

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Persoalan transportasi secara umum masih ditemui di berbagai negara khususnya Kota Surabaya. Penyediaan sarana prasarana sering kali menjadi kendala di dalam penyelenggaraan transportasi yang baik dan berkelanjutan. Keterbatasan transportasi umum seringkali menambah masalah karena masyarakat masih banyak menggunakan kendaraan pribadi. Transportasi yang baik dan berkelanjutan senantiasa menggunakan kaidah-kaidah yang baik seperti tersedianya halte untuk kendaraan umum, fasilitas tiket secara online, stasiun dan terminal yang baik, lahan parkir yang memadai dan tak lupa jalan pedestrian yang baik.

Pedestrian atau dikenal sebutan lain jalur pejalan kaki yang baik akan membuat masyarakat menjadi nyaman, aman dan tentunya. Kota Surabaya beberapa tahun ini gencar melengkapi sarana prasarana transportasi diantaranya pedestrian. Merujuk Ulfah (2019), Surabaya merupakan salah satu kota besar di Indonesia dengan luas wilayah mencapai 374,36 km² dan jumlah penduduk yang telah mencapai angka 3 juta jiwa. Wigananda (2012) melakukan penelitian di Kota Surabaya dimana kota Surabaya dengan tingkat perkembangan jalur pedestrian yang sangat pesat. Pembangunan jalur pedestrian yang representatif tersebut mencakup ruas-ruas jalan utama Kota Surabaya. Pada tahun 2010, Pemerintah Kota Surabaya membangun 16 proyek jalur pedestrian dan 14 proyek jalur pedestrian pada tahun 2011. Pembangunan tersebut telah dilakukan sejak tahun 2005 dan konsep penataan pedestrian itu sendiri telah dimasukkan dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 03 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010-2030.

Penelitian dilakukan di ruas jalan dengan jalur pedestrian yaitu jalan Basuki Rachmad Surabaya. Jalan Basuki Rachmad Surabaya merupakan salah satu jalan strategis yang berada di pusat kota karena terdapat pusat-pusat kegiatan masyarakat, mulai dari pusat perkantoran, pusat perdagangan, bisnis dan jasa, pusat perbelanjaan, apartemen, dan fasilitas umum serta sebagai salah satu akses utama masyarakat kawasan Surabaya Utara dan Surabaya Timur menuju kawasan pusat Kota Surabaya. pembangunan jalur pedestrian di kawasan Jalan Basuki Rachmad Surabaya tersebut belum diiringi dengan evaluasi kinerja secara optimal dan berkala. Dengan evaluasi kinerja, tingkat pelayanan jalur pedestrian akan bisa diketahui.

Tingkat pelayanan (*Level of Service*) jalur pedestrian adalah derajat yang menunjukkan kinerja dari jalur pedestrian. Tingkat pelayanan yang telah diketahui akan menunjukkan tingkat pemanfaatan dari jalur pedestrian tersebut.

Di sisi lain perkembangan pedestrian di beberapa kota/ kabupaten seperti di Kabupaten Sidoarjo tidak terlalu gencar dibandingkan di Kota Surabaya. Efendy & Ramayadnya (2014), Pedestrian pada kondisi eksisting yang ada pada koridor Jalan Raya Porong saat ini masih belum tertata. Sebelah kanan dan kiri tapak masih berupa tanah keras (makadam). Dengan pengertian lain bahwa keberadaan pedestrian pada koridor Jalan Raya Porong ini masih belum ada. Analisis yang digunakan adalah analisis teori unsur urban design (8 elemen unsur pembentuk ruang kota) dengan metode deskriptif kualitatif. Analisis Figure Ground, Linkage, dan Place dengan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dengan menggunakan metode analisis teori unsur urban design (8 elemen unsur pembentuk ruang kota) menghasilkan gambaran tentang kondisi ruang terbuka hijau di koridor Jalan Raya Porong. Hasil metode analisis Figure Ground, Linkage, dan Place pada penelitian ini menghasilkan konsep penataan ruang terbuka hijau di koridor Jalan Raya Porong yang bisa menunjang kualitas lingkungan dan meningkatkan estetika kota.

1.2. MAKSUD PENELITIAN

1. Bagaimana tingkat kinerja pedestrian dari perspektif penggunaanya?
2. Bagaimana model analisis yang dapat dihasilkan dan dapat diterapkan dalam pengukuran kinerja sebuah pedestrian?
3. Bagaimana rekomendasi dan saran yang dapat diberikan?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui tingkat kinerja pedestrian dari perspektif penggunaanya.
2. Membuat model analisis yang dapat dihasilkan dan dapat diterapkan dalam pengukuran kinerja sebuah pedestrian.
3. Memberikan rekomendasi dan saran yang dapat diberikan

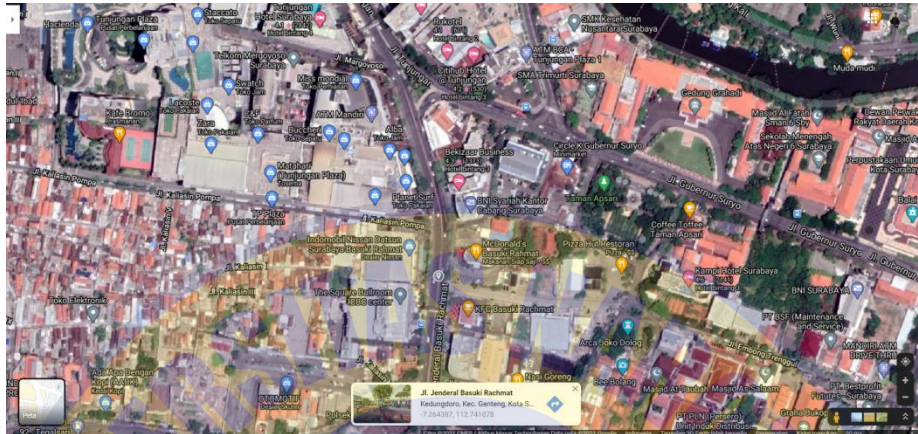
1.4. BATASAN PENELITIAN

Batasan penelitian ini adalah:

1. Hanya dilakukan di ruas jalan Basuki Rachmad Surabaya

2. Pengambilan data hanya dilakukan pada hari Jumat dan Sabtu dikarenakan kondisi teramai dan sedang berlangsung pandemi Covid 19

1.5. LOKASI PENELITIAN



Gambar 1.1 Lokasi Penelitian Jalan Jenderal Basuki Rachmad

Sumber : <https://www.google.com/maps/@-7.2638815,112.7413244,432m/data=!3m1!1e3>