
POLA PENGGUNA JALAN PADA JALUR PEDESTRIAN SEPANJANG KORIDOR JALAN EMBONG MALANG SURABAYA

Dinda Oktaviani Syafi'i

Universitas Pembangunan Nasional
"Veteran" Jawa Timur
e-mail: dindaoktavianisyafii@gmail.com

Febriska Alya Putri Pambagus

Universitas Pembangunan Nasional
"Veteran" Jawa Timur
e-mail: putripambagus@gmail.com

Auriellia Laksmi Kartika

Universitas Pembangunan Nasional
"Veteran" Jawa Timur
e-mail: auriellialk@gmail.com

ABSTRAK

Koridor pedestrian Jl. Embong Malang Surabaya merupakan salah jalur pedestrian di kawasan Surabaya. Pedestrian sendiri berfungsi memfasilitasi pejalan kaki agar tercipta rasa aman dan nyaman saat melintasi jalan raya atau pergi dari satu tempat dalam jarak tertentu dengan menggunakan moda jalan kaki. Pedestrian Embong Malang sendiri dibagi menjadi dua berdasarkan posisinya yaitu pedestrian utara dan selatan. Adanya perbedaan fasilitas dan lingkungan antar kedua pedestrian ini mengakibatkan adanya perbedaan tingkat penggunaan aktivitas pedestrian itu sendiri. Tujuan penelitian ini untuk membahas fasilitas, tingkat aktivitas dan faktor yang mempengaruhi perbedaan tingkat aktivitas koridor pedestrian Jl. Embong Malang. Jenis metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan pengambilan data melalui observasi menggunakan teknik pengamatan *Person Centered Maps Dan Place Centered Maps*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pedestrian sisi selatan lebih lengkap, sehingga tingkat penggunaan aktivitas lebih tinggi, terutama pada saat libur dengan jalur menuju pusat pebelanjaan. Terdapat 3 faktor yang mempengaruhi tingkat penggunaan pedestrian, yaitu: waktu penggunaan pedestrian, kondisi lingkungan di area pedestrian, dan dimensi serta ketersediaan fasilitas pedestrian.

KATA KUNCI: koridor pedestrian, fasilitas, tingkat aktivitas

PENDAHULUAN

Elemen perancangan kota menjadi hal penting dalam setiap proses rancangan kota, salah satunya adalah fasilitas pedestrian jalan. Pedestrian merupakan wadah untuk menampung kebutuhan masyarakat akan ruang untuk berjalan kaki. Pedestrian harus dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penggunanya. Pedestrian menjadi salah satu elemen perancangan kawasan yang menentukan keberhasilan suatu rancangan kawasan kota.

Pedestrian atau umum dikenal dengan trotoar, akan muncul di sekitar fasilitas umum yang memiliki tingkat kepadatan aktivitas yang tinggi seperti di pusat kota. Perkotaan memiliki fasilitas publik seperti pasar, pertokoan sebagai pusat perekonomian, maupun adanya pusat hiburan dan rekreasi. Perkotaan memiliki pula kepadatan penduduk yang tinggi. Surabaya adalah kota metropolis kedua setelah Jakarta. Untuk memfasilitasi kebutuhan mobilitas masyarakat yang tinggi, kota Surabaya gencar melakukan pembangunan fasilitas publik yang tentu berdampak pada adanya potensi pejalan kaki.

Pembangunan pedestrian di kota Surabaya mencakup ruas-ruas jalan utama. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan

angkutan jalan dibedakan atas Arteri Primer dan Sekunder, Kolektor Primer dan Sekunder, Lokal Primer dan Sekunder, dan Lingkungan Primer dan Sekunder. Jalan Arteri Primer berfungsi menghubungkan antar pusat kegiatan nasional dengan kegiatan wilayah. Contoh Jalan Arteri Primer di kota Surabaya adalah Jl. A.Yani, Jl. Wonokromo, dan Jl. Gubeng. Jalan Arteri Sekunder berfungsi menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder. Contoh Jalan Arteri Sekunder adalah Jl. Embong Malang, Jl. Basuki Rahmat dan Jl. Blauran. Jalan Kolektor Primer berfungsi menghubungkan antar pusat kegiatan nasional dengan lokal atau wilayah dengan kegiatan lokal. Contoh Jalan Kolektor Primer adalah Jl. Gunungsari, Jl. Menganti, dan Jl. Mastrip. Jalan Kolektor Sekunder berfungsi menghubungkan antar kawasan sekunder dua dengan sekunder dibawahnya. Contoh Jalan Kolektor Sekunder adalah Jl. Tidar, Jl. Kedungdoro, dan Jl. Pemuda. Jalan Lokal Primer berfungsi untuk menghubungkan antar pusat kegiatan nasional dengan lingkungan, wilayah dengan lingkungan, atau lokal dengan lingkungan. Jalan Lokal Sekunder berfungsi menghubungkan antar kawasan sekunder sampai ke perumahan. Jalan Lingkungan Primer berfungsi menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan. Jalan Lingkungan Sekunder

berfungsi menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.

Jalan Embong Malang di Surabaya termasuk dalam kategori jalan Arteri Sekunder yang menghubungkan Jalan Arteri Sekunder Jl. Basuki Rahmat menuju Jalan Arteri Sekunder Jl. Blauran dan Jalan Kolektor Sekunder Jl. Tidar dan Jl. Kedungdoro. Jalan Embong Malang merupakan salah satu jalan strategis di tengah kota Surabaya. Jalan ini strategis sebab di kanan-kiri jalan berjejer bangunan komersial di sepanjang jalan seperti Mall Tunjungan Plaza, hotel, dan pusat perdagangan barang dan jasa lainnya.

Jalan Embong Malang difasilitasi dua pedestrian yaitu pedestrian bagian Utara dan Selatan. Keduanya memiliki perbedaan elemen pelengkap pedestrian, sehingga dalam amatan sepintas mengakibatkan terjadi perbedaan kuantitas pengguna di kedua pedestrian tersebut. Berdasarkan hal tersebut maka sangat menarik untuk dikaji lebih dalam terkait perilaku manusia di pedestrian Jalan Embong Malang ini: bagaimanakah pola perilaku pengguna jalan pada jalur pedestrian sepanjang koridor Jalan Embong Malang Surabaya. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi fasilitas jalur pedestrian, untuk mengetahui tingkat pengguna koridor pedestrian dan untuk mengidentifikasi factor yang mempengaruhi ketimpangan jalur pedestrian Jalan Embong Malang Surabaya.

TINJAUAN PUSTAKA

Jalur pedestrian adalah salah satu jalur sirkulasi yang banyak ditemui di kota-kota besar. Dharmawan (2004) mengatakan bahwa pedestrian berasal dari bahasa Latin yaitu *pedestres*, yang berarti orang yang berjalan kaki. Pedestrian pertama kali dikenal pada tahun 6000 SM di Khirokitia, Cyprus, untuk menyebut jalan yang terbuat dari batu gamping yang permukannya ditinggikan terhadap tanah dan dibuat ramp untuk menuju ke kelompok hunian pada kedua sisi-sisinya (Kostof, 1992). Selain itu pedestrian dapat diartikan pula pergerakan orang atau manusia melalui media jalan menuju ke tempat tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Pada era kini jalur pedestrian menjadi salah satu elemen penting perancangan kota (H. Shirvani, 1985). Jalur pedestrian merupakan sarana infrastruktur fisik berupa jalan/jalur yang diperuntukan bagi aktifitas para pengguna jalan. Hadirnya pedestrian ini harus mendukung interaksi antar elemen perancangan kota yang lain, berhubungan erat dengan lingkungan terbangun yang telah ada dan pola aktivitas dan harus sesuai dengan perubahan fisik kota.

Kebutuhan akan pedestrian sendiri dibuat jika suatu lahan berpotensi menimbulkan jalur pejalan kaki (Isiwanto, 2006). Kategori lahan yang berpotensi ini

dimaksudkan dengan pembangunan fasilitas publik maupun gedung-gedung komersial.

Dimensi Pedestrian

Dimensi ruang pedestrian harus memenuhi kebutuhan pergerakan penggunanya, karena faktor dimensi pedestrian akan berpengaruh terhadap aspek visual, yang sudah barang tentu akan membawa pengaruh pula pada kenyamanan dan privasi pengguna. Adapun dimensi pedestrian sebagai berikut (Wibawa, 1998):

1. Jarak antara 0 – 1.83 meter merupakan jarak untuk pedestrian melakukan aktivitas umum.
2. Jarak antara 2.74 – 3.44 meter merupakan jarak yang nyaman untuk melakukan belanja.
3. Jarak antara 3.00 – 5.00 meter merupakan area pedestrian yang cukup untuk menampung PKL.
4. Jarak antara 4.57 – 5.49 meter merupakan jarak yang nyaman untuk jalan biasa.
5. Jarak > 10.67 meter merupakan jarak yang bebas untuk berjalan.

Jenis Kegiatan di Pedestrian

Rapoport (1977) mengklasifikasikan kegiatan yang terjadi di jalan dan jalur pejalan kaki sebagai berikut:

1. Pergerakan non-pedestrian, yaitu segala bentuk kendaraan beroda dan alat angkut lainnya.
2. Aktivitas pedestrian, meliputi aktivitas pedestrian yang dinamis atau bergerak sebagai manifestasi fungsi transportasi dan aktivitas pedestrian yang statis seperti duduk dan sebagainya.

Menurut Mouden (dalam Sanjaya, 2017) bahwa semua aktivitas termasuk aktivitas pedestrian mengandung empat hal yaitu :

1. Aktivitas yang sebenarnya: berjalan, makan, dan lain-lain.
2. Cara melakukan: berjalan di jalur pedestrian, makan di rumah, dan lain-lain.
3. Aktivitas tambahan terkait dalam satu kesatuan sistem aktivitas seperti: berjalan sambil melihat etalase toko (*window shopping*).
4. Makna dari aktivitas: menghayati lingkungan dan lain sebagainya.

Sarana dan Prasarana Pedestrian

Permen PU No. 03/PRT/M/2014 menjelaskan bahwa Prasarana pedestrian terbagi atas:

1. Jalur pedestrian (trotoar)
2. Penyeberangan:
 - a. Sebidang: *zebra cross* dan *pelican cross*.
 - b. Tidak sebidang: jembatan penyeberangan dan terowongan.

Sementara sarana pendukung tersebut antara lain:

1. Jalur hijau
2. Lampu penerangan
3. Tempat duduk
4. Pagar pengaman

5. Tempat sampah
6. Perambuan dan *signage* (papan informasi)
7. Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu
8. Telepon umum
9. Rak sepeda
10. Leretan

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian

Jenis metoda penelitian yang digunakan adalah *deskriptif kualitatif*. Penelitian *deskriptif kualitatif* adalah penelitian yang menggambarkan atau melukiskan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya (Nawawi dan Martini, 1996, p.73). Penelitian deskriptif kualitatif berusaha mendeskripsikan seluruh gejala atau keadaan yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan (Mukhtar (2013, p.28).

Objek Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola pengguna jalan pada pemanfaatan jalur pedestrian sepanjang koridor Jalan Embong Malang Surabaya. Metode ini mendeskripsikan kondisi existing yang ada dan menganalisa secara kualitatif. Objek penelitian adalah jalur pedestrian sepanjang koridor Jalan Embong Malang Surabaya.

Pengambilan Data

1. Data Primer, melalui observasi

Observasi menggunakan teknik pengamatan *Place Centered Maps* dengan menitikberatkan kondisi existing pedestrian Embong Malang Surabaya, dan *Person Centered Maps* dengan mengamati pola perilaku penggunaannya.

Place Centered Maps yaitu teknik pengamatan yang digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan, menggunakan dan mengakomodasikan perilakunya dalam suatu waktu pada tempat tertentu.

Person Centered Maps yaitu pengamatan yang menekankan pada pergerakan manusia pada periode waktu tertentu, dimana teknik ini berkaitan dengan tidak hanya satu tempat atau lokasi, akan tetapi beberapa tempat / lokasi.

Untuk mempermudah proses pengamatan digunakan kategorisasi yaitu:

- a. Hari pengamatan:
 - 1) Senin-Jumat (hari kerja)
 - 2) Sabtu-Minggu (hari libur)
 - b. Waktu pengamatan
 - 1) Pukul 11.00-13.00 (siang hari)
 - 2) Pukul 15.00-17.00 (sore hari)
2. Data Sekunder, berupa pustaka.

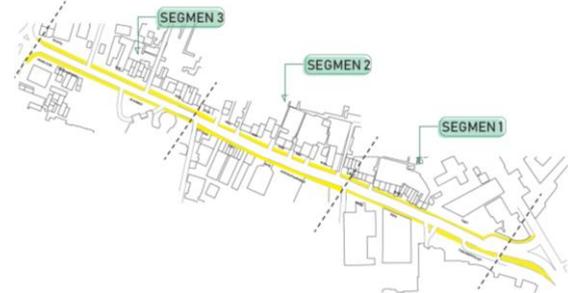
HASIL PEMBAHASAN

Lokasi dan Kondisi Pedestrian



Gambar 1. Lokasi pedestrian
Sumber: Analisa penulis, 2019

Penelitian ini mengambil lokasi di pedestrian Jalan Embong Malang Surabaya, dimana termasuk salah satu Jalan Arteri di Surabaya. Terletak di kawasan Central Business District (CBD). Pedestrian ini dikelilingi bangunan dengan kegiatan perdagangan dan jasa besar pada area selatan, dan kegiatan ekonomi kecil beserta hunian warga pada bagian utara.



Gambar 2. Pedestrian Embong Malang
Sumber: Analisa penulis, 2019

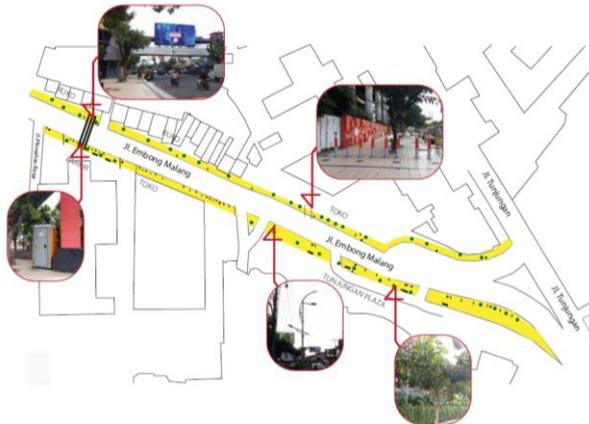
Terdapat dua jalur pedestrian berdasarkan posisinya yaitu pedestrian utara dan pedestrian selatan. Masing-masing pedestrian memiliki lebar rata-rata antara 3 m dan 7 m. Panjang total dari Jl. Embong Malang sendiri adalah ±824 meter dengan kondisi pedestrian berkeramik dan terawat.

Hasil observasi kedua ruas pedestrian memiliki fasilitas dan tingkat penggunaan koridor pedestrian yang berbeda. Analisis dibagi tiga segmen pedestrian Jalan Embong Malang, dimana penanda segmen berupa gang warga pada area pedestrian selatan yaitu:

1. Pedestrian Segmen 1 meliputi Tunjungan Plaza di Pedestrian Selatan dan sejajarnya hingga Jl. Plemahan Besar.
2. Pedestrian Segmen 2 meliputi Jl. Plemahan Besar di Pedestrian Selatan dan sejajarnya hingga Jl. Kedungturi Besar.
3. Pedestrian Segmen 3 meliputi Jl. Kedungturi Besar di Pedestrian Selatan dan sejajarnya hingga Jl. Kedungdoro.

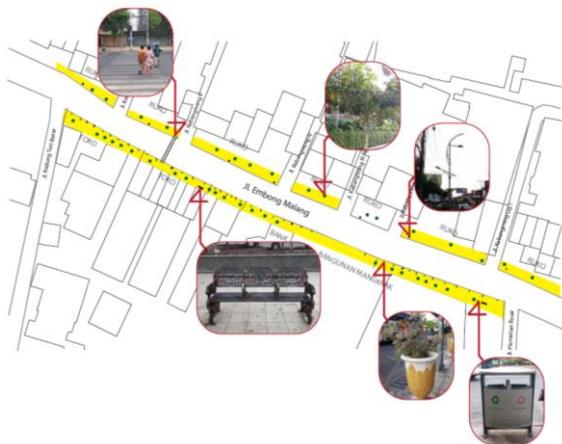
Analisis setting fasilitas pedestrian

Analisis *setting* pedestrian ini menggunakan teknik pengamatan *place centered maps* dengan menekankan kondisi fisik (fasilitas) yang ada pada pedestrian. Berdasarkan hasil observasi terdapat perbedaan fasilitas dan dimensi pada kedua pedestrian. Gambar 3-5 merupakan pemetaan fasilitas pedestrian berdasarkan segmen:



Gambar 3. Peta Fasilitas Pedestrian Segmen 1
Sumber: Analisa penulis, 2019

Pada segmen 1 terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) yang menghubungkan pedestrian utara dengan selatan. Pada JPO ini juga terfasilitasi toilet umum *portable* pada area pedestrian selatan sedangkan tidak disediakan pada area pedestrian utara.



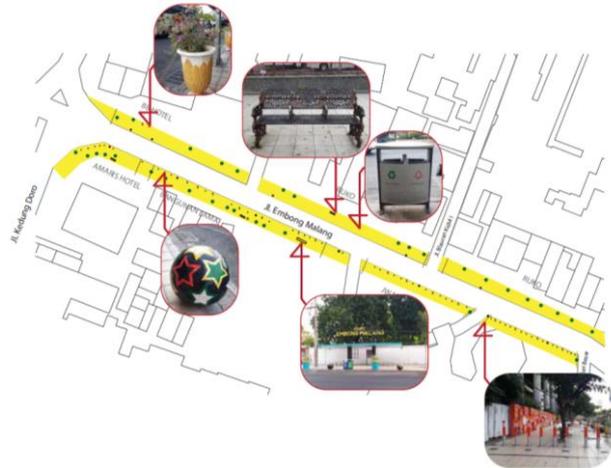
Gambar 4. Peta Fasilitas Pedestrian Segmen 2
Sumber: Analisa penulis, 2019

Pada segmen 2 terdapat fasilitas *zebracross* dan dilengkapi lampu lalu lintas yang menghubungkan pedestrian utara dengan selatan. Fasilitas *zebracross* ini sendiri merupakan salah satu akses penghubung pedestrian utara dan selatan selain menggunakan JPO.

Untuk memudahkan pengelompokan kualitas fasilitas pedestrian, analisis menggunakan parameter sederhana berdasarkan data hasil observasi:

1. Bisa difungsikan, yaitu fasilitas yang disediakan dapat difungsikan sebagaimana fungsinya.

2. Terawat, yaitu fasilitas terjaga dari segi kebersihan.
3. Bisa difungsikan dan terawat, yaitu fasilitas memenuhi kedua parameter penulis.



Gambar 5. Peta Fasilitas Pedestrian Segmen 3
Sumber: Analisa penulis, 2019

Pedestrian Utara

Pedestrian utara memiliki dimensi lebar 3 meter dengan berkeramik berwarna krem dan coklat muda dan kondisi cukup baik.



Gambar 6. Lebar jalan pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 1 menunjukkan fasilitas yang disediakan pedestrian utara yaitu:

Tabel 1. Fasilitas Pedestrian Utara

No.	Fasilitas	Jumlah	Kualitas
1	Vegetasi	66	Bisa difungsikan dan terawat
2	Lampu Taman	22	Bisa difungsikan dan terawat
3	Tempat Sampah	6	Bisa difungsikan dan terawat
4	Tempat duduk	2	Bisa difungsikan dan terawat
5	Portal Pedestrian	7	Bisa difungsikan dan terawat
6	Zebra Cross	1	Bisa difungsikan dan terawat
7	Jembatan Penyebrangan Orang	1	Bisa difungsikan
8	Guiding block	20 meter	Bisa difungsikan

Pada pedestrian utara banyak didominasi ruko-ruko dan hunian warga sehingga terjadi beberapa kali perbedaan *leveling* pedestrian pada area gang-gang warga, serta kurang meratanya fasilitas seperti tempat duduk dan tempat sampah pada pedestrian utara segmen 1 dan 2.

Pedestrian Selatan

Pedestrian selatan memiliki dimensi lebar 7 meter dengan material penutup keramik abu-abu dan kondisi baik.



Gambar 7. Lebar jalan pedestrian selatan
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 2 menunjukkan fasilitas yang disediakan pada pedestrian selatan yaitu:

Tabel 2. Fasilitas Pedestrian Selatan

No.	Fasilitas	Jumlah	Kualitas
1	Vegetasi	127	Bisa difungsikan dan terawat
2	Lampu Taman	21	Bisa difungsikan dan terawat
3	Tempat Sampah	16	Bisa difungsikan dan terawat
4	Tempat duduk	13	Bisa difungsikan dan terawat
5	Portal Pedestrian	20	Bisa difungsikan dan terawat
6	Zebra Cross	1	Bisa difungsikan dan terawat
7	Jembatan Penyebrangan Orang	1	Bisa difungsikan
8	Pembatas pedestrian	81	Bisa difungsikan dan terawat
9	Halte	1	Bisa difungsikan dan terawat
10	Toilet <i>Portable</i>	1	Bisa difungsikan

Adanya fasilitas pembatas pedestrian berupa bola-bola dan vegetasi berupa pohon dan pot bunga. Serta persebaran fasilitas cenderung runtut dan merata dibanding pedestrian bagian utara.

Analisis *setting* perilaku pengguna pedestrian

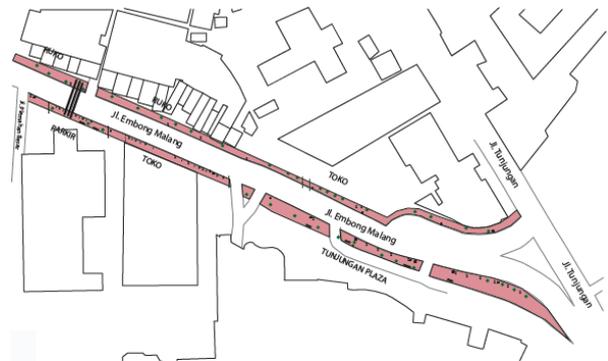
Analisis *setting* perilaku pengguna pedestrian ini menggunakan teknik pengamatan *person centered maps* dengan mengamati perilaku pengguna pedestrian berdasarkan periodisasi waktu pengamatan siang dan sore.

Analisis dilakukan dengan membuat pengelompokan tingkat pengguna pedestrian dengan parameter sederhana berdasarkan data hasil observasi:

1. Ramai, yaitu pengguna pedestrian lebih dari 15 orang
2. Sedang, yaitu pengguna pedestrian 5-15 orang
3. Sepi, yaitu pengguna pedestrian 0-5 orang.

Berikut pemetaan tingkat pengguna pedestrian berdasarkan segmen:

Segmen 1, Hari kerja (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 8. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja siang segmen 1
Sumber: Analisa penulis, 2019

Tingkat pengguna pedestrian hari kerja siang hari pada segmen 1 masuk kategori sedang. Pada pedestrian utara didominasi kegiatan ekonomi dan pedestrian selatan didominasi pejalan kaki dari Tunjungan Plaza.

1. Pedestrian Utara



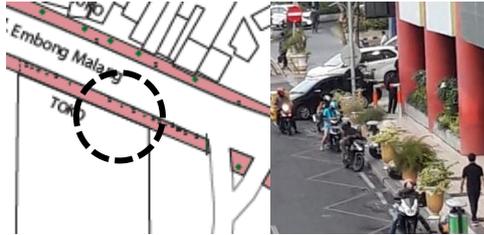
Gambar 9. Kegiatan di pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis, 2019

Pedestrian utara di segmen 1 terdiri dari deretan pertokoan dan di belakangnya merupakan kawasan hunian warga. Tabel 3 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 3. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Parkiran	Sedang	Akses keluar masuk parkiran

2. Pedestrian Selatan



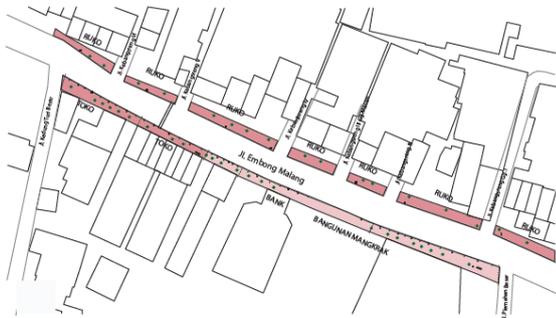
Gambar 10. Kegiatan di pedestrian selatan
Sumber: Analisa penulis, 2019

Pedestrian selatan di segmen 1 terdiri dari area Tunjungan Plaza dan Pertokoan. Tabel 4 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 4. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Tunjungan Plaza	Sedang	Akses keluar masuk menuju Tunjungan Plaza
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli Tempat ojek online menunggu penumpang

Segmen 2, Hari kerja (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 11. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja siang segmen 2 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tingkat pengguna pedestrian segmen 2 berbeda antara kedua pedestrian. Pada pedestrian utara tingkat kegiatan masih kategori sedang sedangkan pada pedestrian selatan menurun pada area konstruksi bangunan dan bank dan kembali naik (kategori sedang) pada area pertokoan.

1. Pedestrian Utara



Gambar 12. Kegiatan di pedestrian utara
(Sumber: Analisa penulis, 2019)

Pedestrian utara di segmen 2 terdiri dari deretan pertokoan dan gang-gang menuju kawasan hunian warga. Tabel 5 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 5. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Gang hunian warga	Sedang	Akses keluar masuk menuju hunian warga

2. Pedestrian Selatan



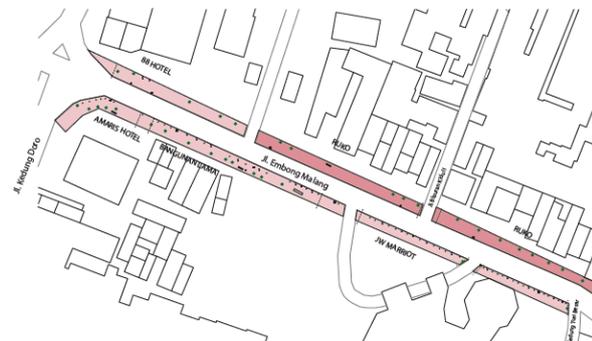
Gambar 13. Kegiatan di pedestrian selatan
Sumber: Analisa penulis 2019

Pedestrian selatan di segmen 2 terdiri dari konstruksi bangunan setengah jadi, bank, dan area pertokoan. Tabel 6 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 6. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Bangunan Konstruksi	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada
Bank	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli

Segmen 3, Hari kerja (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 14. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja siang segmen 3 (Sumber: Analisa penulis 2019)

Tingkat pengguna pedestrian utara kategori sedang pada area pertokoan dan kategori rendah pada area hotel sedangkan pedestrian selatan cenderung rendah.

1. Pedestrian Utara



Gambar 15. Kegiatan di pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis 2019

Pedestrian utara segmen 3 terdiri dari area pertokoan dan hotel. Tabel 7 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 7. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Hotel	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada

2. Pedestrian Selatan



Gambar 16. Kegiatan di pedestrian selatan
(Sumber: Analisa penulis, 2019)

Pedestrian utara segmen 3 terdiri dari area pertokoan dan hotel. Tabel 8 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 8. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Hotel	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada
Halte	Sepi	Menunggu bis

Segmen 1, Hari kerja (Sore Pukul 15.00-17.00)



Gambar 17. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja sore segmen 1 (Sumber: Analisa penulis 2019)

Pada segmen 1 tingkat pengguna pedestrian sore hari tinggi dan ramai. Kegiatan pedestrian sore hari didominasi kegiatan akses keluar masuk di parkir dan pejalan kaki sedangkan pada pedestrian selatan didominasi area Tunjungan Plaza.

1. Pedestrian Utara



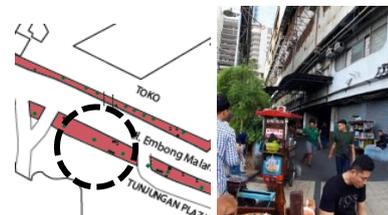
Gambar 18. Kegiatan di pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 9 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 9. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli
Parkiran	Ramai	Akses keluar masuk parkir

2. Pedestrian Selatan



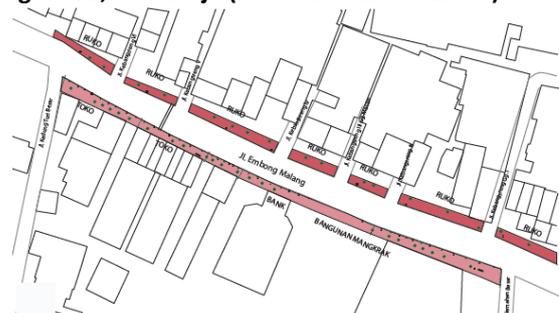
Gambar 19. Kegiatan di pedestrian selatan
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 10 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 10. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Tunjungan Plaza	Ramai	Jual beli pedagang kaki lima
Pertokoan	Ramai	Tempat ojek online menunggu penumpang

Segmen 2, Hari kerja (Sore Pukul 15.00-17.00)



Gambar 20. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja sore segmen 2 Sumber: Analisa penulis 2019

Pada pedestrian segmen 2, kegiatan pedestrian utara ramai dengan didominasi kegiatan perdagangan dan jasa sedangkan pada pedestrian selatan kategori sedang dengan didominasi pejalan kaki.

1. Pedestrian Utara



Gambar 21. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 11 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 11. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli
Gang hunian	Ramai	Akses keluar masuk menuju hunian warga

2. Pedestrian Selatan



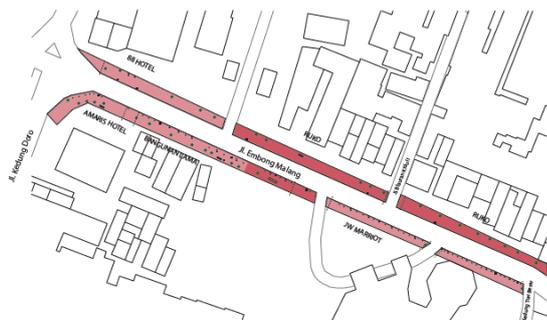
Gambar 22. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 12 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 12. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Bangunan Konstruksi	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Bank	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Pertokoan	Sedang	Kegiatan jual beli

Segmen 3, Hari kerja (Sore Pukul 15.00-17.00)

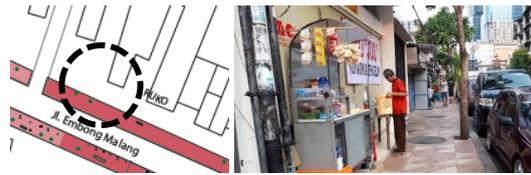


Gambar 23. Peta tingkat pengguna pedestrian hari kerja sore segmen 3 (Sumber: Analisa penulis 2019)

Pada segmen 3 tingkat pengguna pedestrian berfokus pada area tertentu yaitu ruko pada area

utara dan halte pada area selatan dengan tingkat pengguna tinggi.

1. Pedestrian Utara



Gambar 24. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 13 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 13. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli
Hotel	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki

2. Pedestrian Selatan



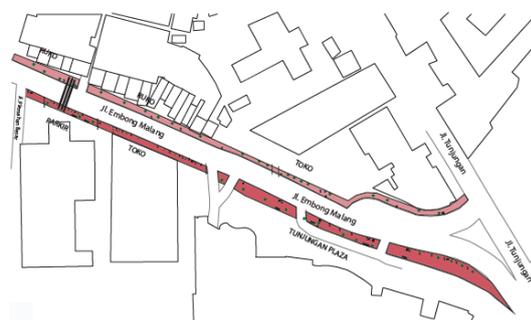
Gambar 25. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 14 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 14. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Hotel	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Halte	Ramai	Menunggu bis

Segmen 1, Hari Libur (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 26. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur siang segmen 1 (Sumber: Analisa penulis 2019)

Pada siang hari, terjadi perbedaan tingkat pengguna. Pedestrian utara tingkat pengguna kategori sedang, didominasi pengguna yang menunggu di area parkir sedangkan pada pedestrian selatan tingkat pengguna ramai dengan jenis kegiatan didominasi akses keluar masuk dari arah Tunjungan.

1. Pedestrian Utara



Gambar 27. Kegiatan di pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 15 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 15 . Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Parkiran	Sedang	Menunggu di area parkir

2. Pedestrian Selatan



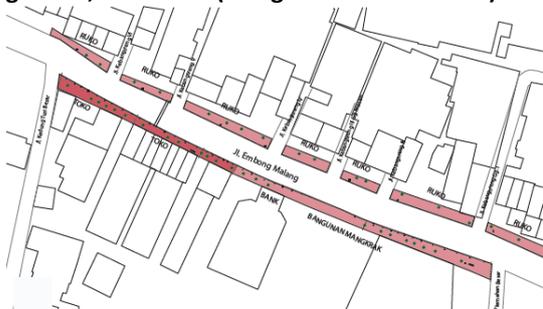
Gambar 28. Kegiatan di pedestrian selatan
(Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 16 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 16. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Tunjungan Plaza	Ramai	Akses keluar masuk menuju Tunjungan Plaza
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli

Segmen 2, Hari Libur (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 29. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur siang segmen 2 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tingkat pengguna pedestrian segmen 2 relatif sedang. Pada pedestrian utara didominasi kegiatan perdagangan dan jasa ruko sedangkan pada pedestrian selatan tingkat kegiatan pengguna berfokus di area toko-toko dibanding area bank.

1. Pedestrian Utara



Gambar 30. Kegiatan di pedestrian utara
Sumber: Analisa penulis 2019

Tabel 17 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 17. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Gang hunian warga	Sedang	Akses keluar masuk menuju hunian warga

2. Pedestrian Selatan



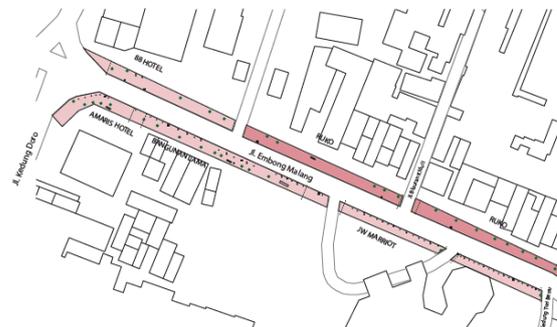
Gambar 31. Kegiatan di pedestrian selatan
(Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 18 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 18. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Bangunan Konstruksi	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Bank	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Pertokoan	Ramai	Kegiatan jual beli

Segmen 3, Hari Libur (Siang Pukul 11.00-13.00)



Gambar 32. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur siang segmen 3 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Pada pedestrian di segmen 3 tingkat pengguna pedestrian menurun. Pada pedestrian utara kegiatan sedang pada area ruko dan sepi pada area hotel sedangkan pada pedestrian selatan tingkat kegiatan rendah.

1. Pedestrian Utara



Gambar 33. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 19 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 19. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Sedang	Kegiatan dan proses jual beli
Hotel	Sepi	Lalu lintas pejalan kaki

2. Pedestrian Selatan



Gambar 34. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 20 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 20. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Hotel	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada
Halte	Sepi	Kegiatan cenderung tidak ada

Segmen 1, Hari Libur (Sore Pukul 15.00-17.00)

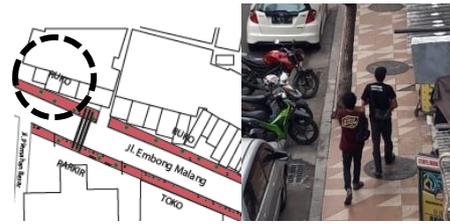


Gambar 35. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur sore segmen 1 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Pada hari libur sore hari, tingkat pengguna kedua pedestrian pada segmen 1 cenderung ramai. Jenis kegiatan pedestrian utara didominasi lalu lintas aktivitas perdagangan dan jasa dari ruko di sekitarnya.

Selain itu pengguna pedestrian terdiri dari para pekerja yang pulang dari bekerja.

1. Pedestrian Utara



Gambar 36. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 21 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 21 . Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli Lalu lintas pejalan kaki
Parkiran	Ramai	Menunggu di area parkir

2. Pedestrian Selatan



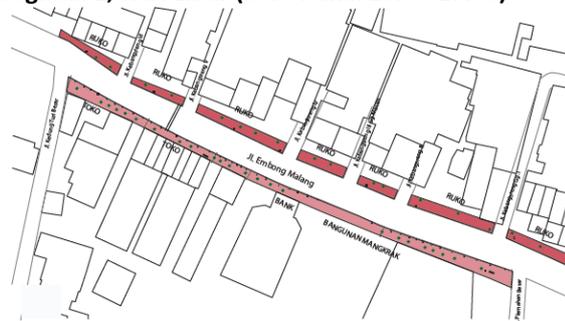
Gambar 37. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 22 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 22. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Tunjungan Plaza	Ramai	Akses keluar masuk menuju Tunjungan Plaza
Pertokoan	Ramai	Kegiatan dan proses jual beli

Segmen 2, Hari Libur (Sore Pukul 15.00-17.00)



Gambar 38. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur sore segmen 2 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Sedangkan pada pedestrian segmen 2, tingkat pengguna pedestrian utara lebih tinggi dibanding pedestrian selatan. Jenis kegiatan pedestrian utara masih didominasi kegiatan perdagangan dan jasa

dengan tingkat cenderung ramai. Dan kegiatan di pedestrian utara kategori sedang dengan didominasi oleh pejalan kaki.

1. Pedestrian Utara



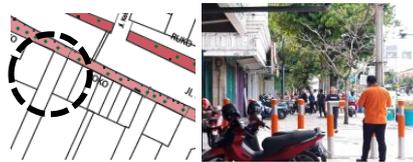
Gambar 39. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 23 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 23. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan jual beli
Gang hunian warga	Ramai	Akses keluar masuk menuju hunian warga

2. Pedestrian Selatan



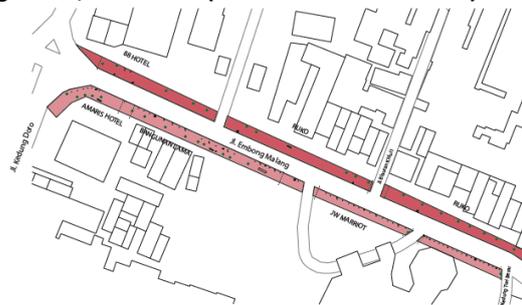
Gambar 40. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 24 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 24. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Bangunan Konstruksi	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Bank	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Pertokoan	Sedang	Kegiatan jual beli

Segmen 3, Hari Libur (Sore Pukul 15.00-17.00)



Gambar 41. Peta tingkat pengguna pedestrian hari libur sore segmen 3 (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Kegiatan pedestrian di segmen 3 hampir sama dengan segmen 2 dengan tingkat dan kegiatan pengguna yang hampir sama.

1. Pedestrian Utara



Gambar 42. Kegiatan di pedestrian utara (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 25 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian utara yaitu:

Tabel 25. Tingkat Pengguna Pedestrian Utara

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Pertokoan	Ramai	Kegiatan jual beli
Hotel	Ramai	Lalu lintas pejalan kaki

2. Pedestrian Selatan



Gambar 43. Kegiatan di pedestrian selatan (Sumber: Analisa penulis, 2019)

Tabel 26 menunjukkan tingkat pengguna pedestrian selatan yaitu:

Tabel 26. Tingkat Pengguna Pedestrian Selatan

Kawasan	Tingkat Pengguna	Jenis Aktivitas
Hotel	Sedang	Lalu lintas pejalan kaki
Halte	Sedang	Skateboard

KESIMPULAN

Berdasarkan data observasi koridor Pedestrian Embong Malang, maka lokasi amatan dibagi menjadi dua bagian pedestrian berdasarkan posisinya yaitu pedestrian utara dan selatan dengan lebar masing 3 dan 7 meter dengan fasilitas sesuai tabel 27:

Tabel 27. Fasilitas Pedestrian Utara dan Selatan

Fasilitas	Pedestrian Utara	Pedestrian Selatan
Vegetasi	Ada	Ada
Lampu Taman	Ada	Ada
Tempat Sampah	Ada	Ada
Tempat duduk	Ada	Ada
Portal pedestrian	Ada	Ada
Zebracross	Ada	Ada
Jembatan Penyebrangan Orang	Ada	Ada
Guiding Block	Ada	

Fasilitas	Pedestrian Utara	Pedestrian Selatan
Pembatas Pedestrian		Ada
Halte		Ada
Toilet Portable		Ada

Sedangkan terdapat perbedaan tingkat pengguna berdasarkan waktu. Tabel 28 dan 29 menunjukkan perbandingan tingkat pengguna pedestrian:

Tabel 28. Perbandingan Penggunaan Pedestrian Utara Berdasarkan Waktunya

	Kerja/ Siang	Kerja/ Sore	Libur/ Siang	Libur/ Sore
Pertokoan	Sedang	Ramai	Sedang	Ramai
Parkiran	Sedang	Ramai	Sedang	Ramai
Hotel	Sepi	Sedang	Sedang	Ramai

Pedestrian utara cenderung stabil dan berfokus pada area pertokoan dengan kegiatan didominasi kegiatan perdagangan dan jasa serta lalu lintas pengguna jalan menuju hunian warga.

Tabel 28. Perbandingan Penggunaan Pedestrian Selatan Berdasarkan Waktunya

	Kerja/ Siang	Kerja/ Sore	Libur/ Siang	Libur/ Sore
Tunjungan Plaza	Sedang	Ramai	Ramai	Ramai
Pertokoan	Sedang	Ramai	Ramai	Ramai
Konstruksi Bangunan	Sepi	Sedang	Sedang	Sedang
Bank	Sepi	Sedang	Sedang	Sedang
Halte	Sepi	Ramai	Ramai	Sedang
Hotel	Sepi	Sedang	Sedang	Sedang

Pada pedestrian selatan tingkat pengguna berfokus ke Tunjungan Plaza dan area pertokoan, sedangkan area hotel cenderung sepi pada kedua pedestrian.

Tingkat pengguna jalan lebih tinggi pada hari libur dan periode waktu sore hari. Berdasarkan hasil uraian di atas dapat disimpulkan faktor yang mempengaruhi tingkat pengguna pedestrian:

1. Waktu penggunaan pedestrian
2. Lingkungan di area pedestrian
3. Dimensi dan fasilitas pedestrian

DAFTAR PUSTAKA

Adhitama, Muhammad. (2012). *Faktor Penentu Setting Fisik Dalam Beraktifitas Di Ruang Terbuka Publik "Studi Kasus Alun – Alun Merdeka Kota Malang"*. Universitas Brawijaya.

Dharmawan, Doddy. (2004). *Mengamati Peran Pedestrian dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Studi Kasus Sudirman-Thamrin*

Jakarta. Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs. Volume 3 Nomor 1 Edisi Januari 2004 Universitas Muhammadiyah Jakarta

Iswanto, Danoe (2006) *Pengaruh Elemen Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki*, ENCLOSURE Volume 5 No. 1, Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman,

Kostof, Spiro. (1992). *The City Shape: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames and Hudson.

Mukhtar. (2013). *Metode Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta : GP Press Group.

Nasution, Niki. Widiyastuti, Dyah. Purwohandoyo, Joni. (2016). *Analisis Penilaian Fasilitas Pedestrian Di Kawasan Perkotaan (Kasus: Jalan Malioboro – Jalan Margo Mulyo, Yogyakarta)*.

Nawawi, H, Martini M. (1996). *Penelitian Terapan*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta

Panduri, Ronadan. Suwandono, Djoko. (2015). *Perilaku Masyarakat Dalam Penggunaan Jalur Pedestrian Di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H*. Universitas Diponegoro

Rapoport, Amos. (1977). *Human Aspect of Urban Form, Toward a Men Environmental Approach to Urban Form and Design*. New York : Pergarmont Press

Sanjaya, Rian. Soedarsono. Mudiyono, Rachmat. (2017) *Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun*. Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Shirvani, Hamid, (1985). *The Urban Design Process*. New York : Van Nostrand Reinhold Company

Susanti, Wiwik D. (2014). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik*. Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur.

Pemerintah Indonesia. (2006). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*. Lembaran RI Tahun 2006, diakses dari <https://pelayanan.jakarta.go.id/download/regulasi/peraturan-pemerintah-nomor-34-tahun-2006-tentang-jalan.pdf>, diakses pada 8 Januari 2019.

Pemerintah Kota Surabaya. (2003). *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 07 Tahun 2003 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat Ii Surabaya Nomor 14 Tahun 1999 Tentang Retribusi Penggantian Biaya Cetak Peta*, diakses dari https://jdih.surabaya.go.id/pdfdoc/perda_50.pdf diakses pada 8 Januari 2019.

Wibawa, Samodra. (1994). *Kebijakan Publik, Proses dan Analisis*. Jakarta : Intermedia.