

# Studi Preferensi Pelayanan Jalur Pejalan Kaki dan Halte untuk Menunjang Suroboyo Bus di Kecamatan Mulyorejo, Kota Surabaya

Fannisa Amara Wahyu dan Prananda Navitas

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

*e-mail:* prananda@urplan.its.ac.id

**Abstrak**—Optimalisasi kualitas pelayanan Suroboyo Bus meningkatkan minat masyarakat untuk menaiki transportasi umum yang ada di Kota Surabaya. Hal tersebut terbukti dari adanya peningkatan pengguna bus setiap tahunnya. Adanya peningkatan kualitas layanan transportasi umum perlu diikuti dengan peningkatan kualitas penunjangnya yang terdiri dari non-motorized mode feeder dan motorized mode feeder. Jalur pedestrian sebagai salah satu non-motorized mode feeder memiliki peran penting dalam memberikan kenyamanan pengguna bus dari titik asal hingga tujuan, yakni halte atau pemberhentian bus. Namun, jalur pedestrian dan halte di Kecamatan Mulyorejo saat ini kondisinya banyak yang memprihatinkan, seperti sulit dilewati dan tidak terlihat keberadaannya di beberapa titik yang dilewati oleh transportasi umum. Hal tersebut mengindikasikan bahwa pembangunan jalur pedestrian dan halte dibangun tanpa mempertimbangkan konektivitas keduanya. Fakta demikian dapat berpengaruh terhadap minat pengguna jalur pedestrian dan halte. Untuk itu, perlu diketahui preferensi penduduk Kecamatan Mulyorejo terhadap penggunaan jalur pedestrian dan halte sebagai penunjang Suroboyo Bus. Tujuan tersebut dapat dicapai dengan pengkajian faktor-faktor berpengaruh dengan metode Systematic Literature Review yang hasilnya adalah faktor keamanan kenyamanan, daya tarik, landuse, konektivitas, dan service availability. Kemudian, enam faktor tersebut digunakan untuk mendapatkan preferensi penduduk terhadap penggunaan jalur pedestrian dan halte. Melalui penelitian ini, dihasilkan preferensi pengguna jalur pedestrian dan halte terhadap tiap-tiap faktor berpengaruh sehingga diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Surabaya dalam penyediaan jalur pedestrian yang terhubung dengan halte bus sebagai penunjang Suroboyo Bus.

**Kata Kunci**— Jalur Pedestrian, Halte, Konektivitas.

## I. PENDAHULUAN

KOTA SURABAYA dengan luas kurang lebih 326,81 km<sup>2</sup> tercatat pada tahun 2021 memiliki penduduk yang berjumlah 2,88 juta. Jumlah tersebut menjadikan Kota Surabaya sebagai kota metropolitan sekaligus kota tersibuk kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta. Kota Surabaya sendiri disibukkan oleh para pekerja maupun pelajar yang berasal dari dalam kota maupun luar kota. Dilihat dari bidang ekonomi, laju pertumbuhan ekonomi Kota Surabaya cenderung selalu naik tiap tahunnya kecuali pada tahun 2020 dikarenakan pandemi Covid-19. Tak heran jika Kota Surabaya memiliki daya pikat tersendiri bagi para pekerja untuk datang. Jumlah penduduk yang terus bertambah dengan luas wilayah yang tetap menjadikan Kota Surabaya memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tergolong tinggi, yaitu 8,612 jiwa/km<sup>2</sup>. Klasifikasi kepadatan penduduk tersebut

berdasarkan Undang-undang Nomor 56/PRP/1960.

Bertambahnya jumlah penduduk pada suatu kota dapat berpengaruh juga pada bertambahnya penggunaan kendaraan pribadi. Akibatnya, kemacetan yang merajalela di sebuah kota. Pada tahun 2021, perusahaan analisis data berbasis di Washington, Amerika Serikat, INRIX, mempublikasikan hasil penelitian berjudul Global Traffic Scorecard 2021 yang menobatkan Kota Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia dan di peringkat 41 kota termacet di dunia. Hours lost congestion untuk menghadapi kemacetan di Kota Surabaya adalah sebesar 62 jam. Angka tersebut meningkat dari tahun sebelumnya yang hanya 58 jam. Kemacetan memberikan dampak pertama yang paling terasa, yaitu adanya pemborosan Bahan Bakar Minyak (BBM) sebanyak 2,2 juta liter per harinya di enam kota metropolitan Indonesia, termasuk Kota Surabaya. Pertumbuhan penduduk yang cepat, meningkatnya urbanisasi dan penggunaan kendaraan pribadi tidak hanya menimbulkan kemacetan, tetapi juga polusi, kesemrawutan lalu, hingga angka kecelakaan yang meningkat. Pada Juni 2022, IQAir yang bekerja sama dengan BMKG dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan mencatat bahwa Kota Surabaya berada di peringkat 4 dengan kualitas udara terburuk di Indonesia.

Aktivitas manusia yang semakin kompleks karena pertumbuhan penduduk yang tinggi perlu ditunjang oleh sarana yang diperlukan termasuk transportasi. Keberadaan sistem transportasi penting demi memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial serta memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan mobilitas [1]. Pemerintah memiliki kebijakan untuk mengembangkan sistem angkutan umum di Indonesia khususnya di kota-kota yang memiliki penduduk lebih dari 500ribu sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Pengembangan angkutan massal perkotaan ini dilaksanakan untuk meminimalisir efek domino yang telah disebutkan sebelumnya karena pertumbuhan penduduk, seperti kemacetan dan polusi. Pemerintah memiliki kewajiban untuk menyediakan transportasi massal berbasis jalan. Namun, sangat tidak mungkin jika pemerintah terus menyediakan prasarana jalan untuk mengakomodasi pergerakan lalu lintas. Oleh sebab itu, salah satu solusi yang dapat mengatasi hal tersebut adalah dengan mengembangkan angkutan umum yang efisien seperti Bus Rapid Transit (BRT). Berdasarkan hasil studi yang dikemukakan oleh peneliti dari Technical University of Denmark menunjukkan bahwa sistem transportasi yang berbasis jalan (BRT) dapat direalisasikan dengan biaya yang jauh lebih rendah dan jangka waktu yang pendek jika dibandingkan dengan sistem

transit berbasis rel sehingga menghasilkan efek strategis yang lebih besar (ITDP, 2018).

Suroboyo Bus merupakan salah satu bentuk BRT di Kota Surabaya yang sekaligus berperan sebagai sarana wisata. Pada tahun 7 April 2018, Dinas Perhubungan yang bekerjasama dengan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya meluncurkan Suroboyo Bus untuk pertama kalinya. Penumpang dapat menaiki Suroboyo Bus dengan menggunakan limbah botol plastic sebagai alat pembayarannya. Alat pembayaran tersebut semata-mata untuk mengurangi dampak dari adanya sampah plastik di Kota Surabaya sesuai dengan arahan walikota yang tercantum dalam peraturan Walikota Surabaya No. 67 tahun 2018 tentang Kontribusi Sampah Dalam Penggunaan Layanan Bus Surabaya. Kendati demikian, mulai bulan Oktober 2021, sistem pembayaran Suroboyo Bus dapat dilakukan dengan sistem tapping menggunakan kartu Flazz. Semakin bervariasinya sistem pembayaran yang digunakan disinyalir dapat membantu meningkatkan jumlah penumpang Suroboyo Bus.

Suroboyo Bus melayani 513.142 penumpang di tahun pertamanya beroperasi. Tahun berikutnya, yaitu pada 2019 Suroboyo Bus melayani 1.123.177 penumpang. Tahun 2020 melayani 823.130 penumpang dan tercatat sepanjang tahun 2021 hingga bulan September 2021 Suroboyo Bus melayani 544.044. Pada bulan September 2021 itulah akhirnya akumulasi total penumpang Suroboyo Bus yang terhitung sejak tahun 2018 berjumlah 3 juta penumpang. Dibandingkan dengan bus kota besar lainnya, Suroboyo Bus menjadi bus pelayanan kota yang lambat mencapai total 3 juta penumpang. Transjogja membutuhkan waktu 5 bulan untuk mencapai 3 juta penumpang dan BRT Semarang membutuhkan waktu 2-3 bulan. Headway antarbus Suroboyo Bus hingga akhir 2021 juga masih 30 menit. Urban Transport Magazine menjelaskan bahwa headway merupakan rentang waktu yang diukur dalam satuan menit atau jam. Headway penting diperhatikan untuk meningkatkan jumlah pengguna layanan transportasi umum. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di 157 kota di Amerika Serikat oleh peneliti di University of Utah, peningkatan frekuensi dan mempersingkat headway dapat menarik penumpang 20% lebih banyak. Pencapaian 3 juta penumpang Suroboyo Bus dan headway Suroboyo Bus yang masih tergolong lama menyebabkan pemerintah Kota Surabaya menambahkan sistem pembayaran yang semula hanya memakai sampah botol plastic bertambah menggunakan kartu Flazz. Selain itu, jumlah armada Suroboyo Bus yang semula berjumlah 20 pada tahun 2020 menjadi 28 pada tahun 2021.

Pelaksanaan Suroboyo Bus memuat konsep feeder line yang harus terintegrasi dengan sarana dan prasarana pengumpan (feeder). Dalam sistem pelayanan transportasi umum, integrasi jaringan merupakan kunci kesuksesan dalam pelaksanaannya [2]. Integrasi dapat menjadi pendorong keterpaduan fisik, jadwal, maupun tarif perjalanan dengan cara membaurkan dua moda transportasi atau lebih demi meminimalkan biaya transportasi yang digunakan. Sistem feeder dirancang untuk memudahkan perpindahan mobilitas penduduk sehingga tercipta hirarki sistem transportasi umum yang lebih baik antara moda utama, moda cabang, dan moda pengumpan. Moda utama merupakan moda transportasi yang digunakan dalam perjalanan paling panjang dan paling lama

dari moda lainnya. Moda pengumpan (feeder) terbagi menjadi dua jenis, yaitu non-motorised mode feeder dan motorised mode feeder. Mode pengumpan sendiri diartikan sebagai moda yang bertugas mengumpulkan penumpang untuk disalurkan khusus ke angkutan trayek tertentu. Selanjutnya, motorised mode feeder diimplementasikan pada kendaraan umum, seperti angkot dan taxi. Kegiatan non-motorised diwujudkan ketika berjalan kaki, bersepeda, dan kegiatan lainnya yang tidak menimbulkan polusi dan tidak membutuhkan bahan bakar fosil, maka feeder jenis ini adalah jalur pedestrian, jalur sepeda, halte, terminal, dan lain sebagainya. Deputi Gubernur DKI Jakarta Bidang Tata Ruang dan Lingkungan, Sarwo Handayani mengatakan bahwa jalur pedestrian atau trotoar memiliki peran dalam integrasi sistem transportasi dimana jalur pedestrian berfungsi menghubungkan satu moda dengan moda lain [3].

Jalur pedestrian merupakan hak ruang bagi para pejalan kaki yang harus memberikan rasa aman dan nyaman bagi para penggunanya. Pemerintah Kota Surabaya setiap tahunnya terus membangun jalur pedestrian baru. Pembangunan ini juga bermaksud untuk memudahkan akses demi memaksimalkan penggunaan ruang fasilitas publik [4]. Dimana pengadaan fasilitas umum, seperti fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan, dan fasilitas publik ada untuk mendukung pemanfaatan kawasan permukiman [5]. Dalam Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-1733-2004 tentang tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan dijelaskan bahwa pembangunan jalur pedestrian memiliki ketentuan jalur dengan lebar  $\pm 1,5$  m yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda, secara aman, nyaman dan tak terhalang. Jalur pedestrian yang berfungsi sebagai salah satu feeder line Suroboyo Bus memiliki peranan penting dalam perencanaan transportasi umum di sebuah wilayah karena fungsinya sebagai penghubung antara titik-titik transit transportasi umum atau biasa disebut dengan halte. Sayangnya, di Kota Surabaya pembangunan jalur pedestrian dan pengembangan fasilitas transportasi umum masih cenderung berjalan sendiri-sendiri. Hal tersebut dilihat dari jalur pedestrian yang banyak tidak menghubungkan titik bangkitan, seperti permukiman dengan titik tujuannya berupa halte. Jalur pedestrian di Kecamatan Mulyorejo hanya berada di Jl. Dr. Ir. H. Soekarno, Jl. Kenjeran, dan Jl. Kertajaya Indah. Fakta tersebut dapat menghambat terwujudnya integrasi sistem transportasi. Seperti halnya yang terjadi di Kecamatan Mulyorejo.

Tata guna lahan yang ada di dalam Kecamatan Mulyorejo merupakan tata guna lahan campuran (mix use), yakni pendidikan, perumahan, dan perdagangan jasa. Penggunaan lahan yang beragam dapat memicu peningkatan aktivitas apalagi yang ditimbulkan dari kegiatan di sarana pendidikan Universitas Airlangga. Kecamatan Mulyorejo yang memiliki tiga jalan berstatus jalan arteri sekunder yang perlu disandingkan dengan jalur pedestrian yang memiliki kecenderungan sebagai aktivitas lambat memiliki beban tersendiri untuk tetap memenuhi aspek keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Kecamatan Mulyorejo ditetapkan sebagai pusat lingkungan pada unit pengembangan II Kertajaya. Penetapan tersebut tercantum dalam RTRW Kota Surabaya 2014-2034. Dalam dokumen tersebut juga dijelaskan bahwa terdapat program pembangunan berupa penyediaan sarana pejalan kaki sebagai

Tabel 1.  
Variabel dan definisi operasional

| Variabel             | Definisi Operasional  |
|----------------------|---|
| Keamanan             | Kemampuan jalur pedestrian dan halte memberikan rasa aman terhadap pengguna   |
| Kenyamanan           | Kemampuan jalur pedestrian dan halte memberikan rasa nyaman terhadap pengguna |
| Daya Tarik           | Adanya elemen estetika, lansekap yang menimbulkan daya tarik                  |
| Landuse              | Jenis tata guna lahan di sekitar jalur pedestrian dan halte                   |
| Konektivitas         | Sistem integrasi antar moda yang terhubung dengan jalur pedestrian dan halte. |
| Service Availability | Kemampuan jalur pedestrian dan halte untuk dapat diakses sesuai kebutuhan     |

Tabel 2.  
Pengelompokan berdasarkan tahun terbit

| No | Tahun Terbit | Jumlah |
|----|--------------|--------|
| 1  | 2023         | 38     |
| 2  | 2022         | 62     |
| 3  | 2021         | 71     |
| 4  | 2020         | 69     |
| 5  | 2019         | 70     |
| 6  | 2018         | 74     |

Tabel 3.  
Hasil quality assessment

| No | Jumlah Jurnal | QA1   | QA2   | Hasil          |
|----|---------------|-------|-------|----------------|
| 1  | 7             | Ya    | Ya    | Diterima       |
| 2  | 1             | Ya    | Tidak | Tidak Diterima |
| 3  | 23            | Tidak | Tidak | Tidak Diterima |
| 4  | 353           | Tidak | Ya    | Tidak Diterima |

pengumpulan angkutan massal dalam kota. Program tersebut dilakukan untuk seluruh bagian di Kota Surabaya yang selanjutnya dijelaskan dalam dokumen Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) UP II Kertajaya bahwa terdapat arahan pengembangan jalur pejalan kaki (pedestrian) di Kecamatan Mulyorejo dan diprioritaskan di Jalan Kertajaya Indah, Jalan Dr.Ir.H.Soekarno, dan Jalan Mulyosari. Dari ketiga jalan yang disebutkan, Jalan Kertajaya Indah dan Jalan Dr.Ir.H.Soekarno merupakan kedua jalan yang dilewati oleh Suroboyo Bus dengan rute pelayanan Kenpark – Gunung Anyar dan ITS – Unesa.

Dalam dokumen perubahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya 2016-2021, pemenuhan atau realisasi pembangunan jalur pedestrian tahun 2016 jauh memenuhi target yang ditetapkan. Baik pada tahun 2017 dan tahun 2018 pun demikian. Target penyediaan jalur pedestrian tahun 2016 sebesar 3,8% dengan persentase realisasi sebesar 28,24%. Pada tahun 2017 persentase penyediaan jalur pedestrian adalah 11,45% dan target realisasi sebesar 18,97%. Sedangkan, pada tahun 2018 memiliki target persentase sebesar 17,18% dengan realisasi sebesar 17,27%. Data tersebut menunjukkan bahwa persentase

Tabel 4.  
Daftar jurnal

| No | Jurdlul Penelitian   | Tahun |
|----|--|-------|
| 1  | An Extensive Exploration of Pedestrian Safety Hazard Associated with Jaywalking on Highway Intersections in Bangladesh     | 2020  |
| 2  | Arahan Penataan Fasilitas Jalur Pedestrian Jalan Ahmad Yani Kota Pekanbaru   | 2021  |
| 3  | Evaluation of external human-machine interfaces for facilitating the interaction of pedestrians with self-driving vehicles | 2022  |
| 4  | COVID-19: The Questions Ahead for Future Pedestrian Ways in Transit Area   | 2020  |
| 5  | Faktor-Faktor Share Space Street di Koridor Komersial di Jalan Pemuda, Kota Magelang                                       | 2018  |
| 6  | Identification of Urban Vitality at Bus Rapid Transit (BRT) Halte in Semarang City Centre                                  | 2020  |
| 7  | Analisis Efektifitas Halte Di Kota Medan   | 2019  |

Tabel 5.  
Kategori faktor berpengaruh

| No | Faktor               | Jumlah |
|----|----------------------|--------|
| 1  | Keamanan             | 4      |
| 2  | Kenyamanan           | 3      |
| 3  | Daya Tarik           | 2      |
| 4  | Landuse              | 2      |
| 5  | Konektivitas         | 1      |
| 6  | Service Availability | 1      |

realisasi penyediaan prasarana pejalan kaki kian menurun tiap tahunnya

Jalur pedestrian di sekitaran halte yang berfungsi sebagai feeder transportasi umum merupakan infrastruktur yang perlu mendapat perhatian agar keduanya dapat saling melengkapi. Konsep tersebut dapat mendukung masyarakat untuk beralih pada transportasi umum yang lebih aman, cepat, dan murah daripada kendaraan pribadi. Penyempurnaan fungsi jalur pedestrian juga penting diperhatikan untuk meminimalisasi konflik antara arus pejalan kaki dan arus kendaraan, meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki, dan mengurangi penundaan arus lalu lintas [6]. Dengan terciptanya keberiringan antara jalan lalu lintas dan jalur pedestrian di sekitaran halte yang sesuai dengan standar atau pedoman pembangunannya maka akan turut mendukung terciptanya integrasi transportasi publik. Transportasi publik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Suroboyo Bus yang beroperasi di Kota Surabaya..

## II. METODOLOGI PENELITIAN

### A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik melalui wawancara dan observasi. Peneliti menggunakan pendekatan rasionalistik semata-mata untuk mencapai tujuan penelitian, yaitu mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penyediaan jalur pedestrian di Kota Surabaya.

### B. Jenis Penelitian

Jenis penelitian deskriptif kualitatif digunakan dengan memanfaatkan tinjauan studi literatur dan hasil wawancara.

Tabel 6.  
Identitas responden berdasarkan usia

| Usia  | Jumlah | Presentase |
|-------|--------|------------|
| 17-20 | 18     | 25,6       |
| 21-24 | 56     | 64,2       |
| 25-28 | 8      | 10,4       |

Tabel 7.  
Identitas responden berdasarkan pekerjaan

| Pekerjaan           | Jumlah | Presentase |
|---------------------|--------|------------|
| Pelajar/Mahasiswa   | 59     | 25,6       |
| PNS                 | 1      | 64,2       |
| Wirausaha           | 7      | 10,4       |
| Pegawai Swasta      | 8      | 9,8        |
| Tidak/Belum Bekerja | 4      | 4,9        |
| Lainnya             | 3      | 3,7        |

Tabel 8.  
Faktor keamanan

| No | Jawaban           | Jumlah |
|----|-------------------|--------|
| 1  | Lampu penerangan  | 34     |
| 2  | Pagar pengaman    | 19     |
| 3  | Pelindung/peneduh | 29     |
| 4  | Tempat duduk      | 24     |
| 5  | Tempat sampah     | 6      |
| 6  | Bolar             | 14     |

Tabel 9.  
Faktor kenyamanan

| No | Jawaban          | Jumlah |
|----|------------------|--------|
| 1  | Kondisi fisik    | 30     |
| 2  | Interaksi sosial | 34     |

Tabel 10.  
Faktor daya tarik

| No | Jawaban                              | Jumlah |
|----|--------------------------------------|--------|
| 1  | Desain lantai jalur pedestrian       | 44     |
| 2  | Penggunaan vegetasi sebagai estetika | 32     |

Tabel 11  
Faktor Landuse

| No | Jawaban              | Jumlah |
|----|----------------------|--------|
| 1  | Perdagangan dan jasa | 42     |
| 2  | Pendidikan           | 34     |
| 3  | Perkantoran          | 36     |
| 4  | Permukiman           | 24     |

Tabel 12.  
Faktor konektivitas

| No | Jawaban                                   | Jumlah |
|----|---|--------|
| 1  | Konektivitas dengan jalur angkutan feeder | 15     |
| 2  | Konektivitas dengan jalur angkutan online | 28     |
| 3  | Konektivitas dengan jalur angkutan BRT    | 32     |

Jenis penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian yang kaitannya dengan pertanyaan siapa, apa, dimana, dan bagaimana suatu peristiwa atau pengalaman terjadi hingga akhirnya dikaji secara mendalam untuk menemukan pola-pola yang muncul pada peristiwa tersebut [7].

### C. Variabel Penelitian

Variabel penelitian terbagi menjadi dua, yaitu variabel dependen dan independen yang dapat dilihat pada Tabel 1. Variabel dependen dijelaskan sebagai variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen. Variabel dependen dalam penelitian adalah faktor yang berpengaruh terhadap minat pengguna jalur pedestrian dan halte. Faktor-faktor tersebut didapatkan dari proses analisis dengan melibatkan variabel-variabel independen yang terkait dengan jalur pedestrian dan halte.

### D. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang ditetapkan oleh peneliti terdiri dari objek/subjek yang meliputi kuantitas dan karakteristik untuk nantinya dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk Kecamatan Mulyorejo. Sedangkan sampel penelitian berjumlah 67 responden berdasarkan rumus Lemeshow.

### E. Metode Analisis Data

Sasaran pertama penelitian akan terjawab dengan metode

deskriptif kualitatif dengan metode *Systematic Literature Review* (SLR) dan dibantu oleh aplikasi Publish or Perish. Sedangkan untuk sasaran kedua, preferensi penduduk Kecamatan Mulyorejo terhadap minat penggunaan jalur pedestrian dan halte dapat diketahui dengan melakukan pengisian kuesioner oleh responden yang berisi pertanyaan-pertanyaan terkait hal apa saja yang menghambat responden untuk memanfaatkan kedua fasilitas tersebut. Kesimpulan didapatkan dengan melakukan analisis deskriptif statistik terhadap jawaban para responden.

## III. PEMBAHASAN

### A. Mengkaji Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Masyarakat dalam Menggunakan Jalur Pedestrian dan Halte

#### 1) Hasil search process dan inclusion and exclusion criteria

Berdasarkan kata kunci faktor-faktor yang berpengaruh terhadap konektivitas jalur pedestrian dan halte didapatkan 384 paper jurnal yang sesuai dengan kriteria, yaitu paper jurnal yang diterbitkan pada rentang waktu 2018-2023 yang dapat dilihat pada Tabel 2. Informasi atau data yang telah didapatkan selanjutnya dikelompokkan berdasarkan tahun terbit jurnal.

#### 2) Hasil Quality Assessment

Berikut merupakan hasil dari quality assessment yang dituliskan ke dalam Tabel 3.

Tabel 13.  
Faktor *service availability*sz

| No | Jarak ideal antar halte | Jumlah |
|----|-------------------------|--------|
| 1  | 200-300 meter           | 24     |
| 2  | 300-400 meter           | 36     |
| 3  | 400-500 meter           | 12     |
| 4  | 500-1000 meter          | 5      |

  

| No | Jarak maksimal halte dengan zebra cross | Jumlah |
|----|---|--------|
| 5  | <50 meter                               | 16     |
| 6  | 50-100 meter                            | 62     |

### 3) Data Analysis

Tahap analisis data akan menjawab Research Question (RQ) berupa faktor yang mempengaruhi minat pejalan kaki dan halte. RQ akan membahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi minat pejalan kaki dan halte yang muncul dari tahun 2018-2022 dapat dilihat pada Tabel 4 – 5.

### B. Mengidentifikasi Preferensi Minat Pengguna Jalur Pedestrian dan Halte di Kecamatan Mulyorejo

#### 1) Identitas Responden

Penelitian ini menggunakan 82 responden yang memenuhi kriteria pengisian kuesioner terkait jalur pedestrian. Berikut merupakan identitas responden yang mengisi kuesioner dapat dilihat pada Tabel 6 – 7.

#### 2) Faktor-faktor yang berpengaruh dalam preferensi masyarakat terhadap pemanfaatan jalur pedestrian

##### a. Keamanan

Didapatkan hasil bahwa faktor keamanan yang paling mempengaruhi pejalan kaki untuk memanfaatkan jalur pedestrian adalah ketersediaan lampu jalan dengan jumlah pemilih adalah 34, dapat dilihat pada Tabel 8.

##### b. Kenyamanan

Selain aman, faktor kenyamanan juga turut menjadi prioritas utama dalam penyediaan jalur pedestrian agar meningkatkan minat pejalan kaki. Faktor kenyamanan paling berpengaruh adalah interaksi sosial yang dimaksudkan bahwa seseorang cenderung akan memanfaatkan jalur pedestrian jika terdapat kegiatan yang mampu menimbulkan sebuah interaksi sosial, misalkan adanya keberadaan kegiatan mingguan *car free day* di sekitar jalur pedestrian, dapat dilihat pada Tabel 9.

##### c. Daya Tarik

Daya tarik yang dimaksudkan adalah estetika lingkungan jalur pedestrian dan halte yang dapat menarik dan menyenangkan untuk digunakan oleh penggunanya. Pada penelitian ini, faktor daya tarik dari desain lantai jalur pedestrian menjadi yang paling berpengaruh dalam meningkatkan minat pengguna jalur pedestrian dan halte, dapat dilihat pada Tabel 10.

##### d. Landuse

Tata guna lahan di sekitar jalur pedestrian yang terkoneksi dengan halte dapat meningkatkan minat pengguna jalur pedestrian beserta halte dan mendukung peningkatan urban vitality. Jenis penggunaan lahan yang paling berpengaruh terhadap peningkatan minat pejalan kaki dan pengguna halte adalah perdagangan dan jasa dengan jumlah pemilih 42, dapat dilihat pada Tabel 11.

##### e. Konektivitas

Pertanyaan pada tahap ini digunakan untuk mengetahui apakah konektivitas jalur pedestrian yang ditandai dengan terintegrasinya jalur pedestrian secara utuh dengan moda transportasi lain dapat terjangkau dengan mudah dan menjadi bahan pertimbangan oleh responden untuk memanfaatkan jalur pedestrian dan halte. Hasilnya, sebanyak 39 responden memilih ketersediaan transportasi publik yang melewati jalur pedestrian menjadi yang paling banyak dipilih dalam mempengaruhi mereka menggunakan jalur pedestrian dan halte, dapat dilihat pada Tabel 12.

##### f. Service Availability

Service availability akan menanyakan mengenai kualitas layanan yang ada saat ini apakah dapat diakses dengan mudah oleh penggunanya. Melalui hasil survey, didapatkan hasil bahwa jarak ideal antar halte bagi responden adalah 300–400-meter dan jarak maksimal halte dengan zebra cross adalah 50-100 meter. Hasil tersebut memperlihatkan preferensi jarak yang wajar bagi pengguna untuk berjalan kaki, dapat dilihat pada Tabel 13.

Melalui proses analisis pada penelitian ini, dapat diketahui bahwa masih terdapat beberapa fasilitas jalur pedestrian yang belum terpenuhi dalam perealisasi jalur pedestrian di Kecamatan Mulyorejo. Hal tersebut mempengaruhi preferensi pengguna jalan terhadap pelayanan jalur pedestrian dan halte bus. Konektivitas antara jalur pedestrian dan halte juga perlu dipertimbangkan untuk menjadi prioritas utama dalam perealisasiannya. Peningkatan layanan baik pada jalur pedestrian dan halte bus memiliki hubungan saling mempengaruhi sehingga keduanya harus berjalan beringinan sehingga mampu meningkatkan jumlah peminat transportasi umum di Kota Surabaya.

## IV. KESIMPULAN

Melalui penelitian ini dapat disimpulkan bahwa terhadap 6 (enam) faktor berpengaruh terhadap minat pengguna jalur pedestrian dan halte yang didapatkan melalui SLR, yaitu keamanan, kenyamanan, daya tarik, *landuse*, konektivitas, dan *service availability*. Kemudian, enam faktor tersebut menjadi bahan kuesioner yang diolah dengan analisis deskriptif statistik untuk mendapatkan preferensi pengguna jalur pedestrian dan halte. Hasil dari analisis tersebut adalah faktor keamanan yang paling berpengaruh adalah penyediaan lampu penerangan, faktor kenyamanan paling berpengaruh adalah interaksi sosial, faktor daya tarik paling berpengaruh adalah desain lantai jalur pedestrian, faktor *landuse* paling berpengaruh adalah perdagangan dan jasa, faktor konektivitas paling berpengaruh adalah konektivitas dengan jalur angkutan BRT, dan faktor *service availability* paling berpengaruh adalah jarak ideal antar halte, yaitu 300-400 meter dan jarak maksimal halte dengan *zebra cross*, yaitu 50-100 meter.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. Schafer, "The global demand for motorized mobility," *Transp Res Part A Policy Pract*, vol. 32, no. 6, pp. 455–477, 1998, doi: [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(98\)00004-4](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(98)00004-4).
- [2] A. Neumann and K. Nagel, "A paratransit-inspired evolutionary process for public transit network design," in *Transportation Research Board 91st Annual Meeting*, Washington DC: Lancaster University, Jan. 2012. doi: <https://doi.org/10.14279/depositonce-10709>.
- [3] R. Azis and A. Asrul, *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish, 2014.
- [4] L. Sedigheh and K. M. Javad, "Neighborhood walkability in a city within a developing country," *J Urban Plan Dev*, vol. 137, no. 4, pp. 402–408, Dec. 2011, doi: [10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000085](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000085).
- [5] G. P. Pancarrani and B. Pigawati, "Evaluasi kesesuaian lokasi dan jangkauan pelayanan sekolah menengah umum di Kecamatan Kebakkramat Kabupaten Karanganyar," *Geoplanning*, vol. 1, no. 2, pp. 65–73, 2014, [Online]. Available: <http://ejournal.undip.ac.id/index.php/geoplanning/65>
- [6] L. J. Pignataro, *Traffic Engineering, Theory and Practice*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1973.
- [7] H. Kim, J. S. Sefcik, and C. Bradway, "Characteristics of qualitative descriptive studies: a systematic review," *Res Nurs Health*, vol. 40, no. 1, pp. 23–42, Feb. 2017, doi: <https://doi.org/10.1002/nur.21768>.