki rata-rata nilai 4,51 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun dilengkapi dengan *street furniture* yang lengkap dan terawat. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Ketersediaan *Street Furniture*” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 35% yang berarti “KURANG BAIK”.

#### 15) Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial” yang dapat dilihat pada Tabel 16.

Skor persepsi terhadap variabel “Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial” memiliki rata-rata nilai 1,58 yang mengindikasikan bahwa di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun terdapat area untuk interaksi sosial yang dimanfaatkan oleh masyarakat namun dengan kondisi yang tidak nyaman. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial” memiliki rata-rata nilai 4,51 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun dilengkapi dengan beragam pilihan area publik yang nyaman sehingga dapat digunakan masyarakat untuk saling berinteraksi. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 35% yang berarti “KURANG BAIK”.

#### 16) Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar” yang dapat dilihat pada Tabel 17.

Skor persepsi terhadap variabel “Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar” memiliki rata-rata nilai 3,24 yang mengindikasikan bahwa persepsi pejalan kaki terhadap tampilan fasade bangunan di koridor Jalan Kembang Jepun adalah cukup menarik. Sedangkan harapan pejalan kaki terhadap variabel “Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar” memiliki rata-rata nilai 4,51 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap fasade bangunan di Jalan Kembang Jepun lebih ditata kembali sehingga menjadi koridor dengan tampilan fasade yang sangat menarik. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 72% yang berarti “BAIK”.

#### 17) Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis” yang dapat dilihat pada Tabel 18.

Skor persepsi terhadap variabel “Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis” memiliki rata-rata nilai 3,34 yang mengindikasikan bahwa lampu penerangan yang tersedia di koridor Jalan Kembang Jepun cukup menarik dan cukup estetis, namun jumlahnya masih terbatas. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis” memiliki rata-rata nilai 4,66 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap tersedia banyak lampu penerangan yang menarik atau estetis di koridor Jalan Kembang Jepun. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 72% yang berarti “BAIK”.

#### 18) Kemudahan Akses Transportasi Umum

Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan rata-rata nilai persepsi dan harapan variabel “Kemudahan Akses Transportasi Umum” yang dapat dilihat pada Tabel 19.

Skor persepsi terhadap variabel “Kemudahan Akses Transportasi Umum” memiliki rata-rata nilai 2,64 yang mengindikasikan bahwa jumlah angkutan umum yang melintas di Jalan Kembang Jepun masih sedikit dengan waktu tunggu yang cukup lama. Sedangkan nilai harapan pejalan kaki terhadap variabel “Kemudahan Akses Transportasi Umum” memiliki rata-rata nilai 4,51 yang mengartikan bahwa pejalan kaki berharap Jalan Kembang Jepun dapat mudah diakses oleh transportasi umum dengan waktu tunggu yang singkat. Berdasarkan hasil analisis perbandingan (*gap*) antara nilai persepsi dengan harapan, didapatkan persentase kualitas variabel “Kemudahan Akses Transportasi Umum” di jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki nilai 59% yang berarti “CUKUP BAIK”.

### B. Kualitas Jalur Pedestrian

Setelah mendapatkan persentase kualitas jalur pedestrian pada tiap variabel, kemudian dilanjutkan dengan menghitung persentase kualitas jalur pedestrian secara keseluruhan. Perhitungan tersebut dilakukan dengan menghitung nilai rata-rata (*average*) dari persentase setiap variabel yang telah didapatkan. Pada tabel di bawah ini juga disajikan kompilasi persentase kualitas jalur pedestrian pada tiap variabel yang distratifikasi mulai dari variabel dengan kualitas tidak baik hingga variabel dengan kualitas sangat baik. Tujuan adanya stratifikasi adalah untuk dapat mengetahui variabel mana saja yang masih dianggap kurang baik sehingga dapat menjadi prioritas dalam peningkatan kualitas jalur pedestrian koridor Jalan kembang Jepun. Sedangkan variabel yang sudah baik juga dapat dijaga dan ditingkatkan kembali kualitasnya sehingga dapat menjadi semakin baik.

Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata pada Tabel 20, didapatkan persentase kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun memiliki persentase nilai 59% yang berarti “CUKUP BAIK”. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat ketidaksesuaian signifikan antara apa yang dirasakan pejalan kaki saat ini dengan harapan mereka terhadap jalur pedestrian yang ideal. Kualitas cukup (59%) mengindikasikan adanya ruang untuk perbaikan yang cukup besar dalam memenuhi harapan pejalan kaki. Dalam konteks

perwujudan koridor ramah pejalan kaki di kawasan Kembang Jepun, upaya yang dilakukan melalui arahan pengembangan bertujuan untuk mengurangi *gap* tersebut dan memenuhi harapan serta preferensi pejalan kaki dalam menciptakan lingkungan ramah pejalan kaki.

#### IV. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

##### A. Kesimpulan

Adapun kesimpulan dari penelitian ini yakni sebagai berikut: (1) Berdasarkan hasil perhitungan rata-rata kualitas pada seluruh variabel, didapatkan persentase kualitas jalur pedestrian koridor Jalan Kembang Jepun secara keseluruhan memiliki persentase nilai 59% yang berarti “CUKUP BAIK”; (2) Terdapat 1 variabel yang termasuk dalam kriteria TIDAK BAIK, yakni variabel Ketersediaan Fasilitas Penunjang Disabilitas; (3) Terdapat 2 variabel yang termasuk dalam kriteria KURANG BAIK, yakni variabel Ketersediaan *Street Furniture* dan Ketersediaan Ruang Interaksi Sosial; (4) Terdapat 9 variabel yang termasuk dalam kriteria CUKUP BAIK, yakni variabel Keamanan Saat Menyeberang, Ketertiban Perilaku Pengendara, Hambatan Bagi Pejalan Kaki, Kerataan Elevasi Jalur Pedestrian, Kemudahan Akses Transportasi Umum, Konflik Pejalan Kaki Dengan Kendaraan, Aktivitas Penggunaan Lahan Sisi Jalur Pedestrian, Kebersihan Jalur Pedestrian, dan Warna Material Jalur Pedestrian; (5) Terdapat 5 variabel yang termasuk dalam kriteria BAIK, yakni variabel Dimensi Jalur Pedestrian, Peneduh Jalur Pedestrian, Daya Tarik Tampilan Fasade Bangunan Sekitar, Ketersediaan Lampu Penerangan Yang Estetis, dan Keamanan Dari Kejahatan; (6) Terdapat 1 variabel yang termasuk dalam kriteria kualitas SANGAT BAIK, yakni variabel Material Jalur Pedestrian.

##### B. Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diusulkan beberapa saran dalam perbaikan dan peningkatan kinerja jalur pedestrian Jalan Kembang Jepun, Kota Surabaya adalah sebagai berikut: Bagi pemerintah penelitian ini dapat menjadi gambaran terkait kondisi serta kualitas jalur pedestrian Jalan Kembang Jepun sehingga pemerintah dapat mengoptimalkan elemen jalur pedestrian yang memiliki kualitas tidak baik sehingga dapat menjadi prioritas dalam peningkatan kualitas jalur pedestrian. Sedangkan elemen yang sudah baik dapat dipertahankan dan ditingkatkan kembali kualitasnya sehingga dapat menjadi semakin baik. Bagi Masyarakat sebagai pengguna jalur pedestrian, diharapkan dapat lebih mengoptimalkan

penggunaan jalur pedestrian sebagai ruang untuk pejalan kaki. Bagi peneliti yang akan melanjutkan penelitian sejenis, diharapkan dapat menganalisis dengan mempertimbangkan faktor lainnya, seperti: *continuity* jalur pedestrian, kondisi drainase, serta keberadaan spot menarik pada jalur pedestrian dan sekitarnya. Harapannya hasil analisis dan arahan yang dihasilkan dapat lebih komprehensif.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Sukawi, “Berbagi Ruang Pada Jalur Pedestrian Di Pusat Kota Studi Kasus: Jalur Pedestrian di Pertokoan Court Simpang Lima Semarang,” Universitas Diponegoro, Semarang, 2010.
- [2] H. Shirvani, *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold, 1985.
- [3] Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia dan Presiden Republik Indonesia, “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,” Jakarta, 2009.
- [4] WHO, “Pedestrian safety: A Road Safety Manual for Decision-Makers And Practitioner” s,” 2018.
- [5] World Health Organization, “Global Status Report on Road Safety 2018,” 2018.
- [6] N. Tanan, *Fasilitas Pejalan Kaki*, 1st ed. Bandung: Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, 2011.
- [7] Pemerintah Kota Surabaya, “Pemkot Surabaya Beri Sentuhan Akhir Sebelum Opening Destinasi Wisata Pecinan Kya-Kya,” Surabaya, 2022.
- [8] D. Widya Putra, “Identifikasi kelestarian kawasan kota lama melalui proteksi bangunan cagar budaya oleh pemerintah kota surabaya,” *Jurnal Pengembangan Kota*, vol. 4, no. 2, pp. 139–150, Jun. 2017, doi: 10.14710/jpk.4.2.139-150.
- [9] E. Febrianto, “Analisis Kenyamanan Jalur Pedestrian Dalam Mendukung Aktivitas Pengguna/Pejalan Kaki [Studi Kasus Pada Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Ponorogo],” 2016. Accessed: Aug. 25, 2024. [Online]. Available: <http://lib.umpo.ac.id>
- [10] M. Amrullah, M. L. Amrullah, and A. Y. Koswara, “Arahan peningkatan daya tarik pariwisata di kawasan pecinan kota lama kembang jepun surabaya,” *Jurnal Teknik ITS*, vol. 9, no. 1, pp. C7–C13, Jul. 2020, doi: 10.12962/j23373539.v9i1.51198.
- [11] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta, 2014.
- [12] N. E. Christiana, “Pengembangan Jalur Pejalan Kaki dengan Konsep Walkable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna,” 2017.
- [13] R. P. Hariputra, S. Defit, and Sumijan, “Analisis sistem antrian dalam meningkatkan efektivitas pelayanan menggunakan metode accidental sampling,” *Jurnal Sistim Informasi dan Teknologi*, pp. 70–75, Mar. 2022, doi: 10.37034/JSISFOTEK.V4I2.127.
- [14] I. Imron, “Analisa pengaruh kualitas produk terhadap kepuasan konsumen menggunakan metode kuantitatif pada cv. meubele berkah tangerang,” *Indonesian Journal on Software Engineering (IJSE)*, vol. 5, no. 1, pp. 19–28, Jun. 2019, doi: 10.31294/IJSE.V5I1.5861.
- [15] T. Rohmawati and T. W. Natalia, “Tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap trotoar di kota bandung (studi kasus jalan braga bandung),” *Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi*, vol. 8, no. 2, Dec. 2018, doi: 10.34010/JIPSI.V8I2.1332.