

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas pejalan kaki memiliki peran mendasar dalam pembangunan sistem transportasi kota yang berorientasi pada keberlanjutan. Aktivitas berjalan kaki bukan hanya sekadar cara berpindah tempat, tetapi juga bagian penting dalam mendukung akses terhadap ruang publik serta interaksi sosial masyarakat urban. Kualitas fasilitas pejalan kaki sangat mempengaruhi tingkat kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses bagi warganya, sehingga secara langsung dapat mendorong kebiasaan berjalan kaki. Di berbagai kota besar di Indonesia, persoalan seperti ketidaktersediaan trotoar yang berkesinambungan, keberadaan hambatan fisik, serta kurangnya sarana pendukung masih menjadi tantangan dalam menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki. Kondisi ini diperkuat oleh berbagai temuan penelitian yang menunjukkan bahwa kualitas fasilitas pejalan kaki kerap tidak optimal meskipun terdapat jalur pedestrian secara fisik (Putra & Tinumbia, 2022).

Kondisi tersebut juga terjadi di Kota Surabaya, khususnya pada kawasan-kawasan dengan aktivitas perkotaan yang tinggi. Meskipun Surabaya telah melakukan berbagai upaya peningkatan infrastruktur pedestrian, kualitas fasilitas pejalan kaki di beberapa kawasan masih belum sepenuhnya memenuhi standar kenyamanan dan keselamatan. Contoh penelitian terdahulu menunjukkan bahwa jalur pedestrian di kawasan selain di Kota Lama, di Jalan Tunjungan Surabaya masih berada pada tingkat *walkability* menengah akibat keterbatasan fasilitas pendukung seperti tempat duduk, peneduh, serta rambu keselamatan (Riski et al., 2024). Temuan serupa juga disampaikan oleh Iffiyah

et al., (2022) yang menilai bahwa aspek kenyamanan, konektivitas, dan kualitas lingkungan pejalan kaki di kawasan *heritage* Surabaya masih memerlukan peningkatan.

Kawasan Kota Tua Surabaya merupakan salah satu kawasan bersejarah yang saat ini tengah mengalami proses revitalisasi guna meningkatkan daya tarik wisata serta menghidupkan kembali aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Sebagai kawasan *heritage*, Kota Tua Surabaya memiliki intensitas pergerakan pejalan kaki yang tinggi, baik oleh masyarakat lokal maupun wisatawan. Oleh karena itu, keberadaan fasilitas pejalan kaki yang layak, aman, dan nyaman menjadi faktor krusial agar kawasan ini dapat berfungsi secara optimal sebagai ruang publik yang aktif dan berkelanjutan. Namun, pada kondisi eksisting masih ditemukan berbagai permasalahan, seperti lebar trotoar yang tidak memadai, permukaan jalur yang tidak rata, kurangnya fasilitas peneduh, serta keberadaan hambatan yang mengganggu pergerakan pejalan kaki.

Selain permasalahan fisik jalur pedestrian, aspek keterhubungan antara pejalan kaki dengan sistem transportasi lain juga menjadi isu penting yang perlu diperhatikan. Dalam konteks transportasi perkotaan, berjalan kaki umumnya berfungsi sebagai moda penghubung awal dan akhir perjalanan (*first mile* dan *last mile*) menuju moda transportasi lain, seperti angkutan umum, kendaraan pribadi, maupun moda wisata. Di kawasan Kota Tua Surabaya, keberadaan halte angkutan umum, area parkir, dan titik naik-turun penumpang belum sepenuhnya terintegrasi dengan jalur pejalan kaki yang ada. Kondisi ini berpotensi menurunkan efektivitas sistem transportasi secara keseluruhan serta mengurangi kenyamanan pejalan kaki dalam berpindah antar moda (intermoda).

Di sisi lain, kualitas fasilitas pejalan kaki di kawasan *heritage* juga harus mampu mengakomodasi kebutuhan seluruh kelompok pengguna, termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak. Kondisi trotoar yang tidak rata, ketiadaan jalur pemandu, serta keterbatasan akses bagi pengguna kursi roda masih sering ditemukan dan berpotensi menimbulkan ketidaksetaraan akses terhadap ruang publik. Oleh karena itu, evaluasi fasilitas pejalan kaki tidak hanya berfokus pada pemenuhan standar teknis semata, tetapi juga mencerminkan tingkat inklusivitas dan keadilan akses dalam sistem transportasi perkotaan.

Berdasarkan kondisi tersebut, Penelitian ini perlu dilakukan akan peran strategis jalur pejalan kaki sebagai elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan, terutama pada kawasan bersejarah yang memiliki intensitas aktivitas manusia yang tinggi seperti Kota Tua Surabaya. Kawasan ini tidak hanya berfungsi sebagai pusat wisata sejarah, tetapi juga sebagai ruang interaksi sosial dan ekonomi yang melibatkan pergerakan pejalan kaki dalam jumlah besar setiap harinya. Sayangnya, kondisi fasilitas pedestrian yang tersedia belum sepenuhnya mampu mengakomodasi kebutuhan tersebut. Berbagai permasalahan masih ditemukan di lapangan, mulai dari dimensi trotoar yang tidak sesuai standar, kondisi fisik yang rusak dan tidak rata, hingga keberadaan hambatan yang mengganggu pergerakan pejalan kaki. Situasi ini berpotensi menurunkan kualitas pengalaman berjalan kaki serta meningkatkan risiko ketidaknyamanan dan kecelakaan, khususnya bagi lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas. Atas dasar tersebut, penelitian ini dianggap penting untuk dilakukan sebagai upaya mengkaji secara mendalam tingkat kinerja fasilitas pejalan kaki sehingga dapat diketahui sejauh mana infrastruktur yang ada telah mendukung fungsi kawasan dan kebutuhan penggunanya.

Pemilihan metode *Walkability Index* dalam penelitian ini didasarkan pada kemampuannya dalam menyajikan evaluasi yang menyeluruh terhadap kualitas lingkungan pejalan kaki melalui serangkaian indikator yang jelas dan terukur. Metode ini tidak hanya menilai aspek fisik trotoar, tetapi juga mempertimbangkan faktor keselamatan, kenyamanan, kemudahan akses bagi kaum berkebutuhan khusus, intermoda, serta keterhubungan antar ruang dalam suatu kawasan. Dengan menggunakan *Walkability Index*, proses penilaian menjadi lebih objektif dan sistematis karena didasarkan pada pengamatan langsung terhadap kondisi aktual di lapangan. Selain itu, metode ini telah banyak diaplikasikan dalam kajian perencanaan kota dan transportasi, sehingga memberikan landasan ilmiah yang kuat serta memungkinkan hasil penelitian untuk dijadikan pembandingan dengan kawasan lain. Penerapan *Walkability Index* pada Kawasan Kota Tua Surabaya dinilai tepat karena mampu menggambarkan secara detail kesesuaian antara karakter kawasan bersejarah dengan kebutuhan mobilitas pejalan kaki masa kini, sekaligus menghasilkan rekomendasi yang aplikatif untuk peningkatan kualitas fasilitas pedestrian di masa mendatang. Atas dasar itu, penelitian ini menjadi relevan untuk dilakukan guna memperoleh gambaran mengenai performa fasilitas pejalan kaki di kawasan Kota Lama Surabaya berdasarkan *Walkability Index*.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah pada tugas akhir ini sebagai berikut :

1. Seperti apa karakteristik area pejalan kaki di Kawasan Kota Tua Surabaya ?
2. Berapa besar kinerja fasilitas pejalan kaki di kawasan tersebut apabila dievaluasi berdasarkan *Walkability Index* ?

3. Apakah kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki di kawasan Kota Tua Surabaya saat ini memenuhi standar teknis dan kenyamanan berjalan kaki, termasuk penyandang disabilitas ?
4. Bagaimana tingkat keterhubungan jalur pejalan kaki dengan simpul transportasi dan moda transportasi lain (intermoda) di Kawasan Kota Tua Surabaya?
5. Aspek apa saja yang menjadi peningkatan fasilitas pejalan kaki yang diperlukan di kawasan tersebut ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik area pejalan kaki di Kawasan Kota Tua Surabaya terhadap tingkat kenyamanan, keselamatan, dan kemudahan akses di kawasan *heritage* tersebut.
2. Mengevaluasi kinerja fasilitas pejalan kaki di Kawasan Kota Tua Surabaya dengan metode *Walkability Index*
3. Mendeskripsikan dan mengidentifikasi kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki dan penyandang disabilitas di Kawasan Kota Tua Surabaya.
4. Menganalisis tingkat keterhubungan jalur pejalan kaki dengan simpul transportasi dan moda transportasi lain (intermoda) di Kawasan Kota Tua Surabaya.
5. Menganalisis aspek – aspek yang menjadi peningkatan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Kota Tua Surabaya , yang perlu di kembangkan untuk mendukung *Walkability* Kawasan.

1.4 Batasan Masalah

1. Lokasi penelitian dari tugas akhir ini berada di Kawasan Kota Tua Surabaya dengan radius ± 1 km yang terbagi ke dalam enam segmen jalan, yaitu Jalan

Rajawali, Jalan Kasuari, Jalan Kalimas Barat, Jalan Kembang Jepun, Jalan Jembatan Merah, dan Jalan Branjangan.

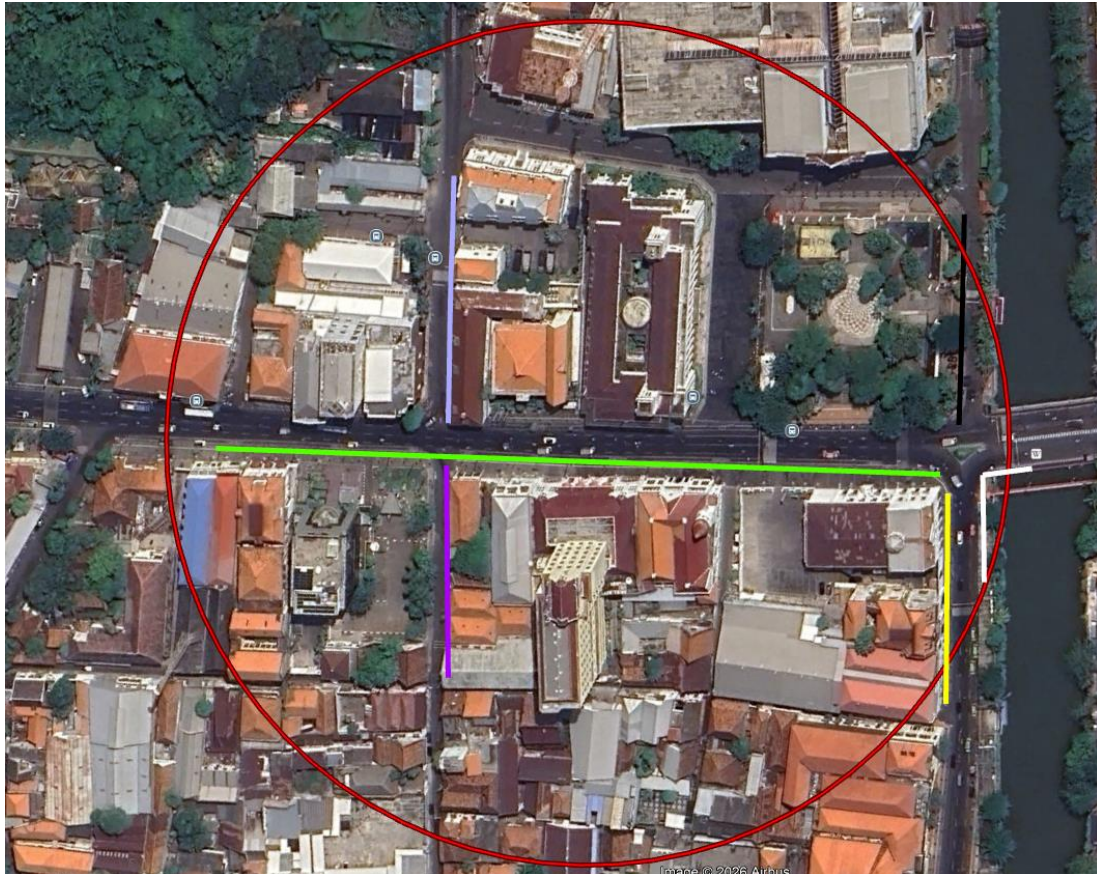
2. Penelitian ini hanya difokuskan terhadap evaluasi kinerja fasilitas pejalan kaki dan penyandang disabilitas di Kawasan Kota Tua Surabaya
3. Penilaian kinerja fasilitas pejalan kaki dilakukan menggunakan metode *Walkability Index*
4. Metode pengumpulan data didapat dengan cara mengobservasi lapangan terhadap kondisi eksisting
5. Penilaian kinerja fasilitas pejalan kaki dilakukan menggunakan metode *Walkability Index* mengacu pada Pedoman PUPR No. 05/P/BM/2023.
6. Tidak menganalisis perubahan jangka panjang atau rencana pengembangan

1.5 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini terletak di Kawasan Kota Tua Surabaya , dengan radius 1km , dimana dalam radius tersebut terbagi beberapa segmen jalan di kawasan tersebut dengan jumlah 6 , yaitu :

1. Segmen 1 : Jalan Rajawali (Hijau)
2. Segmen 2 : Jalan Kasuari (Biru)
3. Segmen 3 : Jalan Kalimas Barat (Hitam)
4. Segmen 4 : Jalan Kembang Jepun (Putih)
5. Segmen 5 : Jalan Jembatan Merah (Kuning)
6. Segmen 6 : Jalan Branjangan (Ungu)

Pemabagian segmen tersebut digunakan untuk mempermudah proses pengamatan dan penelitian. Peta lokasi penelitian beserta pembagian segmen ditunjukkan pada gambar 1.1 sebagai berikut.



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian
(Sumber: Google Earth, 2026)

Peta lokasi penelitian menggambarkan wilayah pengamatan yang berada di Kawasan Kota Tua Surabaya dengan batas cakupan sekitar 1 km dari titik pusat penelitian. Area tersebut mencakup sejumlah ruas jalan yang kemudian dikelompokkan menjadi enam segmen berdasarkan posisi, pola jaringan, serta karakteristik jalan yang terdapat di dalam kawasan penelitian. Untuk mempermudah pengenalan setiap ruas, masing-masing segmen diberikan penanda warna yang berbeda, yaitu Segmen 1 berupa Jalan Rajawali dengan warna hijau, Segmen 2 berupa Jalan Kasuari dengan warna biru,

Segmen 3 berupa Jalan Kalimas Barat dengan warna hitam, Segmen 4 berupa Jalan Kembang Jepun dengan warna putih, Segmen 5 berupa Jalan Jembatan Merah dengan warna kuning, serta Segmen 6 berupa Jalan Branjangan dengan warna ungu. Pengelompokan tersebut dimaksudkan agar kegiatan survei dan pengolahan data dapat dilakukan secara lebih terarah pada setiap ruas yang diamati. Selanjutnya, kondisi fasilitas pejalan kaki pada keenam segmen tersebut dievaluasi menggunakan sejumlah parameter dalam *Walkability Index*, sehingga hasil penilaian dapat menunjukkan perbedaan tingkat kinerja antarsegmen sekaligus memberikan gambaran mengenai kualitas fasilitas pejalan kaki secara keseluruhan di wilayah penelitian.