

## Evaluasi Jalur Pedestrian Jalan Moroseneng di Kampung Anggrek Kota Surabaya

### *Evaluation of Pedestrian Pathways as Tourism Support in Anggrek Village Surabaya City*

Siti Muzaiyana<sup>1</sup>, Suko Istijanto<sup>2</sup>, Retno Hastijanti<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jln. Semolowaru No. 45, Surabaya 60118, Indonesia

[1442000040@surel.untag-sby.ac.id](mailto:1442000040@surel.untag-sby.ac.id)

#### Abstract (English)

Pedestrian routes have a very important role in the life of a city and as a transportation system and facilitating population mobility. The people of Surabaya City, especially tourists who want to go to or from Anggrek Village, of course need movement, namely walking. As a public space, the pedestrian path in the form of a sidewalk is a special space for pedestrians. However, as time goes by, the attraction decreases and causes discomfort so that this activity begins to be abandoned. The function and rights of pedestrian space are then the best. For this reason, the pedestrian path design was made based on the Minister of PUPR's Decree Number 02/SE/M/2018 of 2018 concerning Technical Planning of Pedestrian Facilities. By considering various factors and indicators, this design is the beginning of steps to provide the right space for pedestrians.

#### Article History

*Submitted: 18 May 2024*

*Accepted: 27 May 2024*

*Published: 28 May 2024*

#### Key Words

Pedestrian paths/pavement, pedestrians, public space, Anggrek Village, Surabaya City.

#### Abstrak (Indonesia)

Jalur Pedestrian memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan sebuah Kota dan sebagai sistem transportasi serta memperlancar mobilitas penduduk. Pada masyarakat Kota Surabaya terutama para wisatawan yang akan hendak bertujuan maupun pergi dari Kampung Anggrek tentunya membutuhkan pergerakan yaitu berjalan kaki. Sebagai salah satu ruang publik, jalur pedestrian berupa trotoar adalah ruang khusus bagi para pejalan kaki. Namun seiring berjalannya waktu, daya tariknya menurun dan membuat ketidaknyamanan sehingga mulai ditinggalkan aktivitas tersebut. Fungsi dan hak ruang pejalan kaki kemudian menjadi terabaikan. Untuk itu desain jalur pedestrian dibuat dengan berdasarkan SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Dengan mempertimbangkan berbagai faktor dan indikator, desain ini menjadi awal langkah memberikan hak ruang bagi pejalan kaki.

#### Sejarah Artikel

*Submitted: 18 May 2024*

*Accepted: 27 May 2024*

*Published: 28 May 2024*

#### Kata Kunci

Jalur Pedestrian/Trotoar, Pejalan Kaki, Ruang Publik, Kampung Anggrek, Kota Surabaya

## PENDAHULUAN

Kegiatan pada suatu ruas jalan dapat diklasifikasikan menjadi 3 macam, yaitu pergerakan bagi non pejalan kaki yaitu pergerakan kendaraan beroda. Kegiatan lainnya adalah kegiatan pergerakan dinamis misalnya berjalan kaki, berlari dan berjalan-jalan. Dan kegiatan terakhir adalah pejalan kaki statis yang meliputi kegiatan berdiri, bersender, duduk, berjongkok atau berbaring (Rapoport, 1983).

Berjalan kaki merupakan metode pergerakan internal kota satu-satunya dalam memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota (Giovany, 1977; Fruin, 1979).

Dalam bahasa Latin pedestripedestris dengan makna pedestrian yaitu orang yang berjalan kaki. Dalam bahasa Yunani kata pedos berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai orang yang berjalan kaki.

Pedestrian dapat diartikan juga sebagai sirkulasi, pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat titik asal (origin) ke tempat lain sebagai tujuan (destination)

dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992).

Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk berkegiatan mulai dari sosial, perkembangan jiwa, berekreasi, bertemu, bernostalgia dsb. Sehingga jalur pedestrian sekarang bisa berupa trotoar, pavement, sidewalk, pathway, plaza dan mall.

Berdasarkan Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995 Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lintas kendaraan.

Jalur pedestrian yang baik harus dapat menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan aman dan lancar. Beberapa persyaratan harus dipenuhi untuk dapat menyediakan jalur pedestrian dalam perencanaan pengembangan perkotaan.

Kampung Anggrek merupakan kawasan kampung eks lokalisasi Moroseneng Sememi Kota Surabaya. Kawasan tersebut dulunya digunakan sebagai tempat prostitusi yang kemudian ditutup oleh Walikota Surabaya pada tahun 2013. Pada Tahun 2019 Pemerintah Kota Surabaya mengalihfungsikan kawasan tersebut menjadi Kampung Anggrek dalam rangka pemberdayaan masyarakat di kawasan eks Lokalisasi.

Oleh karena itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui fungsi dan peran jalur pedestrian yaitu trotoar bagi pejalan kaki dilihat dari aspek kenyamanan, kategori perjalanan para pejalan kaki dan jenis-jenis titik simpul yang ada dan menarik bagi pejalan kaki sebagai penunjang wisata Kampung Anggrek dan ruas jalan Moroseneng Kota Surabaya.

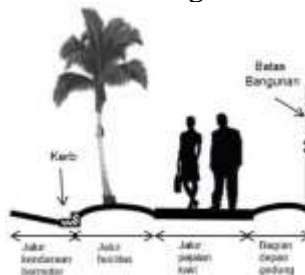
Trotoar pada kawasan pusat perkotaan tidak hanya berfungsi sebagai tempat sirkulasi melainkan juga sebagai tempat untuk duduk bersantai, berinteraksi dengan orang lain dan tempat berjualan yang merupakan ciri-ciri dari aktivitas di ruang terbuka publik.

Maka dari itu penentuan dimensi trotoar dengan berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum perlu dijadikan dasar dalam penyediaan jalur pedestrian di perencanaan pengembangan perkotaan. Menurut Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 Tanggal 26 Februari 2018 sebagai berikut :

**Gambar 1.** Penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum

Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
		Kerb.	Jalur Fasilitas	Lantai efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 - 3,75 m	0,75 m	5 - 8 m
Jalan Kolektor	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 - 2,75 m	0,55 m	3,5 - 4 m
Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,45 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (selayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,4 m	2,5 m

**Gambar 2.** Contoh Pembagian Zona pada Trotoar



**Gambar 3.** Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Primer	>80	3/2 Tak terbagi	Trotoar bepagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	sebelang dengan APILL (pelican crossing) atau tak sebelang
		>40	4/2 Tak terbagi	Trotoar bepagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	tidak sebelang (perbatasan atau lajurwangan) atau sebelang pada penyeberangan dengan APILL
		>30	4/2 Terbagi	Trotoar bepagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan G2)	tidak sebelang (perbatasan atau lajurwangan) atau sebelang pada penyeberangan dengan APILL
		>30	4/2 Terbagi	Trotoar bepagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan G2)	tidak sebelang (perbatasan atau lajurwangan) atau sebelang pada penyeberangan dengan APILL
Lokal		<30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebelang (safety cross, pedestrian platform)
Arteri & kolektor	Sekunder	>30	3/2 Tak terbagi	trotoar atau halte diperkeras	sebelang (safety cross, pedestrian platform)
		>30	4/2 Tak terbagi	trotoar	sebelang dengan APILL (pelican crossing), sebelang dengan pelatuk pengatur penyeberangan atau tak sebelang
		>30	4/2 Terbagi	trotoar	sebelang dengan APILL (pelican crossing) dengan lipak busstop atau tak sebelang
Lokal		<30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebelang (safety cross, pedestrian platform)

### Karakteristik Pejalan Kaki

Pejalan kaki berdasarkan moda perjalanannya dapat dikategorikan sebagai berikut (Tri Tochadi dkk, 1991) :

a. Pejalan kaki penuh

Pejalan kaki penuh yang termasuk pada kriteria ini adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama, yang digunakan sepenuhnya dari tempat asal menuju tempat tujuan.

b. Pejalan kaki Pemakai Kendaraan Pribadi

Pejalan kaki dalam kriteria ini adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan bepergian.

c. Pejalan kaki Pemakai Kendaraan Umum

Pejalan kaki dalam kriteria ini menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara, yang dilakukan dari tempat asal ke tempat kendaraan umum pada jalur perpindahan rute kendaraan umum atau tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir.

d. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan pribadi

Pejalan kaki dalam kriteria ini menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan.

**Gambar 4.** Diagram Perjalanan Pejalan Kaki



### Jenis Jalur Pedestrian

Berbagai macam jalur pejalan kaki di ruang luar bangunan dapat dibedakan menurut fungsi dan bentuk (Iswanto, Danoe, 2006). Menurut fungsi adalah sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki yang terpisah dari jalur kendaraan umum (Sidewalk atau trotoar) biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan sehingga diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata serta terletak di tepi jalan raya dengan sedikit ada perbedaan level antara jalan raya dan pedestrian. Pejalan kaki biasanya menggunakannya sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan.
2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi/menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu jalur penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk aktivitas ini diperlukan fasilitas berupa zebra cross, skyway, dan subway.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku– bangku yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, duduk santai, dan sekaligus berjalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasa disebut Mall.
5. Footpath atau jalan setapak, jalan khusus pejalan kaki yang cukup sempit dan hanya cukup untuk satu pejalan kaki.
6. Alleyways atau pathways (gang) adalah jalur yang relatif sempit di belakang jalan utama, yang terbentuk oleh kepadatan bangunan, khusus pejalan kaki karena tidak dapat dimasuki kendaraan.

Jalur pedestrian (pedestrian sidewalks/ trotoar) adalah bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya (Fruin, J. J, 1979).

Dengan kata lain jalur pedestrian dari segi perencanaannya terbagi dua yaitu yang terencana dan tidak terencana. Jalur pedestrian yang terencana terbentuk dari jalur pedestrian yang memang telah direncanakan untuk menghubungkan satu tempat ke tempat lain yang dibutuhkan oleh pejalan kaki. Sedangkan jalur pedestrian yang tidak terencana terbentuk dengan sendirinya dari jalur yang biasa digunakan oleh pejalan kaki dalam pergerakannya dari satu tempat ketempat lainnya.

### Kelengkapan Fasilitas Pejalan Kaki

1. Fasilitas Utama

Terdiri atas komponen :

- a. Jalur Pejalan Kaki (trotoar)
  - b. Penyeberangan sebidang dan tidak sebidang berupa (jembatan dan terowongan)
2. Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus  
Desain fasilitas pejalan kaki yang tanpa halangan yang termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dll. Lebar jalannya tergantung dari kebutuhan dan lebar alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki tersebut.
  3. Fasilitas pejalan kaki sementara pada area konstruksi  
Hal yang perlu diperhatikan terkait dengan keselamatan pejalan kaki, ialah:

- a. Diperlukan pemisahan pejalan kaki dari konflik dengan kendaraan di lokasi pekerjaan, peralatan serta pelaksanaan pekerjaan;
  - b. Pemisahan pejalan kaki dari konflik dengan arus kendaraan di sekitar lokasi pekerjaan;
  - c. Menyediakan fasilitas bagi pejalan kaki yang aman, selamat, mudah diakses serta lajur berjalan yang senyaman dan sedekat mungkin;
  - d. Jenis fasilitas yang disediakan adalah trotoar atau jalan setapak.
1. Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki
- Berdasarkan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 Tanggal 26 Februari 2018 sebagai berikut :

**Tabel 1.** Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki

No.	Fasilitas	Kegunaan
1	Rambu dan Marka	Sebagai piranti pengingat kepada pengemudi untuk berhati-hati dan mampu memberikan perlindungan pada pejalan kaki
2	Pengendali Kecepatan	Fasilitas yang memaksa pengendara menurunkan kecepatan kendaraan saat mendekati fasilitas penyeberangan atau lokasi tertentu
3	Lapak Tunggu	Fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan. Biasanya digunakan pada pergantian moda pejalan kaki ke moda kendaraan umum
4	Lampu Penerangan	Untuk memberikan pencahayaan pada malam hari agar pejalan kaki merasa lebih aman dan nyaman
5	Pagar Pengaman	Terletak pada titik tertentu yang berbahaya dan membutuhkan perlindungan
6	Pelindung/Peneduh	Sebagai penyediaan udara bersih, pengendali iklim mikro, penyerapan air hujan, habitat satwa liar, penyaring polusi, pengurang kebisingan dst
7	Jalur Hijau	Sebagai kontrol polusi dan menjaga kualitas hidup masyarakat perkotaan
8	Tempat Duduk	Sebagai tempat duduk, tempat istirahat, bersantai, bercengkrama dan indikator kemajuan sebuah kota
9	Tempat Sampah	Sebagai fasilitas untuk menampung sampah yang dihasilkan oleh pejalan kaki
10	Halte	Sebagai fasilitas pemberhentian bus dan pergantian moda pejalan kaki ke moda kendaraan umum
11	Drainase	Sebagai penampung dan jalur aliran air dan dapat mencegah terjadinya banjir
12	Bolard	Sebagai pembatas agar kendaraan tidak masuk ke trotoar
13	Toilet	Fasilitas umum sanitasi untuk pembuangan air besar dan kecil yang ditujukan untuk pejalan kaki

### Sistem Sirkulasi dan Sistem Pedestrian

Fungsi sistem pedestrian minimnya mempunyai dua aturan umum, yaitu untuk tempat duduk dan untuk berjalan kaki. Untuk berjalan kaki kondisinya beragam sesuai dengan penggunaan lahan yang disediakan serta kualitas lingkungannya yang bertujuan untuk perencanaan sistem pedestrian sebaiknya difokuskan kepada :

1. Pengembangan dari sistem pedestrian yang berfungsi sebagai penghubung dan memberikan pengalaman yang menyenangkan;
2. Desain dari sistem pedestrian disesuaikan dengan konsteks lingkungan sekitarnya yang telah ada;
3. Desain dari jalur yang dapat meningkatkan sense of place dari tapak atau lokasi tersebut;
4. Persyaratan ukuran lebar jalur pedestrian berdasarkan lokasi, peraturan, status jalan serta jumlah pejalan kaki.

### Peranan Jalur Pedestrian

Menurut Murtomo dan Aniaty (1991) Jalur Pedestrian di kota-kota besar mempunyai peranan terhadap perkembangan kehidupan kota, antara lain :

- a. Pedestrianisasi dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas;
- b. Pedestrianisasi dapat merangsang berbagai kegiatan ekonomi sehingga akan berkembang kawasan bisnis yang menarik;
- c. Pedestrianisasi sangat menguntungkan sebagai ajang kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye dan lain sebagainya;
- d. Pedestrianisasi dapat menarik bagi kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual;
- e. Pedestrianisasi mampu menghadirkan suasana dan lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di lingkungan pusat kota;
- f. Pedestrianisasi berdampak pula terhadap upaya penurunan tingkat pencemaran udara dan suara karena berkurangnya kendaraan bermotor yang lewat.

### Kenyamanan Jalur Pedestrian

Menurut Hakim dan Utomo (2003 : 186) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan antara lain :

- a. Sirkulasi  
Kenyamanan suatu ruang dapat berkurang akibat sirkulasi yang tidak tertata dengan benar. Misal tidak adanya hierarki sirkulasi, pembagian ruang dan fungsi ruang.
- b. Iklim atau Kekuatan Alam  
Trotoar tidak akan bermanfaat secara optimal apabila tidak didukung perlindungan terhadap radiasi matahari ataupun peneduh apabila terjadi hujan.
- c. Kebisingan  
Tingkat kebisingan suara kendaraan bermotor yang lalu lalang dapat mengganggu kenyamanan bagi lingkungan sekitar dan pengguna jalan.
- d. Aroma atau Bau-bauan  
Aroma atau bau-bauan yang tidak sedap bisa terjadi karena beberapa faktor, misalnya asap knalpot kendaraan, bak-bak sampah serta pembuangan sampah yang tidak jauh dari daerah perlintasan jalan. Untuk itu diperlukan sekat penutup sebagai penghalang pandangan visual.
- e. Bentuk  
Bentuk elemen *landscape furniture* harus disesuaikan dengan ukuran standar manusia agar membentuk rasa nyaman.

- f. **Keamanan**  
Keamanan merupakan masalah yang mendasar, yang mencakup keamanan dari segi kriminal maupun keamanan dan keselamatan dari bahaya terserempet atau tertabrak kendaraan bermotor
- g. **Kebersihan**  
Daerah yang terjaga kebersihannya akan menambah daya tarik khusus.
- h. **Keindahan**  
Keindahan harus dirancang dengan memperhatikan dari berbagai segi, segi bentuk, warna, komposisi susunan tanaman dan elemen perkerasan, serta memperhatikan juga faktor-faktor pendukung sirkulasi kegiatan manusia.

## METODOLOGI

Dari data yang dikumpulkan kemudian diolah untuk mendapatkan kebutuhan pedestrian yang dapat mendukung fungsi wisata pada Kawasan Kampung Anggrek di Kota Surabaya. Pendekatan yang digunakan adalah berdasarkan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 tanggal 26 Februari 2018. Standar – standar yang akan digunakan berdasarkan dari peraturan tersebut kemudian dipadukan dengan hasil data yang telah di dapat. Dari hasil evaluasi ini akan digunakan untuk konsep rancangan pedestrian sebagai pendukung potensi kawasan wisata.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

- a. Jalur Pedestrian di Jl. Moroseneng Kota Surabaya :

Jl. Moroseneng merupakan Jalan Arteri Sekunder dengan GSP 40 m (Perda Kota Surabaya No. 8 Tahun 2018). Namun kondisi yang ada sekarang hanya mempunyai jalur pedestrian 1 sisi di bagian selatan dari jalur Jl. Klakah Rejo Surabaya menuju Jl. Moroseneng. Jumlah kendaraan yang lewat relative banyak karena berada pada area komersil dan daerah permukiman padat penduduk. Terutama ketika waktu pagi dan sore hari.

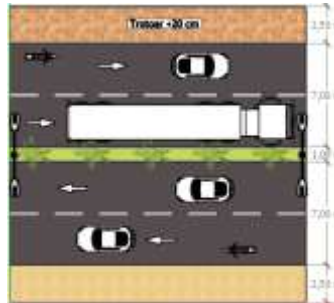
**Gambar 5.** Kondisi Lalu Lintas dan Trotoar Jl. Moroseneng



Dari geometric lokasi pengamatan Jl. Moroseneng Kampung Anggrek Kota Surabaya, antara lain :

- Jumlah arah lalu lintas : 2 arah;
- Jumlah lajur lalu lintas : 2 arah;
- Lebar trotoar 1 sisi : 2,50 m;
- Tinggi Trotoar : 20 cm;
- Bahan Trotoar : Keramik dan Kanstin Beton;
- Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki yang ada : Pengendali Kecepatan, Lampu Penerangan, Jalur Hijau dan Saluran Drainase;

- Fasilitas Pendukung Pejalan Kaki yang tidak ada : Rambu dan Marka, Lapak Tunggu, Pagar Pengamanan, Pelindung/Peneduh, Tempat Duduk, Tempat Sampah, Halte, Bolard dan Toilet Umum.

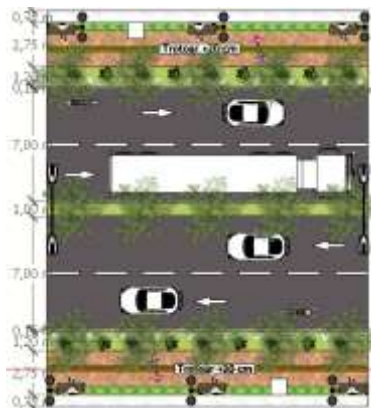


**Gambar 6.** Penggalan Jalan Moroseneng Kota Surabaya

Dilihat dari jenis dan fungsinya, Jalur Pedestrian Jl. Moroseneng merupakan jalur yang terpisah dari jalur kendaraan umum, dan secara fungsinya merupakan bagian dari ruang publik yang diperuntukkan untuk jalur pedestrian bagi pejalan kaki untuk menghubungkan tempat tujuan. Lokasi trotoar berada di di tepi jalan raya.

Dari jenisnya termasuk pada pejalan kaki penuh sebagai modal utama. Fungsi jalur pedestrian yaitu trotoar mengalami pergeseran sehingga membuat para pejalan kaki tidak nyaman. Pada waktu tertentu trotoar digunakan sebagai lahan parkir kendaraan, padahal seharusnya lahan parkir disediakan oleh bangunan komersil itu sendiri.

Sehingga jalur pedestrian pada Jl. Moroseneng dapat dirancang dengan pendekatan peraturan yang berlaku serta memperhatikan kenyamanan dan keamanan pengguna pejalan kaki. Hal itu dapat dilihat sebagai berikut :



**Gambar 7.** Denah Desain Penggalan Jalan Moroseneng Kota Surabaya



**Gambar 8.** Potongan Desain Penggalan Jalan Moroseneng Kota Surabaya

- Trotoar Jalan Moroseneng Kota Surabaya dirancang dengan ruang bebas dan lebar efektif yaitu 2,75 m, dengan tekstur perkerasan yang kasar, tidak licin dan aman bagi

pejalan kaki. Ditambahkan pula Guiding Block jalur petunjuk untuk difable agar berjalan dengan mudah di trotoar.

- Pertimbangan dari segi keamanan, trotoar Jalan Moroseneng terlindung dari kemungkinan kejahatan karena telah diberikan cukup penerangan dan terbuka tiap 5 meter. Selain itu telah diberikan juga bolard serta tanaman pembatas agar kendaraan tidak masuk ke area trotoar. Sehingga pejalan kaki merasa aman dalam melangkah mencapai tujuannya.
- Pertimbangan kenyamanan, dari sisi ini Jalan Moroseneng juga telah diberikan tanaman peneduh, bangku taman sebagai tempat istirahat tiap 10 meter, tempat sampah dan toilet apabila sewaktu - waktu butuh untuk melakukan pembuangan air besar ataupun kecil.
- Pertimbangan terakhir dari sisi keindahan, penempatan tanaman hias dan material dari badan trotoar serta pola perkerasannya menjadi penarik bagi pejalan kaki.

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan terkait jalur pejalan kaki Jalan Moroseneng Kota Surabaya dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a. Dimensi jalur pedestrian Jalan Moroseneng Kota Surabaya hampir memenuhi standar jalur pedestrian jika dibandingkan dengan peraturan yang berlaku di sebuah perkotaan;
- b. Hasil analisis mengenai prioritas utama fungsi jalur Jalan Moroseneng Kota Surabaya adalah memberikan prioritas fungsi jalur khusus pejalan kaki;
- c. Dengan mempertimbangkan beberapa indikator kenyamanan dan keamanan trotoar serta fasilitas pendukung pejalan kaki, maka diperlukan adanya pendekatan desain yang dapat menampung semua kebutuhan para pejalan kaki.

### REFERENSI

- SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018 Tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Jakarta : Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Jakarta : Kementerian Pekerjaan Umum.
- Natalia Tanan, ST., MT, 2011. Fasilitas Pejalan Kaki. Bandung: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.
- Fruin, J. J. (1979). Pedestrian Planning and Design. New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planner, Inc
- Rochadi Tri, Mochammad, dkk.1991. Dalam Mahasiswa Pasca Sarjana Program Studi Perancangan Arsitektur. 1991. Teori Perancangan Urban. Program Pasca Sarjana ITB Bandung