

Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Pejalan Kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya

Yohana Priscilla Anthony, Rulli Pratiwi Setiawan

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

e-mail: rulli.setiawan@urplan.its.ac.id

Abstrak—Jalur pedestrian merupakan bagian dari sistem penunjang kenyamanan lingkungan perkotaan. Dalam perancangannya, jalur pedestrian harus memberi rasa aman, nyaman, serta kemudahan akses kepada pejalan kaki agar bisa dimanfaatkan secara optimal. Sayangnya, jalur pedestrian di kota-kota besar belum sepenuhnya aman serta nyaman untuk diakses oleh pejalan kaki. Disinilah dibutuhkan konsep perancangan jalur pedestrian ramah pejalan kaki untuk membuat para pejalan kaki merasa nyaman dalam melakukan mobilitas melalui jalur pedestrian, serta menjamin keselamatan serta keamanan pengguna jalur pedestrian. Tujuan dari penelitian ini adalah merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat. Penelitian dilakukan menggunakan pendekatan kualitatif melalui observasi dan kuesioner untuk mendapatkan faktor apa saja yang mempengaruhi persepsi pejalan kaki terkait keamanan dan kenyamanan jalur pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat. Hasil temuan menunjukkan bahwa lampu penerangan merupakan variabel yang paling mempengaruhi persepsi pejalan kaki terkait dengan keamanan dan kenyamanan selama menggunakan jalur pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat. Selain itu, keberadaan kamera pengawas atau CCTV pada jalur pedestrian di Koridor Basuki Rahmat juga dianggap perlu ada oleh pejalan kaki untuk menunjang rasa aman dan nyaman saat menggunakan jalur pedestrian. Dirumuskan arahan menggunakan triangulasi yang bisa dijadikan acuan dalam merancang jalur pedestrian ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya.

Kata Kunci—Jalur Pedestrian, Pejalan Kaki, Perancangan Kota, Ramah Pejalan Kaki, Akses.

I. PENDAHULUAN

SEBAGAI Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang merupakan pusat pelayanan produksi dan distribusi barang dan jasa, Kota Surabaya menjadi kota metropolitan dengan tingkat kepadatan dan kesibukan yang tinggi. Penetapan Kota Surabaya sebagai salah satu bagian dari Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan) yang merupakan Kawasan Strategis Nasional [1] juga menjadikan Kota Surabaya Tingkat kepadatan serta kesibukan yang tinggi di Kota Surabaya ini tentunya perlu disikapi oleh pemerintah setempat dalam bentuk penyediaan infrastruktur yang mendukung keberlangsungan aktivitas perekonomian di ruang perkotaan seperti jalur pedestrian, yang merupakan salah satu bagian dari ruang publik.

Menurut Shirvani, jalur pedestrian merupakan salah satu komponen yang cukup esensial dalam perancangan kota [2]. Dalam perancangannya, jalur pedestrian harus memenuhi

beberapa syarat tertentu agar bisa dimanfaatkan secara optimal oleh para pejalan kaki, salah satunya adalah memberi rasa aman, nyaman, serta kemudahan akses kepada penggunanya. Sayangnya, jalur pedestrian di kota-kota besar belum sepenuhnya aman serta nyaman untuk diakses oleh pejalan kaki, karena masih banyak elemen-elemen jalur pedestrian yang belum memenuhi standar serta pedoman yang ada.

Kota Surabaya merupakan merupakan ibu kota Provinsi Jawa Timur, Indonesia, sekaligus menjadi kota metropolitan terbesar di provinsi tersebut dan merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Di tahun 2019, kota ini memiliki jalur pedestrian dengan panjang mencapai 67 kilometer yang tersebar di sejumlah kawasan. Dengan jumlah penduduk yang cukup padat, jalur pedestrian di Kota Surabaya tentunya kerap digunakan oleh berbagai kelompok masyarakat sebagai pejalan kaki. Sayangnya, masih banyak warga yang enggan untuk menggunakan jalur pedestrian di Kota Surabaya karena berbagai alasan, seperti suhu Kota Surabaya yang terlalu panas sehingga pejalan kaki tidak nyaman untuk bermobilitas saat siang hari. Selain itu, keberadaan serta kinerja transportasi umum di Kota Surabaya masih kurang, sehingga masyarakat masih lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena lebih nyaman dan mobilisasi menjadi lebih cepat.

Koridor Basuki Rahmat dipilih menjadi lokasi penelitian ini karena merupakan kawasan yang padat dengan aktivitas perkantoran serta perdagangan dan jasa di Kota Surabaya, dimana banyak kelompok masyarakat yang melakukan mobilitas sehari-hari di koridor tersebut, sekaligus juga merupakan salah satu ruas jalur pedestrian yang dianggap layak untuk pejalan kaki secara keseluruhan di Kota Surabaya [3]. Tentunya dengan adanya jalur pedestrian yang aman serta nyaman akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan, meningkatkan kualitas fisik dan visual kota dengan mempertimbangkan skala manusia, dan menciptakan lebih banyak aktivitas ritel, yang akan memberi dampak positif terhadap aspek ekonomi dan sosial budaya di area tersebut [2].

Disinilah dibutuhkan konsep perancangan jalur pedestrian ramah pejalan kaki untuk membuat para pejalan kaki merasa nyaman dalam melakukan mobilitas melalui jalur pedestrian, serta menjamin keselamatan serta keamanan pengguna jalur pedestrian. Rancangan ruang publik serta fasilitas umum harus bisa diakses juga oleh semua kelompok masyarakat yang ada untuk menciptakan kondisi yang mendorong penggunaan oleh semua orang [3]. Oleh karena itu, perlu dirumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah pejalan kaki untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Tabel 1.
Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Sub-Variabel
Daya tarik (<i>attractiveness</i>)	Komponen pendukung estetika jalur pedestrian	Rambu Penanda
		Lampu Penerangan
		Jalur Hijau
		Pagar Pengaman
		Bolar
		Tempat Sampah
Kemudahan (<i>convenience</i>)	Komponen pendukung mobilitas pejalan kaki	Kontinuitas
		Konektivitas
		Panjang Rute
Keamanan (<i>safety</i>) dan kenyamanan (<i>comfort</i>)	Perspektif pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian	Material Perkerasan
		Faktor penggunaan jalur pedestrian
		Frekuensi penggunaan jalur pedestrian
		Tingkat keramaian koridor
		Tingkat kebisingan koridor
		Kondisi penerangan pada jalur pedestrian
		Keberadaan kamera pengawas
		Besaran ruang untuk berjalan kaki

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Ramah Pejalan Kaki

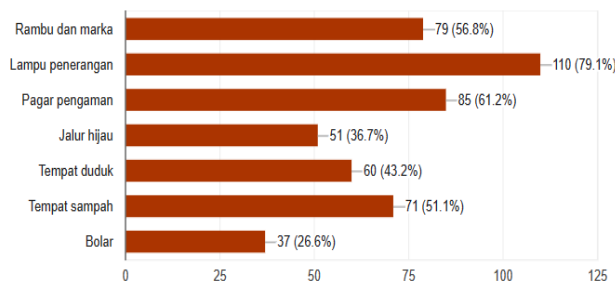
Konsep ramah pejalan kaki atau pedestrian-friendly merujuk pada desain perkotaan atau wilayah yang dirancang dengan fokus pada kebutuhan dan kenyamanan pejalan kaki. Tujuan dari konsep ini adalah untuk menciptakan lingkungan yang mengutamakan keselamatan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, memungkinkan mereka untuk bergerak dengan mudah dan aman di sekitar wilayah tersebut. Ruang Publik *Public space* atau ruang publik merupakan area multi fungsi untuk interaksi sosial, pertukaran ekonomi dan ekspresi budaya di antara berbagai kelompok masyarakat. Sebagai bagian dari ruang publik, adanya jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki menciptakan ruang publik yang menarik dan mendorong orang-orang untuk berjalan. Banyak kota di berbagai negara yang berhasil membuat jalur pedestrian yang lebih ramah pejalan kaki dan menutup jalur untuk lalu lintas kendaraan bermotor, sehingga bisa ada lebih banyak aktivitas di jalan tersebut.

B. Urban Design

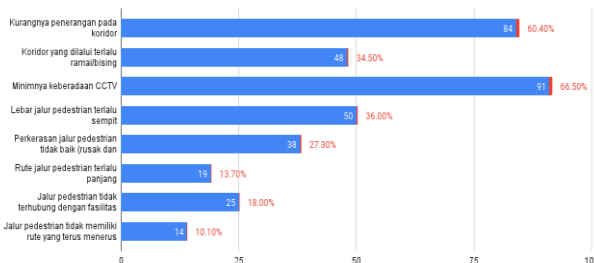
Perancangan kota atau *urban design* adalah bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas fisik lingkungan, dalam artian perancangan kota merupakan proses merancang desain fisik dan spasial lingkungan [2]. Sebagai bagian dari elemen perancangan kota, jalur pedestrian harus memenuhi beberapa kriteria berikut, yaitu: (1) keamanan, (2) kemudahan, (3) kenyamanan, serta (4) menarik.

C. Pejalan Kaki

Pejalan kaki sendiri merupakan salah satu faktor yang perlu dipertimbangkan dalam merancang fasilitas pejalan kaki seperti jalur pedestrian, karena keberadaan pejalan kaki bisa mempengaruhi fitur desain jalan akibat tuntutan lalu lintas



Gambar 1. Elemen Jalur Pedestrian yang Memberi Rasa Aman dan Nyaman.



Gambar 2. Faktor Penyebab Pejalan Kaki Enggan Melalui Jalur Pedestrian.



Gambar 3. Kondisi Eksisting Rambu dan Marka.

kendaraan di jalan tersebut. Terdapat fasilitas pendukung yang perlu ada pada suatu jalur pedestrian menurut Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, yaitu: rambu dan marka, lampu penerangan, pagar pengaman, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, dan bolar [4].

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

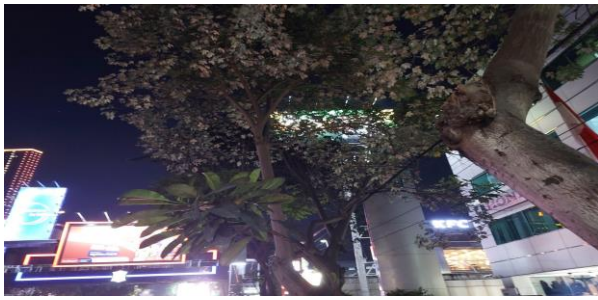
Dalam penelitian ini, jenis pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan studi kasus (*case study*), yang membutuhkan akses yang memadai dalam mendapatkan data penelitian, baik itu melalui studi literatur maupun melalui observasi lapangan. Sementara itu, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif yang memberikan gambaran atas suatu keadaan sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang diteliti.

B. Variabel Penelitian

Terdapat 3 indikator, 3 variabel, dan 18 sub-variabel yang digunakan dari penelitian ini setelah melalui sintesa pustaka dari penelitian terdahulu.

C. Populasi dan Sampel

Populasi responden pada penelitian ini adalah seluruh



Gambar 4. Kondisi Eksisting Lampu Penerangan.



Gambar 5. Kondisi Eksisting Jalur Hijau.



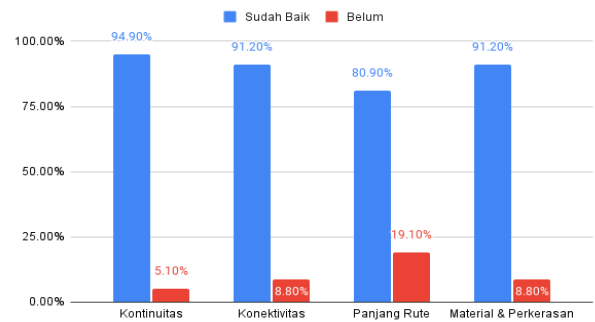
Gambar 6. Kondisi Eksisting Tempat Duduk.



Gambar 7. Kondisi Eksisting Tempat Sampah.



Gambar 8. Kondisi Eksisting Tempat Sampah.



Gambar 9. Tingkat Kemudahan Akses Jalur Pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat Menurut Pejalan Kaki.

pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya. Dari hasil perhitungan jumlah sampel menggunakan rumus Lemeshow, didapatkan jumlah sebesar 96 sampel atau responden, namun penulis memutuskan untuk mengambil 100 responden, karena Frankel dan Wallen menyarankan sampel untuk penelitian deskriptif sebanyak 100 responden [5].

D. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik pengumpulan data primer melalui observasi lapangan serta penyebaran kuesioner secara daring selama kurun waktu kurang lebih 1 bulan kepada responden yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Laki-laki dan perempuan dengan usia 15 – 64 tahun (usia produktif)
2. Menggunakan jalur pedestrian Koridor Basuki Rahmat untuk kegiatan sehari-hari (mobilitas ke kantor, sekolah, maupun rekreasi)

E. Metode Analisis Data

Data yang didapat melalui hasil observasi serta kuesioner dalam v ini dianalisis menggunakan triangulasi data, yang merupakan metode pengumpulan data sekaligus analisis dengan menggabungkan data dari berbagai sumber untuk mendapatkan suatu hasil akhir [6]. Dalam penelitian ini, triangulasi data digunakan untuk merumuskan arahan yang dapat dijadikan acuan dalam merancang jalur pedestrian ramah

pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah

Wilayah studi terletak pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya, yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kedungdoro, Kecamatan Tegalsari. Dengan panjang koridor sejauh kurang lebih 1,7 kilometer, koridor ini menjadi pusat dari Kota Surabaya yang padat dan didominasi oleh kegiatan serta guna lahan perkantoran dan perdagangan dan jasa. Berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya Nomor 40 Tahun 2021 Tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah Kota Surabaya Tahun 2022, Pemerintah Kota Surabaya memiliki rencana untuk membangun dan memperbaiki jalur pedestrian di 364 titik yang tersebar di berbagai wilayah di Kota Surabaya. Melalui rencana ini, diharapkan pemkot mampu menyediakan fasilitas jalur pedestrian yang lebih ramah bagi pejalan kaki.

B. Karakteristik Pejalan Kaki Pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya

1) Jenis Kelamin

Pejalan kaki yang melintas pada jalur pedestrian di Koridor Basuki Rahmat didominasi oleh pejalan kaki perempuan

sebanyak 66,4%, sedangkan laki-laki sebanyak 33,6%.

2) *Usia*

Pejalan kaki didominasi oleh kelompok usia 16-25 tahun dengan persentase sebesar 85,6%.

3) *Asal Kecamatan*

Mayoritas pejalan kaki yang melintas berdomisili di Kecamatan Tegalsari dengan persentase sebesar 23,7%.

4) *Pekerjaan*

Pejalan kaki didominasi oleh mahasiswa sebanyak 42,4%, disusul oleh karyawan sebanyak 29,4%.

5) *Frekuensi dan Waktu Penggunaan*

Mayoritas frekuensi penggunaan jalur pedestrian oleh pejalan kaki sebanyak lebih dari 3 kali dalam satu bulan dengan persentase sebesar 36,7%, dan dominan digunakan pada rentang waktu pukul 06:00 hingga 09:00 sebanyak 56,7%.

C. *Faktor yang Mempengaruhi Persepsi Pejalan Kaki Terkait Keamanan dan Kenyamanan Jalur Pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat*

Tahap pertama yang dilakukan adalah dengan menemukan faktor yang mempengaruhi persepsi pejalan kaki terkait dengan keamanan dan kenyamanan selama menggunakan jalur pedestrian.

Variabel 'lampu penerangan' merupakan variabel yang paling banyak dipilih oleh responden yang mengisi kuesioner. Oleh karena itu lampu penerangan merupakan variabel yang mempengaruhi persepsi pejalan kaki terkait dengan keamanan dan kenyamanan. Dalam hal ini, variabel tersebut perlu diperhatikan dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya. Elemen jalur pedestrian yang memberi rasa aman dan nyaman dapat dilihat pada Gambar 1.

Ditemukan juga bahwa minimnya keberadaan kamera pengawas atau CCTV menjadi salah satu faktor terkuat yang menyebabkan pejalan kaki enggan melalui jalur pedestrian, diikuti dengan alasan terkait kurangnya penerangan pada koridor, yang menyebabkan pejalan kaki enggan melalui jalur pedestrian. Dalam hal ini, keberadaan lampu penerangan serta kamera pengawas atau CCTV perlu diperhatikan dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya. Faktor penyebab pejalan kaki enggan melalui jalur pedestrian dapat dilihat pada Gambar 2.

Pada tahap ini juga sekaligus akan mengidentifikasi lebih dalam terkait dengan perspektif pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian yang dijabarkan dalam enam sub-variabel.

1) *Faktor Penggunaan Jalur Pedestrian*

Sebagian besar dari pejalan kaki merupakan pelajar serta mahasiswa, dalam hal ini mereka menggunakan jalur pedestrian untuk menuju sekolah atau universitas tempat mereka menempuh jenjang pendidikan. 29,5% dari responden menyatakan mereka menggunakan jalur pedestrian untuk menuju kantor atau tempat mereka bekerja, dan selebihnya menggunakan jalur pedestrian pada koridor tersebut untuk rekreasi atau berjalan kaki biasa.

2) *Frekuensi Penggunaan Jalur Pedestrian*

Sebagian besar dari pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian pada koridor sebanyak lebih dari 3 kali dalam satu bulan, sementara hanya 25,9% dari responden yang menggunakan jalur pedestrian pada koridor ini setiap hari. Frekuensi penggunaan jalur pedestrian sendiri berkaitan dengan alasan penggunaan jalur pedestrian yang telah dijabarkan pada sub-variabel di atas.

3) *Tingkat Keramaian Koridor*

Didapati bahwa jalur pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat ini terkadang sepi di waktu-waktu tertentu, sehingga pejalan kaki cenderung merasa takut apabila terjadi sesuatu karena terlalu sendiri dan tidak tahu harus meminta tolong kemana. Keramaian pada jalur pedestrian di koridor tersebut kerap kali didominasi oleh banyaknya pengemudi ojek online serta tukang yang cenderung untuk berkumpul dan menetap di titik-titik tertentu, yang menyebabkan pejalan kaki terkadang merasa kurang nyaman dan risih apabila harus melalui titik tempat para pengemudi ojek online tersebut berkumpul.

4) *Tingkat Kebisingan Koridor*

Tingkat kebisingan koridor cukup mempengaruhi rasa aman dan nyaman pejalan kaki saat melintas di jalur pedestrian pada koridor yang diteliti. Sebanyak 34,5% dari pejalan kaki menyatakan bahwa mereka enggan untuk melalui jalur pedestrian apabila koridor tersebut terlalu bising. Kebisingan pada koridor yang diteliti menyebabkan pejalan kaki menjadi enggan serta tidak nyaman untuk melalui jalur pedestrian pada koridor tersebut.

5) *Keberadaan Kamera Pengawas*

Sebanyak 65,5% dari pejalan kaki menyatakan bahwa mereka enggan untuk melalui jalur pedestrian apabila koridor tersebut minim akan keberadaan kamera pengawas atau CCTV. Selain itu, mayoritas pejalan kaki menyatakan bahwa keberadaan kamera pengawas atau CCTV yang banyak merupakan salah satu komponen yang perlu ada untuk menunjang rasa aman dan nyaman pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian.

6) *Besaran Ruang Untuk Berjalan Kaki*

Sebanyak 36% dari pejalan kaki yang mengisi kuesioner menyatakan bahwa mereka enggan untuk melalui jalur pedestrian apabila jalur pedestrian pada koridor tersebut memiliki lebar jalur yang terlalu sempit. Ditemukan juga bahwa jalur pedestrian yang lebar pada Koridor Basuki Rahmat membuat pejalan kaki merasa aman dan tidak takut akan kemungkinan tertabrak oleh kendaraan bermotor ataupun jatuh keluar dari jalur pedestrian.

D. *Hasil Identifikasi Kelengkapan Komponen Pendukung Jalur Pedestrian*

Berikut ini adalah hasil dari survei primer yang dilakukan pada lokasi studi terkait dengan kondisi kelengkapan komponen pendukung jalur pedestrian Koridor Basuki Rahmat

1) *Rambu dan Marka*

Keberadaan rambu dan marka pada koridor dapat terlihat

dengan jelas dan dipasang dengan jangkauan mata kisanan 2 meter. Kondisi eksisting rambu dan marka dapat dilihat pada Gambar 3.

2) *Lampu Penerangan*

Lampu penerangan pada koridor memberikan pencahayaan yang cukup terang di malam hari, terletak setiap sekitar 15 meter, namun ada beberapa titik yang lampu penerangannya mati dan mengandalkan penerangan dari bangunan sekitar. Kondisi eksisting lampu penerangan dapat dilihat pada Gambar 4.

3) *Pagar Pengaman*

Tidak ditemukan adanya pagar pengaman di jalur pedestrian pada koridor.

4) *Jalur Hijau*

Terdapat tanaman peneduh pada jalur pedestrian pada koridor dengan lebar jalur hijau kurang lebih 100 cm dan tinggi tanaman 2 meter. Kondisi eksisting jalur hijau dapat dilihat pada Gambar 5.

5) *Tempat Duduk*

Tidak banyak terdapat tempat duduk pada jalur pedestrian, dan kurang lebih hanya bisa ditemukan setiap 100 meter di depan gedung-gedung perkantoran; tempat duduk yang ada menggunakan bahan besi dengan daya tahan tinggi. Kondisi eksisting tempat duduk dapat dilihat pada Gambar 6.

6) *Tempat Sampah*

Tempat sampah pada koridor hanya ditemukan di sekitar halte bus dan beberapa titik pada koridor dengan jumlah kurang dari 10 tempat sampah. Kondisi eksisting tempat sampah dapat dilihat pada Gambar 7.

7) *Bolar*

Bolar hanya ditempatkan di sekitar halte bus dan beberapa titik di jalur pedestrian pada koridor, dengan tinggi 50 cm untuk yang berbentuk bola beton dan tinggi 100 cm untuk bolar yang berbentuk tiang. Kondisi eksisting tempat sampah dapat dilihat pada Gambar 8.

E. Hasil Identifikasi Tingkat Kemudahan Akses Jalur Pedestrian

Tingkat kemudahan akses pada jalur pedestrian dalam hal ini berkaitan dengan seberapa mudah suatu jalur pedestrian untuk diakses oleh penggunaannya, dimana tingkat kemudahan akses ini ditinjau dari empat aspek, yaitu kontinuitas, konektivitas, panjang rute jalur pedestrian, serta material perkerasan yang digunakan pada jalur pedestrian tersebut.

1) *Kontinuitas*

Rute jalur pedestrian pada koridor terus menerus (tidak terputus) dan dapat digunakan kapanpun.

2) *Konektivitas*

Terdapat fasilitas umum berupa halte bus yang bisa digunakan oleh pejalan kaki apabila ingin melakukan mobilitas ke tempat lain, serta jalur pedestrian rute lain untuk mencapai tempat-tempat diluar area koridor.

3) *Panjang Rute*

Rute jalur pedestrian sedikit terlalu panjang apabila diukur dari titik awal delineasi lokasi studi (1.7 km), namun tidak terlalu memakan waktu lama untuk mencapai lokasi-lokasi di koridor dengan berjalan kaki.

4) *Material & Perkerasan*

Jalur pedestrian menggunakan material paving keramik, beton atau batu, namun terdapat lubang/perkerasan tidak rata di beberapa titik pada koridor.

Rute jalur pedestrian pada koridor yang terus menerus dan dapat digunakan kapanpun serta keberadaan fasilitas umum seperti halte bus dan jalur pedestrian rute lain untuk mencapai tempat-tempat di luar area koridor menunjukkan bahwa aspek kontinuitas dan konektivitas sudah terpenuhi pada jalur pedestrian di koridor tersebut. Namun sayangnya, masih didapati beberapa lubang serta perkerasan yang tidak rata di beberapa titik pada koridor yang diobservasi. Tingkat kemudahan akses jalur pedestrian pada koridor Basuki Rahmat menurut pejalan kaki dapat dilihat pada Gambar 9.

F. Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Pejalan Kaki

Dilakukan triangulasi untuk merumuskan arahan yang dapat menjadi acuan dalam merancang jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki. Triangulasi dilakukan menggunakan data yang didapat dari hasil observasi sekaligus dari respon kuesioner yang ada, dibandingkan dengan tinjauan teori serta tinjauan kebijakan yang ada, serta *best practice* atau praktik terbaik yang pernah diterapkan.

Berdasarkan triangulasi yang telah dilakukan dan dijabarkan dalam Tabel 1, hasil arahan yang dirumuskan dapat dirangkum dalam dua poin utama yang bisa dijadikan pertimbangan dalam merancang jalur pedestrian yang ramah pejalan pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya, yaitu sebagai berikut:

1) *Penyediaan Komponen Pendukung Jalur Pedestrian Yang Memadai Dengan Kondisi Yang Baik, Dengan Arahan:*

- Mempertahankan serta meningkatkan visibilitas dan keberadaan rambu penanda pada jalur pedestrian di koridor
- Menambah jumlah lampu penerangan pada jalur pedestrian dan ditempatkan setiap 10 meter sesuai dengan pedoman yang ada
- Menyesuaikan tanaman peneduh yang diletakkan pada jalur pedestrian di koridor dengan cuaca Surabaya untuk meneduhkan pejalan kaki yang melintas
- Melakukan pemasangan pagar pengaman hanya di beberapa titik di jalur pedestrian yang tidak memiliki curb terlalu tinggi sebagai perlindungan tambahan bagi pejalan kaki
- Mempertahankan serta melakukan pemeliharaan secara berkala pada bolar yang ada
- Menambah jumlah bolar pada koridor di titik-titik yang curb nya tidak terlalu tinggi.
- Menambah jumlah tempat sampah dan ditempatkan setiap jarak kurang lebih 20 meter sesuai pedoman yang ada.
- Memperbanyak tempat duduk pada jalur pedestrian dengan penempatan setiap kurang lebih 10 meter.

i. Menambah dan memperbanyak keberadaan kamera pengawas atau CCTV di titik-titik yang terdapat peluang terjadinya tindak kriminalitas (yang dalam hal ini pelecehan seksual berupa catcall) seperti di dekat pangkalan ojek atau tempat berkumpulnya orang.

2) *Merancang Jalur Pedestrian Yang Kontinu, Mudah untuk Diakses, Serta Terhubung dengan Fasilitas Umum, dengan Arah:*

- a. Mempertahankan kontinuitas jalur pedestrian, namun tidak perlu untuk membuat peta jaringan jalur pedestrian karena hanya berlingkup satu koridor.
- b. Melakukan perbaikan pada lubang-lubang yang ada pada jalur pedestrian di koridor
- c. Meningkatkan kinerja pelayanan fasilitas publik serta transportasi umum yang terhubung dengan jalur pedestrian pada koridor.

V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Adanya konsep perancangan jalur pedestrian ramah pejalan kaki dapat memberikan rasa aman serta nyaman bagi para pejalan kaki, yang tentunya akan meningkatkan jumlah pengguna jalur pedestrian di Kota Surabaya, terutama di Koridor Basuki Rahmat, sekaligus mengurangi tingkat penggunaan kendaraan pribadi dengan adanya kemudahan mengakses jalur pedestrian dengan aman dan nyaman.

Berikut ini adalah beberapa poin kesimpulan yang dapat diambil dari hasil analisa dan pembahasan yang telah dilakukan: (1) Variabel 'lampu penerangan' merupakan variabel yang dianggap paling penting oleh pejalan kaki dalam menimbulkan rasa aman dan nyaman saat melalui jalur pedestrian, dan mempengaruhi persepsi pejalan kaki terkait dengan keamanan dan kenyamanan. Dalam hal ini, variabel tersebut perlu diperhatikan dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya; (2) Berdasarkan hasil kuesioner didapatkan, minimnya keberadaan kamera pengawas atau CCTV menjadi salah satu alasan pejalan kaki enggan untuk melalui jalur pedestrian, diikuti dengan kurangnya lampu penerangan pada koridor. Dalam hal ini, keberadaan lampu

penerangan serta CCTV perlu diperhatikan dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki pada Koridor Basuki Rahmat, Surabaya; (3) Berdasarkan hasil identifikasi tingkat kemudahan akses dari observasi, didapati bahwa jalur pedestrian pada Koridor Basuki Rahmat sudah memiliki tingkat kemudahan akses yang baik; (4) Dirumuskan dua poin utama sebagai acuan dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki, yaitu: (a) Penyediaan komponen pendukung jalur pedestrian yang memadai dengan kondisi yang baik; dan (b) Merancang jalur pedestrian yang kontinu, mudah untuk diakses, serta terhubung dengan fasilitas umum.

Adapun rekomendasi yang dapat dirumuskan untuk membuat jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki dan lebih inklusif untuk semua kelompok masyarakat adalah kiranya semua elemen jalur pedestrian bisa dilengkapi sesuai dengan parameter yang telah ditentukan. Lalu diharapkan adanya tindakan dari pemerintah atau pembuat kebijakan dengan menyusun kebijakan yang sekiranya dapat mendukung pengembangan jalur pedestrian yang ramah pejalan kaki, serta penyusunan visualisasi konsep perancangan jalur pedestrian yang lebih komprehensif dan mendetail.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Pusat, Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 66 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Kawasan Perkotaan Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan. 2012. Jakaeta. Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi.
- [2] Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1985. doi: 9780442280338.
- [3] Natalie Mossin, *An Architecture Guide to the UN 17 Sustainable Development Goals*, 2nd ed. New York: Royal Danish Academy, 2018.
- [4] Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. In *Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018.
- [5] J. R. , Fraenkel, N. E. , Wallen, and H. H. Hyun, *How to Design and Evaluate Research in Education* , 8th ed. McGraw-Hill, 1932. doi: 978-0-07-809785-0.
- [6] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta, 2014. doi: 979-8433-64-0.