Dinamika Administrasi: Jurnal Ilmu Administrasi dan Manajemen
Volume 7, Nomor 1, Tahun 2025
ISSN 2654-4881 e-ISSN 2722-4457

EVALUASI SARANA DAN PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN BAGI PEJALAN KAKI (STUDI KASUS DI JALAN URIP SUMOHARJO SURABAYA)

Hendyk Wahyu Wicahyanto
S1 Ilmu Administrasi Negara, Universitas Negeri Surabaya, hendyk.23306@mhs.unesa.ac.id

Tjitjik Rahaju
S1 Ilmu Administrasi Negara, Universitas Negeri Surabaya, tjitjikrahaju@unesa.ac.id

Abstrak

Jalur pedestrian merupakan fasilitas vital dalam sistem transportasi perkotaan yang berfungsi untuk mendukung aktifitas pejalan kaki secara aman, nyaman, berkeselamatan dan juga ramah lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi sarana jalur pedestrian dan menganalisa pemanfaatannya pada pejalan kaki di sepanjang jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo Kota Surabaya. Hasil observasi menunjukkan bahwa sebagian besar jalur pedestrian di lokasi ini masih menghadapi berbagai permasalahan. Dari hasil wawancara secara langsung oleh peneliti kepada narasumber menyatakan ketidaknyamanan saat menggunakan jalur pedestrian karena terganggu oleh aktivitas non-pejalan kaki. Analisis menunjukkan bahwa meskipun terdapat beberapa fasilitas yang menunjang kenyamanan, namun keseluruhan kondisi jalur pedestrian belum memenuhi standar pedestrian yang aman dan juga ramah lingkungan. Ketimpangan antara perencanaan dan kenyataan di lapangan masih cukup signifikan, serta belum sepenuhnya memperhatikan kebutuhan dan hak para pejalan kaki. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo Kota Surabaya belum sepenuhnya tepat sasaran dan belum sesuai dengan prinsip-prinsip perencanaan ruang publik dalam peraturan yang berlaku. Penulis merekomendasikan perlunya perbaikan sarana secara berkelanjutan, pengaturan ulang zona parkir, serta peningkatan pengawasan dan penegakan hukum oleh Pemerintah Kota Surabaya agar tercipta ruang berjalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif sesuai dengan pemanfaatannya.
Kata Kunci: Pejalan kaki, sarana jalur pedestrian, pemanfaatan jalur pedestrian.

Abstract

Pedestrian paths are vital facilities in urban transportation systems, serving to support pedestrian activities in a safe, comfortable, secure, and environmentally friendly manner. This research aims to evaluate the condition of pedestrian facilities and analyze their utilization by pedestrians along the walkway on Jalan Urip Sumoharjo, Surabaya City. Observations show that most pedestrian paths in this location still face various issues. Interviews conducted directly with respondents revealed discomfort when using the pedestrian path due to disturbances from non-pedestrian activities. The analysis indicates that although some facilities support comfort, the overall condition of the pedestrian path does not yet meet the standards for safe and environmentally friendly walkways. There remains a significant gap between planning and actual conditions in the field, with insufficient attention given to the needs and rights of pedestrians. The conclusion of this study is that the pedestrian path on Jalan Urip Sumoharjo, Surabaya City, is not yet fully on target and does not comply with the principles of public space planning as stipulated in current regulations. The author recommends continuous improvement of facilities, reorganization of parking zones, and enhanced supervision and law enforcement by the Surabaya City Government to create a safe, comfortable, and inclusive walking space aligned with its intended use.
Keywords: Pedestrians, pedestrian facilities, utilization of pedestrian pathways, Surabaya.

PENDAHULUAN

Fasilitas publik adalah sarana yang disediakan oleh pemerintah untuk mendukung kegiatan masyarakat. Beberapa contoh fasilitas ini meliputi jalan raya, halte, angkutan umum, jembatan penyeberangan, taman kota, jalur pejalan kaki, dan lain sebagainya. Fasilitas ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat (Kusumawati, 2016; Santosa & Widodo, 2015). Salah satu elemen vital dalam pengembangan fasilitas publik di Kota Surabaya adalah pembangunan infrastruktur transportasi yang terintegrasi, seperti jaringan jalan yang mendukung mobilitas dan efisiensi aktivitas masyarakat (Alfian & Feriadi, 2018). Pembangunan ini juga harus melibatkan koridor pedestrian yang memiliki kondisi yang baik dan

dilengkapi dengan fasilitas lengkap untuk menunjang kenyamanan pejalan kaki (Suryani, 2014).

Pedestrian atau jalur pejalan kaki, menurut Tisnaningtyas (2012), adalah bagian dari jalan yang dirancang khusus untuk pejalan kaki, seperti jalan setapak, trotoar, dan jembatan penyeberangan. Hal ini penting untuk diperhatikan dalam perancangan kota, terutama dalam konteks kebijakan yang diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 yang mewajibkan perencanaan teknis jalan perkotaan memperhatikan kebutuhan pejalan kaki dan penyandang cacat. Dengan mempertimbangkan hal ini, Surabaya sebagai kota besar perlu memberikan perhatian lebih terhadap keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki (Sutrisno, 2019). Keberadaan jalur pedestrian yang memadai juga memberi gambaran tentang kota yang hidup dan aktif (Ersina, Rahayu, & Yuliana, 2017).

Sebagai pengguna utama, pejalan kaki membutuhkan fasilitas yang aman dan nyaman. Oleh karena itu, desain jalur pedestrian harus memperhatikan aspek walkability atau kemudahan akses bagi pejalan kaki. Hal ini menjadi sangat relevan mengingat jumlah penduduk yang terus berkembang dan kebutuhan akan ruang terbuka hijau yang memadai (Sanjaya & Mudiyono, 2017). Pemerintah Kota Surabaya pun merencanakan pembangunan jalur pedestrian dengan konsep walkability yang mengutamakan kenyamanan pejalan kaki, sekaligus mengurangi polusi udara di sekitar jalan utama (Wahyuni & Nasir, 2020). Penelitian yang dilakukan oleh Cahyadi & Adi (2018) menunjukkan bahwa konsep walkability di banyak kota berkembang sangat pesat sebagai upaya menciptakan kota yang lebih ramah lingkungan dan nyaman bagi pejalan kaki.

Penyediaan fasilitas publik seperti jalan raya sangat krusial karena dapat menghubungkan berbagai kawasan. Jalan raya yang dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, zebra cross, dan jembatan penyeberangan sangat penting untuk mengurangi potensi kecelakaan dan memberikan kemudahan bagi pengguna jalan (Mauliani, 2010). Selain itu, jalur pedestrian yang aman juga memisahkan pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan bermotor, yang dapat memperlambat arus lalu lintas dan meningkatkan keselamatan (Dewi & Triatmojo, 2018). Penelitian oleh Fadillah & Putra (2021) juga menunjukkan bahwa jalur pedestrian yang dilengkapi dengan fasilitas rekreatif, seperti tempat duduk dan ruang hijau, dapat memperkaya pengalaman masyarakat di ruang publik kota.

Namun, meskipun jalur pedestrian di beberapa ruas jalan, seperti di Jalan Urip Sumoharjo, sudah dibangun, masih terdapat beberapa masalah seperti kurangnya tempat duduk dan adanya jalan yang rusak dan berlubang. Hal ini mengindikasikan perlunya evaluasi terhadap pemanfaatan jalur pedestrian tersebut. Seperti yang ditunjukkan dalam penelitian oleh Hadi (2021), evaluasi sarana pedestrian dan identifikasi faktor-faktor yang menyebabkan pelanggaran fungsi trotoar perlu dilakukan agar kualitas ruang publik dan ketertiban lalu lintas dapat ditingkatkan. Penelitian yang lebih lanjut dapat membantu menemukan solusi yang tepat untuk meningkatkan kualitas ruang publik di Kota Surabaya, khususnya pada Jalur Pedestrian Jalan Urip Sumoharjo (Suryani, 2014; Tisnaningtyas, 2012).

Gambar 1. kondisi jalan berlubang
Sumber: Dokumentasi peneliti 2025

Pemanfaatan yang disalahgunakan oleh masyarakat Surabaya yang menganggap bahwa jalur pejalan kaki diperbolehkan untuk parkir kendaraan bermotor yang jelas sudah tersedia rambu larangan parkir di sepanjang jalur pedestrian tersebut.

Gambar 2. Rambu larangan
Sumber: Dokumentasi peneliti 2025

HRV laki laki (24 Tahun) selaku personil pengamanan bidang pengawasan dan pengendalian Operasional (Wasdal) dinas perhubungan kota Surabaya menanggapi alih fungsi pemanfaatan yang terjadi mengenai masalah jalur pedestrian itu adalah hak pejalan kaki, tidak seharusnya di manfaatkan untuk kegiatan lain yang sangat merugikan keamanan dan keselamatan para pejalan kaki.

Walikota Surabaya juga menginstruksikan kepada instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk melakukan sosialisasi, penertiban hingga penindakan bagi kendaraan bermotor yang masih kerap melanggar parkir bahkan melaju diatas jalur pejalan kaki.

Bidang Pengawasan dan Pengendalian Operasional (Wasdal) Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki tugas pokok dan fungsinya sebagai berikut:

1. Menjamin Keamanan.

   Dinas Perhubungan bertanggung jawab untuk menciptakan kondisi yang aman bagi pejalan kaki dengan memasang rambu-rambu himbauan, larangan dan papan informasi, pagar pembatas, dan memastikan bahwa trotoar bebas dari gangguan, petugas Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga memastikan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dengan menempatkan beberapa personil di kawasan jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo untuk menghimbau, menghalau hingga memberikan penindakan seperti penggembosan bahkan penggembokan terhadap pelaku pelanggaran parkir kendaraan bermotor tidak pada tempatnya maupun pengguna kendaraan bermotor yang melaju diatas jalur pejalan kaki, Pasal 287 (3) UU 22 Tahun 2009 Jo Pasal 24 dan Pasal 35, Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 20018 tentang Ketentuan Parkir.

Gambar 3. himbauan
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga melakukan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga TNI, POLRI dan instansi lain, terkait dengan keamanan, ketertiban, sosialisasi hingga penindakan terhadap pelaku pelanggaran yang tidak sesuai dengan pemanfaatan jalur pedestrian. Juga melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan dan pemeliharaan jalur pedestrian, serta memastikan bahwa fasilitas jalur pedestrian tersebut digunakan sesuai dengan peruntukannya.

2. Menjamin Kenyamanan.

   Dinas Perhubungan Kota Surabaya memastikan kenyamanan pejalan kaki dengan menjaga ketertiban jalur pedestrian, serta memastikan ketersediaan fasilitas seperti tempat duduk, lampu penerangan dan shelter bus.

3. Meningkatkan Efisiensi.

   Dinas Perhubungan Kota Surabaya berusaha meningkatkan efisiensi penggunaan jalur pedestrian dengan mengatur arus lalu lintas, memastikan ketersediaan jalur alternatif, dan mengoptimalkan penataan jalur.

4. Menunjang Keterpaduan.

   Dinas Perhubungan Kota Surabaya berupaya untuk menciptakan keterpaduan antara jalur pedestrian dengan sistem transportasi lain seperti angkutan umum untuk memudahkan aksesibilitas para pejalan kaki.

5. Memfasilitasi Pergerakan Pejalan Kaki.

   Dalam memfasilitasi pergerakan pejalan kaki Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga memastikan ketersediaan jalur pedestrian yang layak dan aman. Melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan tugas, menyusun laporan secara berkala dan melaporkan hasil kegiatannya kepada pimpinan.

Gambar 4. memberikan himbauan kepada masyarakat

Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Walikota Surabaya juga memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kota Surabaya agar lebih giat dan gigih dalam menertibkan lokasi – lokasi pedestrian di seluruh wilayah Kota Surabaya apabila terdapat pelanggaran pelanggaran terkait ketidaksesuaian pemanfaatan pada jalur pejalan kaki yang telah dibangun oleh Pemerintah Kota Surabaya. Seperti yang dikutip pada media sosial Jawapost.com menjelaskan tentang statement Walikota Surabaya Eri Cahyadi tentang pengamanan dan penertipan jalur pedestrian serta saluran air (Jawapost.com 2024).

Gambar 5. Penindakan oleh Dinas Perhubungan
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Kondisi ini menggambarkan bahwa fasilitas pejalan kaki yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya juga terabaikannya hak-hak para pejalan kaki yang pada akhirnya harus menggunakan jalan aspal untuk berjalan kaki menuju tempat tujuan mereka. Hal itu tentu sangat memprihatinkan dengan resiko yang dapat membahayakan keselamatan serta mengganggu kenyamanan bagi pejalan kaki, dimana seharusnya keamanan dan kenyamanan juga keselamatan para pejalan kaki harus di utamakan.

Berdasarkan fenomena dan permasalahan yang ada di jalur pendestrian jalan Urip Sumoharjo Kota Surabaya tersebut maka dapat diidentifikasi kondisi sarana dan pemanfaatan jalur pendestrian di jalan Urip sumoharjo Surabaya. Tujuan penelitian ini adalah Mendeskripsikan sarana dan pemanfaatan jalur pendestrian di jalan Urip Sumoharjo Surabaya

METODE

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan kualitatif, yang sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh Creswell (2014) yang menekankan pentingnya pemahaman mendalam terhadap fenomena sosial. Teknik pengambilan data dalam penelitian ini tidak menggunakan angket, melainkan mengandalkan wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh Patton (2002) yang menunjukkan bahwa wawancara mendalam dapat memberikan wawasan yang lebih kaya tentang pengalaman individu.

Fokus penelitian ini adalah evaluasi sarana dan pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo, Surabaya. Penelitian ini dilakukan pada bulan Oktober 2024, dengan melibatkan Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan observasi langsung di lokasi. Penelitian ini sejalan dengan studi oleh Gehl (2010) yang menekankan pentingnya evaluasi infrastruktur pedestrian untuk

meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Informan dalam penelitian ini terdiri dari masyarakat, pengguna jalan, dan petugas Dinas Perhubungan yang sedang melaksanakan penertiban kendaraan bermotor yang terparkir di atas jalur pedestrian.

Dalam konteks ini, penelitian oleh Litman (2017) menunjukkan bahwa keberadaan jalur pedestrian yang baik dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat urban. Selain itu, penelitian oleh Wang et al. (2018) menyoroti pentingnya partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan evaluasi infrastruktur transportasi. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya berfokus pada aspek fisik jalur pedestrian, tetapi juga melibatkan perspektif pengguna dan pemangku kepentingan, yang sejalan dengan pendekatan partisipatif yang diusulkan oleh Arnstein (1969). Melalui pendekatan ini, diharapkan dapat diperoleh rekomendasi yang lebih komprehensif untuk perbaikan jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo.

Gambar 6. Penertiban kendaraan oleh Dinas Perhubungan
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Teknik pengumpulan datanya dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan dokumetasi. Sedangkan untuk teknik analisis datanya diperlukan upaya seperti pengorganisasian data, penyusunan menjadi satuan yang dapat dikelola, intensifikasi, pencarian dan pengidentifikasian pola, penemuan informasi yang penting, pembelajaran, dan penyusunan narasi yang dapat disampaikan kepada orang lain. Dalam penelitian ini, peneliti menerapkan analisis data deskriptif kualitatif. Setelah mengumpulkan data melalui wawancara dan catatan lapangan, peneliti memberikan gambaran mengenai persoalan yang telah diteliti berdasarkan informasi yang diperoleh. Pendekatan ini membantu peneliti merinci dan menjelaskan aspek-aspek penting dari data yang telah terkumpul.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Hasil Evaluasi Sarana Jalur Pedestrian dilakukan berdasarkan kriteria teknis jalur pedestrian menurut Permen PU No. 03/PRT/M/2014 yang mengatur tentang perencanaan, penyediaan, pemanfaatan sarana dan prasarana pejalan kaki di kawasan perkotaan yang sebagian belum memenuhi standar terutama pada faktor keamanan dan kenyamanan, permukaan trotoar di beberapa titik mengalami kerusakan, lampu penerangan dan tempat duduk yang kurang dan masih banyaknya ditemui pengguna kendaraan bermotor melaju diatas pedestrian dan parkir tidak pada tempatnya. hal ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo belum sepenuhnya ramah pejalan kaki. Secara umum kondisi ini menunjukkan perlunya revitalisasi fisik trotoar dan perataan permukaan jalan, penataan ulang ruang parkir, memberikan sosialisasi dan edukasi terhadap masyarakat tentang fungsi dan pemanfaatan jalur pedestrian juga peningkatan fasilitas pendukung. seperti penambahan lampu penerangan jalan dan tempat duduk juga perbaikan jalur disabilitas, kondisi eksisting menunjukkan kesenjangan antara kebijakan perencanaan dengan implementasi yang ada di lapangan. Pada bab ini akan di bahas mengenai gambaran umum wilayah studi dan pembahasan proses analisis yang dilakukan ditiap sasaran pada penelitian ini.

1. Gambaran Umum Kota Surabaya

   Gambaran umum Kota Surabaya sebagai suatu kota besar di Indonesia, Kota Surabaya memiliki luas wilayah sekitar 326,36 km2 yang terletak di rentang antara 112°36' hingga 112°54' Bujur Timur dan 7°21' Lintang Selatan. Wilayah kota ini berbatasan langsung dengan Selat Madura di bagian Utara dan Timur, sementara bagian Selatan berbatasan dengan kabupaten Sidoarjo dan bagian Barat berbatasan dengan Kabupaten Gresik. Mayoritas wilayah Kota Surabaya merupakan dataran rendah dengan ketinggian sekitar tiga hingga enam meter di atas permukaan laut. Namun, bagian selatan memiliki ketinggian yang lebih tinggi, yakni antara 25 hingga 50 meter di atas permukaan laut. Kota Surabaya, yang merupakan dataran rendah, mengalami suhu udara yang berkisar antara 27,3°C hingga 30°C.

   Bulan Oktober memiliki rata-rata suhu tertinggi, sementara bulan Juli memiliki rata-rata suhu terendah. Wilayah Kota Surabaya terbagi menjadi lima wilayah kerja pembantu, yakni Surabaya Pusat, Surabaya Timur, Surabaya Barat, Surabaya Utara, dan Surabaya Selatan. Setiap wilayah tersebut terdiri dari beberapa kecamatan. Berikut ini adalah daftar kecamatan dari masing-masing wilayah.

   a) Surabaya Pusat Wilayah ini terdiri dari kecamatan Tegalsari, Simokerto, Genteng, dan Bubutan.
   b) Surabaya Timur Wilayah ini terdiri dari kecamatan Gubeng, Gunung Anyar, Sukolilo, Tambaksari, Mulyorejo, Rungkut, dan Tenggilis Mejoyo.
   c) Surabaya Barat Wilayah ini terdiri dari kecamatan Benowo, Pakal, Asem Rowo, Sukomanunggal, Tandes, Sambikerep, dan Lakarsantri.
   d) Surabaya Utara Wilayah ini terdiri dari kecamatan Bulak, Kenjeran, Semampir, Pabean Cantikan, dan Krembangan.
   e) Surabaya Selatan Wilayah ini terdiri dari kecamatan Wonokromo, Wonocolo, Wiyung, Karang Pilang, Jambangan, Gayungan, Dukuh Pakis, dan Sawahan.

   Visi: Gotong royong menuju kota dunia yang maju, humanis dan berkelanjutan.

   Sedangkan misinya adalah sebagai berikut:

   a) Mewujudkan perekonomian inklusif untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan pembukaan lapangan kerja baru melalui

penguatan kemandirian ekonomi lokal, kondusifitas iklim investasi, penguatan daya saing surabaya sebagai pusat penghubung perdagangan dan jasa antar pulau serta internasional

b) Membangun sumber daya manusia (sdm) unggul, sehat jasmani dan rohani, produktif serta berkarakter melalui peningkatan akses dan kualitas pelayanan kesehatan, pendidikan dan kebutuhan dasar lainnya

c) Memantapkan penataan ruang kota yang terintegrasi melalui ketersediaan infrastruktur dan utilitas kota yang modern berkelas dunia serta berkelanjutan

d) Memantapkan transformasi birokrasi yang bersih, dinamis dan tangkas berbasis digital untuk meningkatkan kualitas pelayanan public

e) Menciptakan ketertiban, keamanan, kerukunan sosial dan kepastian hukum yang berkeadilan

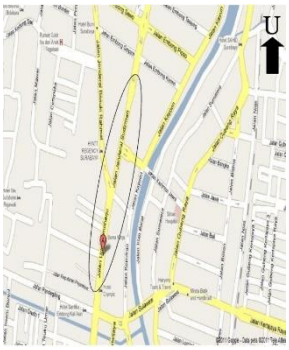
Susunan organisasi di Kota Surabaya meliputi pemerintahan, DPRD, dinas-dinas, badan-badan, kecamatan, dan kelurahan. Secara administratif, kota dipimpin oleh wali kota dan wakil wali kota, yang membawahi koordinasi SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah). SKPD ini mencakup Sekretariat Daerah, Staf Ahli, Sekretariat DPRD, dinas-dinas seperti Dinas Kesehatan, Dinas Pendidikan, dan lain-lain, badan-badan, inspektorat, serta kecamatan dan kelurahan.

2. Gambaran Umum jalan Urip Sumoharjo

Gambaran umum wilayah studi penelitian mengambil wilayah Urip Sumoharjo. Jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo Kota Surabaya memiliki panjang 426 meter dan lebar jalan 9,8 meter. Jalur pedestrian ini terbagi menjadi dua jalur, masing-masing dengan 4 lajur.

Lebih rinci, berikut adalah informasi yang terkait dengan jalur pedestrian:

1. Panjang: 426 meter, Lebar jalan: 9,8 meter
2. Jalur: 2 jalur, masing-masing dengan 4 lajur
3. Fungsi lajur: 3 lajur dapat digunakan, lajur kiri beralih fungsi menjadi lahan parkir.
4. Lebar trotoar: Trotoar atau jalur pejalan kaki idealnya memiliki lebar minimal 1,8 meter atau lebih.
5. Lebar yang disarankan: Di area umum, lebar trotoar sebaiknya minimal 72 inci (182,88 cm) atau lebih.
6. Lebar minimum: Trotoar umum memiliki lebar minimal 48 inci (121,9 cm).
7. Jalan setapak utama: Sebaiknya memiliki lebar minimal 48" (1,25 m) untuk mengakomodasi dua orang berjalan berdampingan.
8. Wisata kuliner, tempat perbelanjaan dan aksesibilatas yang mudah diakses oleh kendaraan pribadi atau umum juga mempunyai lokasi yang sangat strategis Jalan Urip Sumoharjo menjadi tempat yang menarik untuk dikunjungi.



3. Evaluasi sarana jalur pendestrian di jalan Urip Sumoharjo Surabaya

a) Jalur Hijau

Jalur hijau adalah area memanjang yang ditumbuhi vegetasi, baik alami maupun sengaja ditanam, yang berfungsi sebagai ruang terbuka hijau publik. Jalur hijau seringkali ditempatkan di sepanjang koridor alami seperti sungai, lembah sungai, atau punggung bukit, atau di sepanjang jalur transportasi seperti rel kereta api. Jalur hijau memiliki berbagai fungsi, termasuk mengurangi polusi udara, meningkatkan kualitas hidup, dan menyediakan ruang rekreasi bagi masyarakat.

Gambar 7. Jalur hijau
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Dalam hal ini kelayakan jalur hijau di jalan Urip Sumoharjo mendapat berbagai pendapat, beberapa informan mengemukakan, DTY perempuan (29 Tahun) : "banyak pohon besar di urip sumoharjo, menurut saya cukup rindang dan terawat sangat baik" sedangkan HD laki laki (31 Tahun) : "cukup menurut saya, banyak pohon pohon besar di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo yang penting tidak kepanasan karena ternaungi saat berjalan kaki khususnya pada siang hari" dan RD laki laki (34 Tahun) : "banyak pohon pohon besar dan rindang di Jalan Urip Sumoharjo ini, saat berjalan kaki di siang hari pun tidak kepanasan itu sudah bagus, karena biasanya di kota kota besar keberadaan jalur hijau atau pohon pohon besar tidak sepenuhnya terawat dengan baik"

b) Lampu Penerangan

Lampu Penerangan Jalan Umum (PJU) adalah lampu yang dirancang khusus untuk menerangi jalan di malam hari. Tujuannya adalah untuk mempermudah pengguna jalan, seperti pejalan kaki dan pengendara, untuk melihat dengan jelas jalan yang akan mereka lalui, sehingga dapat

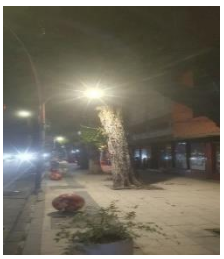
meningkatkan keselamatan dan keamanan lalu lintas.

Penerangan: PJU berfungsi memberikan pencahayaan buatan pada jalan saat malam hari, sehingga pengguna jalan dapat melihat lebih jelas, termasuk rintangan, bahaya, dan rambu-rambu.
Keselamatan:Dengan penerangan yang memadai, pengguna jalan dapat lebih mudah mendeteksi bahaya dan mengambil tindakan pencegahan, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan.

Keamanan:Pencahayaan yang baik juga dapat meningkatkan rasa aman bagi pengguna jalan, terutama pejalan kaki dan pengendara sepeda, yang mungkin merasa lebih nyaman dan aman saat berjalan atau berkendara di malam hari.

Jenis Lampu: PJU menggunakan berbagai jenis lampu, seperti lampu tabung fluorescent tekanan rendah, lampu gas merkuri tekanan tinggi, lampu gas sodium bertekanan rendah, dan lampu gas sodium tekanan tinggi, masing-masing dengan karakteristik dan efektivitas yang berbeda.

Manfaat: PJU memberikan banyak manfaat, seperti mengurangi risiko kecelakaan, meningkatkan keamanan, mempermudah aktivitas malam hari, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.



Gambar 8. lampu penerangan
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Jumlah lampu penerangan jalan umum (PJU) di Jalan Urip Sumoharjo Surabaya adalah 27 lampu penerangan di pendestrian Urip Sumoharjo. ada informasi bahwa Dinas Perhubungan (Dishub) Surabaya sedang melakukan pemasangan PJU di jalan tersebut, dan jumlah yang akan dipasang akan dikerjakan bertahap sesuai anggaran.

c) Tempat Duduk

Tempat duduk di pedestrian jl Urip Sumoharjo adalah fasilitas yang dirancang untuk memberikan kenyamanan dan istirahat bagi pejalan kaki selama perjalanan mereka. Tempat duduk ini biasanya berupa bangku atau kursi yang ditempatkan di jalur pedestrian tanpa mengganggu pergerakan tempat duduk di pedestrian berfungsi untuk:

1. Sarana tunggu dan istirahat: Pejalan kaki dapat beristirahat sejenak atau menunggu transportasi umum, seperti bus, di tempat duduk ini.
2. Area duduk bersama: Tempat duduk dapat menjadi tempat bagi pejalan kaki untuk berinteraksi atau sekadar menikmati suasana sekitar.
3. Memperbaiki kenyamanan: Dengan adanya tempat duduk, pejalan kaki dapat berjalan lebih nyaman, terutama pada jarak yang cukup jauh atau saat menunggu.
4. Mengamati lingkungan: Tempat duduk juga memungkinkan pejalan kaki untuk mengamati aktivitas di sekitar jalur pedestrian.

Gambar 9. Tempat duduk
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

d) Tempat Sampah

Tempat sampah di Jalan Urip Sumoharjo Surabaya adalah wadah yang digunakan untuk menampung sampah secara sementara, biasanya terbuat dari plastik atau logam. Tempat sampah ini berfungsi untuk membantu menjaga kebersihan lingkungan dan mempermudah proses pengumpulan sampah oleh petugas kebersihan.

1. Fungsi: Tempat sampah berfungsi sebagai wadah untuk menampung sampah sementara hingga dikumpulkan oleh petugas kebersihan.
2. Bahan: Tempat sampah biasanya terbuat dari bahan yang kuat dan tahan lama, seperti plastik atau logam.
3. Lokasi: Di Jalan Urip Sumoharjo Surabaya, tempat sampah ditempatkan di berbagai lokasi publik, seperti di pinggir jalan, taman, atau area komersial.
4. Pentingnya: Tempat sampah penting untuk menjaga kebersihan lingkungan, mencegah penumpukan sampah, dan mempermudah pengelolaan sampah.

Jalan Urip Sumoharjo, ada beberapa tempat sampah yang berwarna-warni. Ini membantu masyarakat untuk membuang sampah secara terpisah, seperti sampah plastik, kaca, dan sampah organik.

Tempat sampah di Jalan Urip Sumoharjo Surabaya adalah fasilitas penting untuk menjaga kebersihan dan kelestarian lingkungan. Tempat sampah ini harus dimanfaatkan dengan baik oleh masyarakat agar dapat memberikan manfaat optimal.

Gambar 10. Tempat sampah
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Jumlah dan jenis tempat sampah di Urip Sumoharjo tidak bisa ditentukan secara spesifik tanpa data yang lebih detail. Namun, secara umum, tempat sampah di area publik biasanya memiliki beberapa jenis, seperti:

1. Hijau: Untuk sampah organik (sisa makanan, daun, dll).
2. Kuning: Untuk sampah anorganik (plastik, kertas, logam, kaca, dll).
3. Merah: Untuk sampah B3 (Bahan Berbahaya dan Beracun).
4. Abu-abu/Hitam: Untuk sampah residu (sampah yang tidak bisa didaur ulang atau diolah).

Jumlah tempat sampah di Urip Sumoharjo akan tergantung pada ukuran dan kepadatan penduduk di area tersebut, serta jumlah tempat umum seperti sekolah, pasar, atau perkantoran yang terdapat di sana.

Sebagai catatan, di Surabaya sendiri, pemerintah kota telah mengadopsi sistem pemilahan sampah dengan menggunakan warna tempat sampah yang berbeda untuk membantu masyarakat dalam memilah sampah secara lebih efisien.

Tempat sampah juga merupakan sarana yang sangat penting di Jalan Urip Sumoharjo, berikut beberapa pendapat informan, DTY perempuan (29 Tahun) : ”menurut saya cukup, sudah banyak tempat sampah disana, tinggal bagaimana pengguna jalan tertib membuang sampahnya” sedangkan HD laki laki (31 Tahun) : ”sudah cukup, hanya saja sering terlihat sampah numpuk di dalam tempat sampah dan belum diambil atau dibersihkan oleh petugas kebersihan” dan RD laki laki (34 Tahun): ”sudah cukup banyak, baik tempat sampah yang berukuran besar atau kecil, saya rasa sudah cukup”

e) Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)

Marka jalan adalah tanda-tanda yang dipasang di permukaan jalan untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Rambu lalu lintas adalah tanda atau markah yang digunakan di jalan untuk memberikan informasi, peringatan, atau petunjuk bagi pengendara. Papan informasi adalah papan yang berisi petunjuk atau informasi mengenai suatu tempat atau fasilitas tertentu.

1. Marka Jalan: Merupakan tanda-tanda yang dibuat di permukaan jalan, seperti garis, lambang, atau tulisan.
2. Fungsinya untuk mengarahkan arus lalu lintas, memisahkan jalur, atau memberikan peringatan tertentu. Contohnya: garis putih putus-putus untuk mengizinkan perubahan jalur, garis putih utuh untuk melarang perubahan jalur.
3. Rambu Lalu Lintas: Merupakan tanda atau petunjuk yang dipasang di sepanjang jalan, biasanya berupa papan dengan simbol atau tulisan.
4. Fungsinya untuk menyampaikan informasi, peringatan, larangan, atau perintah kepada pengguna jalan. Contohnya: rambu peringatan bahaya, rambu perintah untuk berhenti, rambu petunjuk arah.
5. Papan Informasi: Papan yang digunakan untuk memberikan informasi atau petunjuk tentang suatu lokasi, fasilitas, atau kegiatan. Contohnya: papan petunjuk arah jalan, papan informasi lokasi fasilitas umum, papan informasi kegiatan di suatu tempat.
6. Lokasi: Marka jalan berada di permukaan jalan, sedangkan rambu lalu lintas dipasang di sisi jalan.
7. Fungsi: Marka jalan berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas, sedangkan rambu lalu lintas berfungsi untuk memberikan informasi atau perintah.
8. Bentuk: Marka jalan dapat berupa garis, lambang, atau tulisan, sedangkan rambu lalu lintas biasanya berupa papan dengan simbol atau tulisan.
9.

Gambar 11. Marka, Perambuan, dan Papan Informasi (Signage)
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Di Jalan Urip Sumoharjo Marka atau rambu petunjuk juga sangatlah penting, berikut pendapat informan, DTY perempuan (29 Tahun) : ”banyak

rambu petunjuk disana, untuk pejalan kaki, larangan parkir juga jalur disabilitas di jalan Urip Sumoharjo, saya rasa cukup" dan HD laki laki (31 Tahun) : "menurut saya terlalu banyak rambu jalan Urip Sumoharjo, mungkin maksud petugas agar masyarakat patuh dengan rambu rambu tersebut, tapi semua tergantung kedisiplinan masyarakatnya" sedangkan RD laki laki (34 Tahun) : "rambu larangan untuk pengguna kendaraan bermotor juga rambu petunjuk untuk pejalan kaki dan rambu penunjuk arah sudah banyak terpasang di pedestrian maupun jalan raya"

f) Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu

Halte bus atau shelter bus adalah tempat yang dirancang untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya beratap dan dilengkapi dengan tempat duduk. Lapak tunggu, di sisi lain, adalah fasilitas untuk berhenti sementara bagi pejalan kaki, terutama saat melakukan penyeberangan.

1. Halte/Shelter Bus:
2. Fungsi: Menampung penumpang sebelum naik bus, memudahkan bus berhenti tanpa menghalangi lalu lintas, dan meningkatkan kenyamanan penumpang.
3. Jenis: Beragam, mulai dari halte sederhana dengan tiang dan bendera hingga halte yang lebih lengkap dengan atap, tempat duduk, dan mungkin sistem informasi penumpang.
4. Letak: Ditempatkan pada jaringan layanan bus dalam kota, biasanya di pusat kota pada jarak 300-500 meter dan di pinggiran kota 500-1000 meter.
5. Keamanan: Membantu mencegah penumpang naik atau turun dari lokasi yang berbahaya.
6. Lapak Tunggu:
7. Fungsi: Memberikan tempat bagi pejalan kaki untuk berhenti sementara saat melakukan penyeberangan.
8. Letak: Umumnya di pinggir jalan, dekat persimpangan atau lampu lalu lintas.
9. Desain: Bervariasi, bisa berupa tiang dengan papan nama, tempat duduk, atau struktur yang lebih besar.
10. Peraturan: Sebagian besar daerah mewajibkan penyeberangan pejalan kaki dilengkapi lapak tunggu.

Gambar 12. Halte/Shelter Bus dan Lapak Tunggu
Sumber : Dokumentasi peneliti 2025

Jumlah Halte/Shelter Bus di jalan Urip Sumoharjo ada dua di sisi kanan maupun di sisi kiri jalan.

Halte atau shelter bus merupakan salah satu hal yang sangat pentingbagi pengguna jalan sebagai sarana transportasi umum, berikut pendapat informan, DTY perempuan (29 Tahun) : "sudah cukup, halte bersih dan lampu sangat terang, tempat duduk juga nyaman" dan HD laki laki (31 Tahun) : "haltenya bagus, mungkin atapnya saja yang kurang lebar biar tidak kehujanan saat musim hujan" sedangkan RD laki laki (34 Tahun) : "halte modelnya keren tidak seperti halte halte di tahun 90an , ada papan info mengenai rute bus dan jam kedatangan"

4. Evaluasi pemanfaatan jalur pendestrian di jalan Urip Sumoharjo Surabaya

a) Jenis pemanfaatan jalur pendestrian di jalan Urip Sumoharjo

Jalur pedestrian seharusnya merupakan ruang khusus yang diperuntukan bagi para pejalan kaki yang bertujuan untuk menjamin keselamatan, meningkatkan kenyamanan, mengurangi kemacetan atau penggunaan kendaraan dengan maksud menciptakan perkotaan yang ramah lingkungan. Namun di jalur pedestrian jalan Urip Sumoharjo banyak ditemui pemanfaatan yang tidak sesuai dengan tujuannya, seperti halnya parkir dan pedagang yang masih banyak ditemui diatas jalur pedestrian tersebut. Pedagang dan parkir kendaraan tersebut sudah cukup lama melakukan aktifitasnya di atas jalur pedestrian, sehingga para pejalan kaki sering mengeluhkan keberadaan mereka yang mengganggu kenyamanan dan keselamatan para pejalan kaki.

b) Keamanan

Tujuan utama terciptanya keamanan di jalur pedestrian adalah agar para pejalan kaki merasa aman dan nyaman saat melakukan aktifitasnya berjalan diatas jalur pedestrian tanpa ada keraguan, upaya tersebut diciptakan untuk melindungi para pejalan kaki dari bahaya fisik dalam hal ini tertabrak kendaraan bermotor, kejahatan, dan rasa tidak aman saat mereka menggunakan haknya berjalan kaki di ruang publik.

Bagaimana keamanan yang ada di Jalan Urip Sumoharjo ? berikut beberapa pendapat dari informan, DTY perempuan (29 Tahun) : "masih banyak pengguna kendaraan khususnya R2 yang memacu kendaraannya diatas pedestrian, perlu diberikan edukasi secara berkala dan diberi efek jera agar masyarakat tidak berkendara diatas pedestrian" dan HD laki laki (31 Tahun) : "tidak aman, karena masih banyak masyarakat yg berkendara diatas jalur pedestrian, saat ditegur mereka malah marah" sedangkan RD laki laki (34 Tahun) : "kurang aman, karena adanya aktifitas kendaraan yang tidak semestinya digunakan di jalur pejalan kaki"

c) Kenyamanan

Kenyamanan dalam berjalan kaki di jalur pedestrian adalah kondisi dimana para pejalan kaki merasan nyaman, aman, terlindungi baik secara fisik dan psikologis saat melakukan aktifitasnya di atas jalur pedestrian tersebut, beberapa faktor pendukung kenyamanan lain seperti halnya kondisi permukaan jalan yang baik, penerangan yang cukup memadai, tempat duduk yang banyak tersedia di sekitar jalur pedestrian, adanya pohon yang dapat menaungi para pejalan kaki dari terik matahari juga lingkungan yang bersih.

Berikut masing masing pendapat informan tentang kenyamanan di Jalan Urip Sumoharjo, DTY perempuan (29 Tahun) : ”cukup nyaman menurut saya” dan HD laki laki (31 Tahun) : ”tidak nyaman, karena masih banyak masyarakat yang berkendara diatas pedestrian” sedangkan RD laki laki (34 Tahun) : ”kurang nyaman, terganggu dengan masyarakat yang memacu kendaraannya diatas jalur pedestrian”

d) Aksesibilitas

Beberapa aksesibilitas juga telah disediakan oleh pemerintah kota surabaya dalam hal ini jalan yang cukup lebar bagi pejalan kaki dan juga tersedianya jalur khusus untuk disabilitas dengan melengkapi guding block (ubin pemandu) yang bertujuan agar para pengguna jalan dapat menggunakan haknya tanpa ada hambatan atau gangguan dan mudah dipergunakan.

Beberapa informan mempunyai pendapat yang berbeda terkait aksesibilitas di Jalan Urip Sumoharjo, DTY perempuan (29 Tahun) : ”cukup mudah diakses, dan cukup membantu pejalan kaki dan pengguna jalan yang lain” sedangkan HD laki laki (31 Tahun) : ”akses mudah dan tersedia dengan baik” dan RD laki laki (34 Tahun) : ”jalur pejalan kaki dan juga disabilitas sudah tersedia dan dimafaatkan dengan baik”

e) Keindahan

Jalur pedestrian diciptakan agar menarik secara visual, menyenangkan, ramah lingkungan, tersedianya ruang terbuka hijau, kebersihan lingkungan, penerangan jalan yang terang dan menarik ini juga salah satu dari keindahan yang diharapkan mampu memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki dan mengurangi polusi udara di jalan Urip Sumoharjo kota surabaya.

Keindahan yang ada di Jalan Urip Sumoharjo juga sangat perlu terkait dengan estetika kota, berikut pendapat informan, DTY perempuan (29 Tahun) : ”pedestrian di jalan urip sumoharjo cukup bersih, penghijauan juga sudah asri jadi terkesan indah” dan HD laki laki (31 Tahun) : ”saat berjalan kaki di siang hari tidak kepanasan suasananya sejuk, malam hari juga banyak wisata kuliner di jalan urip sumoharjo terkesan indah dan layak menjadi obyek wisata” juga RD laki laki (34 Tahun) : ”lampu penerangan dan lampu hias sangat bagus pada malam hari, memang ada beberapa titik yang masih agak gelap, mungkin bisa ditambahkan lampu penerangan agar tidak mengurangi keindahan”

f) Interaksi sosial

Jalur pedestrian diharapkan dapat menciptakan suasana hidup yang dinamis dan membuat suasana kota menjadi lebih ramah lingkungan, juga dipergunakan untuk berkumpul santai dengan keluarga, teman dan masyarakat luas. Pengguna jalan juga dapat melakukan aktifitasnya untuk berolah raga, ngobrol dan menikmati suasana kota, dengan kata lain jalur pedestrian di jalan urip sumoharjo bukan hanya untuk pejalan kaki. Namun juga dapat digunakan sebagai sarana dalam berinteraksi sosial.

Interaksi sosial khususnya di Jalan Urip Sumoharjo adalah bentuk komunikasi dari kehidupan bermasyarakat antar pengguna jalan, berikut pendapat dari masing masing informan, DTY perempuan (29 Tahun) : ”mungkin bisa diperbanyak kursi di pedestrian jalan urip sumoharjo, agar interaksi bisa semankin nyaman” sedangkan HD laki laki (31 Tahun) : ”banyak wisata kuliner di jalan urip sumoharjo yang bisa dijadikan tempat untuk berinteraksi” dan RD laki laki (34 Tahun) : ”menurut saya sangat mudah dalam berinteraksi, karena urip sumoharjo adalah salah satu destinasi wisata kuliner di kota surabaya”

Pembahasan

1. Evaluasi sarana

Pada bagian pembahasan ini adalah merupakan analisis dari hasil penelitian yang telah dilakukan sebagaimana telah dijelaskan diatas perihal tentang Evaluasi sarana dan pemanfaatan jalur pedestrian bagi pejalan kaki (studi kasus di Jalan Urip Sumoharjo Surabaya), Evaluasi kebijakan dapat dibedakan menjadi dua, pertama untuk menentukan konsekuensi konsekuensi yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dengan cara menggambarkan dampaknya. Kedua untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Evaluasi kebijakan merupakan persoalan fakta yang berupa pengukuran serta penilaian baik terhadap tahap implementasi kebijakannya maupun terhadap hasil atau dampak dari bekerjanya suatu kebijakan atau program tertentu, sehingga menentukan langkah yang dapat diambil dimasa yang akan datang Winarno, 2008:166 berikut evaluasi sarana Jalur Pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo :

Jalur hijau, dari data yang di peroleh dari pendapat informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa ruang terbuka hijau yang ada di sekitar jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo sudah cukup baik dan asri.

Lampu penerangan, dari data yang di peroleh dari informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa lampu penerangan yang ada di Jalan Urip

Sumoharjo sudah bagus, namun perlu ditambahkan lebih banyak karena ada beberapa tempat yang masih terkesan gelap.

Kursi atau tempat duduk, dari data yang di peroleh dari informan atau narasumber, bahwa tempat duduk yang ada di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo baik sisi barat dan timur masih kurang dan perlu ditambahkan lebih banyak, karena pedestrian bukan hanya untuk pejalan kaki namun juga tempat untuk bersosialisasi.

Tempat sampah, data yang di peroleh dari informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa tempat sampah yang tersedia di sekitar jarur pedestrian yang ada di Jalan Urip Sumoharjo sudah banyak tersedia dan lebih dari cukup.

Rambu larangan atau petunjuk, dari data yang diperoleh melalui data di lapangan, juga pendapat informan dan narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa marka dan rambu di pedestrian Jalan Urip Sumoharjo sudah cukup dan lengkap.

Halte atau shelter bus, data yang di peroleh melalui informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa Halte atau Shelter Bus yang ada di Jalan Urip Sumoharjo dalam kondisi baik dan layak bagi pejalan kaki yang sangat memerlukan halte sebagai salah satu tempat untuk menggunakan alat transportasi.

2. Evaluasi Pemanfaatan

Keamanan, menurut beberapa informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa keamanan di jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo harus lebih ditingkatkan, petugas keamanan diharapkan tidak bosan bosannya memberikan sosialisasi, edukasi dan penindakan kepada masyarakat agar mematuhi aturan yang berlaku.

Kenyamanan, para informan atau narasumber memberikan berbagai tanggapan, peneliti menyimpulkan bahwa beberapa pendapat mengungkapkan cukup nyaman dalam berjalan kaki diatas pedestrian Jalan Urip Sumoharjo, namun banyak juga yang beranggapan bahwa masih banyak pengendara kendaraan bermotor yang mengganggu dan membahayakan para pejalan kaki, para petugas keamanan dari pemerintah kota surabaya diharapkan melakukan penertiban dan memberikan pemahaman kepada masyarakat agar menghargai hak pejalan kaki dan menaati peraturan berkendara atau berlalu lintas.

Aksesibilitas, setelah melakukan wawancara terhadap informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa, aksesibilitas di jalur pedestrian Jalan Urip Sumoharjo sudah sangat baik, tersedianya penyebrangan dan jalur yang ramah difabel layak untuk digunakan para pejalan kaki, jalur pedestrian juga terintregasi dengan moda transportasi umum yang memudahkan masyarakat.

Keindahan, berikut kami sampaikan pendapat dari informan atau narasumber, peneliti menyimpulkan bahwa keindahan jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo sudah cukup dapat dirasakan atau dinikmati oleh para pengguna jalan khusunya para pejalan kaki, perbaikan dan evaluasi diharapkan mampu lebih meningkatkan keindahan jalur pedestrian agar lebih bisa di rasakan oleh masyarakat luas dalam hal ini pejalan kaki.

Interaksi sosial, Dari data yang di peroleh, peneliti menyimpulkan bahwa suasana jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo layak untuk menjadi salah satu jalur pedestrian yang sangat layak untuk diperhitungkan, pemerintah kota surabaya harus lebih berupaya keras untuk menjadikan salah satu kawasan tersebut agar lebih diminati oleh masyarakat luas sebagai lokasi atau destinasi obyek wisata untuk berinteraksi sosial.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan wawancara dengan beberapa informan, evaluasi terhadap jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo mencakup tujuh elemen utama:

1. Jalur Hijau dinilai baik dengan tanaman peneduh dan hias yang terawat, memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, terutama saat cuaca panas.
2. Penerangan Jalan cukup memadai, namun masih ada beberapa titik gelap yang mengganggu kenyamanan malam hari.
3. Rambu dan Papan Informasi sudah terpasang dengan baik dan membantu pengguna jalan memahami arah dan peraturan lalu lintas.
4. Halte/Shelter Bus cukup lengkap dan bersih, namun pengawasan masih perlu ditingkatkan. Pemerintah juga berencana memperbarui desain halte agar lebih inklusif, terutama untuk penyandang disabilitas.
5. Tempat Duduk masih terbatas dan hanya tersedia di sekitar halte atau titik tertentu, sehingga kurang memenuhi kebutuhan seluruh pejalan kaki.
6. Kondisi Jalan sebagian besar baik, tetapi masih ada titik yang rusak atau berlubang. Penggunaan pedestrian oleh kendaraan bermotor turut merusak jalur tersebut.
7. Tempat Sampah cukup penting dalam menciptakan lingkungan yang bersih, sehat, dan nyaman, meskipun belum dijelaskan secara rinci mengenai jumlah dan distribusinya.

Jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo memiliki potensi besar sebagai kawasan yang aman, nyaman, aksesibel, dan indah. Namun, beberapa sarana masih perlu evaluasi dan peningkatan berkelanjutan agar dapat menjadi ruang publik yang inklusif dan ramah lingkungan.

Saran

Berdasarkan temuan dalam penelitian ini, terdapat beberapa saran yang diajukan untuk penelitian selanjutnya, antara lain

1. Evaluasi Jalur Pejalan Kaki: Pemerintah Kota Surabaya perlu melakukan evaluasi ulang terhadap jalur pedestrian, dengan fokus pada peningkatan zona aman, integrasi guiding block, penerangan yang lebih baik, serta perhatian lebih terhadap keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pejalan kaki.
2. Revitalisasi Jalur Pejalan Kaki: Revitalisasi jalur pedestrian sebaiknya dilakukan secara menyeluruh,

dengan melibatkan partisipasi warga dan pengguna jalan lainnya dalam proses perencanaan dan pelaksanaannya.

3. Penegakan Hukum: Pemerintah Kota Surabaya perlu memperkuat penegakan hukum terkait jalur pedestrian melalui pengawasan dan tindakan berkala oleh dinas terkait, serta melakukan sosialisasi dan edukasi yang berkelanjutan kepada masyarakat mengenai aturan dan fungsi jalur pedestrian.
4. Pentingnya Pemahaman Masyarakat: Masyarakat diharapkan untuk memahami aturan dan pemanfaatan jalur pedestrian, dengan menghindari penilaian sepihak dan membangun sudut pandang yang lebih holistik. Penelitian ini bertujuan memberikan wawasan kepada masyarakat, sehingga mereka dapat lebih memahami faktor-faktor yang memengaruhi sarana dan pemanfaatan pedestrian di Surabaya.
5. Rekomendasi untuk Peneliti Selanjutnya: Penelitian ini dapat menjadi dasar untuk penelitian lebih lanjut mengenai sarana dan pemanfaatan jalur pedestrian di seluruh kota Surabaya. Peneliti selanjutnya disarankan untuk menggunakan teori yang lebih spesifik dan memperkaya referensi guna memperdalam kerangka penelitian.
6. Panduan untuk Komunikasi Positif: Penelitian ini dapat dijadikan panduan untuk menciptakan komunikasi interpersonal yang sehat dan positif, baik di Jalan Urip Sumoharjo maupun di wilayah lainnya, dengan menghindari kebiasaan pelanggaran dan memahami sarana serta pemanfaatan jalur pedestrian.

Saran-saran tersebut diharapkan dapat membantu meningkatkan kualitas jalur pedestrian di Kota Surabaya dan memberikan wawasan lebih dalam untuk penelitian yang lebih komprehensif di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

Alfian, M., & Feriadi, Y. (2018). *Pembangunan infrastruktur transportasi perkotaan di Surabaya: Integrasi antara jalan dan fasilitas pejalan kaki.* Surabaya: Penerbit Surabaya Press.

Arnstein, S. R. (1969). *A ladder of citizen participation*. Journal of the American Planning Association, 35(4), 216-224. https://doi.org/10.1080/01944366908977225

Cahyadi, W., & Adi, S. (2018). *Perkembangan konsep walkability di kota-kota berkembang*. Jurnal Perencanaan Kota, 20(2), 189-204.

Creswell, J. W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). Sage Publications.

Dewi, F., & Triatmojo, S. (2018). *Analisis pengaruh jalur pedestrian terhadap keselamatan pejalan kaki di kota besar*. Jurnal Keamanan Transportasi, 15(3), 124-135.

Ersina, R., Rahayu, I., & Yuliana, N. (2017). *Perancangan jalur pedestrian yang aman dan ramah lingkungan: Studi kasus di kota besar*. Jurnal Transportasi dan Infrastruktur, 8(1), 34-48.

Fadillah, A., & Putra, M. (2021). *Peran fasilitas rekreatif dalam jalur pedestrian terhadap pengalaman ruang publik*. Jurnal Fasilitas Publik, 13(2), 45-58.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Hadi, M. (2021). *Evaluasi sarana pedestrian di Surabaya: Tinjauan terhadap fungsi trotoar*. Jurnal Penataan Ruang, 16(3), 102-115.

Kusumawati, E. (2016). *Peran fasilitas publik dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota*. Jurnal Pembangunan Sosial, 12(2), 74-81.

Litman, T. (2017). *Evaluating pedestrian environments: An analysis of walking conditions in urban areas*. Transportation Research Record, 2645(1), 75-82. https://doi.org/10.3141/2645-09

Mauliani, I. (2010). *Penyediaan fasilitas pedestrian untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di kota besar*. Jurnal Transportasi, 12(4), 220-230.

Sanjaya, R., & Mudiyono, A. (2017). *Desain jalur pedestrian yang ramah lingkungan di kota-kota berkembang*. Jurnal Perencanaan Kota, 19(1), 56-68.

Santosa, E., & Widodo, A. (2015). *Peningkatan kualitas fasilitas publik untuk menunjang aktivitas masyarakat*. Jurnal Pembangunan Wilayah, 10(3), 124-138.

Sutrisno, S. (2019). *Evaluasi kebijakan transportasi kota Surabaya: Fokus pada kebutuhan pejalan kaki*. Jurnal Kebijakan Transportasi, 25(2), 60-74.

Suryani, S. (2014). *Evaluasi jalur pedestrian di Surabaya: Antara kenyamanan dan keselamatan*. Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Kota, 8(2), 91-103.

Tisnaningtyas, P. (2012). *Kebutuhan pejalan kaki dalam perencanaan jalan perkotaan*. Jurnal Perencanaan Wilayah, 11(1), 80-95.

Wahyuni, S., & Nasir, S. (2020). *Perancangan walkability di kota besar: Studi kasus di Surabaya*. Jurnal Urbanistik, 15(1), 25-38.

Wang, Y., Li, J., & Yang, Z. (2018). *Partisipasi masyarakat dalam perencanaan jalur pedestrian di perkotaan*. Journal of Urban Planning and Development, 144(4), 04018030.

Winarno, B. (2008). *Evaluasi kebijakan transportasi: Teori dan praktik*. Yogyakarta: Penerbit Universitas Gadjah Mada.