

TUGAS AKHIR - DK184802

Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Kota Surabaya (Studi Kasus Koridor Mayjend Sungkono)

SRI NURKHALISHAH RACHMI DEWI

NRP 08211840000002

Dosen Pembimbing

Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.

NIP 197902022008121001

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

Tahun 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)



TUGAS AKHIR - DK184802

Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Kota Surabaya (Studi Kasus Koridor Mayjend Sungkono)

SRI NURKHALISHAH RACHMI DEWI

NRP 08211840000002

Dosen Pembimbing

Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.

NIP 197902022008121001

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

Tahun 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)



FINAL PROJECT - DK184802

**DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF
DISABILITY-FRIENDLY PEDESTRIAN PATHWAYS IN
THE CITY OF SURABAYA (STUDY CASE OF THE
MAYJEND SINGKONO CORRIDOR)**

SRI NURKHALISHAH RACHMI DEWI

NRP 0821184000002

Advisor

Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.

NIP 197902022008121001

Study Program Urban and Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Civil, Planning, and Geo Engineering

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

Year 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

LEMBAR PENGESAHAN

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI RAMAH DISABILITAS DI KOTA SURABAYA (STUDI KASUS KORIDOR MAYJEND SUNKONO)

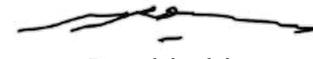
TUGAS AKHIR

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana pada
Program Studi S-1 Perencanaan Wilayah dan Kota
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh : **SRI NURKHALISHAH RACHMI DEWI**
NRP. 0821184000002

Disetujui oleh Tim Penguji Tugas Akhir :

1. Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.



Pembimbing

2. Dr. Prananda Navitas, S.T., M.Sc



Penguji

3. Mochammad Yusuf, S.T., M.Sc.



Penguji

SURABAYA
Juli, 2022

APPROVAL SHEET

DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF DISABILITY-FRIENDLY PEDESTRIAN PATHWAYS IN THE CITY OF SURABAYA (STUDY CASE OF THE MAYJEND SUNGKONO CORRIDOR)

FINAL PROJECT

Submitted to fulfill one of the requirements
for obtaining a degree Bachelor of Urban and Regional Planning at
Undergraduate Study Program of Urban and Regional Planning
Department of Urban and Regional Planning
Faculty of Civil, Planning, and Geo Engineering
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

By : **SRI NURKHALISHAH RACHMI DEWI**
NRP. 0821184000002

Approved by Final Project Examiner Team :

1. Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.



Advisor

2. Dr. Prananda Navitas, S.T., M.Sc



Examiner

3. Mochammad Yusuf, S.T., M.Sc.



Examiner

SURABAYA
July, 2022

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama mahasiswa / NRP : Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi/ 08211840000002
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing / NIP : Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T./
197902022008121001

dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI RAMAH DISABILITAS DI KOTA SURABAYA (STUDI KASUS KORIDOR MAYJEND SINGKONO)**” adalah hasil karya sendiri, bersifat orisinal, dan ditulis dengan mengikuti kaidah penulisan ilmiah.

Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Mengetahui
Dosen Pembimbing



(Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.)
NIP. 197902022008121001

Surabaya, 17 Juni 2022

Mahasiswa



(Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi)
NRP. 08211840000002

STATEMENT OF ORIGINALITY

The undersigned below:

Name of student / NRP : Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi/ 0821184000002
Department : Urban and Regional Planning
Advisor / NIP : Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T./
197902022008121001

Hereby declare that the Final Project with the title of “**DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF DISABILITY-FRIENDLY PEDESTRIAN PATHWAYS IN THE CITY OF SURABAYA (STUDY CASE OF THE MAYJEND SUNGKONO CORRIDOR)**” is the result of my own work, is original, and is written by following the rules of scientific writing.

If in the future there is a discrepancy with this statement, then I am willing to accept sancionts in accordance with the provisions that apply at Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Surabaya, 17 June 2022

Acknowledge
Advisor

Student



(Ardy Maulidy Navastara, S.T., M.T.)
NIP. 197902022008121001

(Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi)
NRP. 0821184000002

ABSTRAK

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI RAMAH DISABILITAS DI KOTA SURABAYA (STUDI KASUS KORIDOR MAYJEND SUNGKONO)

Nama Mahasiswa / NRP : Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi / 0821184000002
Departemen : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Dosen Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST, MT.

Abstrak

Keadilan spasial dalam suatu kota dapat diwujudkan dengan melakukan penyediaan akses terhadap infrastruktur yang bersifat universal salah satunya infrastruktur jalur pejalan kaki. Kota Surabaya merupakan kota dengan tingkat perkembangan jalur pejalan kaki yang sangat pesat namun pada kenyataannya belum mampu mendukung seluruh lapisan masyarakat meliputi masyarakat rentan penyandang disabilitas salah satunya pada Koridor Mayjend Sungkono. Oleh karena itu, penelitian ini dibuat untuk memberikan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Kota Surabaya dengan studi kasus pada Koridor Mayjend Sungkono

Penelitian dilakukan dengan melakukan survei primer dan survei sekunder melalui studi literatur terkait jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Survei primer dilakukan dengan cara observasi pada Koridor Mayjend Sungkono, penyebaran kuesioner kepada 60 penyandang disabilitas dan wawancara kepada pakar. Metode analisis yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah analytic hierarchy process dan juga analisis deskriptif kualitatif dengan pendekatan triangulasi data. AHP dilakukan kepada hasil kuisisioner 60 responden penyandang disabilitas untuk mendapatkan preferensi responden dalam bentuk prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki disabilitas. Sedangkan pendekatan triangulasi data dilakukan untuk merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan ranking prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas yaitu, (1) Ukuran Dasar Ruang, (2) Konflik Pejalan Kaki, (3) Tekstur dan Permukaan, (4) Kebersihan, (5) Jalur Pemandu, (6) Convenience, (7) Ramp, (8) Gaya Alam dan Iklim, (9) Partisipasi Masyarakat, (10) Keindahan, (11) Penerangan Jalan, (12) Tangga, (13) Tingkat Kebisingan, (14) Vegetasi dan (15) Resting Area. Dari hasil penelitian, terbentuk beberapa arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono yaitu pelebaran jalur pejalan kaki menjadi minimal 2 meter, penyediaan bollard sesuai dimensi khususnya bagi pengguna kursi roda dan penggantian material jalur pejalan kaki menjadi beton atau paving.

Kata kunci: Kota Surabaya, Arahan Pengembangan, Jalur Pejalan Kaki, Penyandang Disabilitas

ABSTRACT

THE DIRECTIONS S FOR THE DEVELOPMENT OF DISABILITY FRIENDLY PEDESTRIAN PATHWAYS IN THE CITY OF SURABAYA (CASE STUDY OF MAYJEND SINGKONO CORRIDOR)

Name/NRP : Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi / 0821184000002
Department : URBAN AND REGIONAL PLANNING
Supervisor : Ardy Maulidy Navastara, ST, MT.

Abstract

Spatial justice in a city can be achieved by providing access to universal infrastructure, one of which is pedestrian infrastructure. Surabaya is a city with rapid development pedestrian pathways, but in reality it has not been able to support all levels of society including vulnerable people with disabilities, one of which is the pedestrian pathways in Mayjend Sungkono Corridor. Therefore, this study was made to provide directions for the development of disability-friendly pedestrian pathways specifically in the Mayjend Sungkono Corridor.

The research was conducted with primary surveys by observing the Mayjend Sungkono Corridor, distributing questionnaires to 60 persons with disabilities and interviewing experts also by secondary surveys through literature studies related to disability-friendly pedestrian pathways. The analytical method used are analytic hierarchy process and qualitative descriptive analysis with data source triangulation approach. The AHP was carried out on the results of the questionnaire to obtain respondent preferences in the form of variable priorities for the development of pedestrian pathways with disabilities. Meanwhile, the data triangulation approach was carried out to formulate directions for the development of disability-friendly pedestrian pathways in the Mayjend Sungkono Corridor.

Based on the results of the study, the priority ranking variables for the development of disability-friendly pedestrian paths were, (1) Basic Size of Space, (2) Pedestrian Conflict, (3) Textures and Surfaces, (4) Cleanliness, (5) Guide Paths, (6) Convenience, (7) Ramp, (8) Natural Style and Climate, (9) Community Participation, (10) Beauty, (11) Street Lighting, (12) Stairs, (13) Noise Level, (14) Vegetation and (15) Rest Area. From the results of this research, several directions were formed for the development of disability-friendly pedestrian paths in the Mayjend Sungkono Corridor, namely widening the pedestrian path to a minimum of 2 meters, providing bollards according to dimensions especially for wheelchair users and replacing pedestrian path materials with concrete or paving.

Keywords: *Surabaya City, Development directions, Pedestrian pathways, Persons with Disabilities*

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT. atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan seminar dengan judul “**Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Kota Surabaya (Studi Kasus Koridor Mayjend Sungkono)**”.

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah bersedia membantu dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini baik secara langsung maupun tidak langsung, yaitu:

1. Allah SWT yang telah memberikan petunjuk, rahmat serta segala kemudahan kepada penulis dalam menyelesaikan perkuliahan dan Tugas Akhir.
2. Papa, Mama, Nyu, Chu, Ipah, Baba, dan Mas Resa yang selalu memberikan doa, motivasi, restu, dan kasih sayang. Tidak lupa adik-adik kesayangan Mysha, Uka, dan Maro yang membuat hari-hari penulis lebih berwarna serta Chubby dan Nene,
3. Bapak Ardy Maulidy Navastara, ST, MT sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan masukan positif dalam penelitian ini.
4. Teman-teman Wisuda 126, teman seperbimbingan, dan SAMER 2018 yang terus memberikan semangat kepada penulis pada masa pengerjaan Tugas Akhir,
5. Oodle, 2027, Indah, Erl, Bri, Khai, dan segenap teman-teman *online* lainnya yang turut mewarnai hari-hari penulis,
6. Renjun, Eric, Chanhee, Junghwan, Junkyu, Bang Chan, NCT, The Boyz, Treasure, dan teman-temannya yang tidak bisa disebutkan satu-persatu, yang telah memberikan motivasi kepada penulis, dan
7. Pihak-pihak lain yang tidak bisa disebutkan satu persatu atas semua bantuan dalam penyusunan tugas akhir ini.

Penulis menyadari dalam penulisan tugas akhir ini masih banyak terdapat kekurangan. Oleh karena itu itu masukan, kritik dan saran yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan demi pengembangan selanjutnya. Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, khususnya sebagai wawasan keilmuan dan pengetahuan.

Surabaya, Juni 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
APPROVAL SHEET	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
STATEMENT OF ORIGINALITY	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	xi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan dan Sasaran	3
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	3
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	3
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan	3
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi.....	3
1.5 Manfaat	4
1.5.1 Manfaat Teoritis	4
1.5.2 Manfaat Praktis.....	4
1.6 Hasil yang diharapkan	4
1.7 Sistematika Penulisan	4
1.8 Kerangka Berpikir	5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Keadilan Ruang	7
2.2 Penyandang Disabilitas	7
2.2.1 Ragam Disabilitas.....	7
2.2.2	Hak Penyandang Disabilitas
.....	8
2.3 Fasilitas Publik	8
2.4 Jalur Pejalan Kaki	9
2.4.1 Kriteria Jalur Pejalan Kaki	9
2.4.2 Persyaratan Jalur Pejalan Kaki untuk Penyandang Disabilitas	11
2.5 Studi Terdahulu	15

2.5.1 Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur Pedestrian) Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Di Kota Serang)	15
2.5.2 Kajian Konsep Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Jl. Stasiun Kereta Api Medan Dan Jl. Palang Merah Medan	16
2.5.3 <i>Sidewalk Accessibility and Pedestrian Safety among Students with Physical Disability in the University of Cape Coast</i>	16
2.6 Kerangka Teori	17
2.7 Kerangka Konsep	18
2.8 Sintesa Pustaka	19
BAB 3 METODE PENELITIAN	23
3.1 Pendekatan Penelitian	23
3.2 Jenis Penelitian	23
3.3 Variabel Penelitian	23
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian	24
3.5 Teknik Pengumpulan Data	26
3.5.1 Teknik Pengumpulan Data Primer	26
3.5.2 Teknik Pengumpulan Data Sekunder	27
3.6 Metode Analisa Data	27
3.7 Tahapan Penelitian	31
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Pembagian Wilayah Penelitian	33
4.2 Kondisi Eksisting Wilayah Penelitian	36
4.2.1 Indikator Safety dan Keamanan	36
4.2.2 Indikator Fasilitas	45
4.2.3 Indikator Convenience.....	56
4.2.4 Indikator Comfort.....	58
4.2.5 Indikator Attractiveness.....	63
4.2.6 Indikator Partisipasi Masyarakat	67
4.3 Identifikasi Preferensi Penyandang Disabilitas Terhadap Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	68
4.3.1 Pembobotan Antar Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	70
4.3.2 Pembobotan Variabel Dalam Masing-Masing Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	71
4.3.3 Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	74
4.4 Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	75
4.4.1 Arahan Pengembangan Variabel Ukuran Dasar Ruang	77
4.4.2 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki	79
4.4.3 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan	83
4.4.4 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan	87
4.4.5 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu.....	91

4.4.6 Arahan Pengembangan Variabel Convenience	97
4.4.7 Arahan Pengembangan Variabel Ramp.....	101
4.4.8 Arahan Pengembangan Variabel Gaya Iklim.....	105
4.4.9 Arahan Pengembangan Variabel Partisipasi Masyarakat.....	109
4.4.10 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan.....	111
4.4.11 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan	115
4.4.12 Arahan Pengembangan Variabel Tangga	119
4.4.13 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan.....	120
4.4.14 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi	124
4.4.15 Arahan Pengembangan Variabel Resting Area	128
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	133
5.1 Kesimpulan.....	133
5.2 Saran	135
DAFTAR PUSTAKA	136
LAMPIRAN	140
BIODATA PENULIS	183

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir	5
Gambar 2. 1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.....	12
Gambar 2. 2 Ketentuan Ramp	12
Gambar 2. 3 Contoh Peletakan dan Ukuran Ramp.....	13
Gambar 2. 4 Tipe Tekstur Guiding Blocks.....	14
Gambar 2. 5 Kerangka Teori	17
Gambar 2. 6 Kerangka Konsep.....	18
Gambar 3. 1 Data Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS) Disabilitas Kota Surabaya Tahun 2018-2021	24
Gambar 3. 2 Struktur Hirarki Penelitian dalam Analisis AHP	29
Gambar 3. 3 Skema Pendekatan Triangulasi.....	31
Gambar 4. 1 Peta Tata Guna Lahan.....	34
Gambar 4. 2 Peta Pembagian Segmen.....	35
Gambar 4. 3 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus.....	36
Gambar 4. 4 Desain Penampang Segmen A dan B dengan lebar 1 meter.....	37
Gambar 4. 5 Desain Penampang Segmen C, D, G dan K dengan lebar berkisar 3-3,5 meter..	37
Gambar 4. 6 Desain Penampang Segmen E dengan lebar berkisar 3-3,5 meter	37
Gambar 4. 7 Desain Penampang Segmen F dengan lebar berkisar 4-4,5 meter.....	38
Gambar 4. 8 Desain Penampang Segmen H dan Segmen I dengan lebar berkisar 3-5 meter..	38
Gambar 4. 9 Desain Penampang Segmen J dengan lebar berkisar 5 meter.....	38
Gambar 4. 10 Halangan pada ruang bebas tinggi di Segmen A (kiri) dan B (kanan)	39
Gambar 4. 11 Material dan motif jalur pejalan kaki.....	39
Gambar 4. 12 Titik yang belum memiliki perkerasan pada segmen E.....	40
Gambar 4. 13 Kerusakan Permukaan Jalur Pejalan Kaki di Segmen D (atas kiri), Segmen F (atas kanan), Segmen A (bawah kiri), dan Segmen F (bawah kanan).....	40
Gambar 4. 14 Ilustrasi Bollard	41
Gambar 4. 15 Peta Persebaran Bollard.....	42
Gambar 4. 16 Peta Persebaran Bollard.....	43
Gambar 4. 17 Peletakan Bollard dengan jarak yang tidak konsisten pada Segmen H (kiri), Segmen F (tengah), dan Segmen I (kanan).....	44
Gambar 4. 18 Bollard dengan jalur khusus pengguna kursi roda pada Segmen E (atas kiri), Segmen G (atas tengah), Segmen A (atas kanan), Segmen D (bawah kiri), dan Segmen H (bawah kanan).....	44
Gambar 4. 19 Kendaraan yang melintas di jalur pejalan kaki segmen J.....	45
Gambar 4. 20 Ramp pada Segmen A (kiri), Segmen E (tengah), dan Segmen F (kanan)	47
Gambar 4. 21 Ramp yang belum tersedia di titik penyeberangan pada Segmen D (atas kiri), Segmen H (atas kanan dan bawah kiri), dan Segmen I (bawah kanan).....	47
Gambar 4. 22 Ramp pada Segmen G yang dilengkapi Guiding Blocks.....	48
Gambar 4. 23 Guiding Blocks di Segmen H (kiri), Segmen F (tengah), dan Segmen J (kanan).....	48
Gambar 4. 24 Ilustrasi Ukuran Guiding Blocks	49
Gambar 4. 25 Peta Persebaran Guiding Block	50
Gambar 4. 26 Peta Persebaran Guiding Block	51
Gambar 4. 27 Signage pada Segmen C	52
Gambar 4. 28 Signage pada malam hari.....	52
Gambar 4. 29 Peta Persebaran APILL.....	54
Gambar 4. 30 Peta Persebaran APILL.....	55

Gambar 4. 31 Berbagai Aktifitas yang tidak diperbolehkan seperti parkir liar pada Segmen F (atas kiri), parkir liar pada Segmen A (atas tengah), PKL pada Segmen A (atas kanan), Usaha tambal ban pada Segmen E (bawah kiri), PKL pada Segmen F (bawah tengah) , dan Usaha tambal ban pada Segmen J (bawah kanan).....	56
Gambar 4. 32 Halangan akibat street furniture pada Segmen A (atas kiri), Segmen C (atas tengah), Segmen G (atas kanan), Segmen E (bawah kiri), Segmen J (bawah tengah), dan Segmen D (bawah kanan).....	57
Gambar 4. 33 Kerbs yang terlalu tinggi dan menghalangi kesinambungan jalan pada Segmen D (kiri), Segmen H (tengah), dan Segmen I (kanan).....	58
Gambar 4. 34 Tutup drainase yang belum dalam kondisi baik pada Segmen C (kiri) dan Segmen D (kanan)	58
Gambar 4. 35 Berbagai Jenis Tempat Sampah.....	59
Gambar 4. 37 Sampah Berceceran pada Segmen E (kiri) dan Segmen J (kanan).....	60
Gambar 4. 38 Saluran Drainase Tertutup	60
Gambar 4. 39 Tutup drainase yang belum dalam kondisi baik pada Segmen C (kiri) dan Segmen D (kanan)	60
Gambar 4. 40 Motif Jalur Pejalan Kaki pada Segmen E (atas kiri), Segmen A (atas kanan), Segmen H (bawah kiri) dan Segmen E (bawah kanan).....	61
Gambar 4. 41 Penutup Saluran Drainase.....	61
Gambar 4. 42 Tempat Sampah dan Resting Area	62
Gambar 4. 43 Jenis <i>Resting Area</i>	64
Gambar 4. 44 Penerangan yang kurang pada Koridor Mayjend Sungkono pada Segmen G (kiri), Segmen D (tengah), dan Segmen E (kanan).....	67
Gambar 4. 45 Penerangan dibantu oleh kegiatan di sekitar Jalur Pejalan Kaki pada Segmen F (kiri) dan Segmen H (kanan)	67
Gambar 4. 46 Grafik Distribusi Penyandang Disabilitas Sensorik	68
Gambar 4. 47 Grafik Distribusi Penyandang Disabilitas Fisik	68
Gambar 4. 48 Hasil Pembobotan Antar Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	70
Gambar 4. 49 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Keselamatan dan Keamanan	71
Gambar 4. 50 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Fasilitas Disabilitas	72
Gambar 4. 51 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Comfort/Kenyamanan	73
Gambar 4. 52 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Attractiveness.....	73
Gambar 4. 53 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	75
Gambar 4. 54 Arahan Pengembangan Variabel Ukuran Dasar Ruang dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	78
Gambar 4. 55 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	81
Gambar 4. 56 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	82
Gambar 4. 57 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	85
Gambar 4. 58 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono	86

Gambar 4. 59 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	89
Gambar 4. 60 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	90
Gambar 4. 61 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	93
Gambar 4. 62 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	94
Gambar 4. 63 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	95
Gambar 4. 64 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	96
Gambar 4. 65 Arahan Pengembangan Variabel Convenience dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	99
Gambar 4. 66 Arahan Pengembangan Variabel Convenience dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	100
Gambar 4. 67 Arahan Pengembangan Variabel Ramp dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	103
Gambar 4. 68 Arahan Pengembangan Variabel Ramp dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	104
Gambar 4. 69 Arahan Pengembangan Variabel Gaya dan Iklim dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	107
Gambar 4. 70 Arahan Pengembangan Variabel Gaya dan Iklim dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	108
Gambar 4. 71 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	113
Gambar 4. 72 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	114
Gambar 4. 73 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	117
Gambar 4. 74 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	118
Gambar 4. 75 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	122
Gambar 4. 76 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	123
Gambar 4. 77 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	126
Gambar 4. 78 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	127
Gambar 4. 79 Arahan Pengembangan Variabel Resting Area dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	130
Gambar 4. 80 Arahan Pengembangan Variabel Resting Area dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.....	131

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Kriteria Jalur Pejalan Kaki.....	10
Tabel 2. 2 Persyaratan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	14
Tabel 2. 3 Indikator Penelitian Sebelumnya	16
Tabel 2. 4 Sintesis Variabel Tahap 1	19
Tabel 2. 5 Sintesis Variabel Tahap 2	20
Tabel 3. 1 Indikator dan Variabel	23
Tabel 3. 2 Kompilasi Yayasan dan Komunitas.....	25
Tabel 3. 3 Jumlah Sampel.....	26
Tabel 3. 4 Cara Perolehan Data	27
Tabel 3. 5 Metode Analisa Data	27
Tabel 3. 6 Skala Penilaian Perbandingan Berpasangan	29
Tabel 3. 7 Jumlah Tempat Sampah.....	59
Tabel 4. 1 Pembagian Segmen.....	36
Tabel 4. 2 Identifikasi Indikator Keamanan Jalan Jalur Pejalan Kaki.....	45
Tabel 4. 3 Kelengkapan Fasilitas Penyandang Disabilitas	46
Tabel 4. 4 Ilustrasi Kemiringan Ramp pada Koridor Mayjend Sungkono	46
Tabel 4. 5 Kondisi temperatur dan Curah Hujan	62
Tabel 4. 6 Tingkat Kebisingan.....	63
Tabel 4. 7 Jumlah Resting Area.....	63
Tabel 4. 8 Ketersediaan dan Kondisi Vegetasi	64
Tabel 4. 9 Distribusi Jenis Kelamin.....	69
Tabel 4. 10 Distribusi Umur	69
Tabel 4. 11 Distribusi Jenis Pekerjaan.....	69
Tabel 4. 12 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas	74
Tabel 4. 13 Ranking Prioritas Variabel Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas berdasarkan Preferensi Penyandang Disabilitas	75

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keadilan spasial merupakan distribusi yang adil dan merata dari sumber daya yang bernilai sosial serta kesempatan untuk menggunakannya (Soja, 2009). Salah satu upaya dalam mewujudkan keadilan spasial adalah dengan melakukan penyediaan akses terhadap infrastruktur yang bersifat universal. Hal ini sekaligus mampu menciptakan kondisi yang memungkinkan semua orang berpartisipasi penuh dan mengembangkan rasa memiliki dan tempat (UN DESA, 2007), dimana hal-hal tersebut merupakan fundamental dalam membentuk masyarakat inklusif. Shirvani (1985) juga menekankan bahwa perancangan ruang kota seharusnya mampu melayani kepentingan publik yang didalamnya terdapat berbagai lapisan masyarakat dengan perilaku yang beragam sehingga mampu mewujudkan keadilan didalamnya.

Setiap orang, termasuk masyarakat rentan, berhak memperoleh pelayanan dan perlindungan dari negara. Kelompok rentan sendiri meliputi orang lanjut usia, anak-anak, fakir miskin, perempuan hamil, dan orang dengan disabilitas (Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999). Namun masyarakat rentan, khususnya penyandang disabilitas, hingga saat ini masih menjadi bagian masyarakat minoritas yang kurang diperhatikan dengan baik oleh pemerintah maupun pihak swasta dalam pemenuhan kebutuhan kehidupan sehari-hari. Sekitar 82% penyandang disabilitas yang berada di negara-negara berkembang hidup di bawah garis kemiskinan dan seringkali menghadapi keterbatasan akses atas kesehatan, pendidikan, pelatihan dan pekerjaan yang layak. Hal yang sama juga terjadi di Indonesia, dimana para penyandang disabilitas masih mengalami diskriminasi baik dalam kehidupan sosial maupun dalam mengakses pelayanan dan fasilitas publik (*International Labour Organization*, 2013). Berdasarkan data Sistem Informasi Penyandang Disabilitas, hingga Maret 2020 terdapat sebanyak 197.582 jiwa penyandang disabilitas di Indonesia dengan jumlah 22.342 jiwa berada di Jawa Timur.

Sebagai bentuk komitmen dalam menjamin pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas, maka Pemerintah Indonesia melakukan pengesahan terhadap Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Pengesahan *Convention on the Right of Persons with Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas) yang kemudian dilengkapi dengan penerbitan peraturan yang secara khusus mengatur tentang disabilitas yakni dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Disabilitas. Pada bagian keempat belas Hak Aksesibilitas, pasal 18 berbunyi penyandang disabilitas berhak untuk mendapatkan aksesibilitas untuk memanfaatkan fasilitas publik. Sedangkan pasal 27 menyatakan fasilitas harus mudah, aman dan menyenangkan, terutama bagi para penyandang disabilitas. Undang-Undang No.28/2002 tentang Pembangunan Gedung (2002) juga mengatur secara jelas bahwa fasilitas publik harus aksesibel bagi penyandang disabilitas.

Fasilitas publik paling sederhana dalam menunjang aksesibilitas adalah jalur pejalan kaki. Kriteria jalur pejalan kaki yang ideal berdasarkan berbagai pertimbangan terutama kepekaan pejalan kaki yaitu salah satunya adalah mengharuskan jalur pejalan kaki untuk dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik atau penyandang disabilitas, antara lain menggunakan perencanaan dan desain universal. Disebutkan pula dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Disabilitas pasal 101 bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib menyediakan fasilitas untuk pejalan kaki yang mudah diakses oleh Penyandang Disabilitas. Namun dalam penyediaannya, jalur pejalan kaki masih memiliki berbagai permasalahan baik secara fisik maupun non-fisik. *The Uptown Pedestrian* sendiri membagi masalah di jalur pejalan kaki ke dalam tiga kelompok: fungsi dan

kebutuhan, kenyamanan psikologi dan kenyamanan fisik. Dimana kemudian diperlukan sebuah *guidelines* dalam menyelesaikan permasalahan tersebut.¹

Kota Surabaya merupakan salah satu kota di Indonesia dengan tingkat perkembangan jalur pejalan kaki yang sangat pesat, dimana pembangunan ini mencakup ruas-ruas jalan utama Kota Surabaya. Pembangunan jalur pejalan kaki sudah mulai dilaksanakan pada tahun 2005 dan konsep penataan jalur pejalan kaki tersebut juga telah dimasukkan dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2014-2034 dengan fokus penyediaan prasarana pejalan kaki yang ramah bagi orang berkebutuhan khusus dan sejalan dengan pengembangan jaringan jalan dan kawasan fungsional kota dengan mendorong peran swasta dan masyarakat. Dimana dari tahun 2010 hingga 2018 telah dilakukan 30 proyek pembangunan dengan total panjang mencapai 52.763 meter (Effendi, 2018). Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pelayanan Kesejahteraan Sosial Penyandang Masalah Kecacatan Pasal 14 ayat 1 juga menyebutkan bahwa dalam memberikan pelayanan kesejahteraan sosial bagi penyandang masalah kecacatan, pemerintah Kota Surabaya memiliki kewajiban untuk memenuhi hak dasar bagi setiap masyarakatnya tanpa terbatas apapun termasuk dalam hal mengakses fasilitas pelayanan.

Namun, ketersediaan jalur pejalan kaki di Surabaya belum memenuhi standar bagi penyandang disabilitas. Secara fisik, jalur pejalan kaki masih kurang memperhatikan warna dan ubin pemandu.² Menurut Ma'ruf (2018), jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan fasilitas bagi penyandang disabilitas masih belum tersebar merata di kota Surabaya. Konsep jalur pejalan kaki yang dibangun juga lebih mengarah pada nilai-nilai artistik dan estetika serta berwawasan lingkungan.³ Maka dari itu, mayoritas jalur pejalan kaki tidak bertahan lama karena kualitas yang jelek dan rendah (Redaksi, 2020). Menurut Ma'ruf, (2018), masih terdapat berbagai aktivitas lain yang terjadi di jalur pejalan kaki seperti adanya pedagang kaki lima (PKL) dan penyelewengan fungsi jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir. Faktanya, Pemerintah Kota Surabaya sudah mengakomodasi fasilitas bagi masyarakat disabilitas namun masih banyak kekurangan dan belum sesuai dengan standar seperti pada kemiringan *ramp* dan ubin pemandu (Liputan6.com, 2019). Berbagai permasalahan tersebut menimbulkan kurangnya rasa aman dan nyaman bagi penyandang disabilitas dalam menggunakan jalur pejalan kaki. Di lain sisi, Dinas Sosial Kota Surabaya mengungkapkan bahwa jumlah penyandang disabilitas di Kota Surabaya selama tiga tahun terakhir terus mengalami kenaikan hingga mencapai 9.852 jiwa pada tahun 2020.

Berdasarkan RDTRK UP VIII Dukuh Pakis dan RDTRK UP VII Wonokromo, Kawasan Koridor Mayjend Sungkono merupakan salah satu prioritas pengembangan jalur pejalan kaki. Hal ini dikarenakan Koridor Mayjend Sungkono adalah salah satu kawasan strategis yang memiliki pengaruh besar dalam tata ruang wilayah disekitarnya, kegiatan-kegiatan didalamnya serta peningkatan kesejahteraan masyarakat. Disebutkan pula bahwa Koridor Mayjend Sungkono memerlukan adanya pengaturan akses jalan dan pengembangan RTH meliputi median jalan dan jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki di Kawasan koridor Mayjend Sungkono selain sebagai penambah ruang terbuka hijau dapat pula menjadi pembantu pemenuhan kebutuhan aksesibilitas bagi masyarakat secara umum maupun khusus. Pada kondisi eksistingnya, jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono masih belum memiliki konektivitas yang baik, masih kurang sedap dipandang mata dikarenakan kualitas bahan yang rendah sehingga jalur pejalan kaki mudah rusak dan pecah, masih terjadi konflik antara

¹ Shirvani, H. (1985). *The urban design process*. Van Nostrand Reinhold Company.

² Ma'ruf, M. F., Prabawati, I., & Fanida, E. H. (2018). Revitalization of Pedestrian: Fulfillment Accessibility Rights for Persons With Disabilities (PWDs) in Surabaya. In *1st International Conference on Social Sciences (ICSS 2018)* (pp. 187-192). Atlantis Press

³ Vianto, B. A., & Maruf, M. F. (2018). Upaya pemerintah Kota Surabaya dalam penyediaan pedestrian yang layak bagi penyandang disabilitas di Kota Surabaya. *Publika*, 6(5).

kendaraan bermotor dan pejalan kaki, serta belum dapat mengatasi permasalahan banjir. Selain itu, beberapa titik jalur pejalan kaki belum dapat mengakomodir masyarakat penyandang disabilitas. (Observasi, 2020).

Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, diperlukan sebuah kajian mengenai arahan pengembangan jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas yang sesuai dengan preferensi penyandang disabilitas sehingga mereka dapat menikmati dan memanfaatkan haknya secara optimal.

1.2 Rumusan Masalah

Sebuah kota seharusnya mampu melayani setiap lapisan masyarakat sebagai bentuk perencanaan yang adil, namun masih banyak fasilitas publik di Kota Surabaya yang belum mampu melayani kelompok minoritas yakni penyandang disabilitas, seperti jalur pejalan kaki sebagai salah satu bentuk penunjang aksesibilitas. Beberapa permasalahan meliputi aspek fisik, aspek keamanan dan aspek kenyamanan masih belum sesuai dengan standar jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas, salah satunya pada koridor Mayjend Sungkono Surabaya. Dari permasalahan yang telah dirumuskan diatas maka dapat diambil pertanyaan guna membantu memberikan rasa adil bagi penyandang disabilitas saat menggunakan jalur pejalan kaki di Surabaya, yaitu: **“Bagaimana arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono Surabaya?”**

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas di Kota Surabaya tepatnya di Koridor Mayjend Sungkono. Adapun sasaran yang harus dicapai untuk mencapai tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono
2. Mengidentifikasi preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas
3. Merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini mengambil studi kasus di kota Surabaya, tepatnya di Koridor Mayjend Sungkono dengan panjang 2.4 kilometer.

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Penelitian ini akan membahas mengenai arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas khususnya di Koridor Mayjend Sungkono Surabaya dengan mengutamakan preferensi masyarakat penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas yang dimaksud dalam penelitian ini meliputi penyandang disabilitas fisik dan disabilitas sensorik. Lingkup pembahasan penelitian ini terbatas pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Dalam penelitian ini interaksi antara pejalan kaki penyandang disabilitas dengan kegiatan *land use* yang ada di Koridor Mayjend Sungkono tidak dipertimbangkan.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Agar tujuan dan sasaran yang telah dibuat tercapai, digunakan beberapa teori, ilmu, dan kebijakan yang mendukung penelitian. Adapun teori yang digunakan yaitu tentang disabilitas, jalur pejalan kaki, dan juga kriteria jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Sedangkan kebijakan yang digunakan adalah yang mengatur tentang disabilitas dan hak penyandang disabilitas mulai

dari undang-undang, hingga peraturan yang ada di Kota Surabaya. Adapun pendekatan yang dilakukan dalam merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas pada Kawasan koridor Mayjend Sungkono yaitu melalui studi literatur, observasi, kuisioner dan wawancara sebagai wadah dari preferensi penyandang disabilitas.

1.5 Manfaat

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat secara teoritis dari penelitian ini adalah pemahaman mengenai kebutuhan dan preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Kota Surabaya tepatnya di Koridor Mayjend Sungkono.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang dapat diambil dari penelitian ini meliputi:

1. Mampu menjadi rekomendasi mengenai arahan pengembangan jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas kepada pemerintah Kota Surabaya, tepatnya di Koridor Mayjend Sungkono, dan
2. Membantu mewadahi preferensi masyarakat penyandang disabilitas dalam mewujudkan penyediaan jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas di Surabaya

1.6 Hasil yang diharapkan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi arahan pengembangan bagi pemerintah dalam penyediaan jalur pejalan kaki yang aksesibel dan sesuai dengan preferensi kalangan disabilitas.

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujuan, ruang lingkup penelitian dan sasaran yang ingin di capai, manfaat yang diinginkan, ruang lingkup wilayah studi, dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang pembahasan teori-teori yang digunakan atau sebagai pedoman dalam melakukan penelitian

BAB III METODE PENELITIAN

Berisi penjelasan terkait proses analisis yang dilakukan oleh peneliti untuk mencapai tujuan dengan memenuhi sasaran penelitian. Bab ini antara lain menjelaskan terkait jenis penelitian, penetapan variabel pada aspek penelitian, teknik pengumpulan data, metode analisa serta tahapan penelitian dan proses analisa.

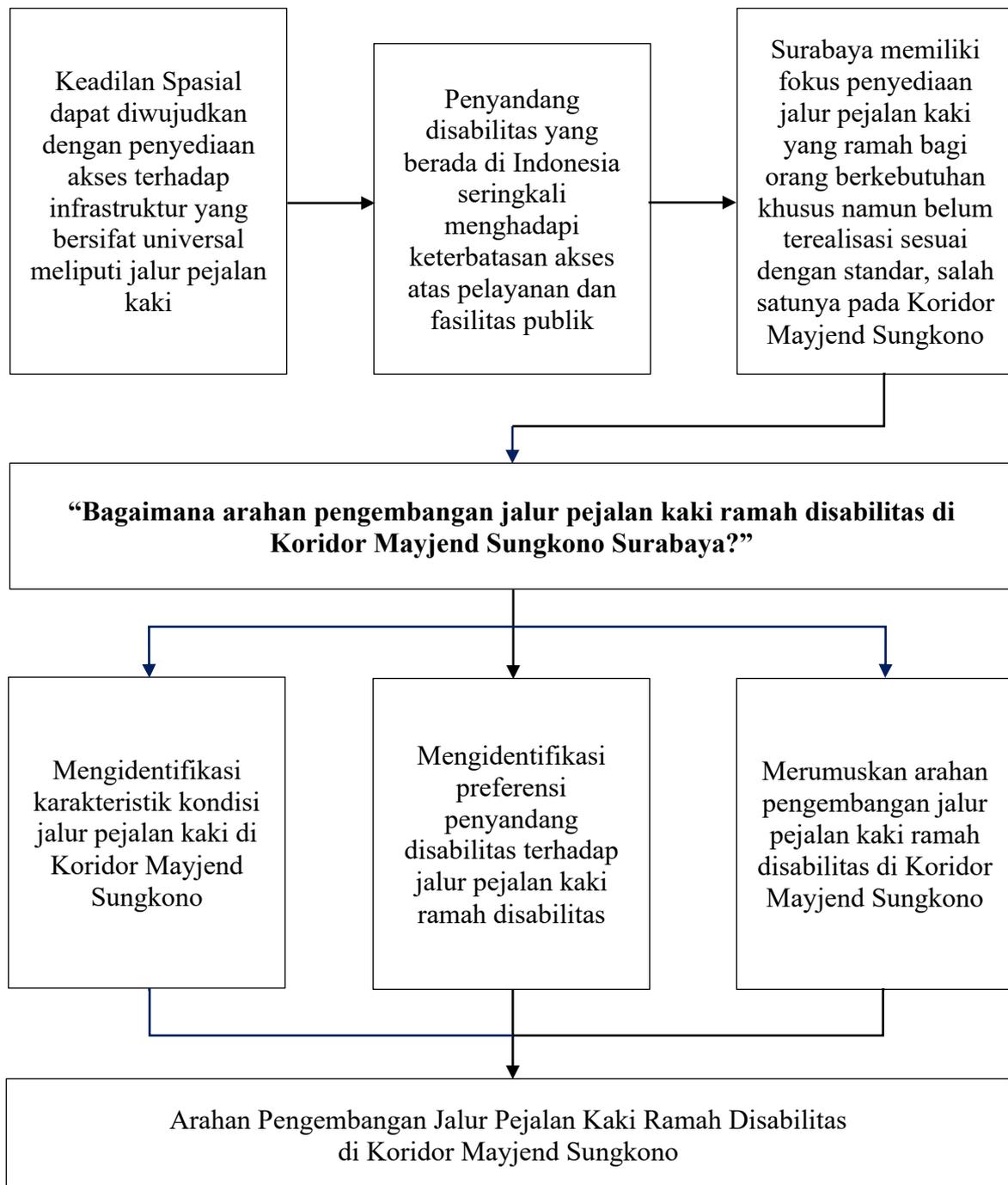
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil dari penelitian yang telah dilakukan berdasarkan metodologi yang digunakan guna menjawab rumusan masalah yang ada.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang kesimpulan dari penelitian yang dilakukan serta memberikan masukan atau rekomendasi untuk penelitian selanjutnya.

1.8 Kerangka Berpikir



Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir

Sumber: Penulis, 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Keadilan Ruang

Konsep keadilan ruang secara teori merupakan turunan dari keadilan sosial. Dimana keadilan ruang berarti melayani dan memperlakukan seluruh penduduk kota tanpa memandang lokasi mereka. (Tsou et al., 2005). Hal ini juga meliputi kemudahan akses tanpa memandang karakteristik sosial-ekonomi, aspek kepuasan, dan aspek disabilitas (Kaphle, 2006 dalam H. Dadashpoor, 2016). Keadilan ruang di masa sekarang ini lebih mudah dikatakan sebagai bentuk kebebasan, kesetaraan, demokrasi dan berbagai hak yang dibutuhkan oleh seluruh kelompok masyarakat (Soja, 2009 dan Rocco, 2014 dalam Setiawan, R., 2017). Menurut Robert Putnam (dalam H. Dadashpoor & Rostami, 2016), kesetaraan dalam konsep keadilan ruang dapat diwujudkan dengan melibatkan masyarakat sipil dalam sebuah komunitas atau beberapa kelas sosial yang memperoleh bagian dalam distribusi ruang. Selain itu, terdapat empat indikator yang menjadi prioritas dalam memberikan keadilan ruang di perkotaan, yakni keadilan, pilihan, aksesibilitas, konektivitas, dan partisipasi.⁴

Bagi sebagian orang, pemerataan spasial hanya berupa akses yang sama ke fasilitas umum dasar, diukur dari jarak, seperti akses ke sekolah atau fasilitas kesehatan. Namun, kesetaraan spasial bagi sebagian orang lainnya lebih ambisius dan akan mencakup kebutuhan pada kelompok sasaran yang berbeda dan kelompok usia yang berbeda (Tsou et al., 2005). Mewujudkan keadilan dan pemerataan dalam distribusi fasilitas publik merupakan hal penting bagi para perencana. (Taleai et al., 2014 dalam H. Dadashpoor & Rostami, 2016)

2.2 Penyandang Disabilitas

Declaration of The Rights of Disabled Persons (1975) mendefinisikan penyandang disabilitas sebagai “seseorang yang tidak dapat menjamin keseluruhan atau sebagian kebutuhan dirinya sendiri sesuai dengan kebutuhan manusia pada normalnya dan/atau kehidupan sosialnya sebagai akibat dari kekurangan fisik dan atau kemampuan mentalnya.” Menurut Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, penyandang cacat/disabilitas merupakan kelompok masyarakat rentan yang berhak memperoleh perlakuan dan perlindungan lebih berkenaan dengan kekhususannya.

Sedangkan menurut Undang-Undang Nomor 8 tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Para penyandang disabilitas harus menerima dukungan yang dibutuhkan dalam struktur pendidikan, kesehatan, pekerjaan dan pelayanan sosial. Sehingga hak-hak penyandang disabilitas dalam persektif HAM dikategorikan sebagai hak khusus bagi kelompok masyarakat tertentu.⁵

2.2.1 Ragam Disabilitas

Berdasarkan UU Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Disabilitas, disebutkan bahwa ragam penyandang disabilitas meliputi penyandang disabilitas fisik, penyandang disabilitas sensorik, penyandang disabilitas intelektual dan penyandang disabilitas mental. Dalam penelitian ini, digunakan dua jenis ragam disabilitas dengan keterangan sebagai berikut:

⁴ Setiawan, R., & Syahbana, J. A. (2017). Kesetaraan Tingkat Pelayanan Fasilitas Sosial Dalam Perspektif Keadilan Ruang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 13(4), 487-502.

⁵ Manan, B. (2001). *Perkembangan Pemikiran dan Pengaturan Hak Asasi Manusia di Indonesia*. Yayasan Hak Asasi Manusia Demokrasi dan Supremasi Hukum.

1. Penyandang disabilitas fisik, adalah terganggunya fungsi gerak, antara lain amputasi, lumpuh layuh atau kaku, paraplegi, *celebral palsy*, akibat stroke, akibat kusta, dan orang kecil;
2. Penyandang Disabilitas sensorik, adalah terganggunya salah satu fungsi dari panca indera, antara lain disabilitas netra, disabilitas rungu, dan/atau disabilitas wicara.

Penggunaan dua jenis ragam disabilitas ini dikarenakan kriteria dan persyaratan jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas lebih terfokus pada masyarakat disabilitas sensorik dan fisik.

2.2.2 Hak Penyandang Disabilitas

Disebutkan bahwa penyandang disabilitas memiliki berbagai hak berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 yakni diantaranya meliputi hak untuk hidup, privasi, keadilan dan perlindungan hukum, pendidikan, keagamaan, kesejahteraan, hidup secara mandiri dan dilibatkan dalam masyarakat, berekspresi, berkomunikasi, dan memperoleh informasi serta hak untuk aksesibilitas dan hak untuk mendapatkan pelayanan publik.

Berdasarkan undang-undang tersebut, salah satu hak penyandang disabilitas adalah hak akan aksesibilitas. Hal ini berarti persamaan hak dapat dinikmati oleh para penyandang disabilitas melalui penyediaan aksesibilitas. Dalam Keputusan Menteri Pekerjaan Umum RI No. 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Pada Bangunan Umum dan Lingkungan, aksesibilitas didefinisikan sebagai kemudahan yang disediakan bagi penyandang disabilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. (Dewang, N., & Leonardo, L. (2010)). Sedangkan hak atas pelayanan publik dapat berupa pelayanan administratif, pelayanan jasa, dan pelayanan barang, yang mana fasilitas publik termasuk jalur pejalan kaki merupakan salah satu bentuk pelayanan barang yang dihasilkan oleh pemerintah untuk masyarakat. Pasal 18 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas juga menjelaskan bahwa hak aksesibilitas untuk penyandang disabilitas meliputi hak untuk mendapatkan aksesibilitas dalam memanfaatkan fasilitas publik.

2.3 Fasilitas Publik

Fasilitas adalah segala sesuatu yang berbentuk benda maupun uang yang dapat memudahkan serta memperlancar pelaksanaan suatu usaha tertentu (Sam, 2008). Jahan & Osda, (1996); Tsou et al., (2005); Martínez, (2005) Chin-Hsien Liao et al., (2009); dan Hashem Dadashpoor et al., (2016) memandang fasilitas umum merupakan bagian dari fasilitas kota dan bertujuan untuk melayani kebutuhan masyarakat (Setiawan, 2017). Fasilitas umum identik dengan pelayanan masyarakat baik yang berkaitan dengan kebutuhan pemerintahan, perekonomian, keamanan ataupun kebutuhan-kebutuhan yang lain. Contoh dari fasilitas publik yakni jalan, bandara, angkutan umum, saluran air, trotoar, jaringan listrik, tempat pembuangan sampah dan lain-lain.

Fasilitas publik sejatinya merupakan sarana yang memberikan kemudahan bagi masyarakat sehingga harus dipelihara dengan baik. Dengan tersedianya fasilitas publik yang baik dan mampu menjangkau berbagai wilayah dan lapisan masyarakat, maka kesejahteraan masyarakat akan tercapai.⁶ Fasilitas publik yang baik harus mampu diakses oleh berbagai kalangan masyarakat, salah satunya penyandang disabilitas.

Prinsip pembangunan fasilitas public berdasarkan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) adalah *"no part of the built-up environment should be designed in a manner that excludes certain groups of people on the basis of their ability and frailty"* atau yang dapat diartikan

⁶ Rosanti, D., Idris, A., & Kalalinggi, R. (2017). Penyediaan Fasilitas Publik Di Kota Tanjung Selor Sebagai Ibukota Provinsi Kalimantan Utara. *Jurnal Administrative Reform*, 3(2), 255-266.

bahwa penyediaan fasilitas tidak boleh dibangun dengan mengecualikan orang-orang dengan keterbatasan dan kelompok rentan. (United Nations, 1995 dalam Mujimin M.W, 2007). Sejalan dengan itu, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat juga menyatakan bahwa setiap pengadaan sarana dan prasarana umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah dan/atau masyarakat, wajib menyediakan aksesibilitas guna menciptakan keadaan dan lingkungan yang lebih menunjang penyandang cacat agar dapat sepenuhnya hidup bermasyarakat. Penyediaan aksesibilitas dalam fasilitas publik dapat berbentuk fisik contohnya aksesibilitas pada bangunan umum dan aksesibilitas pada jalan umum, serta dalam bentuk non-fisik meliputi pelayanan informasi dan pelayanan khusus. Secara khusus, fasilitas aksesibilitas di jalan umum juga mencakup trotoar bagi pejalan kaki atau pemakai kursi roda.

2.4 Jalur Pejalan Kaki

Dalam berjalan kaki, Shirvani (1985) mengatakan bahwa penggunaannya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan jalur pejalan kaki, yang merupakan salah satu dari elemen-elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu kawasan kota. Jalur pejalan kaki merupakan sarana infrastruktur fisik berupa jalan/jalur yang diperuntukkan bagi aktifitas berjalan seorang manusia/pejalan kaki. Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1999), jalur pejalan kaki adalah sebuah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyebrangan sebidang, dan penyebrangan tidak sebidang. Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No.22/T/BM/1999 (Dirjen Bina Marga, 1999) menyatakan bahwa trotoar adalah bagian dari daerah manfaat jalan yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki dan pelayanannya ditingkatkan atau diperkeras, serta dirancang berdasarkan kebutuhan minimum dengan memperhatikan keamanan, kelancaran dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan penyandang cacat.

Hamid Shirvani (1985) juga mengungkapkan bahwa perencanaan jalur pejalan kaki perlu mempertimbangkan adanya keseimbangan interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, faktor keamanan, ruang yang cukup bagi pejalan kaki, fasilitas yang menawarkan kesenangan sepanjang area jalur pejalan kaki, dan tersedianya fasilitas publik yang menyatu dan menjadi elemen penunjang. Secara khusus, pada Pasal 25 UU Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki dan penyandang cacat.⁷

2.4.1 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

Dalam perencanaan kota, konsep jalur pejalan kaki harus memiliki beberapa persyaratan, persyaratan ini akan mendukung penggunaan jalur pejalan kaki secara optimal dan akan memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki. Menurut Tumlin (2012) dalam Mauliani et al. (2015), persyaratan jalur pejalan kaki dalam mendukung kenyamanan dan keamanan penggunaannya yakni meliputi:

1. Aman dan bebas dari kendaraan
2. Kesenangan dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan sirkulasi lalu lintas pejalan kaki
3. Kemudahan akses ke segala arah tanpa hambatan yang disebabkan oleh sempitnya ruang, adanya ramp naik turun dan penyelewengan fungsi lainnya seperti lewatnya kendaraan,

⁷ Sari, I. Y. (2019). Evaluasi Konsep Ruang Terbuka Publik Terhadap Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Di Kawasan Jalan Pahlawan Semarang. *Lakar: Jurnal Arsitektur*, 2(01), 53-58.

4. Memiliki nilai estetika dan daya tarik dengan menyediakan fasilitas dan infrastruktur seperti bangku taman, tempat sampah, tanaman pot, dan lain-lain.⁸

Kriteria jalur pejalan kaki menurut Untermann (1984) dalam Negasari, A. (2014) adalah *safety* (keselamatan), *convenience* (kondisi menyenangkan), *comfort* (kenyamanan), dan *attractiveness* (daya tarik). Keselamatan dalam berjalan berhubungan dengan besar kecilnya konflik antara kendaraan yang menggunakan jalan yang sama dan keselamatan pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia serta orang-orang dengan keterbatasan fisik.

Convenience atau kondisi menyenangkan yakni adalah terbebas dari gangguan yang dapat mengurangi kelancaran perjalanan pejalan kaki, serta kesinambungan perjalanan dimana berarti tidak ada halangan sepanjang jalur. Halangan tersebut dapat berupa kondisi jalur yang rusak ataupun aktifitas dalam jalur pejalan kaki.

Sementara itu, faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan dalam jalur pejalan kaki antara lain:

- a. **Sirkulasi**, merupakan perputaran atau peredaran. Aspek-aspek yang terkait dengan sirkulasi pejalan kaki adalah dimensi jalan dan jalur pejalan kaki, tempat asal sirkulasi dan tempat tujuan sirkulasi pejalan kaki, maksud perjalanan, waktu dan volume pejalan kaki,
- b. **Aksesibilitas**, merupakan derajat kemudahan yang dapat dicapai seseorang terhadap suatu objek, pelayanan ataupun lingkungan,
- c. **Gaya alam dan iklim**, merupakan keadaan alam sekitar dan iklim yang terjadi pada suatu waktu. Gaya alam dan iklim ini dapat diidentifikasi dengan pengamatan radiasi matahari, curah hujan dan temperatur,
- d. **Kebersihan**, Sesuatu yang bersih selain menambah daya tarik lokasi, juga menambah rasa nyaman bagi pejalan kaki karena bebas dari kotoran sampah dan bau-bauan yang tidak menyenangkan,
- e. **Keindahan**, adalah unsur kenyamanan yang mencakup kepuasan batin dan panca indera, sehingga sulit untuk menilai keindahan bagi setiap orang karena memiliki persepsi yang berbeda-beda.

Aspek *Attractiveness* atau daya tarik dapat diwujudkan dengan penambahan elemen yang menimbulkan daya tarik pada tempat-tempat tertentu seperti elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain. Pada kawasan perdagangan kriteria daya tarik ini dilihat dari segi yang berbeda, yaitu keberadaan etalase pertokoan dan hal yang menarik orang untuk berkunjung kembali.

Tabel 2. 1 Kriteria Jalur Pejalan Kaki

Sumber	Kriteria	Keterangan
Tumlin (2012)	Aman	Bebas dari kendaraan
	Kesenangan	Rute yang mudah dan jelas
	Kemudahan akses	Lebar jalur, ketersediaan ramp dan konsistensi fungsi jalur pejalan kaki
	Estetika dan Daya Tarik	Ketersediaan fasilitas pendukung seperti tanaman pot, tempat sampah dan bangku/ <i>resting area</i> .
		Bebas dari konflik kendaraan

⁸ Mauliani, L., Purwantiastning, A. W., & Aqli, W. (2015). Designing better environment by providing pedestrian way for pedestrian. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 179, 80-93.

Untermann (1984)	<i>Safety</i> (keselamatan)	Mempertimbangkan Keselamatan pengguna dengan karakteristik khusus seperti anak-anak, lansia dan orang-orang dengan keterbatasan fisik.
	<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Terbebas dari gangguan dan halangan yang dapat mengurangi kelancaran pejalan kaki bergerak
	<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Sirkulasi
		Kemudahan dalam mengakses jalur pejalan kaki
		Gaya alam dan iklim
Kebersihan		
<i>Attractiveness</i> (daya tarik)	Penyediaan elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain.	

Sumber: Analisis Penulis, 2022

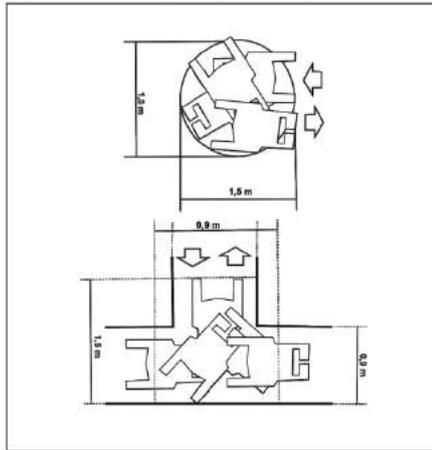
2.4.2 Persyaratan Jalur Pejalan Kaki untuk Penyandang Disabilitas

Menurut Lubis (2008) dalam Hasanah B., (2017), dalam menyediakan pelayanan berupa akses jalur pejalan kaki yang aksesibel bagi penyandang disabilitas dan pelayanan yang baik, terdapat beberapa persyaratan teknis yakni sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki, jalur ini harus memiliki permukaan jalan yang stabil, kuat, tahan cuaca, berstruktur halus namun tidak licin. Selain itu, jalur pejalan kaki juga perlu dilengkapi oleh fasilitas penunjang seperti area istirahat yang digunakan untuk membantu pengguna jalan difabel dengan penyediaan tempat duduk di bagian tepi dan pencahayaan. Jalur pejalan kaki juga harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase dan benda lainnya yang berpotensi menghalangi sirkulasi.
2. Ukuran dasar ruang, meliputi esensi ruang tiga dimensi (panjang, lebar, tinggi) yang diukur mengacu pada ukuran tubuh manusia dewasa, peralatan yang digunakan, dan ruang yang dibutuhkan untuk mewadahi pergerakan penggunanya dengan mengedepankan asas-asas aksesibilitas.
3. Jalur Pemandu, diletakkan di dalam jalur pejalan kaki yang berfungsi memandu penyandang cacat untuk berjalan dengan memanfaatkan tekstur ubin pengarah dan ubin peringatan.
4. Ramp, merupakan jalur sirkulasi yang memiliki bidang dengan kemiringan tertentu sebagai alternatif bagi orang yang tidak dapat menggunakan tangga
5. Esensi dari tangga ini adalah sebagai fasilitas bagi pergerakan vertikal yang dirancang dengan mempertimbangkan ukuran dan kemiringan pijakan dan tanjakan dengan lebar yang memadai.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, jalur pejalan kaki diperbolehkan untuk beberapa aktivitas seperti untuk bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan café atau restoran, pameran, penyediaan jalur hijau (peneduh), dan penyediaan sarana pejalan kaki (perabot jalan) dan jaringan utilitas. Secara khusus, persyaratan ruang bagi pejalan kaki yang mempunyai keterbatasan fisik yaitu sebagai berikut:

1. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m²



Gambar 2. 1 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus
Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014

2. Kelandaian jalan harus mudah dikenali antara lain melalui penggunaan material khusus,
3. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang,
4. Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan;
5. Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar,
6. Permukaan jalan tidak licin,
7. Jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian yaitu sebagai berikut:
 - a. Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% atau 1:12



Gambar 2. 2 Ketentuan Ramp

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014

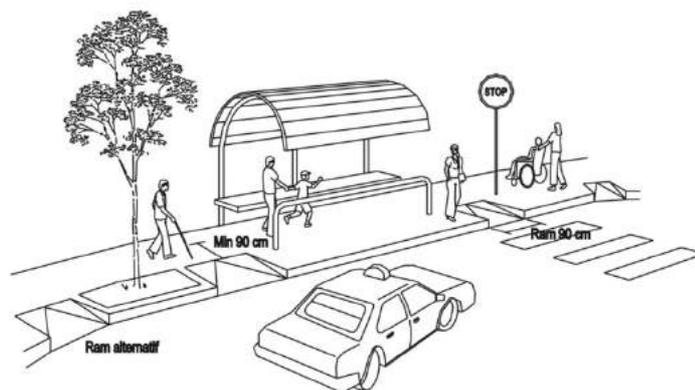
- b. Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan dan disarankan di kedua sisi. Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan diletakkan sekitar 0,3 meter. Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter dari permukaan tanah,

Sedangkan ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu: 1) **ramp** diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan, dan titik-titik penyeberangan; 2) **jalur difabel** diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki; dan 3) **pemandu atau tanda-tanda** bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan. Dengan dilengkapi beberapa sarana penunjang secara umum sebagai berikut:

1. Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter dengan penerangan yang cukup
2. Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
3. Marka, perambuan, dan papan informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat. Marka, perambuan, dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.
4. Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dalam jarak tiap 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

Persyaratan teknis berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan mengenai jalur pejalan kaki bagi disabilitas adalah sebagai berikut:

1. Lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi serta harus memberikan ruang bebas halangan setinggi 210 cm.
2. Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin dan terhindar dari sambungan pada permukaan.
3. Kemiringan ramp maksimum 6° , dengan perbandingan 1:10. Lebar minimum dari ramp adalah 95 cm tanpa tepi pengaman, dan 120 cm dengan tepi pengaman. Untuk ramp yang juga digunakan sekaligus untuk pejalan kaki dan pelayanan angkutan barang harus dipertimbangkan secara seksama lebarnya.



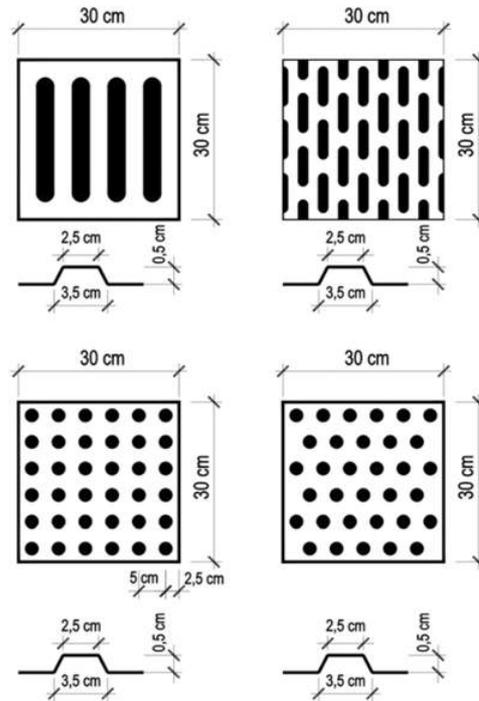
Gambar 2. 3 Contoh Peletakan dan Ukuran Ramp

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006

4. Area istirahat dengan menyediakan tempat duduk tiap 9 meter
5. Pencahayaan berkisar antara 50-150 lux.

Pemasangan ubin tekstur untuk jalur pemandu pada pedestrian yang telah ada perlu memperhatikan tekstur dari ubin eksisting. Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan sedangkan tekstur ubin peringatan (bulat) memberi

peringatan terhadap adanya perubahan situasi di sekitarnya. Untuk memberikan perbedaan warna antara ubin pemandu dengan ubin lainnya, maka pada ubin pemandu dapat diberi warna kuning atau jingga.



Gambar 2. 4 Tipe Tekstur Guiding Blocks

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006

Tabel 2. 2 Persyaratan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Sumber	Variabel	Persyaratan	
Lubis, 2008	Jalur Pejalan Kaki	Permukaan jalan harus stabil, kuat, dan tahan cuaca	
		Dilengkapi fasilitas penunjang	
		Bebas dari halangan seperti pohon dan drainase	
	Ukuran dasar ruang	Meliputi esensi tiga dimensi untuk orang dewasa	
	Jalur Pemandu.	Tersedia ubin pengarah dan ubin peringatan	
	Ramp	Kemiringan tidak melebihi 7 derajat di dalam bangunan	
Tangga	Mempertimbangkan ukuran dan kemiringan pijakan dan tahanan dengan lebar yang memadai.		
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014	Jalur Pejalan Kaki	Terbatas untuk bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal (KUKF), pameran, penyediaan jalur hijau dan penyediaan sarana pejalan kaki	
	Ukuran Dasar Ruang	Lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m ²	
	Permukaan	Permukaan jalan tidak licin	
	Keselamatan	Ramp	Menghindari berbagai bahaya seperti jeruji dan lubang
			Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1:12)
		Memiliki pegangan tangan di kedua sisi	

		Diletakkan di setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan
	Jalur difabel	Diletakkan di sepanjang jalur pejalan kaki
	Pemandu	Tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan ubin bertekstur sebagai pengarah dan peringatan. Terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dan disediakan sesuai kebutuhan
	Penerangan	Terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antarlampu penerangan yaitu 10 meter dengan penerangan cukup
	Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antartempat sampah yaitu 20 meter dengan material durabilitas tinggi
	Tempat duduk	Terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dalam jarak tiap 10 meter dan memiliki durabilitas tinggi
PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006	Jalur Pejalan Kaki	Harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi.
	Lebar	Lebar minimal 1,2 m untuk jalur searah dan 1,6 m untuk dua arah
		Ruang bebas tinggi 2,1 m
	Permukaan	Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.
	Kemiringan	Kemiringan maksimum 6° dengan perbandingan 1:10
	Area Istirahat	Tersedia tempat duduk santai di bagian tepi dan harus ada tiap 9 meter
	Penerangan	Tersedia penerangan berkisar antara 50-150 lux
Ubin Tekstur	Terdiri dari ubin peringatan dan ubin pengarah	
	Berwarna kuning/jingga	

Sumber: Analisis Penulis, 2022

2.5 Studi Terdahulu

2.5.1 Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur Pedestrian) Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Di Kota Serang)

Penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan dan menganalisis bagaimana pelayanan aksesibilitas jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas. Penelitian ini merupakan penelitian studi kasus deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Tiga indikator yang digunakan adalah indikator kemudahan dan keamanan jalan umum (jalur pejalan kaki) bagi penyandang disabilitas serta sejauh mana masyarakat merasa bahwa mereka dapat memengaruhi kualitas layanan yang mereka terima dari pemerintah lokal. Indikator kemudahan meliputi ketersediaan jalur pejalan kaki, ukuran dasar ruang, dan fasilitas *guiding block* sedangkan indikator keamanan meliputi permukaan jalan, ketersediaan ramp dan gangguan dalam jalur pejalan kaki berupa penyelewengan fungsi.

2.5.2 Kajian Konsep Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Jl. Stasiun Kereta Api Medan Dan Jl. Palang Merah Medan

Berdasarkan hasil analisis penelitian, konsep kenyamanan di Jl. Stasiun Kereta Api Medan dan Jl. Palang Merah Medan terbagi dalam 8 factor. Faktor Sirkulasi dapat diwujudkan dengan pengaturan peletakan *street furniture* sedangkan faktor iklim dapat diatasi dengan penanaman pepohonan dan shelter untuk tempat berteduh. Faktor Kebisingan dapat diakibatkan dari kendaraan bermotor atau PKL sehingga diperlukan penataan. Faktor aroma dan faktor kebersihan membahas mengenai sampah, dimana perlu disediakan bak-bak sampah setiap jarak 15 hingga 20 meter dan penanaman vegetasi untuk mengurangi polusi serta penyediaan drainase. Faktor keindahan dan faktor bentuk meliputi bentuk, susunan dan warna tanaman dan elemen perkerasan, serta fasilitas pendukung sirkulasi manusia. Faktor keamanan diwujudkan dengan disediakannya bollard untuk mengurangi konflik kendaraan.

2.5.3 Sidewalk Accessibility and Pedestrian Safety among Students with Physical Disability in the University of Cape Coast

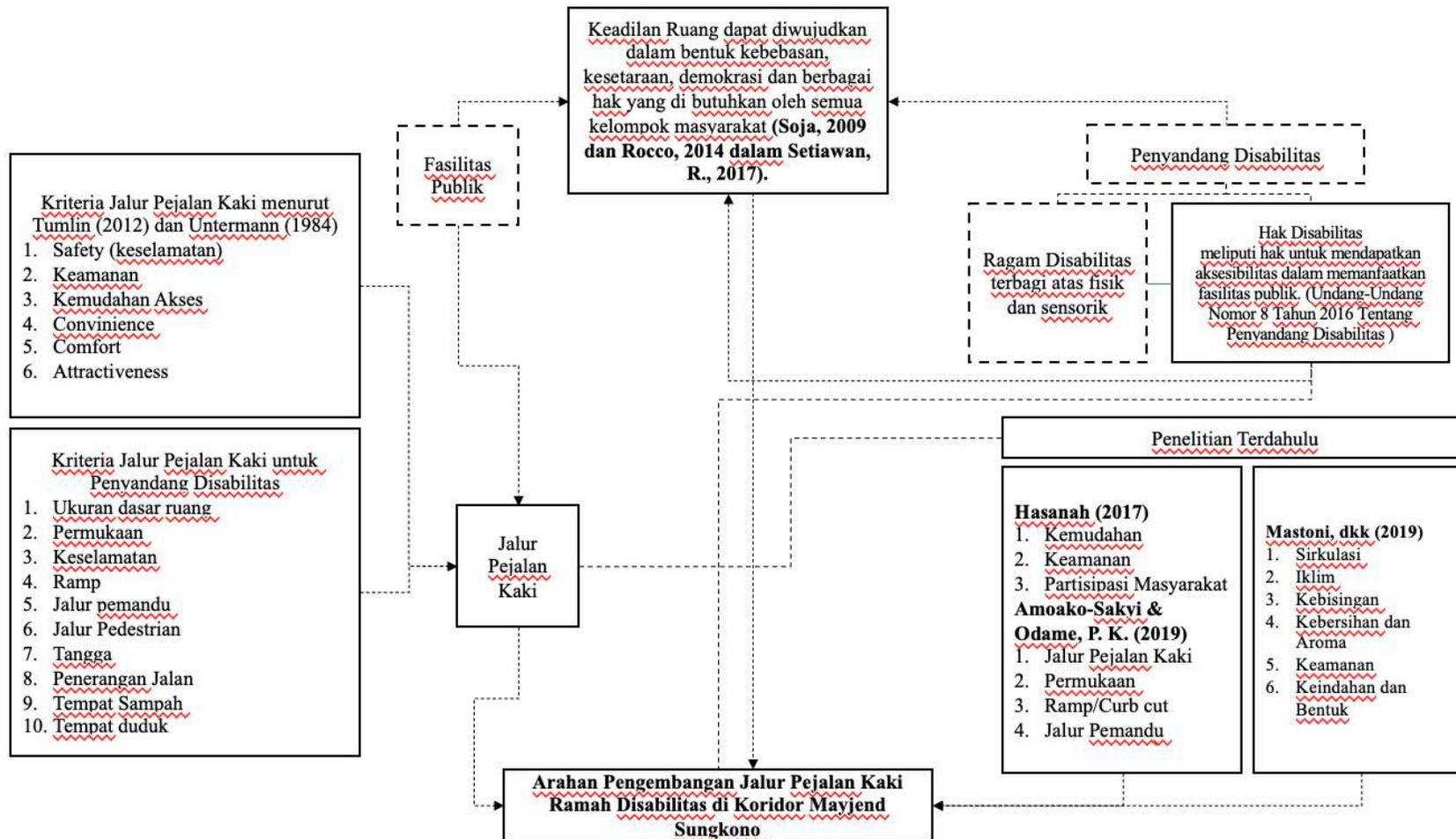
Dalam menunjang hak penyandang disabilitas sesuai UN Convention on the Right of Persons with Disability dan Ghana's Disability Act, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana fasilitas pejalan kaki di University of Cape Coast mampu melayani penyandang disabilitas. Penelitian kualitatif ini menggunakan metode in-depth interview kepada 30 penyandang disabilitas tunanetra dan 1 penyandang disabilitas fisik pengguna kursi roda. Indikator yang digunakan adalah ketersediaan jalur pejalan kaki dan kondisi permukaannya, ketersediaan curb cut atau ramp dan jalur pemandu. Hasil yang didapatkan adalah kondisi jalur pejalan kaki belum baik menjadikan pengguna disabilitas harus bergantung pada orang lain dan berisiko terhadap keselamatan mereka dalam menggunakan jalur pejalan kaki.

Tabel 2. 3 Indikator Penelitian Sebelumnya

Hasanah, B. (2017)	Mastoni, dkk (2019)	Amoako-Sakyi & Odame, P. K. (2019)
Kemudahan	Sirkulasi	Jalur Pejalan Kaki
Keamanan	Iklim	Permukaan
Partisipasi Masyarakat	Kebisingan	Curb cut/ ramp
	Kebersihan dan Aroma	Jalur Pemandu
	Keamanan	
	Keindahan dan Bentuk	

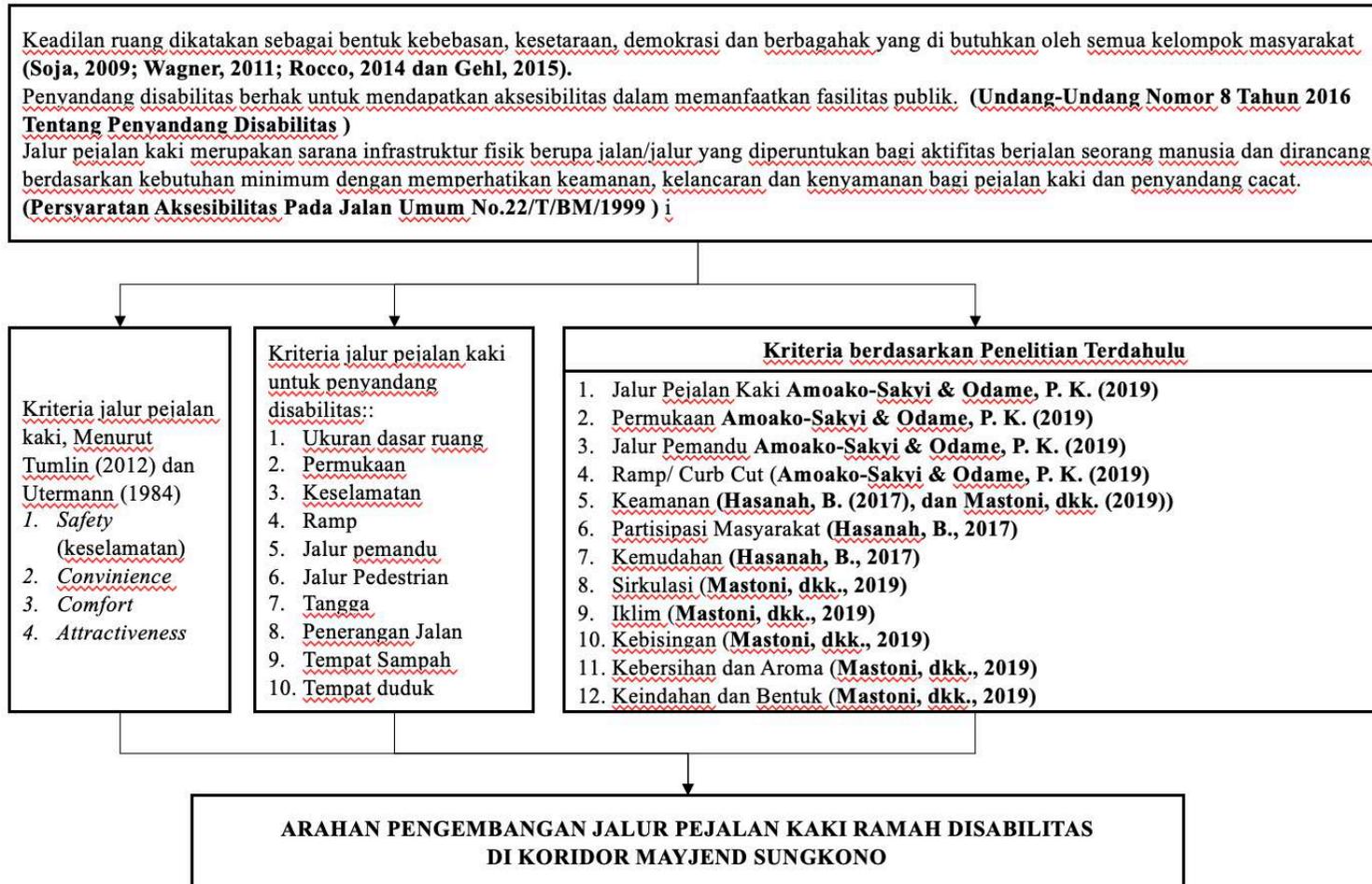
Sumber : Diolah dari berbagai sumber, 2022

2.6 Kerangka Teori



Gambar 2. 5 Kerangka Teori
Sumber: Analisis Penulis, 2021

2.7 Kerangka Konsep



Gambar 2. 6 Kerangka Konsep

Sumber: Analisis Penulis, 2021

2.8 Sintesa Pustaka

Berdasarkan dari hasil kajian literatur, dirumuskan variabel-variabel yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Variabel yang dirumuskan oleh peneliti merupakan sintesis dari indikator jalur pejalan kaki secara umum dan juga kriteria jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Selain itu, berbagai penelitian terdahulu juga digunakan sebagai pertimbangan.

Pada penelitian ini, indikator jalur pejalan kaki ramah disabilitas akan dibagi menjadi 6 indikator umum yang meliputi keselamatan dan keamanan, fasilitas disabilitas, kondisi menyenangkan, kenyamanan, daya tarik, dan partisipasi masyarakat. Hal ini dilakukan guna mendapatkan hasil arahan yang lebih detail pada masing-masing variabel dalam indikator yang ada. Berikut adalah tabel indikator sintesis variabel dengan sumber literatur pada masing-masing variabel.

Tabel 2. 4 Sintesis Variabel Tahap 1

Indikator	Variabel	Sumber
<i>Safety</i> (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran dasar ruang	Lubis (2008) Hasanah, B. (2017) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006
	Tekstur dan Permukaan	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Konflik kendaraan	Untermann (1984) Tumlin (2012) Ma'ruf (2018)
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Jalur Pemandu	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Ma'ruf (2018)
	Tangga	Lubis (2008)
<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Kesinambungan perjalanan	Untermann (1984) Lubis (2008) Tumlin (2012) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Untermann (1984) Tumlin (2012)

Indikator	Variabel	Sumber
		Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Keindahan	Untermann (1984) Tumlin (2012)
	Kemudahan Akses	Untermann (1984) Lubis (2008) Tumlin (2012)
	Gaya alam dan Iklim	Untermann (1984)
	Kebisingan	Mastoni, dkk (2019)
<i>Attractiveness</i> (daya tarik)	Vegetasi	Tumlin (2012)
	<i>Resting Area</i>	Tumlin (2012) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Penerangan jalan	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
Partisipasi Masyarakat		Hasanah B. (2017)

Sumber: Analisis Penulis, 2022

Dari tabel sintesis variabel diatas, variabel-variabel yang disajikan masih merupakan sintesis murni dari kajian literatur. Variabel kemudahan akses pada sintesis variabel tahap 1 memiliki parameter yang sudah tercakup pada variabel lainnya seperti ukuran dasar ruang, indikator fasilitas disabilitas dan indikator *convenience*. Maka dari itu, variabel yang ada mengalami reduksi. Berikut merupakan tabel sintesis variabel yang akan digunakan di penelitian ini:

Tabel 2. 5 Sintesis Variabel Tahap 2

Indikator	Variabel	Sumber
<i>Safety</i> (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran dasar ruang	Lubis (2008) Hasanah, B. (2017) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006
	Tekstur dan Permukaan	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Konflik kendaraan	Untermann (1984) Tumlin (2012) Ma'ruf (2018)
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006

Indikator	Variabel	Sumber
		Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Jalur Pemandu	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Ma'ruf (2018)
	Tangga	Lubis (2008)
<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Kesinambungan perjalanan	Untermann (1984) Lubis (2008) Tumlin (2012) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Untermann (1984) Tumlin (2012) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Keindahan	Untermann (1984) Tumlin (2012)
	Gaya alam dan Iklim	Untermann (1984)
	Kebisingan	Mastoni, dkk (2019)
<i>Attractiveness</i> (daya tarik)	Vegetasi	Tumlin (2012)
	<i>Resting Area</i>	Tumlin (2012) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
	Penerangan jalan	Lubis (2008) PERATURAN Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014
Partisipasi Masyarakat		Hasanah B. (2017)

Sumber: Analisis Penulis, 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik. Pendekatan rasionalistik menekankan pada pemahaman secara menyeluruh serta argumentasi yang didukung oleh data empiris yang relevan sebagai tolok ukur dalam menarik kesimpulan (Muhadjir, 2000 dalam Ginting, P., & Situmorang, S. H., 2008). Data empiris yang faktual, relevan dan dapat terukur akan mendukung dalam pendekatan rasionalistik sehingga memunculkan interpretasi hasil penelitian.

Dengan menggunakan pendekatan ini, peneliti terlebih dahulu menyusun dan merumuskan konseptualisasi teoritik melalui variabel yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Setelah itu, dilakukan pengambilan data mengenai preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas yang kemudian dilanjutkan dengan analisis untuk mengetahui hasil penelitian.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian campuran atau *mixed-methods*. Jenis penelitian campuran ini merupakan perpaduan antara metode penelitian kualitatif dan kuantitatif. Menurut Cresswell dan Clark (2007, dalam Riantoni C., 2021), fokus dari metode campuran adalah mengumpulkan, menganalisis dan menggabungkan data kuantitatif dan kualitatif dalam satu penelitian atau satu sesi penelitian. Metode penelitian campuran digunakan sebagai solusi dalam penelitian apabila metode kuantitatif atau kualitatif dianggap tidak bisa memberikan hasil yang lengkap dalam menjawab rumusan masalah penelitian.

3.3 Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono (2014, dalam Rianty, 2019), variabel penelitian adalah sebuah atribut, sifat atau nilai dari seseorang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Variabel dalam penelitian ini merupakan hasil dari sintesa pustaka pada BAB II yang relevan terhadap penelitian. Berikut ini adalah variabel penelitian yang telah didapatkan:

Tabel 3. 1 Indikator dan Variabel

Indikator	Variabel	Parameter
Safety (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran Dasar Ruang	Lebar minimum jalur pejalan kaki 1,5 meter Tersedia ruang bebas tinggi 2,1 meter
	Tekstur dan Permukaan	Permukaan jalur pejalan kaki stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.
	Konflik Pejalan Kaki	Jalur pejalan kaki tidak dilewati oleh kendaraan bermotor Penyediaan bollard
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Ketersediaan ramp dengan kemiringan maksimal 1:12 dan di setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan
	Jalur Pemandu	Tersedia tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan <i>guiding</i>

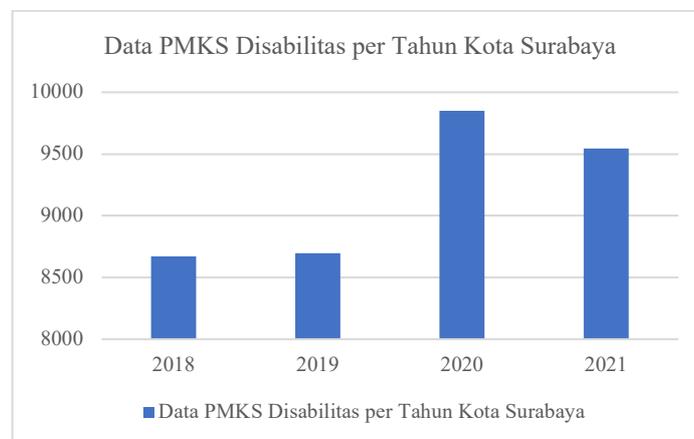
Indikator	Variabel	Parameter
		<i>block</i> atau ubin tekstur sebagai pengarah dan peringatan.
	Tangga	Tersedia tangga
<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Kesinambungan perjalanan	Kondisi jalur terbebas dari halangan dan aktifitas lain yang tidak diperbolehkan
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Bersih dari sampah
		Tersedia tempat sampah
		Tersedia saluran drainase
	Keindahan	Keserasian warna/motif jalur pejalan kaki
		Keserasian bentuk jalur pejalan kaki
		Kondisi elemen/ <i>street furniture</i>
Gaya Alam dan Iklim	Kondisi temperatur	
	Kondisi curah hujan	
Tingkat Kebisingan	Pengukuran tingkat kebisingan di jalur pejalan kaki	
<i>Attractiveness</i>	<i>Vegetasi</i>	Ketersediaan dan kondisi vegetasi
	<i>Resting Area</i>	Tersedia tempat duduk di bagian tepi jalur pejalan kaki dalam setiap jarak 9 meter.
	Penerangan jalan	Tersedia pencahayaan setiap 15-20 meter guna mendukung jalur pejalan.
Partisipasi Masyarakat		Pelibatan masyarakat dalam rencana pengembangan jalur pejalan kaki

Sumber: Penulis, 2022

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan sebuah kumpulan dari elemen- elemen sejenis yang dibedakan oleh karakteristiknya masing-masing (Supranto, 2007). Populasi yang dituju adalah masyarakat penyandang disabilitas fisik dan sensorik di Kota Surabaya. Dinas Sosial Kota Surabaya menyatakan bahwa jumlah penyandang disabilitas di Kota Surabaya pada tahun 2018 hingga 2020 terus mengalami kenaikan dan pada tahun 2021 mencapai jumlah 9.546 jiwa, namun jumlah penyandang disabilitas fisik dan sensorik tidak terdata secara khusus.



Gambar 3. 1 Data Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS) Disabilitas Kota Surabaya Tahun 2018-2021

Sumber: Dinas Sosial Kota Surabaya, 2022

3.4.2 Sampel

Sampel merupakan sebagian jumlah dan karakteristik dari populasi yang akan dipelajari untuk diambil kesimpulannya sehingga sampel harus dapat mewakili populasinya. (Sugiyono, 2014 dalam Rianty, 2019). Teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*, dimana teknik ini mengambil sampel dengan tidak berdasarkan metode acak, melainkan berdasarkan pada pertimbangan apakah seseorang tersebut sesuai dengan tujuan penelitian dan dapat membantu memecahkan masalah penelitian (Arikunto, 2006 dalam Kinasih et al., 2020). Beberapa kriteria sampel yang dapat menjawab sasaran penulis yakni:

1. Berdomisili di Surabaya dan/atau memiliki KTP Surabaya,
2. Penyandang disabilitas sensorik dan/atau penyandang disabilitas fisik, dan
3. Berumur 15-65 tahun.

Metode sampling dilakukan secara daring dengan menjangkau responden yang sesuai kriteria dengan kuisioner Google Form dimana kuisioner ini kemudian disebarluaskan kepada 7 yayasan dan komunitas disabilitas di Surabaya. Metode daring dilakukan karena mempertimbangkan adanya kebijakan PPKM terkait pandemi Covid-19 yang membatasi proses penelitian.

Tabel 3. 2 Kompilasi Yayasan dan Komunitas

No	Nama Yayasan dan Komunitas	Jumlah	
		Penyandang Disabilitas Sensorik	Penyandang Disabilitas Fisik
1.	Komunitas Arek Tuli Surabaya	35	-
2.	Peduli Kasih Foundation for Children with Special Needs (Yayasan Peduli Kasih Anak Berkebutuhan Khusus)	-	13
3.	Pusat Studi dan Layanan Disabilitas Universitas Negeri Surabaya	5	5
4.	Komunitas Mata Hati	10	-
5.	Fira Modelling Disabilitas	6	10
6.	Inklusi Psikologi Universitas Airlangga Surabaya	5	5
7.	Jogoboyo Disability Care	5	15
TOTAL		66	48

Sumber: Data Yayasan dan Komunitas Terkait, 2022

Martin dan Bateson (1986) dalam Hill (1998) menyatakan bahwa semakin banyak data yang dikumpulkan maka semakin baik karena kekuatan statistik ditingkatkan dengan meningkatkan ukuran sampel. Namun, pengumpulan data yang tidak terbatas harus tetap mempertimbangkan berbagai sumber daya seperti uang, waktu, ruang dan energi.

Roscoe, dalam Memon, et. Al (2020:6), menyarankan bahwa ukuran sampel yang lebih besar dari 30 dan kurang dari 500 cocok untuk penelitian umum. Roscoe juga mengemukakan bahwa jika terdapat kumpulan data, maka data tersebut perlu dipecah menjadi beberapa kelompok kecil dengan minimal 30 responden yang harus dipertimbangkan untuk setiap kelompok. Senada dengan hal tersebut, Agung dalam Alwi (2015:141) menyatakan bahwa ukuran sampel dalam mayoritas penelitian berkisar antara 30 hingga 500 dan jika sampel harus dibagi dalam beberapa kategori maka diperlukan sampel minimal 30 untuk setiap kategorinya. Sementara Roscoe dan Agung menganjurkan batas minimal 30 sampel, Chassan (1979) menyatakan bahwa 20 hingga 25 subjek per kelompok akan tampak sebagai minimum absolut untuk kemungkinan yang masuk akal.

Berdasarkan hal tersebut, dan juga berdasarkan fakta bahwa masyarakat penyandang disabilitas merupakan masyarakat khusus dalam sebuah kota yang jumlahnya tidak terlalu banyak dan secara umum lebih sulit untuk diakses, maka jumlah responden yang diharapkan adalah minimal 30 orang dalam setiap kategori penyandang disabilitas sensorik dan fisik atau total responden sebanyak 60 orang. Dimana kemudian distribusi 60 responden ini dibagi secara proposional pada setiap Yayasan dan komunitas yang dituju, dengan pembagian sebagai berikut:

Tabel 3. 3 Jumlah Sampel

No	Nama Yayasan dan Komunitas	Jumlah	
		Penyandang Disabilitas Sensorik	Penyandang Disabilitas Fisik
1.	Komunitas Arek Tuli Surabaya	15	-
2.	Peduli Kasih Foundation for Children with Special Needs (Yayasan Peduli Kasih Anak Berkebutuhan Khusus)	-	9
3.	Pusat Studi dan Layanan Disabilitas Universitas Negeri Surabaya	3	3
4.	Komunitas Mata Hati	5	-
5.	Fira Modelling Disabilitas	3	6
6.	Inklusi Psikologi Universitas Airlangga Surabaya	2	3
7.	Jogoboyo Disability Care	2	9
TOTAL		30	30

Sumber: Data Yayasan dan Komunitas Terkait, 2022

3.5 Teknik Pengumpulan Data

3.5.1 Teknik Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian. Metode ini digunakan untuk mendapatkan data faktual. Jenis metode primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan kuisioner.

1. Observasi

Observasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara mengamati jalur pejalan kaki berdasarkan variabel yang sudah ditentukan pada penelitian. Observasi dapat dilakukan dengan media bantuan berupa foto penggambaran kondisi eksisting, diagram, serta penjelasan secara deskriptif. Metode observasi ini digunakan untuk memperoleh data-data terkait variabel-variabel dari sasaran 1 dan sebagai input untuk sasaran 3.

2. Kuisioner

Penyebaran kuisioner ditujukan untuk mengetahui preferensi dari penyandang disabilitas terkait pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas secara umum dalam bentuk skala prioritas variabel. Pertimbangan dalam menggunakan preferensi umum adalah akibat keterbatasan sampel yang ada dan proses pengumpulan data yang memiliki keterbatasan berbagai sumber daya seperti uang, waktu, ruang dan energi (Martin dan Bateson, 1986 dalam Hill, 1998). Bentuk dari kuisioner ini adalah Kuisioner Pairwise Comparison. Penyebaran kuisioner ini diberikan kepada responden yang sesuai dengan kriteria sampel yang telah ditentukan. Kuisioner ini nantinya diharapkan dapat membantu menjawab sasaran 2 sampai dengan sasaran 3 yakni perumusan Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.

3. Wawancara

Wawancara pada penelitian ini dilakukan kepada narasumber ahli/pakar sebagai salah satu sumber data analisis triangulasi pada sasaran 3 guna mewujudkan Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono Surabaya. Teknik wawancara dilakukan secara mendalam (*In-Depth Interview*) dengan semi terstruktur.

Tabel 3. 4 Cara Perolehan Data

Cara perolehan data	Data yang dibutuhkan
Observasi	Indikator Keselamatan dan Keamanan
	Indikator Fasilitas
	Indikator Kondisi Menyenangkan
	Indikator Kenyamanan
	Indikator Daya Tarik
Kuisisioner	Prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas
Wawancara	Arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan pakar

Sumber: Analisis Penulis, 2022

3.5.2 Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Umumnya teknik ini digunakan oleh para peneliti untuk memberikan gambaran tambahan, gambaran pelengkap untuk diproses lebih lanjut. Dalam hal ini, data sekunder merupakan data primer yang diperoleh oleh pihak lain atau data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pengumpul data primer atau oleh pihak lain yang pada umumnya disajikan dalam bentuk tabel-tabel atau diagram-diagram. Survei sekunder yang dilakukan pada penelitian adalah survei literatur terkait variabel partisipasi masyarakat, teori jalur pejalan kaki ramah disabilitas, *best practice* dan kebijakan terkait di wilayah studi.

3.6 Metode Analisa Data

Dalam teknik metode analisa data ini digunakan untuk membantu menganalisa sasaran yang dicapai dalam penelitian ini. Berikut adalah metode analisa yang digunakan :

Tabel 3. 5 Metode Analisa Data

Sasaran Penelitian	Data	Teknik Perolehan Data	Metode Analisa	Output
Sasaran 1	Variabel yang telah disusun berdasarkan Sintesa pustaka	Observasi, Studi Literatur	Analisa Deskriptif kualitatif	Identifikasi kondisi jalur pedestian di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan variabel yang telah ditentukan
Sasaran 2		Kuisisioner	<i>Analysis Hierachy Process</i> (AHP)	Skala prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas menurut penyandang disabilitas

Sasaran Penelitian	Data	Teknik Perolehan Data	Metode Analisa	Output
Sasaran 3	Hasil sasaran 1 dan 2, wawancara pakar, teori, <i>best practice</i> dan kebijakan terkait jalur pejalan kaki ramah disabilitas.	Hasil sasaran 1 dan 2, wawancara, dan studi literatur	Analisis Deskriptif Kualitatif dengan pendekatan Triangulasi Data/Sumber	Arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Sumber: Analisis Penulis, 2022

Sasaran 1: Mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono

Dalam mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono, dilakukan observasi melalui survei secara primer dan juga dilakukan pula survey sekunder melalui studi literatur mengenai variabel partisipasi masyarakat. Hal ini untuk melihat sejauh mana jalur pejalan kaki memenuhi indikator variabel yang sudah ditentukan pada bab sebelumnya untuk menjadi bahan pertimbangan sasaran 3. Observasi lapangan dan pengumpulan data akan dilakukan dalam jangka waktu 2 hingga 3 minggu. Output yang didapatkan berupa deskriptif kualitatif mengenai kondisi jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan variabel yang sudah ditentukan pada sintesa Pustaka.

Sasaran 2: Mengidentifikasi preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono

Metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) merupakan salah satu metode yang dapat digunakan dalam sistem pengambilan keputusan dengan memperhatikan faktor-faktor persepsi, preferensi, pengalaman, dan intuisi (Saaty, 2008 dalam Mulia, et al, 2018). Metode ini dilakukan dengan bantuan software analisis yaitu software *Expert Choice*.

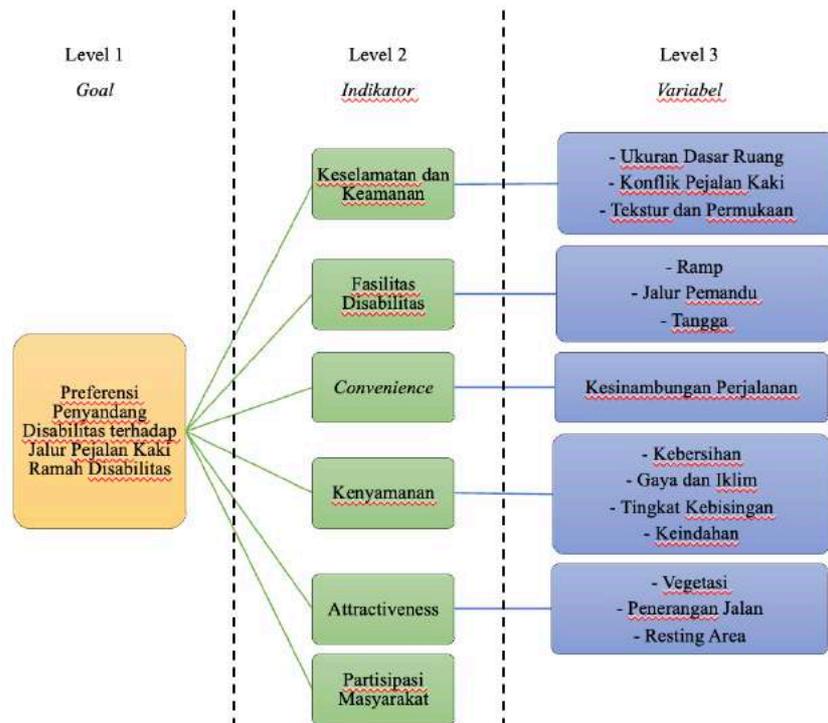
Dalam penelitian ini, analisis AHP digunakan untuk mengetahui preferensi masyarakat penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas berdasarkan variabel yang telah dirumuskan. Berdasarkan Subiakto (2009 dalam Wambes W., 2015), preferensi sendiri yakni berarti sesuatu yang lebih diminati, suatu pilihan utama, merupakan kebutuhan prioritas dan memberi keuntungan yang lebih baik. Dimana setiap individu memiliki preferensi dalam menentukan berbagai pilihan untuk kebutuhannya. Sedangkan Menurut Porteous (1977, dalam Linta S. dan Sumarsono A., 2017), preferensi dapat digunakan untuk menilai keinginan individu terhadap suatu hal yang akan direncanakan dan preferensi ini nantinya dapat menjadi masukan bagi bentuk partisipasi dalam proses perencanaan.

Secara khusus, identifikasi preferensi pada penelitian ini difokuskan pada penyandang disabilitas sebagai responden. Sehingga output dari sasaran ini adalah mendapatkan skala prioritas variabel jalur pejalan kaki ramah disabilitas yang perlu dikembangkan berdasar dari preferensi responden itu sendiri. Variabel yang digunakan pada tahapan ini juga merupakan hasil sintesa Pustaka pada bab sebelumnya.

Menurut Kadarsyah dan Ali (dalam Syaifullah, 2010) langkah-langkah yang dilakukan dalam metode AHP sebagai berikut:

1. Mendefinisikan masalah dan menentukan solusi yang diinginkan. Dalam tahap ini, ditentukan masalah yang akan dipecahkan secara jelas, detail, dan mudah dipahami serta mencoba menentukan solusi yang mungkin cocok.
2. Membuat struktur hierarki yang diawali dengan tujuan utama. Setelah menyusun tujuan utama sebagai level hirarki teratas, akan disusun level hirarki yang berada di bawahnya yaitu kriteria-kriteria yang cocok untuk menilai alternatif

yang kita berikan dan menentukan alternatif tersebut. Dimana input kriteria ini merupakan hasil dari sintesa pustaka yang sudah dirumuskan.



Gambar 3. 2 Struktur Hirarki Penelitian dalam Analisis AHP

Sumber: Analisis Penulis, 2022

3. Membuat matriks perbandingan berpasangan
Matriks ini menggambarkan kontribusi relatif atau pengaruh setiap elemen terhadap tujuan atau kriteria yang setingkat di atasnya.
4. Mendefinisikan perbandingan berpasangan
Hasil perbandingan dari masing-masing elemen akan berupa angka dari 1 sampai 9 yang menunjukkan perbandingan tingkat kepentingan suatu elemen. Penilaian perbandingan berpasangan ini akan dilakukan oleh responden sesuai kriteria sampel yang telah ditentukan. Dimana penilaian ini didasarkan pada preferensi penyandang disabilitas terhadap variable yang perlu diutamakan atau diprioritaskan dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Hasil perbandingan tersebut diisikan pada sel yang bersesuaian dengan elemen yang dibandingkan. Keterangan dan penjelasan

Tabel 3. 6 Skala Penilaian Perbandingan Berpasangan

Intensitas Kepentingan	Keterangan	Penjelasan
1	Kriteria A sama penting dengan kriteria B	Kriteria-kriteria memiliki pengaruh yang sama terhadap preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas
3	Kriteria A sedikit lebih penting daripada kriteria B	Satu kriteria memiliki sedikit pengaruh terhadap preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas

5	Kriteria A cukup penting daripada kriteria B	Satu kriteria memiliki cukup pengaruh terhadap preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas
7	Kriteria A sangat penting daripada kriteria B	Satu kriteria memiliki pengaruh yang kuat terhadap preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas
9	Kriteria A mutlak lebih penting daripada kriteria B	Satu kriteria memiliki pengaruh yang sangat kuat terhadap preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas
2,4,6 dan 8	Apabila ragu antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan	

Sumber: Saaty, 2008 dalam Mulia, et al, 2018

5. Menghitung nilai eigen dan menguji konsistensinya.
6. Mengulangi langkah 3,4, dan 5 untuk seluruh tingkat hirarki.
7. Menghitung vektor eigen dari setiap matriks perbandingan berpasangan
Vektor eigen dihitung dari setiap matriks perbandingan berpasangan yang merupakan bobot setiap elemen untuk penentuan prioritas elemen-elemen pada tingkat hirarki terendah sampai mencapai tujuan. Penghitungan dilakukan dengan cara menjumlahkan nilai setiap kolom dari matriks, membagi setiap nilai dari kolom dengan total kolom yang bersangkutan untuk memperoleh normalisasi matriks, dan menjumlahkan nilai-nilai dari setiap baris dan membaginya dengan jumlah elemen untuk mendapatkan rata-rata.
8. Memeriksa konsistensi hirarki.
Mengukur rasio konsistensi (CR) dengan melihat indeks konsistensi (CI). Rasio konsistensi yang diharapkan adalah yang mendekati sempurna agar menghasilkan keputusan yang mendekati valid yakni kurang dari atau sama dengan 0,1 atau 10%.
9. Menggabungkan pendapat responden dan menarik kesimpulan.

Output yang didapatkan pada sasaran 2 adalah prioritas variabel yang perlu dikembangkan di jalur pejalan kaki ramah disabilitas berdasarkan preferensi penyandang disabilitas.

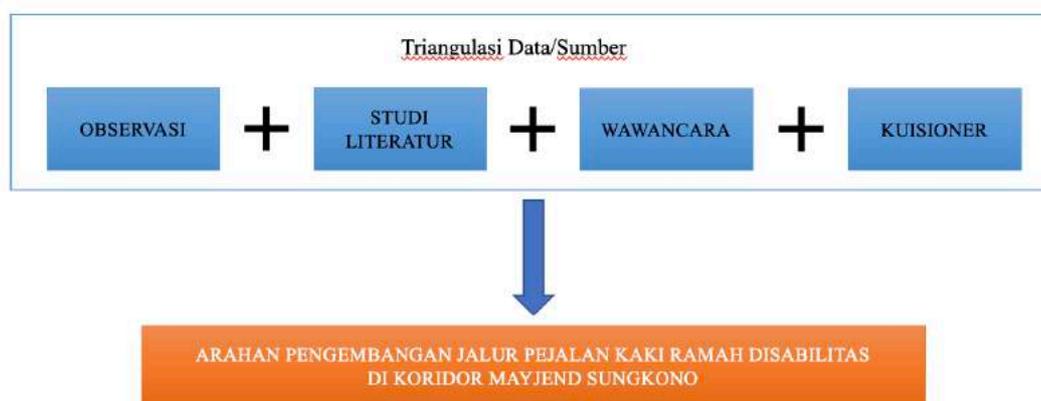
Sasaran 3: Merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono dirumuskan dalam bentuk analisis deskriptif kualitatif dengan pendekatan triangulasi. Pendekatan triangulasi menurut Sugiyono (dalam Bachri, 2010), bertujuan untuk meningkatkan pemahaman seseorang terkait hal yang sedang diteliti. Triangulasi sumber berarti membandingkan ulang derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda. Misalnya membandingkan hasil pengamatan dengan wawancara atau membandingkan hasil wawancara dengan dokumen yang ada. (Bachri, 2010)

Beberapa tahun terakhir, peneliti mengatakan bahwa sebagian penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kata 'triangulasi' dalam mengekspresikan pendekatan mereka memiliki tujuan yang berbeda. (Breitmayer, B. J., et al, 1993) Fielding dan Fielding (1986) menghubungkan triangulasi dengan tujuan melengkapi atau kelengkapan. Mereka menyatakan bahwa peneliti kualitatif jarang menggunakan triangulasi untuk mencapai validitas konvergen. Sebaliknya, peneliti kualitatif menggabungkan beberapa metode, sumber data, teori, dan peneliti untuk mengungkapkan dimensi yang bervariasi dari suatu bidang yang diminati. Hal yang sama juga dikatakan oleh Denzin and Lincoln (1994 dalam

Fenechadami, 2005), dimana mereka menjelaskan bahwa triangulasi adalah 'kombinasi beberapa metode, pendirian empiris, perspektif dan pengamatan dalam sebuah penelitian dapat dipahami sebagai strategi yang menambah ketelitian dan kedalaman tentang penelitian itu sendiri'. Mereka juga mengatakan bahwa triangulasi bukanlah alat atau strategi untuk validasi, tetapi lebih berfungsi sebagai alternatif untuk validasi.

Analisis deskriptif kualitatif dengan pendekatan triangulasi data/ sumber ini dilakukan dengan pengerjaan sintesa dari literatur penelitian terkait teori jalur pejalan kaki ramah disabilitas dari beberapa ahli, *best practice* mengenai jalur pejalan kaki ramah disabilitas, dan standar kebijakan yang berlaku secara nasional dan regional; wawancara kepada pakar; kuisisioner yang merupakan hasil sasaran 2; dan observasi yang merupakan hasil dari sasaran 1. Sehingga nantinya akan diperoleh rumusan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono.



Gambar 3. 3 Skema Pendekatan Triangulasi

Sumber: Analisis Penulis, 2021

Output yang diharapkan dari sasaran 3 adalah arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan ranking variabel prioritas preferensi penyandang disabilitas.

3.7 Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan secara sistematis dengan adanya pembagian beberapa tahapan pengerjaan. Berikut tahapan penelitian ini :

1. Perumusan Masalah

Tahap ini terdiri dari perumusan masalah yang bersumber dari latar belakang permasalahan penelitian. Selanjutnya dilakukan identifikasi pokok permasalahan yang terjadi. Setelah merumuskan masalah, dapat ditentukan tujuan, sasaran serta ruang lingkup dari penelitian ini.

2. Kajian pustaka dan penentuan variabel

Kajian Pustaka ini dilakukan untuk mendapatkan teori serta konsep yang berkaitan dengan rumusan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini. Hasil dari kajian pustaka ini menghasilkan indikator serta variabel yang relevan dengan penelitian.

3. Pengumpulan Data

Merupakan tahap yang paling penting dalam penelitian ini. Kelengkapan dan keakuratan data akan mempengaruhi proses analisis dan hasil penelitian. Pada tahap pengumpulan data dilakukan pengumpulan data dan informasi terkait objek penelitian

dimana data disesuaikan dengan variabel penelitian yang didapatkan berdasarkan hasil sintesa pada kajian pustaka. Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer seperti observasi lapangan maupun kuisioner, sedangkan data sekunder berasal dari studi literatur.

4. **Analisis dan Hasil Pembahasan**

Proses analisis data dilakukan sesuai sasaran penelitian untuk mencapai sasaran dan tujuan penelitian yang telah ditentukan. Teknik analisis data yang digunakan yaitu Observasi, AHP dan pendekatan triangulasi. Hasil analisis yang telah didapatkan digunakan untuk penarikan kesimpulan

5. **Penarikan Kesimpulan**

Tahap akhir dari penelitian ini adalah penarikan kesimpulan dan rekomendasi. Penarikan kesimpulan berdasarkan hasil analisis. Hasil analisis tersebutlah yang menjawab rumusan masalah yakni arahan pengembangan pedestrian ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

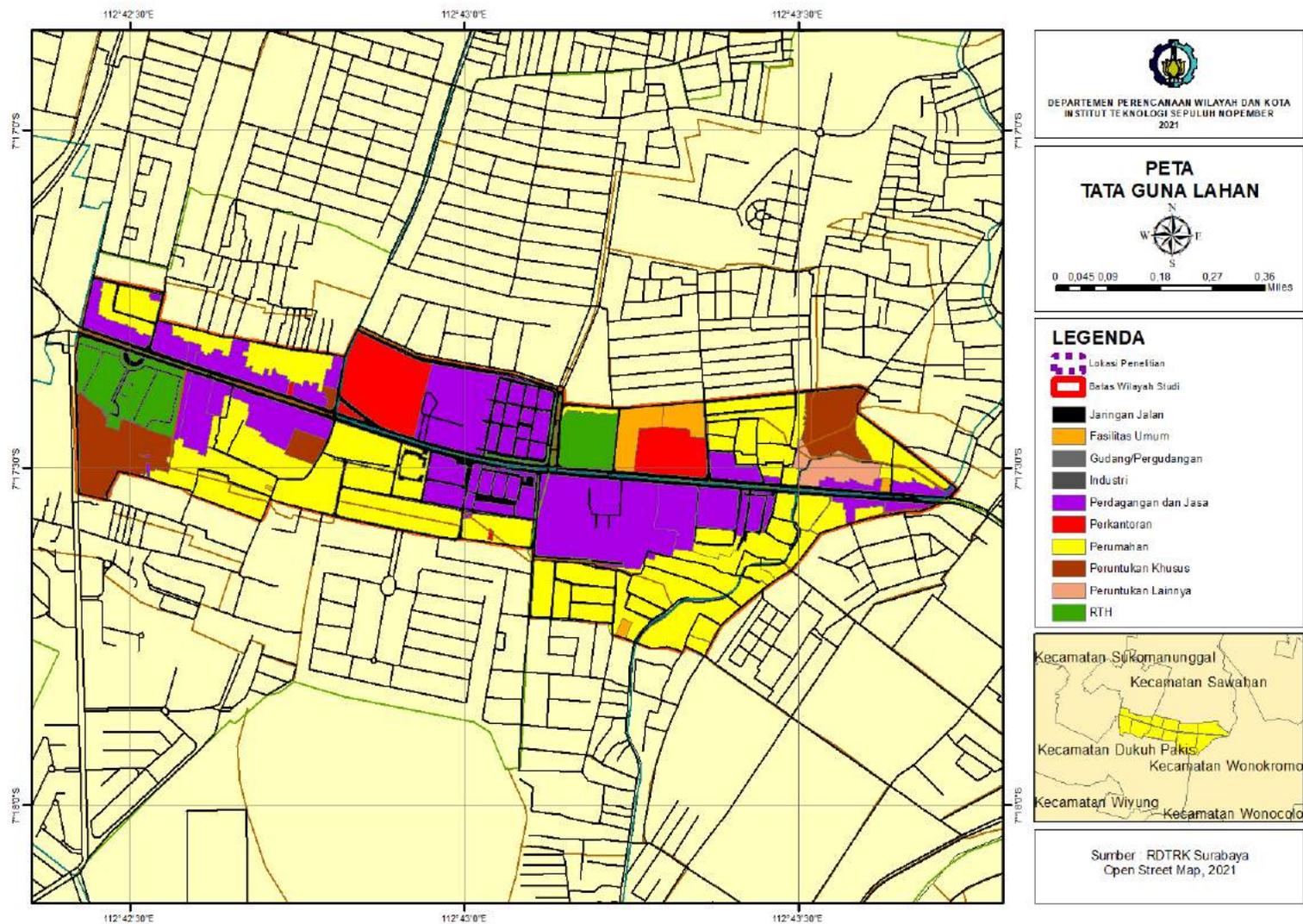
4.1 Pembagian Wilayah Penelitian

Dalam melakukan observasi, peneliti membagi jalur pejalan kaki di koridor Mayjend Sungkono menjadi 2:

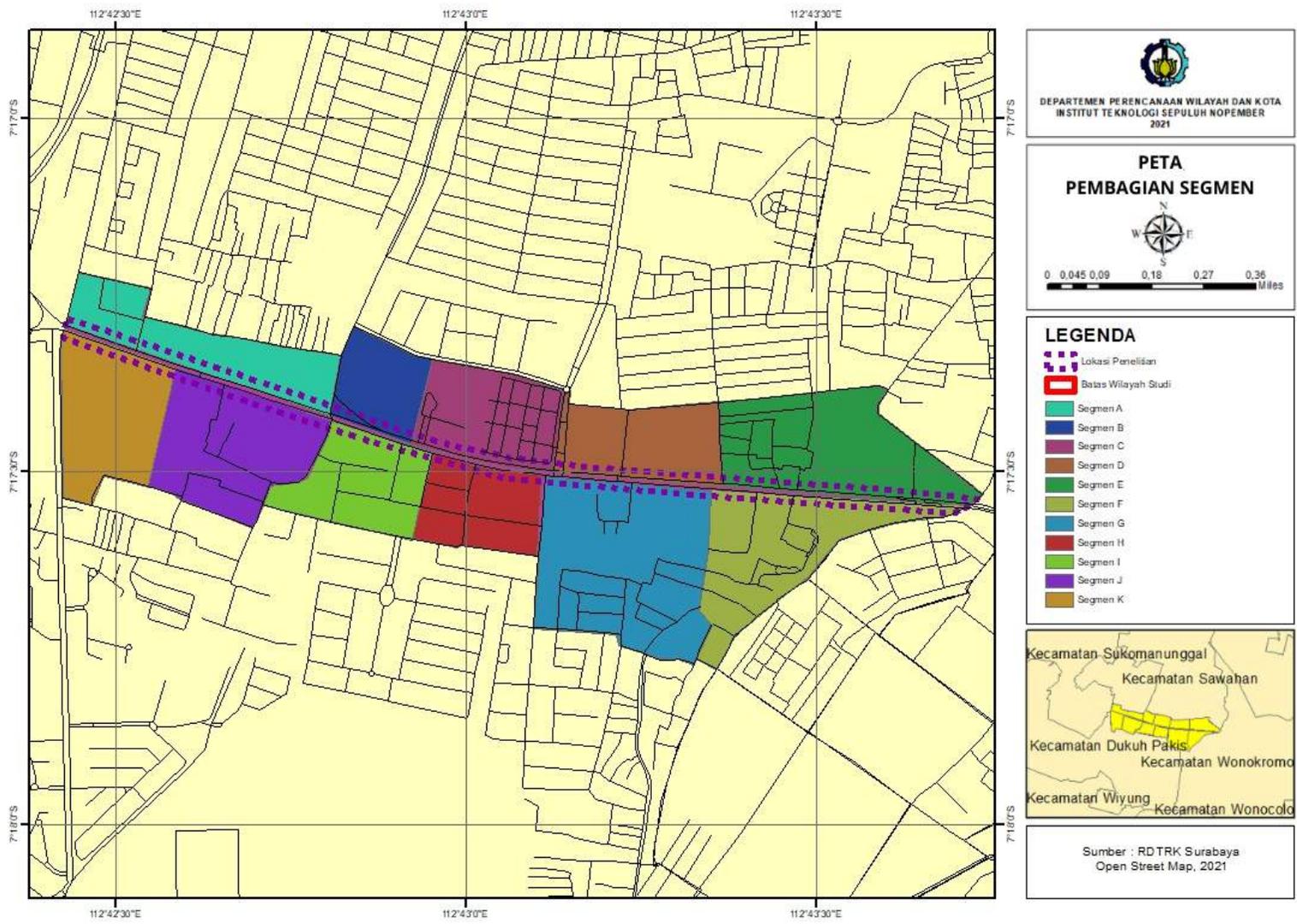
1. Mayjend Sungkono menuju arah timur atau jalur pejalan kaki sisi utara
2. Mayjend Sungkono menuju arah barat atau jalur pejalan kaki sisi selatan

Kemudian, peneliti membagi lagi jalur pejalan kaki di koridor Mayjend Sungkono kedalam beberapa segmen yang lebih mikro. Pembagian segmen ini didasarkan pada kecenderungan aktivitas, dimana kemudian didapatkan 11 segmen yang dapat dilihat pada Gambar 4.2. Observasi ini juga dibatasi oleh teknik *time sampling* untuk membatasi beragam kegiatan yang ada di jalur pejalan kaki tersebut, sehingga perbedaan yang didapatkan dari tiap jenis sampel jalur pedestrian tersebut signifikan. Adapun pembagian *time sampling* yang digunakan selama survei primer adalah pada waktu *peak hour* yaitu:

1. Pagi - siang hari : 09:00 - 12:00 WIB
2. Sore - malam hari : 17:00 - 20:00 WIB



Gambar 4. 1 Peta Tata Guna Lahan
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 2 Peta Pembagian Segmen
Sumber: Penulis, 2022

Dengan keterangan setiap segmen sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Pembagian Segmen

Segmen	Keterangan
Segmen A	Pertokoan 1
Segmen B	Perkantoran TVRI
Segmen C	Hotel Shangri-La
Segmen D	Yayasan Juang 45
Segmen E	Pertokoan 2
Segmen F	Pertokoan 3
Segmen G	Pusat Perbelanjaan
Segmen H	Pertokoan 4
Segmen I	Hotel dan Apartemen Java Paragon
Segmen J	Pertokoan 5
Segmen K	Taman Makan Pahlawan

Sumber: Analisis Penulis, 2022

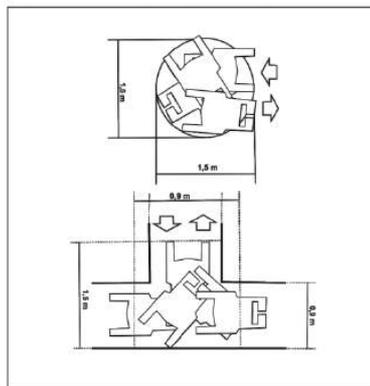
4.2 Kondisi Eksisting Wilayah Penelitian

Dari hasil observasi lapangan yang telah dilakukan pada 11 segmen jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono, berikut ini adalah gambaran umum dan interpretasi mengenai karakteristik setiap indikator sesuai dengan parameter yang sudah dirumuskan. Sehingga hasil dari identifikasi ini diharapkan mampu untuk membantu melihat segmen mana yang sudah baik maupun segmen mana yang perlu untuk dikembangkan berdasarkan kondisi eksisting yang ada.

4.2.1 Indikator *Safety* dan Keamanan

4.2.1.1 Ukuran Dasar Ruang

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014, jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m². Selain itu, dalam jarak tinggi 2100 mm diatas jalur pejalan kaki, tidak diperbolehkan adanya gangguan. Pada permukaan jalur pejalan kaki, diharuskan menggunakan bahan yang tahan segala cuaca seperti aspal atau beton yang dimana kondisinya juga baik dan tidak berlubang.

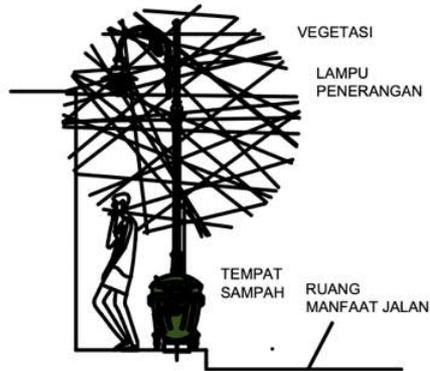


Gambar 4. 3 Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014

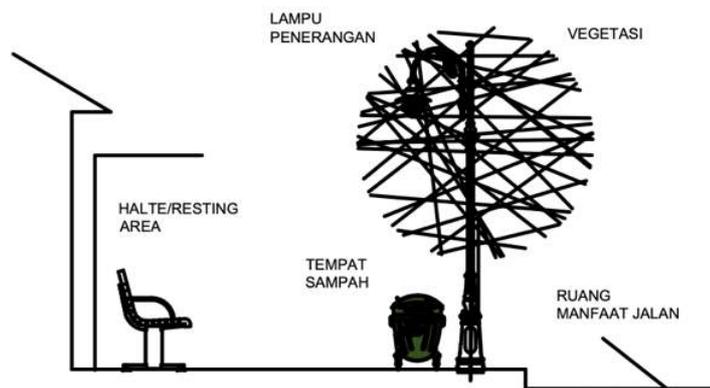
Gambar 4.1 kemudian akan menjadi salah satu parameter hasil survey terhadap kondisi ukuran dasar ruang dari kesebelas segmen jalur pejalan kaki. Berdasarkan hasil survey, secara umum jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono memiliki tatanan *street furniture* seperti

lampu, tempat sampah dan vegetasi yang diletakkan di sebelah kanan jalur pejalan kaki dan *resting area* atau bangku diletakkan di kiri jalur pejalan kaki. Berikut merupakan desain penampang berdasarkan lebar dan fasilitas didalamnya:



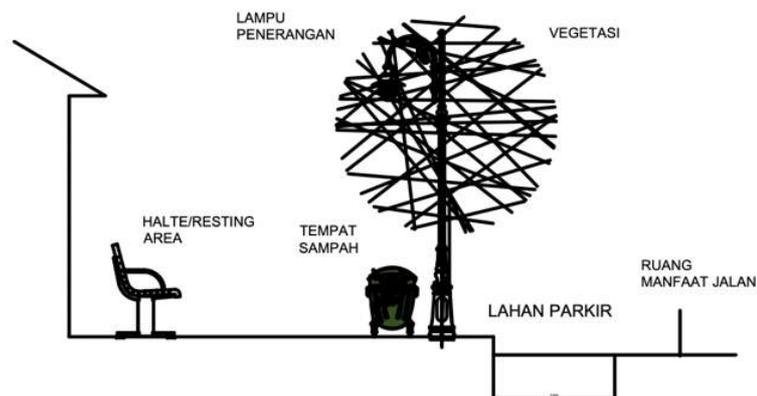
Gambar 4. 4 Desain Penampang Segmen A dan B dengan lebar 1 meter

Sumber: Hasil Survey, 2022



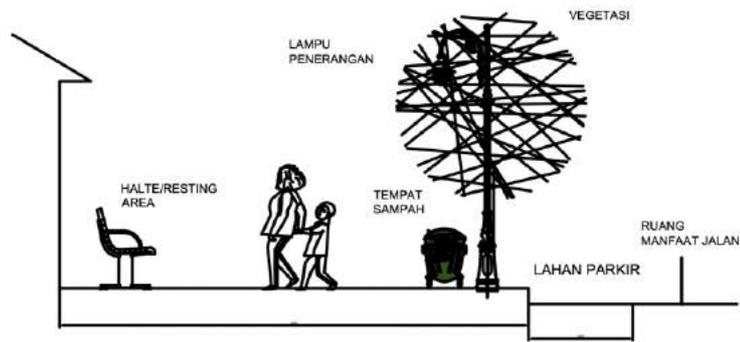
Gambar 4. 5 Desain Penampang Segmen C, D, G dan K dengan lebar berkisar 3-3,5 meter

Sumber: Hasil Survey, 2022

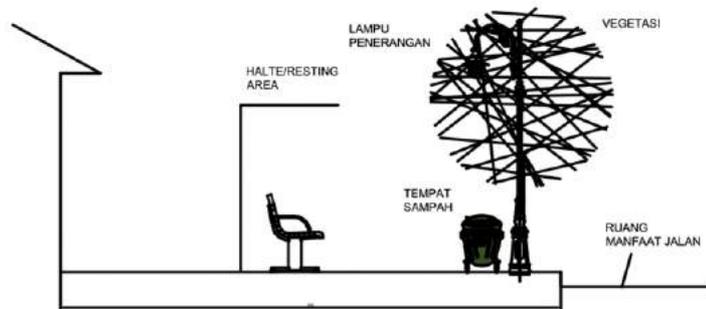


Gambar 4. 6 Desain Penampang Segmen E dengan lebar berkisar 3-3,5 meter

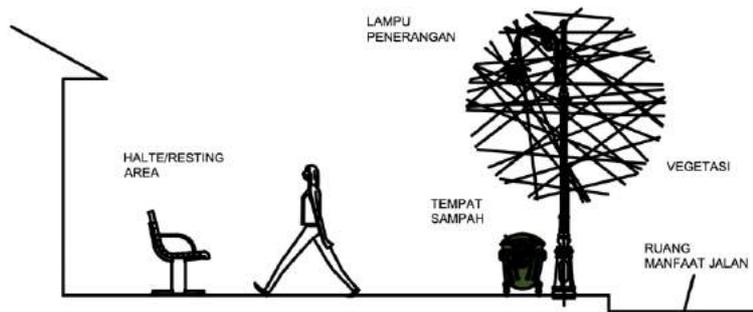
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 7 Desain Penampang Segmen F dengan lebar berkisar 4-4,5 meter
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 8 Desain Penampang Segmen H dan Segmen I dengan lebar berkisar 3-5 meter
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 9 Desain Penampang Segmen J dengan lebar berkisar 5 meter
Sumber: Hasil Survey, 2022

Sebagian kecil Segmen A dan seluruh segmen B memiliki lebar yang tidak sesuai dengan standar jalur pejalan kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 dimana jalur pejalan kaki pada kedua segmen ini hanya memiliki lebar 1 meter. Sedangkan segmen lainnya memiliki lebar berkisar antara 3 hingga 5 meter. Lebar jalur pejalan kaki yang memiliki lebar kurang dari 1.5 meter berdampak pada lalu lintas pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas pengguna kruk maupun pengguna kursi roda, terlebih pada lalu lintas dua arah.

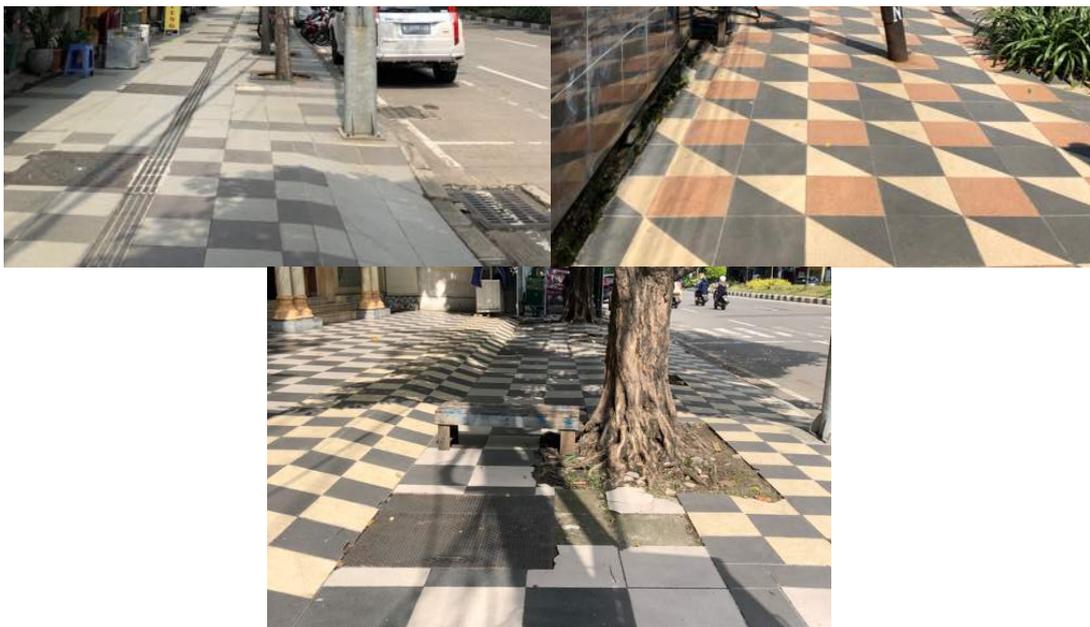
Berdasarkan hasil survey, Segmen A memiliki halangan berupa kabel yang bergelantung cukup rendah, sedangkan pada segmen B vegetasi yang ada tidak terlalu tinggi dimana hanya sekitar 2 meter dan cukup rimbun sehingga berpotensi menjadi gangguan bagi pejalan kaki normal maupun penyandang disabilitas. Sedangkan pada segmen lainnya, berdasarkan hasil survey, tidak ditemukan gangguan pada ketinggian 2.1 meter.



Gambar 4. 10 Halangan pada ruang bebas tinggi di Segmen A (kiri) dan B (kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.1.2 Tekstur dan Permukaan



Gambar 4. 11 Material dan motif jalur pejalan kaki

Sumber: Hasil Survey, 2022

Jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono didominasi dengan material keramik yang memiliki motif bervariasi seperti pada gambar 4.11. Sebagian kecil lainnya masih menggunakan paving yang belum menyeluruh, contohnya pada jembatan di segmen F dan E pada gambar 4.13 dibawah ini. Jalur pejalan kaki dengan bahan ubin keramik dapat menjadi licin, khususnya setelah terkena hujan, sehingga berpotensi membahayakan para pengguna jalur pejalan kaki. Hal ini juga berdampak lebih besar pada pengguna kursi roda yang memerlukan tekstur permukaan yang tidak licin agar roda pada kursi roda tidak tergelincir.



Gambar 4. 12 Titik yang belum memiliki perkerasan pada segmen E
Sumber: Hasil Survey, 2022

Meskipun sudah memiliki perkerasan jalur pejalan kaki yang cukup merata, kerusakan jalur pejalan kaki masih dapat dilihat berdasarkan survey yang telah dilakukan. Kerusakan ini mayoritas berbentuk ubin yang pecah maupun ubin yang ‘hilang’. Hal ini terjadi pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono meskipun dalam skala yang tidak terlalu besar namun tetap dapat membahayakan pengguna jalan dan mengganggu kelancaran lalu lintas.



Gambar 4. 13 Kerusakan Permukaan Jalur Pejalan Kaki di Segmen D (atas kiri), Segmen F (atas kanan), Segmen A (bawah kiri), dan Segmen F (bawah kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.1.3 Konflik Kendaraan

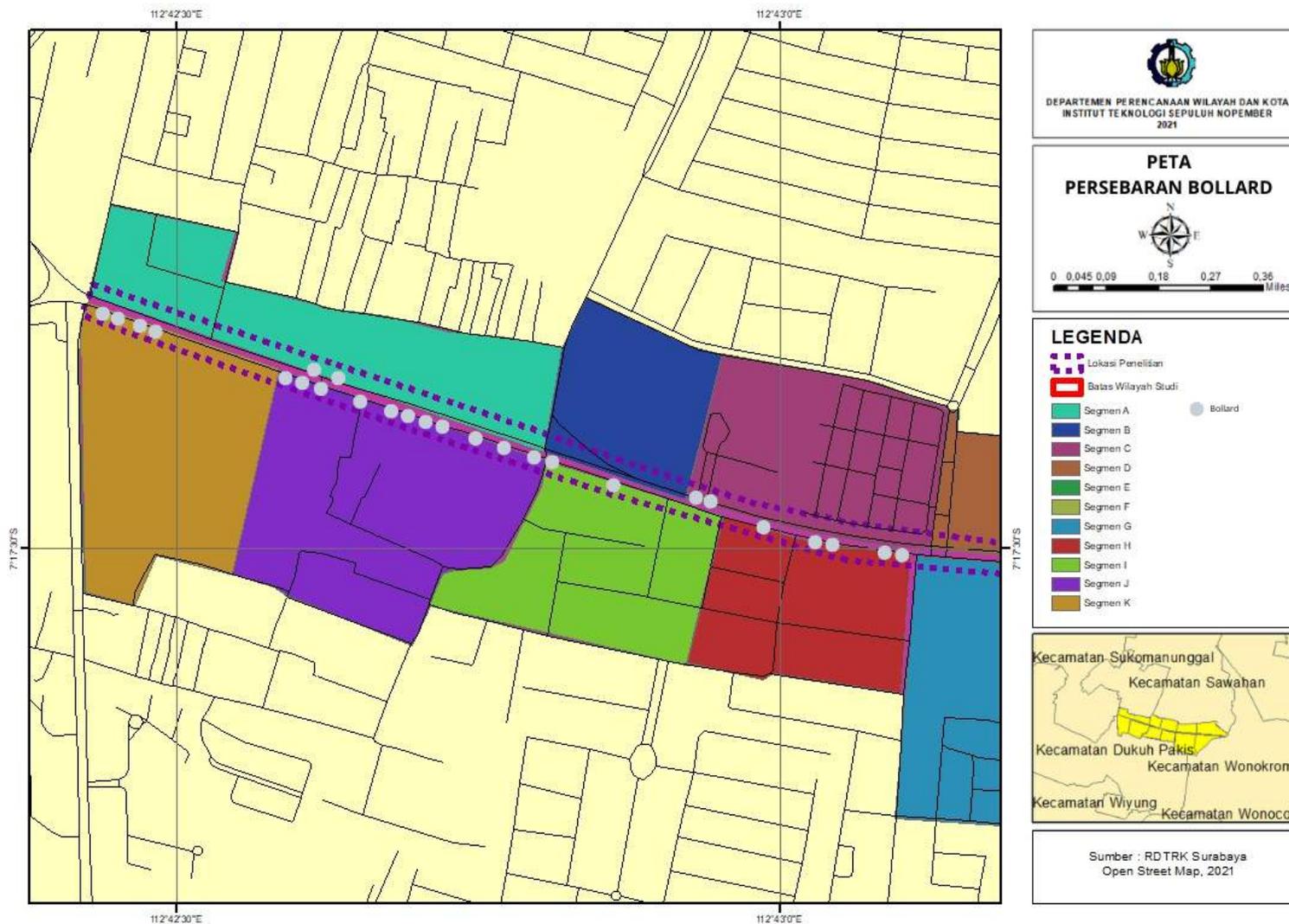
Salah satu usaha dalam mewujudkan keselamatan pengguna jalan, khususnya penyandang disabilitas, adalah dengan meminimalisir terjadinya konflik antara pengguna dengan pengendara sepeda motor, pesepeda, tukang becak, pedagang dengan gerobak dan lain-lain. Dalam mengurangi konflik tersebut, beberapa hal dapat dilakukan seperti penyediaan bollard. Bollard pada umumnya berbentuk tiang dan bola dan dipasang pada sepanjang sisi luar badan jalan, di ujung maupun di titik tertentu jalur pejalan kaki secara berderet sehingga hanya dapat dilalui oleh pejalan kaki.



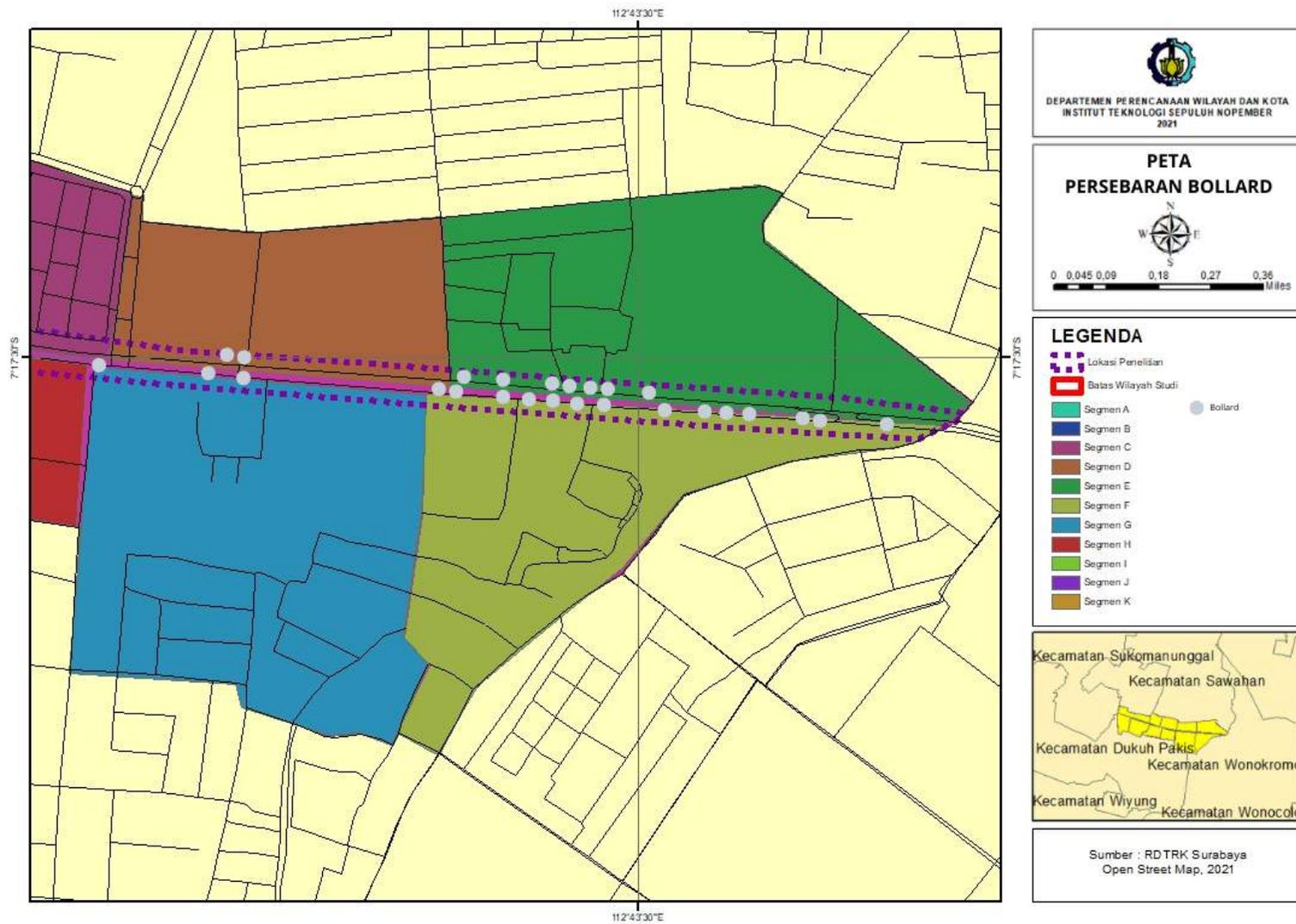
Gambar 4. 14 Ilustrasi Bollard

Sumber: Google.com

Bollard pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono berbentuk bollard tiang dan memiliki bahan besi atau baja cor dengan desain yang cukup minimalis serta didominasi oleh warna orange dan abu-abu dengan aksen kuning. Bollard ini dipasang pada ujung jalur pejalan kaki dan pada titik-titik jalur pejalan kaki yang dipisahkan oleh gang, jalan, maupun jalur masuk ke pertokoan atau perdagangan jasa. Berkat material yang digunakan, bollard memiliki tingkat ketahanan yang tinggi dan tidak mudah rusak. Untuk memudahkan pemahaman, berikut merupakan peta persebaran bollard di Koridor Mayjend Sungkono:



Gambar 4. 15 Peta Persebaran Bollard
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 16 Peta Persebaran Bollard
Sumber: Hasil Survey, 2022

Berdasarkan peta persebaran di atas, dapat terlihat bahwa hanya segmen B yang belum menyediakan bollard di jalur pejalan kakinya dan beberapa segmen di bagian utara yakni segmen A, C, dan D hanya memiliki bollard sebanyak dua. Perlu diketahui pula bahwa kondisi bollard ini masih kurang baik khususnya pada segmen F, A, D, H, I, dan K dimana hal ini ditandai dengan peletakan jarak antar bollard yang masih kurang konsisten seperti pada gambar 4.18. Hal ini berdampak pada keoptimalan fungsi bollard sebagai pengaman pengguna jalan.



Gambar 4. 17 Peletakan Bollard dengan jarak yang tidak konsisten pada Segmen H (kiri), Segmen F (tengah), dan Segmen I (kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Penyediaan bollard pada kenyataannya sudah tergolong cukup baik dalam melayani pengguna jalan penyandang disabilitas dimana bollard yang dilengkapi dengan tatanan khusus penyandang disabilitas pengguna kursi roda sudah tersedia di sembilan dari sebelas segmen yang ada di Koridor Mayjend Sungkono. Bollard dengan tatanan khusus kursi roda dapat dilihat pada Gambar 4.18.



Gambar 4. 18 Bollard dengan jalur khusus pengguna kursi roda pada Segmen E (atas kiri), Segmen G (atas tengah), Segmen A (atas kanan), Segmen D (bawah kiri), dan Segmen H (bawah kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Pada segmen J, masih terlihat sepeda motor yang melaju cukup kencang pada jalur pejalan kaki. Hal ini menandakan bahwa fungsi bollard pada segmen J belum optimal dalam mengurangi konflik pejalan kaki dengan kendaraan yang berpotensi membahayakan pengguna jalan.



Gambar 4. 19 Kendaraan yang melintas di jalur pejalan kaki segmen J
Sumber: Hasil Survey, 2022

Dari penjelasan mengenai karakteristik kondisi fisik jalur pejalan kaki berdasarkan acuan yang telah ditetapkan sebelumnya, berikut ini merupakan hasil identifikasi yang telah dirangkum kedalam bentuk tabel agar memudahkan pemahaman:

Tabel 4. 2 Identifikasi Indikator Keamanan Jalan Jalur Pejalan Kaki

No.	Segmen Jalur Pejalan Kaki	Ukuran Dasar		Tekstur dan Permukaan	Konflik Kendaraan
		Lebar	Tinggi		
1.	Segmen A	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
2.	Segmen B	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak tersedia bollard
3.	Segmen C	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, sudah optimal
4.	Segmen D	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
5.	Segmen E	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, sudah optimal
6.	Segmen F	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
7.	Segmen G	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, sudah optimal
8.	Segmen H	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
9.	Segmen I	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
10.	Segmen J	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal
11.	Segmen K	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Tersedia bollard, belum optimal

Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.2 Indikator Fasilitas

Fasilitas jalur pejalan kaki pada penelitian ini lebih berfokus pada fasilitas pendukung bagi penyandang disabilitas. Hal ini meliputi ramp atau bidang miring, jalur pemandu, dan tangga. Berikut merupakan tabel kelengkapan fasilitas di tiap segmen:

Tabel 4. 3 Kelengkapan Fasilitas Penyanggah Disabilitas

Segmen	Ramp	Jalur Pemandu			Tangga
		Guiding Block	Signage	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)	
Segmen A	V, tidak sesuai	V, belum merata	V	-	-
Segmen B	V, tidak sesuai	-	V	-	-
Segmen C	V, tidak sesuai	-	V	V	-
Segmen D	V, tidak sesuai	V	V	V	-
Segmen E	V, tidak sesuai	V, belum merata	V	V	-
Segmen F	V, tidak sesuai	V, belum merata	V	V	-
Segmen G	V, tidak sesuai	-	V	V	-
Segmen H	V, tidak sesuai	V, belum merata	V	-	-
Segmen I	V, tidak sesuai	V	V	V	-
Segmen J	V, tidak sesuai	V, belum merata	V	-	-
Segmen K	V, tidak sesuai	-	V	-	-

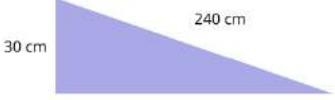
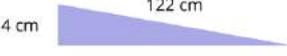
Sumber: Hasil Survey, 2022

Berikut akan dijabarkan mengenai indikator fasilitas disabilitas melalui masing-masing variabel:

4.2.2.1 Ramp

Pada Koridor Mayjend Sungkono, ketersediaan ramp lebih mengarah *mix-used* pengguna jalan dan lalu lintas kendaraan, dimana hal ini dapat dilihat dari letak ramp yang berada di depan gang perumahan maupun pintu masuk menuju pertokoan atau perdagangan jasa. Setelah dilakukan perhitungan pada ramp yang ada pada tiap segmennya, didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 4 Ilustrasi Kemiringan Ramp pada Koridor Mayjend Sungkono

Ilustrasi	Perbandingan
	1:8
	1:9
	1:5
	1:9

Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 20 Ramp pada Segmen A (kiri), Segmen E (tengah), dan Segmen F (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

Perhitungan diatas menunjukkan bahwa ramp yang ada pada Koridor Mayjend Sungkono seluruhnya dapat dikatakan belum memadai untuk dapat digunakan pengguna jalan dari kalangan masyarakat penyandang disabilitas, dimana berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 kemiringan ramp maksimal adalah 1:12.

Berdasarkan peraturan yang sama, peletakan ramp khusus pejalan kaki seharusnya lebih diprioritaskan untuk berada pada setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan. Berdasarkan hasil survey, ketersediaan ramp ini belum menyeluruh pada setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan seperti yang dapat dilihat pada gambar 4.21. Hal ini berpotensi menjadikan perjalanan pejalan kaki menjadi lebih sulit, terlebih bagi penyandang disabilitas.



Gambar 4. 21 Ramp yang belum tersedia di titik penyeberangan pada Segmen D (atas kiri), Segmen H (atas kanan dan bawah kiri), dan Segmen I (bawah kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

Meskipun begitu, salah satu ramp di Segmen G yang dapat dilihat pada Gambar 4.5, telah dilengkapi dengan guiding block yang berguna untuk mempermudah akses penyandang disabilitas netra, meskipun secara fungsional masih kurang optimal karena guiding block ini hanya tersedia pada ujung ramp saja.



Gambar 4. 22 Ramp pada Segmen G yang dilengkapi Guiding Blocks
Sumber: Hasil Survey, 2022

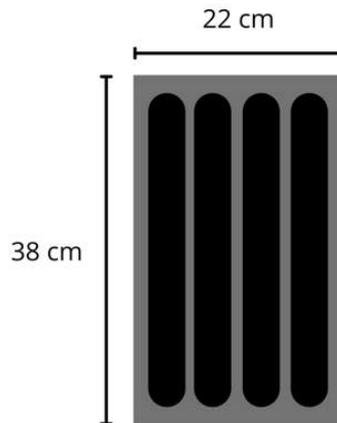
4.2.2.2 Jalur Pemandu

Terdapat berbagai macam jalur pemandu yang terbagi atas tiga: guiding block, signage dan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL).

Guiding Block atau ubin bertekstur merupakan keramik atau ubin yang memiliki desain khusus yakni bulat sebagai peringatan dan garis lurus sebagai pengarah bagi pejalan kaki yang memiliki kebutuhan khusus terutama bagi penyandang tunanetra. Guiding block yang ada di koridor Mayjend Sungkono seluruhnya berwarna abu-abu tua dengan ukuran 22 cm x 38 cm seperti pada Gambar 4.23.



Gambar 4. 23 Guiding Blocks di Segmen H (kiri), Segmen F (tengah), dan Segmen J (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

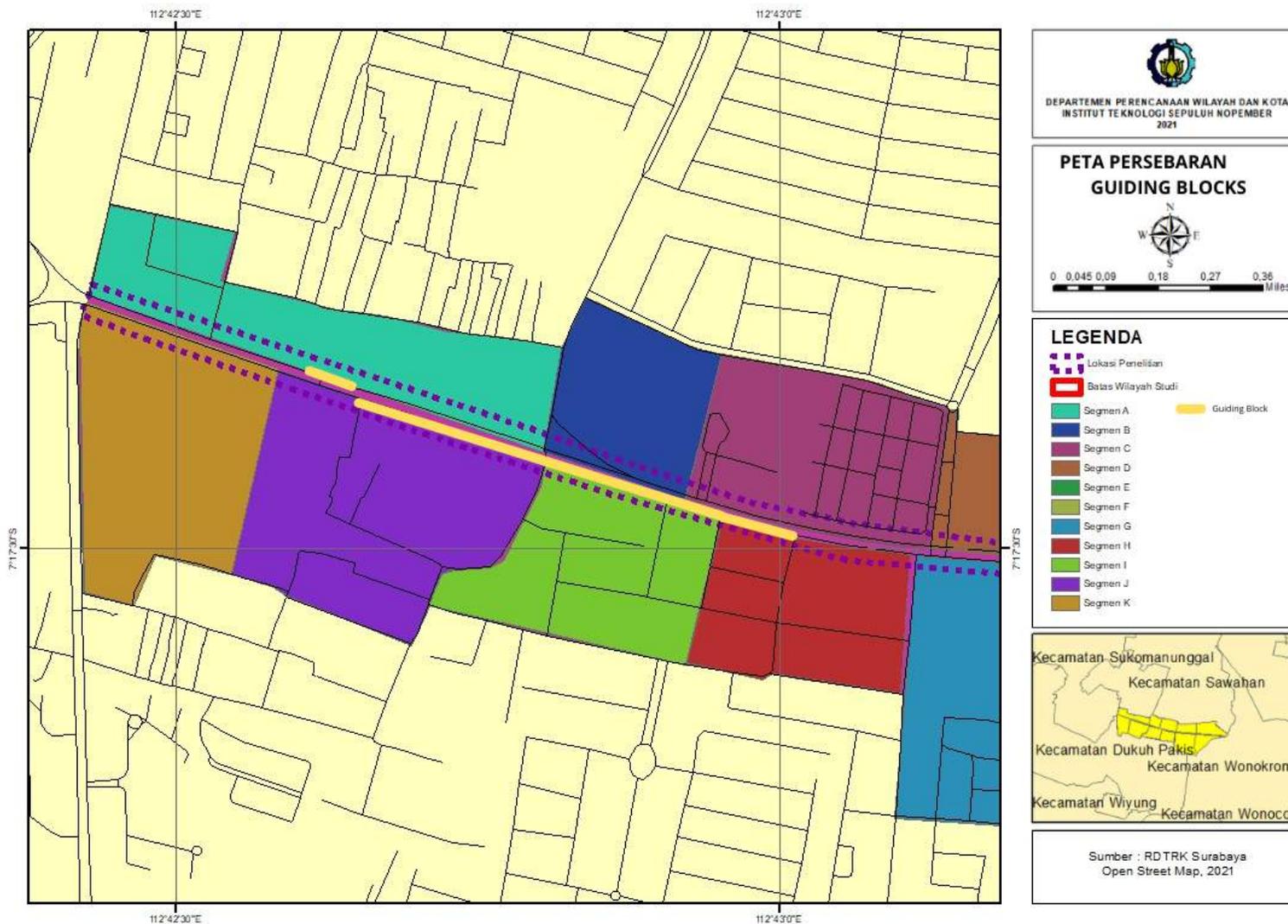


Gambar 4. 24 Ilustrasi Ukuran Guiding Blocks

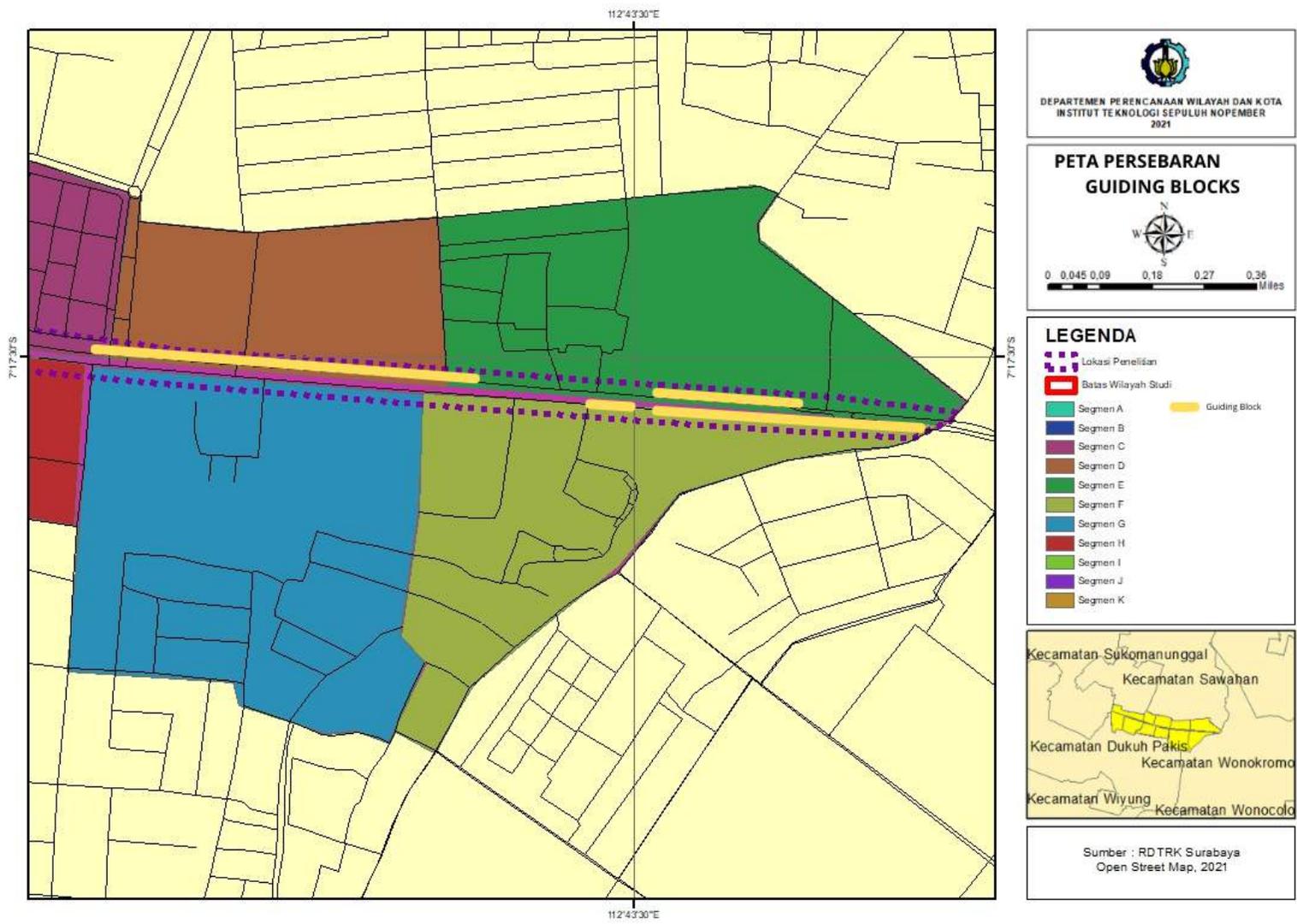
Sumber: Hasil Survey, 2022

Selain itu, persebaran *guiding block* ini belum merata. Salah satu contoh pengadaan *guiding block* yang tidak merata adalah pada segmen F, dimana *guiding block* hanya tersedia dari sisi timur Koridor Mayjend Sungkono hingga di depan gang Jalan Wonokitri IV lalu terputus secara tiba-tiba. Kemudian, *guiding block* tersebut tersedia lagi setelah adanya pemutusan jalur pejalan kaki akibat pertigaan untuk kendaraan bermotor.

Kemudian pada segmen A hanya tersedia di sepanjang area Hotel Fairfield, dimana hal yang sama juga terjadi pada fasilitas bollard. Sedangkan segmen yang belum memiliki fasilitas *guiding block* sama sekali yakni segmen B, segmen C, segmen G, dan segmen K. Berikut merupakan peta persebaran *guiding block* di Koridor Mayjend Sungkono:



Gambar 4. 25 Peta Persebaran Guiding Block
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 26 Peta Persebaran Guiding Block
Sumber: Hasil Survey, 2022

Signage atau rambu lalu lintas yang tersedia juga bervariasi, meskipun pada umumnya lebih ditujukan kepada pengendara yang melintas di Mayjend Sungkono. Beberapa signage yang ditujukan pada pengendara adalah dilarang berhenti, dilarang parkir, dan larangan penggunaan jalur pejalan kaki oleh becak. Signage ini tersedia di seluruh segmen.



Gambar 4. 27 Signage pada Segmen C

Sumber: Hasil Survey, 2022

Pada malam hari beberapa signage terlihat redup dan susah untuk dibaca dalam jarak jauh yang disebabkan oleh kurangnya penerangan lampu jalan dan lebatnya vegetasi pohon di sekitar rambu lalu lintas tersebut. Meskipun begitu, lampu kendaraan yang melintas di Mayjend Sungkono cukup membantu pengguna jalan baik pejalan kaki maupun pengendara kendaraan dalam membaca rambu lalu lintas. Hal ini biasa terjadi pada puncak lalu lintas malam hari yakni sekitar pukul 18.00-21.00.



Gambar 4. 28 Signage pada malam hari

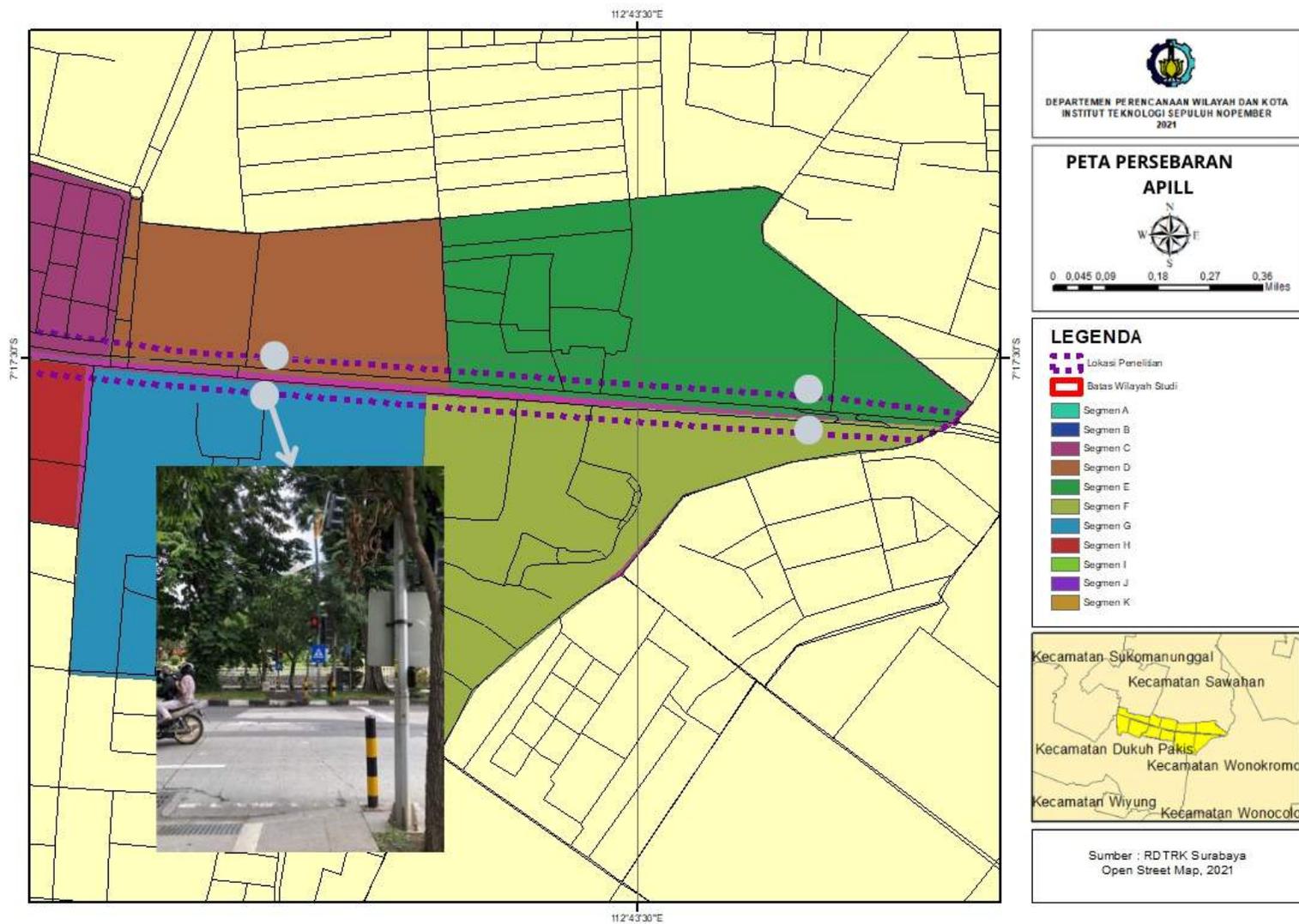
Sumber: Hasil Survey, 2022

Pada jalur pejalan kaki, tersedia pula Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang dilengkapi isyarat bunyi atau *audible warning* dan lampu pada titik penyebrangan zebra cross

antara jalur pejalan kaki di sisi utara dan di sisi selatan, tepatnya antara segmen C dan segmen I, segmen D dan segmen G serta segmen E dan segmen F.



Gambar 4. 29 Peta Persebaran APILL
Sumber: Hasil Survey, 2022



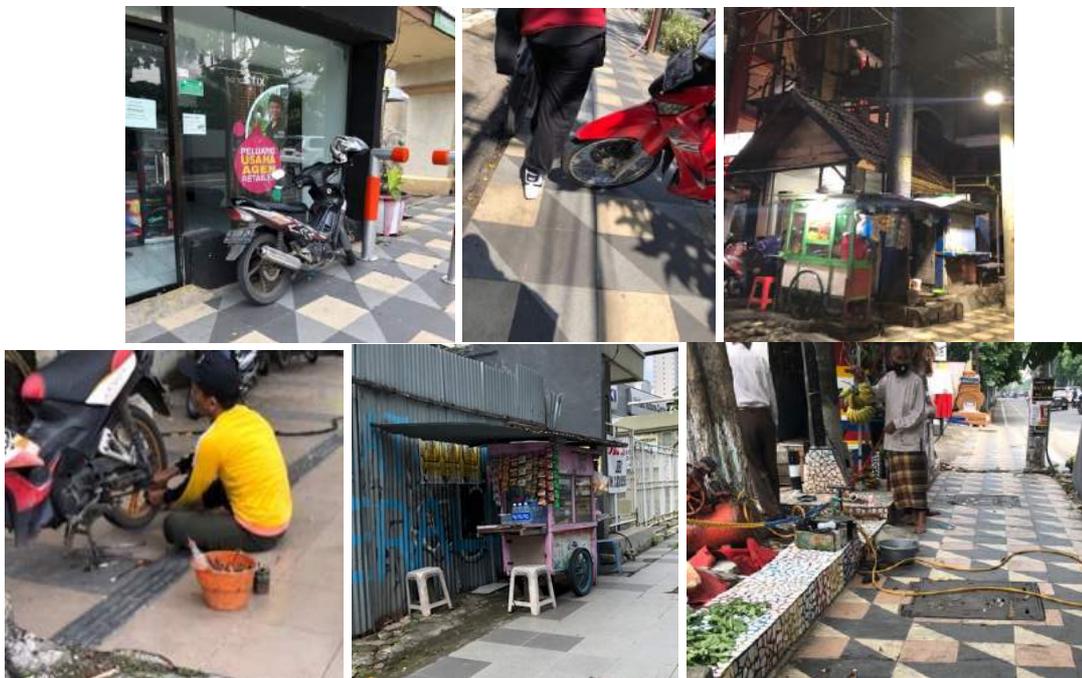
Gambar 4. 30 Peta Persebaran APILL
Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.2.3 Tangga

Fasilitas tangga tidak tersedia di seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono.

4.2.3 Indikator *Convenience*

Dalam hal ini kondisi menyenangkan yakni terbebasnya kaki jalur pejalan dari gangguan dan halangan yang dapat mengurangi kelancaran pejalan kaki bergerak. Hal ini ditandai dengan kondisi jalur pejalan kaki yang tidak rusak ataupun terdapat aktifitas lain yang tidak diperbolehkan didalamnya yang menyebabkan terjadinya penyelewengan fungsi jalur pejalan kaki. Pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono, terdapat berbagai gangguan dan aktifitas yang terjadi. Pengendara kendaraan bermotor sering memarkir kendaraannya di jalur pejalan kaki dan masyarakat umum seringkali menggunakan pejalan kaki untuk kegiatan lain seperti parkir pertokoan, pedagang kaki lima yang berjualan makanan maupun usaha lainnya seperti tambal ban.



Gambar 4. 31 Berbagai Aktifitas yang tidak diperbolehkan seperti parkir liar pada Segmen F (atas kiri), parkir liar pada Segmen A (atas tengah), PKL pada Segmen A (atas kanan), Usaha tambal ban pada Segmen E (bawah kiri), PKL pada Segmen F (bawah tengah) , dan Usaha tambal ban pada Segmen J (bawah kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Hal lainnya adalah penempatan berbagai *street furniture* yang kurang tepat. Contohnya penempatan tiang listrik di tengah-tengah jalur pejalan kaki. Hal ini dapat dilihat pada gambar 4.30. Selain itu, banyak kabel listrik yang cukup ‘liar’ baik berupa kabel listrik tertutup maupun terbuka atau potongan yang berpotensi mengurangi kelancaran berjalan kaki khususnya bagi pejalan kaki penyandang disabilitas. Selain itu, terdapat pula halangan-halangan lain yang disebabkan oleh *street furniture* seperti pada gambar 4.29 yakni vegetasi pada segmen E, kotak listrik pada segmen J dan tiang listrik yang berada pada tengah jalur pejalan kaki pada segmen D hingga menghalangi guiding blocks yang ada. Hal ini tentunya akan berdampak buruk bagi perjalanan penyandang disabilitas, terlebih para tunanetra akibat terhalangnya guiding blocks sebagai pemandu utama perjalanan mereka.



Gambar 4. 32 Halangan akibat *street furniture* pada Segmen A (atas kiri), Segmen C (atas tengah), Segmen G (atas kanan), Segmen E (bawah kiri), Segmen J (bawah tengah), dan Segmen D (bawah kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Rintangan lainnya adalah adanya kerbs atau pembatas jalan yang berada pada jalur pejalan kaki dan memiliki ketinggian yang cukup tinggi seperti pada Gambar 4.33 dan juga tutup got atau saluran drainase yang belum dalam kondisi baik sehingga dapat menyulitkan perjalanan para penyandang disabilitas, ditambah dengan tidak adanya tanda/signage bagi tunanetra.



Gambar 4. 33 Kerbs yang terlalu tinggi dan menghalangi kesinambungan jalan pada Segmen D (kiri), Segmen H (tengah), dan Segmen I (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 34 Tutup drainase yang belum dalam kondisi baik pada Segmen C (kiri) dan Segmen D (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.4 Indikator *Comfort*

Indikator *comfort* atau kenyamanan diidentifikasi melalui empat variabel: kebersihan, keindahan, gaya dan iklim serta kebisingan.

4.2.4.1 Kebersihan

Kebersihan pada jalur pejalan kaki sendiri ditandai dengan ketersediaan tempat sampah, kondisi jalur pejalan kaki yang bersih dan terbebas dari sampah serta tersedianya saluran drainase. Jenis tempat sampah yang tersedia pada jalur pejalan kaki Koridor Mayjend Sungkono didominasi oleh tempat sampah terpilah dua (jenis sampah daur ulang dan jenis sampah lainnya) dan tunggal. Berikut merupakan dokumentasi jenis tempat sampah di Koridor Mayjend Sungkono:



Gambar 4. 35 Berbagai Jenis Tempat Sampah

Sumber: Survey, 2022

Secara umum, seluruh segmen telah dilengkapi dengan tempat sampah. Namun hal ini belum memenuhi standar dimana penyediaan tempat sampah seharusnya berjarak 15 hingga 20 meter antara satu dengan lainnya. Secara rinci, berikut merupakan tabel jumlah ketersediaan tempat sampah berdasarkan jenis pada setiap segmen:

Tabel 3. 7 Jumlah Tempat Sampah

	Jumlah Tempat Sampah	
	Terpilah dua	Non-terpilah
Segmen A	4	-
Segmen B	1	-
Segmen C	1	-
Segmen D	3	-
Segmen E	-	1
Segmen F	8	2
Segmen G	1	-
Segmen H	1	-
Segmen I	2	1
Segmen J	4	2
Segmen K	2	1

Sumber: Hasil Survey, 2022

Meskipun penyediaannya ada di seluruh segmen, masih terdapat sampah berceceran khususnya di segmen E dan Segmen J. Hal ini disebabkan oleh pengguna yang membuang sampah sembarangan dan juga ditambah oleh adanya PKL yang beraktivitas. Sampah-sampah ini dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki yang melintas termasuk pejalan kaki penyandang disabilitas.



Gambar 4. 36 Sampah Berceceran pada Segmen E (kiri) dan Segmen J (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

Tersedia saluran drainase tertutup yang berada tepat dibawah jalur pejalan kaki dan dapat dilihat pada Gambar 4.34. Namun, beberapa diantaranya masih memiliki tutup drainase/ tutup got yang kurang baik seperti pada gambar 4.35. Hal ini dapat mempengaruhi kelancaran perjalanan serta menimbulkan bau yang kurang enak sehingga kenyamanan pejalan kaki dapat berkurang.



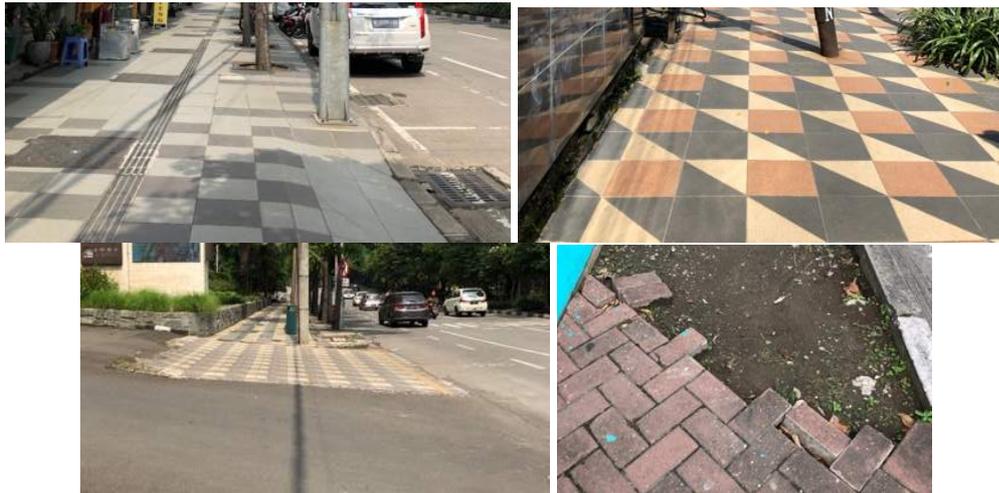
Gambar 4. 37 Saluran Drainase Tertutup
Sumber: Hasil Survey, 2022



Gambar 4. 38 Tutup drainase yang belum dalam kondisi baik pada Segmen C (kiri) dan Segmen D (kanan)
Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.4.2 Keindahan

Keindahan dalam jalur pejalan kaki dalam diukur melalui keserasian warna dan bentuk jalur pejalan kaki serta elemennya, salah satunya yakni material atau motif jalur pejalan kaki. Di Koridor Mayjend Sungkono, motif yang ada sangat bervariasi tiap segmennya. Pada Gambar 4.35, dapat terlihat bahwa material jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono tidak konsisten, dimana ada yang berwarna dominan abu-abu dan dominan oranye. Selain itu, pada Gambar 4.35 pula, dapat terlihat bahwa ada beberapa titik dimana perbedaan motif cukup mencolok dimana pada segmen H, tepatnya di depan Java Paragon, motif yang ada bertabrakan langsung dengan perkerasan berupa aspal. Di sisi lain pada segmen F dan E, terdapat titik dimana perkerasan paving tidak menutupi seluruh bagian jalur pejalan kaki.



Gambar 4. 39 Motif Jalur Pejalan Kaki pada Segmen E (atas kiri), Segmen A (atas kanan), Segmen H (bawah kiri) dan Segmen E (bawah kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Keserasian bentuk pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono dapat dilihat dari lebar jalur pejalan kaki itu sendiri, dimana lebar jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono memiliki lebar yang cukup bervariasi dari 1 hingga 5 meter. Terkait *street furniture*, pemilihan bollard yang minimalis secara visual juga mampu menciptakan kesan modern. Selain itu, bollard yang ada pada jalur pejalan kaki juga menjadi mudah dipadupadankan dengan komponen penunjang jalan lainnya. Penutup saluran drainase yang dihiasi oleh ilustrasi khas Surabaya juga menambah unsur keindahan di jalur pejalan kaki Mayjend Sungkono seperti pada Gambar 4.41.



Gambar 4. 40 Penutup Saluran Drainase

Sumber: Hasil Survey, 2022

Meskipun begitu, elemen *street furniture* pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono memiliki model atau bentuk yang cukup bervariasi seperti *resting area* dan tempat sampah dengan kondisi yang dapat dikatakan baik dan bersih dari vandalisme sehingga nyaman untuk dipandang.



Gambar 4. 41 Tempat Sampah dan *Resting Area*

Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.4.3 Gaya alam dan Iklim

Gaya alam dan iklim merupakan keadaan alam sekitar dan iklim yang terjadi pada suatu waktu. Secara umum, Kota Surabaya memiliki dua musim yakni kemarau dan penghujan, dimana tentunya panas matahari dan hujan dapat mengganggu kenyamanan para pengguna jalan. Berikut merupakan data temperatur dan curah hujan di Koridor Mayjend Sungkono selama tahun 2019:

Tabel 4. 5 Kondisi temperatur dan Curah Hujan

	Rata-rata temperatur	Rata-rata curah hujan (mm)
Kecamatan Dukuh Pakis	28,7	486,9
Kecamatan Sawahan	29,6	524,4
Kecamatan Wonokoromo	28	486,9
Rata-rata Total	29,1	499,4

Sumber: Kecamatan dalam Angka, 2019

Berdasarkan data yang telah didapatkan, diketahui bahwa rata-rata temperatur di Koridor Mayjend Sungkono mencapai 29,1 derajat celcius, sedangkan curah hujan rata-rata mencapai 499,4, yang dimana menurut BMKG curah hujan ini termasuk dalam kategori tinggi (300-500 mm). Sedangkan berdasarkan Kaliongga (2014, dalam Irafany, 2020), kenyamanan manusia dalam beraktivitas berkisar dalam temperature antara 15oC-27oC, sehingga dapat disimpulkan bahwa Koridor Mayjend Sungkono memiliki kenyamanan yang kurang dalam aspek gaya alam dan iklim secara natural.

4.2.4.4 Tingkat Kebisingan

Kebisingan pada jalur pejalan kaki disebabkan oleh suara bising dari kendaraan bermotor atau transportasi umum, pedagang kaki lima (PKL) dan juga parkir liar. Koridor mayjend sungkono sendiri merupakan salah satu koridor yang cukup sibuk khususnya pada *peak hour*, dimana sering terjadi kemacetan sehingga kendaraan bermotor dan transportasi umum menjadi sumber kebisingan utama pada jalur pejalan kaki ini. Keberadaan PKL terdapat pada Segmen F dan J. Di sisi lain, meskipun pada Segmen E dan F sudah disediakan tempat parkir untuk pertokoan yang terletak di pinggir jalan raya, namun parkir liar masih sering

dijumpai pada jalur pejalan kaki ini. Berikut merupakan perhitungan tingkat kebisingan di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan segmen:

Tabel 4. 6 Tingkat Kebisingan

Segmen	Tingkat Kebisingan (Siang Hari)	Tingkat Kebisingan (Malam Hari)
Segmen A	69	80
Segmen B	68	68
Segmen C	82	75
Segmen D	71	78
Segmen E	73	76
Segmen F	74	72
Segmen G	72	71
Segmen H	72	74
Segmen I	76	73
Segmen J	67	77
Segmen K	74	64
Rata-rata	72,5	73,4

Sumber: Hasil Survey, 2022

Berdasarkan data diatas, rata-rata tingkat kebisingan di Koridor Mayjend Sungkono pada siang hari adalah 72,5 dB dan pada malam hari mencapai 73,4 dB. Hasil pengukuran tingkat kebisingan tersebut berada diluar batas maksimal dimana maksimal tingkat kebisingan untuk Kawasan perdagangan adalah 70 dB serta maksimal 65 Db untuk perkantoran dan perdagangan (Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup tahun 1996 mengenai batas maksimal tingkat kebisingan berdasarkan peruntukan Kawasan).

4.2.5 Indikator *Attractiveness*

Aspek daya Tarik pada penelitian ini terdiri atas *resting area*, vegetasi dan penerangan jalan.

4.2.5.1 *Resting Area*

Berdasarkan hasil survey, persebaran *resting area* berupa tempat duduk di jalur pejalan kaki pada bagian selatan koridor tersebar cukup banyak dimana terdapat sebanyak 10 buah bangku dan 2 halte, sedangkan pada bagian utara hanya tersedia 2 tempat duduk terpisah tepatnya di segmen D dan 1 halte pada segmen C.

Tabel 4. 7 Jumlah *Resting Area*

	Jumlah <i>Resting Area</i>		
	Bangku isi tiga	Bangku tunggal	Halte
Segmen A	-	-	-
Segmen B	-	-	-
Segmen C	-	-	1
Segmen D	-	2	-
Segmen E	-	-	-
Segmen F	4	-	-
Segmen G	2	-	-
Segmen H	-	-	1
Segmen I	1	-	-

	Jumlah <i>Resting Area</i>		
	Bangku isi tiga	Bangku tunggal	Halte
Segmen J	1	-	1
Segmen K	2	-	-

Sumber: Hasil Survey, 2022

Penempatan *resting area* pada seluruh segmen A hingga segmen tidak memiliki jarak yang konsisten dimana seharusnya penyediaan diatur setiap 50 meter. Berikut merupakan bentuk *resting area* yang ada di Koridor Mayjend Sungkono:



Gambar 4. 42 Jenis *Resting Area*

Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.5.2 Vegetasi

Vegetasi pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono didominasi oleh pohon dan semak-semak. Vegetasi jenis pohon tersedia pada seluruh segmen meskipun belum cukup rimbun di beberapa titik seperti Segmen G. Sedangkan semak-semak hanya tersedia di Segmen A, C, E, dan G. Berikut merupakan kondisi dari vegetasi yang ada di Koridor Mayjend Sungkono:

Tabel 4. 8 Ketersediaan dan Kondisi Vegetasi

Segmen	Dokumentasi	Keterangan
Segmen A		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan kecil dan semak-semak

Segmen	Dokumentasi	Keterangan
Segmen B		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan yang cukup rimbun, namun tidak terlalu tinggi.
Segmen C		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan kecil yang dilengkapi semak-semak
Segmen D		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan yang cukup tinggi
Segmen E		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan kecil yang dilengkapi semak-semak
Segmen F		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun
Segmen G		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun dan semak-semak, namun di beberapa titik tidak memiliki vegetasi.

Segmen	Dokumentasi	Keterangan
		
Segmen H		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun
Segmen I		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun
Segmen J		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun
Segmen K		Tersedia, Didominasi oleh pepohonan tinggi yang cukup rimbun

Sumber: Hasil Survey, 2022

4.2.5.3 Lampu Penerangan

Lampu penerangan jalan telah tersedia dalam jarak antara 15 hingga 20 meter secara konsisten pada seluruh segmen, namun secara keseluruhan belum mampu menerangi setiap titik

di koridor Mayjend Sungkono dimana hal ini ditandai oleh masih adanya bagian-bagian di jalur pejalan kaki yang tidak mendapatkan penerangan sehingga menimbulkan kegelapan seperti pada Gambar 4.44.



Gambar 4. 43 Penerangan yang kurang pada Koridor Mayjend Sungkono pada Segmen G (kiri), Segmen D (tengah), dan Segmen E (kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

Selain melalui lampu jalan, penerangan pada Koridor Mayjend Sungkono ini juga banyak terbantu oleh pertokoan atau perdagangan jasa khususnya pada Segmen F dan Segmen H seperti pada Gambar 4.45.



Gambar 4. 44 Penerangan dibantu oleh kegiatan di sekitar Jalur Pejalan Kaki pada Segmen F (kiri) dan Segmen H (kanan)

Sumber: Hasil Survey, 2022

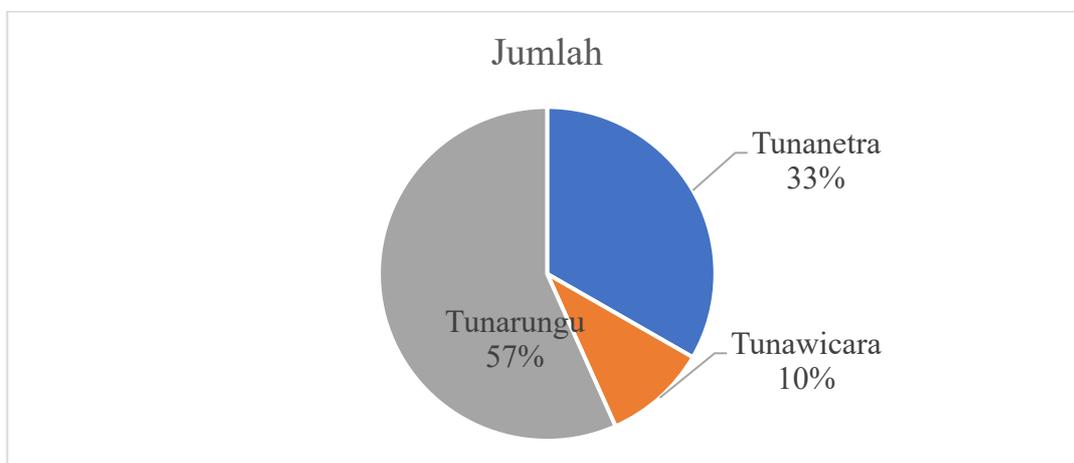
4.2.6 Indikator Partisipasi Masyarakat

Berdasarkan data yang telah didapatkan, para pegiat dan aktivis disabilitas telah rutin memberikan masukan kepada Badan Perencanaan Pembangunan Kota (Bappeko) Surabaya terkait fasilitas bagi kalangan disabilitas. Pada tahun 2019, Kepala Bappeko menyatakan bahwa masukan dari para aktivis disabilitas tersebut berharga dan kedepannya pihak Bappeko harus melibatkan mereka secara langsung dalam penentuan spek bangunan, termasuk akses jalan. Pada tahun 2020, terdapat skema pembangunan mengenai Musrenbang khusus untuk para penyandang disabilitas sebagai sarana penampung aspirasi. Dimana nantinya usulan ini akan dirembug, dikaji dan dimasukkan dalam kebijakan Pemerintah Kota Surabaya dengan dukungan penganggaarannya. Namun, belum ada informasi lebih lanjut mengenai hal ini. Secara khusus, pada perencanaan jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono belum melibatkan masyarakat penyandang disabilitas.

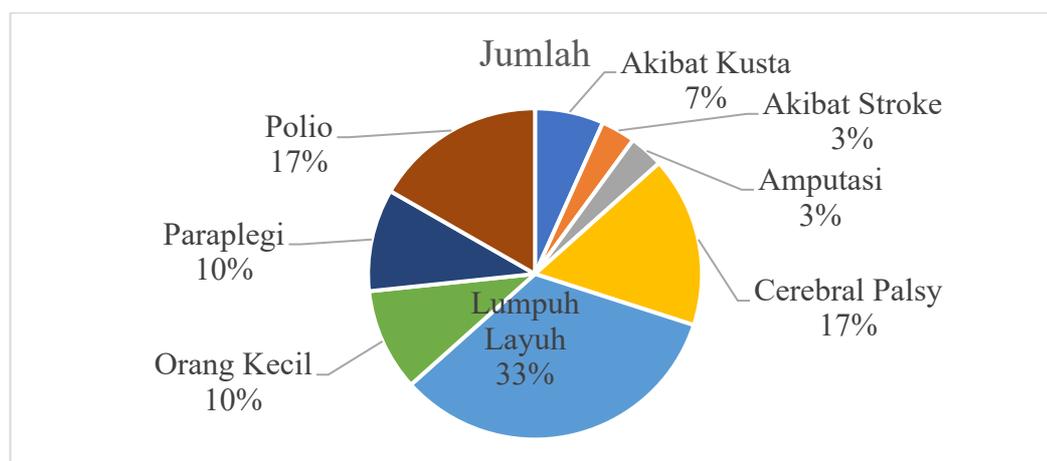
4.3 Identifikasi Preferensi Penyandang Disabilitas Terhadap Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Analisis AHP (Analytical Hierarchy Process) digunakan untuk mengetahui preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Dalam analisis ini akan diketahui preferensi penyandang disabilitas **dalam bentuk skala prioritas** dari variabel yang telah dirumuskan.

Melalui analisis ini pula dapat diketahui bobot masing-masing indikator dan variabel yang akan menjadi input dalam melakukan analisis sasaran ketiga. Data yang digunakan dalam analisis ini adalah hasil kuesioner AHP yang berbentuk pairwise comparison yang telah diisi oleh masyarakat penyandang disabilitas sensorik dan fisik di Kota Surabaya yang berumur 15 - 65 tahun. Kuesioner disusun menggunakan platform *google form* dan disebarluaskan secara daring kepada 7 yayasan dan komunitas penyandang disabilitas yang ada di Kota Surabaya. Terdapat 60 responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini dengan distribusi sebagai berikut:



Gambar 4. 45 Grafik Distribusi Penyandang Disabilitas Sensorik
Sumber: Hasil Analisa, 2022



Gambar 4. 46 Grafik Distribusi Penyandang Disabilitas Fisik
Sumber: Hasil Analisa, 2022

Responden penyandang disabilitas sensorik paling banyak yakni tunarungu sebesar 57% dan disusul oleh tunanetra sebesar 33% dan tunawicara sebesar 10%. Sedangkan responden penyandang disabilitas fisik didominasi oleh penyandang disabilitas lumpuh layuh

sebesar 33% dan paling sedikit dari penyandang disabilitas amputasi dan akibat stroke dimana masing-masing menyumbang 3%.

Tabel 4. 9 Distribusi Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah
1	Laki-Laki	32
2	Perempuan	28
TOTAL		60

Tabel 4. 10 Distribusi Umur

No.	Umur	Jumlah
1	15-24	38
2	25-34	10
3	35-44	10
4	45-54	2
5	55-65	1
TOTAL		60

Sumber: Analisis Penulis, 2022

Jenis kelamin responden pada penelitian ini tidak terlalu jauh berbeda, dimana responden laki-laki berjumlah 32 responden dan perempuan berjumlah 28 responden. Distribusi umur mayoritas responden yakni berkisar antara umur 15-24 tahun dengan jumlah responden sebanyak 38 dan disusul oleh kisaran umur 25-34 tahun dan 35-44 tahun dengan masing-masing kisaran berjumlah 10 responden. Sedangkan paling sedikit adalah kisaran umur 55-65 tahun.

Jenis Pekerjaan mayoritas responden adalah mahasiswa dengan jumlah sebanyak 22 responden dan disusul oleh responden yang belum/tidak bekerja dengan jumlah sebanyak 11 responden. Terdapat pula jenis pekerjaan lainnya yaitu pelajar, karyawan swasta, wiraswasta, karyawan BUMN/D, mengurus rumah tangga dan lainnya.

Tabel 4. 11 Distribusi Jenis Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah
1	Mahasiswa/i	22
2	Pelajar	9
3	Karyawan Swasta	7
	Karyawan BUMN/D	2
4	Belum/Tidak Bekerja	11
5	Mengurus Rumah Tangga	1
6	Wiraswasta	4
7	Lainnya	4
TOTAL		60

Sumber: Analisis Penulis, 2022

Data hasil kuisioner yang telah diisi oleh responden tersebut kemudian diolah menggunakan software Expert Choice 11. Saaty (1989) menyatakan bahwa partisipan yang dianggap "ahli" terkadang dapat menjadi sedikit bermasalah karena lebih memiliki pendirian yang kuat. Salah satu cara untuk mengatasi hal tersebut adalah dengan mengumpulkan sekelompok partisipan yang memiliki tanggung jawab dan status yang sama dalam organisasi, dimana kemudian individu ini dapat diperlakukan sebagai "sub-kelompok" pembuat keputusan

yang dapat membantu merumuskan dan memecahkan bagian dari masalah yang paling mereka ketahui.

Berdasarkan Kadarsyah dan Ali (dalam Syaifullah, 2010), rasio konsistensi yang diharapkan adalah yang mendekati sempurna agar menghasilkan keputusan yang mendekati valid yakni kurang dari atau sama dengan 0.1 atau 10%. Hal yang sama juga dikemukakan oleh Barić, D., & Džambo, A. (2021), dimana apabila terdapat 5 atau lebih variabel yang dibandingkan dalam kuisisioner pairwise comparison maka *consistency ratio* yang sesuai adalah 0.1 atau 10%. Apabila melebihi batas tersebut maka perlu dilakukan peninjauan ulang. Hal ini juga ditentukan oleh Saaty (1989), jika CR di bawah 0,1 ($CR < 0,1$), dapat dianggap dapat diterima dari sudut pandang inkonsistensi. Karena sebagian besar aplikasi AHP melibatkan beberapa partisipan, skor individu nantinya harus dikumpulkan, dan untuk menghindari pembalikan peringkat, perhitungan *mean* geometrik dari masing-masing skor individu direkomendasikan untuk menentukan hasil agregat.

Berdasarkan pertimbangan diatas, derajat konsistensi (*consistency ratio*) yang digunakan dalam penelitian ini adalah kurang dari sama dengan **0.1**. Melalui software expert choice, akan dihasilkan urutan prioritas dari indikator dan variabel preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Secara umum, *consistency ratio* (CR) untuk seluruh perhitungan matriks grup adalah kurang dari 0.1, sehingga hasil ini dapat diterima untuk menyelesaikan analisis AHP seperti yang Saaty (1989) rekomendasikan. Lebih lanjut, berikut merupakan output dari pembobotan masing-masing indikator dan variabel penelitian:

4.3.1 Pembobotan Antar Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Hasil pembobotan antara tujuh indikator utama dalam preferensi jalur pejalan kaki ramah disabilitas menunjukkan bahwa terdapat ketidakkonsistenan pada jawaban responden terhadap pilihan indikator yakni sebesar 0.01 atau sebesar 1%. Consistency Ratio (CR) pada penelitian ini telah ditentukan sebesar ≤ 0.1 , maka tidak diperlukan peninjauan ulang terhadap kuisisioner dan hasil pembobotan dapat diterima.



Gambar 4. 47 Hasil Pembobotan Antar Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis pada software *expert choice*, indikator yang paling penting dalam jalur pejalan kaki ramah disabilitas menurut preferensi masyarakat penyandang disabilitas di Kota Surabaya adalah indikator keselamatan dan keamanan. Bobot yang didapatkan indikator keselamatan dan keamanan adalah sebesar 0.317 atau 31.7%. Kemudian

dilanjutkan dengan indikator kenyamanan pada peringkat kedua dengan hasil pembobotan sebesar 0.194 atau 19.4%. Dengan hasil pembobotan yang berjarak cukup jauh dari posisi pertama, dapat diartikan bahwa masyarakat penyandang disabilitas sangat mengedepankan kepentingan indikator keselamatan dan keamanan. Disusul pada posisi ketiga dengan bobot yang tidak terlalu jauh yakni indikator fasilitas disabilitas dengan bobot 18.3%.

Diketahui bahwa masyarakat penyandang disabilitas tidak terlalu mementingkan partisipasi masyarakat dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas dibanding indikator lainnya, hal ini dibuktikan dari rendahnya bobot dalam indikator partisipasi masyarakat sebesar 10.2%. Indikator yang menempati posisi terakhir berdasarkan preferensi masyarakat penyandang disabilitas adalah *attractiveness* atau daya Tarik dengan bobot hanya sebesar 8.3%. Dapat diartikan bahwa masyarakat penyandang disabilitas tidak menganggap daya tarik terlalu penting dalam jalur pejalan kaki ramah disabilitas, namun lebih mementingkan faktor keselamatan dan keamanan serta kenyamanan dari jalur pejalan kaki ramah disabilitas tersebut.

4.3.2 Pembobotan Variabel Dalam Masing-Masing Indikator Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Setelah diketahui bobot dari masing-masing indikator, selanjutnya dilakukan pembobotan antar variabel dalam masing-masing indikator. Berikut merupakan penjabaran hasil pembobotan variabel dalam indikator.

4.3.2.1 Pembobotan Variabel Keselamatan dan Keamanan

Diketahui bahwa hasil pembobotan variabel dalam indikator keselamatan dan keamanan memiliki ketidakkonsistenan sebesar 0.00187 atau 0.187%. Dimana hal ini menandakan bahwa tidak perlu dilakukan peninjauan ulang karena *consistency ratio* (CR) yang digunakan adalah ≤ 0.1 , dan juga hasil pembobotan dapat diterima.



Gambar 4. 48 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Keselamatan dan Keamanan

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel ukuran dasar ruang menjadi variabel paling penting bagi masyarakat penyandang disabilitas dalam preferensinya pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Dimana pada analisis ini, bobot untuk variabel ukuran dasar ruang sendiri memiliki besar 0,339 atau 33.9%. Di sisi lain, variabel terbesar kedua yakni variabel konflik pejalan kaki memiliki hasil pembobotan yang tidak terlalu jauh dari variabel yakni memiliki bobot sebesar 0,338 atau 33.8%. Hal serupa juga terjadi pada penelitian mengenai jalur pejalan kaki disabilitas di Kota Manado, yang lebih berfokus pada disabilitas tunanetra, dimana dua variabel ini merupakan dua variabel prioritas yang dianggap ‘sangat setuju’ untuk dilakukan pengembangan (Egam, P. P., Sembor, A., & Waani, J. O., 2016)

Variabel tekstur dan permukaan menempati posisi terakhir dengan bobot sebesar 32,2%. Dimana pada penelitian di Dar es Salaam, pejalan kaki penyandang disabilitas juga mengalami

kesulitan di jalan yang memiliki permukaan yang tidak rata sehingga dianggap cukup penting untuk ditangani (Mushule, N. K., 2010). Dapat diketahui bahwa berdasarkan hasil analisis expert choice, ketiga variabel dalam indikator keselamatan dan keamanan memiliki bobot kepentingan yang hampir setara.

4.3.2.2 Pembobotan Variabel dalam Indikator Fasilitas Disabilitas

Berdasarkan hasil pembobotan, variabel dalam indikator fasilitas memiliki nilai inkonsistensi sebesar 0.00229, sehingga peninjauan ulang terhadap kuisioner tidak perlu dilakukan dan pembobotan dapat diterima.



Gambar 4. 49 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Fasilitas Disabilitas

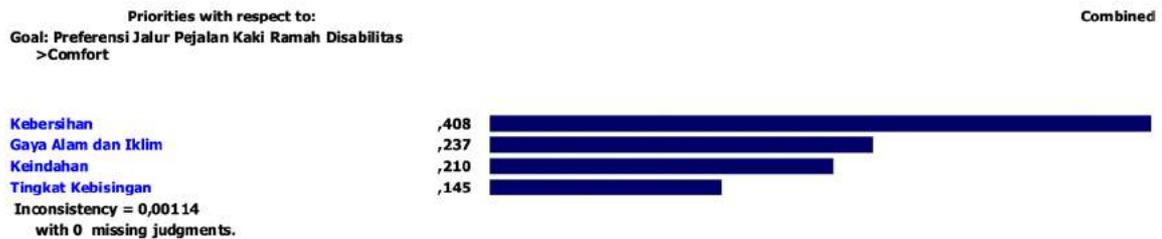
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil pembobotan *expert choice*, didapatkan variabel yang paling penting pada indikator fasilitas disabilitas yakni jalur pemandu dengan bobot sebesar 0.485 atau 48.5% dimana bobot ini hampir mencapai setengah dari total pembobotan pada indikator fasilitas disabilitas. Jalur pemandu sendiri terdiri atas *guiding blocks*, APILL dan *signage*. Temuan ini sejalan dengan penelitian terdahulu dimana variabel jalur pemandu dianggap sangat penting oleh masyarakat umum maupun penyandang disabilitas dalam pengembangan jalur pejalan kaki. (Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A., 2018). Hal yang sama juga ditemukan pada penelitian evaluasi jalur pedestrian bagi tunanetra, dimana masyarakat penyandang disabilitas tunanetra ini membutuhkan adanya tanda atau pemandu khusus berupa *guiding blocks* dan huruf timbul/Braille pada fasilitas yang ada (Egam, P. P., Sembor, A., & Waani, J. O., 2016).

Posisi kedua yakni variabel ramp dengan bobot sebesar 32.1%. Dimana pada penelitian di Koridor Sam Ratulangi di Kota Manado, 50% dari 67 pejalan kaki penyandang disabilitas, khususnya netra, menganggap ramp yang cukup curam dan rusak itu juga menyulitkan perjalanan mereka sehingga perlu untuk dibenahi (Egam, P. P., Sembor, A., & Waani, J. O., 2016). Sedangkan variabel tangga tidak dianggap terlalu penting, dimana hal ini dibuktikan dengan rendahnya bobot variabel tangga yang hanya sebesar 0.194 atau 19.4%.

4.3.3.3 Pembobotan Variabel dalam Indikator Comfort/Kenyamanan

Ketidakkonsistenan yang didapatkan pada pembobotan variabel kenyamanan yakni sebesar 0,00114 atau 0,114%. Karena concsistency ratio (CR) ≤ 0.1 , maka peninjauan ulang kuisioner tidak perlu dilakukan dan hasil pembobotan dapat diterima.



Gambar 4. 50 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator Comfort/Kenyamanan

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan hasil analisis, variabel kebersihan merupakan variabel utama bagi masyarakat penyandang disabilitas dalam preferensinya terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Variabel ini memiliki bobot yang cukup besar yakni mencapai 40.8%. Hal ini juga didukung oleh penelitian serupa yang dilaksanakan di Yogyakarta dimana prioritas utama dalam pengembangan jalur pejalan kaki berdasarkan preferensi masyarakat adalah tingkat kebersihan dan penyediaan sampah (Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A., 2018)

Variabel gaya dalam dan iklim berada pada peringkat kedua, dimana variabel ini memiliki bobot yang cukup jauh dari variabel pertama dengan bobot sebesar 23.7%. Hal ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan di Kawasan Blok M Jakarta, dimana variabel gaya alam dan iklim berada pada posisi terbawah dalam indikator kenyamanan (Manullan, O. R., & Mulia, H. G., 2018).

Dapat diketahui dari perbedaan hasil pembobotan yang cukup besar pada indikator peringkat pertama dan kedua bahwa variabel kebersihan sangat diperdulikan oleh masyarakat penyandang disabilitas dibandingkan dengan ketiga variabel lainnya pada indikator kenyamanan ini. Dilanjutkan oleh variabel keindahan menempati posisi ketiga dengan bobot yang tidak terlalu jauh dari variabel sebelumnya yakni sebesar 21%.

Tingkat kebisingan menempati posisi terakhir bagi preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas dengan bobot hanya 14.5%. Temuan ini serupa dengan penelitian yang juga dilaksanakan di Yogyakarta yakni tingkat kebisingan memiliki tingkat kepentingan yang rendah meskipun tetap perlu untuk diperbaiki. (Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A., 2018)

4.3.3.4 Pembobotan Variabel dalam Indikator *Attractiveness*

Diketahui bahwa hasil pembobotan variabel dalam indikator *attractiveness* atau daya tarik memiliki ketidakkonsistenan sebesar 0.00596 atau 0.596%. Dimana hal ini menandakan bahwa tidak perlu dilakukan peninjauan ulang karena *consistency ratio* (CR) yang digunakan adalah ≤ 0.1 , dan juga hasil pembobotan dapat diterima.



Gambar 4. 51 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel dalam Indikator *Attractiveness*

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Hasil analisis pada software expert choice menunjukkan bahwa variabel penerangan jalan mendapatkan bobot sebesar 39.1% dan berada pada peringkat pertama dalam indikator *attractiveness*. Hal ini membuktikan bahwa ketersediaan penerangan jalan sebagai daya tarik memiliki tingkat kepentingan yang paling tinggi menurut preferensi masyarakat penyandang disabilitas di Kota Surabaya dibandingkan dengan ketersediaan vegetasi dan *resting area* sebagai daya tarik di jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Hal yang sama juga dikatakan pada penelitian, dimana selain sebagai fitur daya tarik, penerangan ini juga dinilai penting dalam menunjang keselamatan para pengguna jalan (Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A., 2018) Sebagai fasilitas penunjang, penerangan jalan juga dianggap penting bagi penyandang disabilitas tuli (Ariya, G., & Putranto, L. S., 2020). Kemudian disusul oleh peringkat kedua dan ketiga dengan hasil pembobotan yang tidak terlalu jauh yakni variabel vegetasi dengan bobot sebesar 31% dan pada posisi terakhir, variabel *resting area* dengan bobot sebesar 29.9%. Temuan ini juga serupa dengan penelitian mengenai jalur pejalan kaki khususnya bagi teman tuli. (Ariya, G., & Putranto, L. S., 2020)

4.3.3 Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Setelah dilakukan pembobotan terhadap seluruh indikator dan variabel, Langkah selanjutnya adalah melakukan pembobotan kombinasi dari keseluruhan variabel dalam setiap indikator. Berdasarkan hasil analisis pembobotan keseluruhan variabel, diketahui bahwa terdapat ketidakkonsistenan sebesar 0.01. karena consistency ratio (CR) ≤ 0.1 , maka tidak perlu dilakukan peninjauan ulang dan hasil pembobotan dapat diterima.

Tabel 4. 12 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

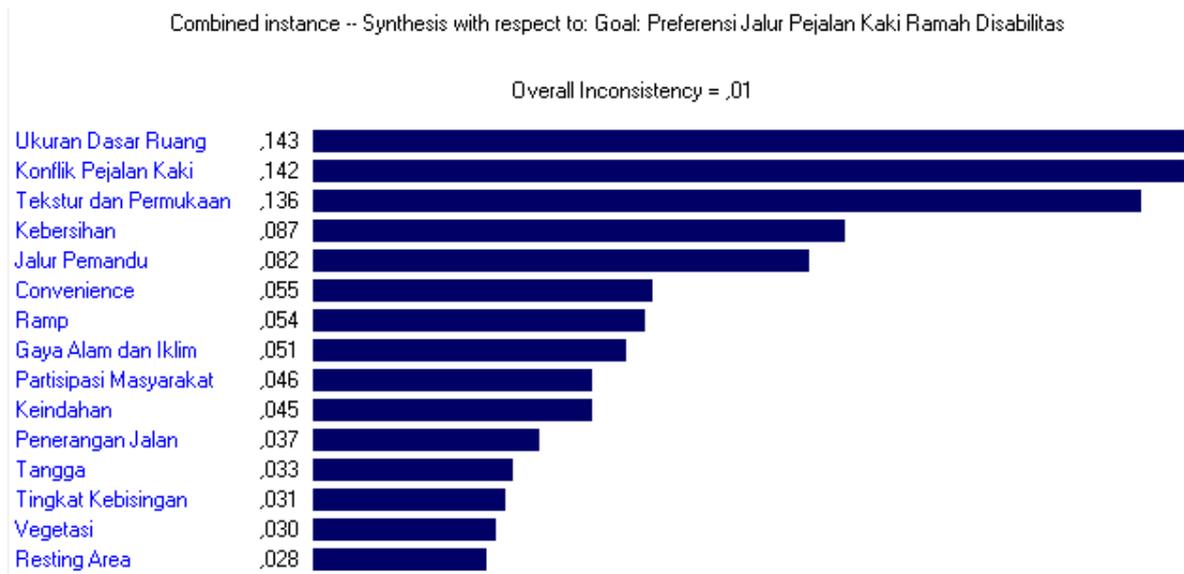
Rank	Variabel	Bobot	Indikator
1	Ukuran dasar ruang	0.143	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
2	Konflik pejalan kaki	0.142	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
3	Tekstur dan permukaan	0.136	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
4	Kebersihan	0.087	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
5	Jalur pemandu	0.082	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
6	<i>Convenience</i>	0.055	<i>Convenience</i>
7	Ramp	0.054	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
8	Gaya alam dan iklim	0.051	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
9	Partisipasi masyarakat	0.046	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
10	Keindahan	0.045	<i>Partisipasi masyarakat</i>
11	Penerangan jalan	0.037	<i>Attractiveness</i>
12	Tangga	0.033	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
13	Tingkat kebisingan	0.031	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
14	Vegetasi	0.030	<i>Attractiveness</i>
15	<i>Resting area</i>	0.028	<i>Attractiveness</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Hasil pembobotan pada tabel 4.13 menunjukkan semakin besar bobot yang didapatkan, maka semakin tinggi tingkat kepentingan variabel tersebut dalam mencapai sebuah tujuan atau goal. Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa terdapat dua variabel yang dianggap paling penting bagi penyandang disabilitas dalam preferensinya terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas yakni variabel ukuran dasar ruang dan konflik pejalan kaki. Hal ini dapat

dilihat dari kedua variabel tersebut yang mendapatkan bobot tidak jauh berbeda, yakni sebesar 0.143 dan 0.142. Variabel yang ada pada posisi ketiga yakni adalah tekstur dan permukaan, dengan bobot sebesar 0.136

Dapat terlihat pada gambar 4.48, bahwa terjadi penurunan bobot yang cukup jauh dari ketiga variabel prioritas utama menuju variabel pada urutan keempat; variabel kebersihan, yakni sebesar 4.9%. Dimana hal ini menandakan bahwa variabel ukuran dasar ruang, konflik pejalan kaki, dan tekstur dan permukaan memiliki tingkat urgensi yang lebih tinggi untuk dikembangkan daripada variabel lainnya.



Gambar 4. 52 Hasil Pembobotan Keseluruhan Variabel Preferensi Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dapat diketahui bahwa dua variabel dalam indikator *attractiveness* berada pada 2 ranking terbawah yakni vegetasi dan *resting area* dengan bobot masing-masing 0.30 dan 0.28.

4.4 Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, didapatkan variabel prioritas dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas berdasarkan preferensi penyandang disabilitas sensorik dan fisik di Kota Surabaya. Berikut merupakan tabel prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas:

Tabel 4. 13 Ranking Prioritas Variabel Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas berdasarkan Preferensi Penyandang Disabilitas

Rank	Variabel
1	Ukuran dasar ruang
2	Konflik pejalan kaki
3	Tekstur dan permukaan
4	Kebersihan
5	Jalur pemandu
6	<i>Convenience</i>

Rank	Variabel
7	Ramp
8	Gaya alam dan iklim
9	Partisipasi masyarakat
10	Keindahan
11	Penerangan jalan
12	Tangga
13	Tingkat kebisingan
14	Vegetasi
15	<i>Resting area</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2022

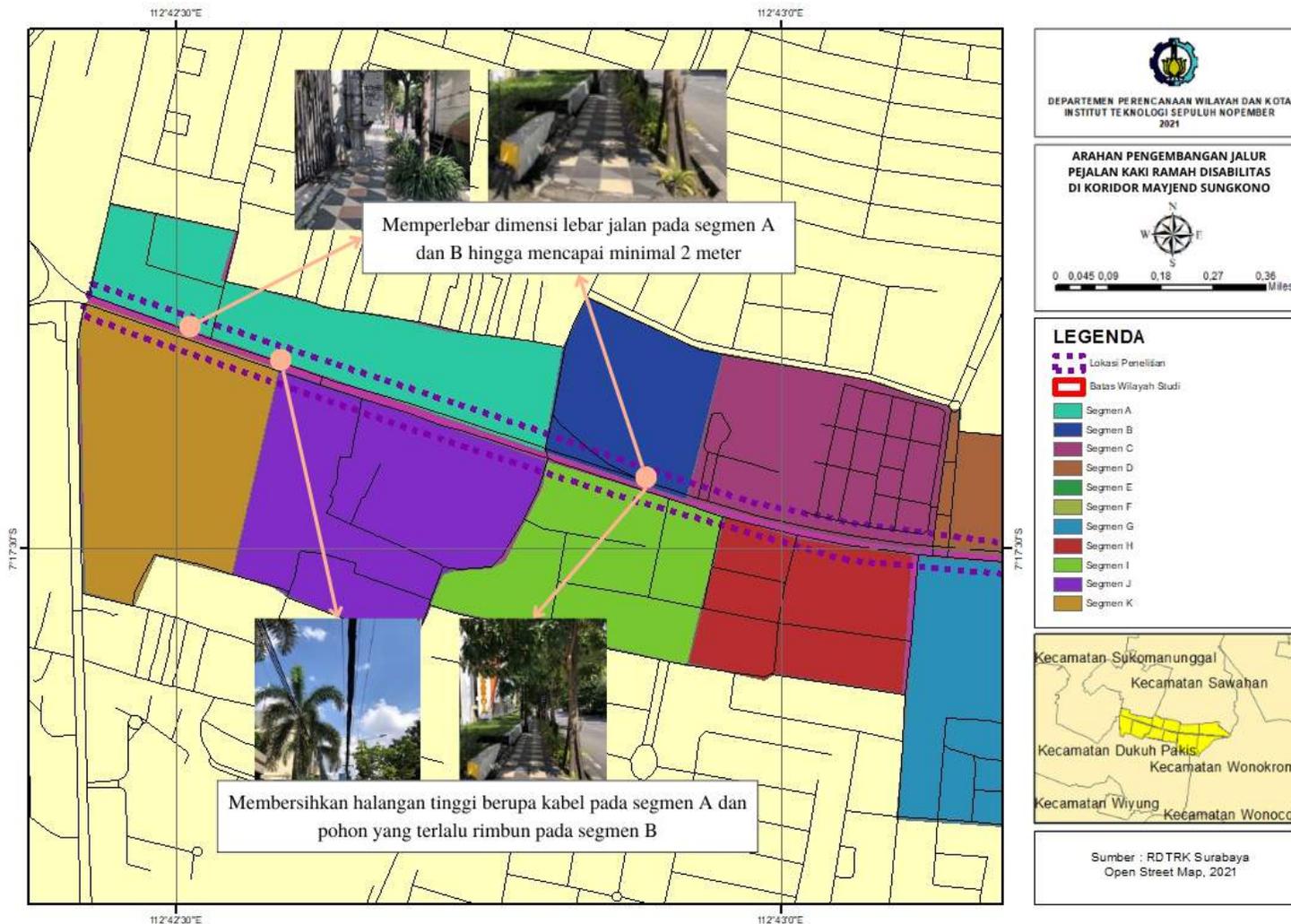
Untuk melahirkan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono, dilakukan analisis dengan pendekatan triangulasi data/sumber, dimana penulis mengolaborasi sumber- sumber yang didapat sehingga dapat mensintesis arahan pengembangan yang relevan. Sumber yang digunakan untuk proses triangulasi adalah hasil analisis sebelumnya berupa variabel prioritas pengembangan, hasil survei primer dan sekunder yang menjadi gambaran umum dari masing-masing segmen, pendapat pakar yang didapatkan melalui wawancara, dan literatur atau *best practice* dari jalur pejalan kaki ramah disabilitas.

Arahan yang dihasilkan merupakan arahan dari masing-masing segmen yang ada di jalur pejalan kaki Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan urutan prioritas variabel.

4.4.1 Arahan Pengembangan Variabel Ukuran Dasar Ruang

Indikator/Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Ukuran Dasar Ruang	Berdasarkan hasil observasi, segmen di Koridor Mayjend Sungkono memiliki lebar yang bervariasi mulai dari 1 meter hingga 5 meter.	<p>International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities, 2015</p> <p>Berdasarkan peraturan tersebut, jalur pejalan kaki ramah disabilitas idealnya memiliki lebar minimal 2 meter di area dengan lalu lintas pejalan kaki sedang hingga tinggi. Pada rintangan dan titik jepit, lebar minimum 1 meter dan jarak bebas tinggi minimal 2.1 meter</p> <p>Americans with Disabilities Act of 1990</p> <p>Lebar minimum yang ideal untuk jalur pejalan kaki di pinggir jalan pada kawasan perumahan adalah 1.5 meter dan 1.8 meter pada kawasan lainnya.</p>	<p>“Mungkin standarnya, <i>sampeyan</i> pernah liat nggak yang PUPR tahun 2017 tentang panduan untuk bangunan yang akses? Itu ada standar yang perlu diterapkan sih. Termasuk ukuran, kemudian mungkin atributnya ya, kayak <i>softscape hardscape</i>-nya”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, lebar jalur pedestrian tidak kurang dari 1.5 untuk jalur 1 arah dan tidak kurang dari 1.6 meter untuk jalur 2 arah.</p>	<p>Variabel ukuran dasar ruang merupakan variabel paling utama dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Hal yang perlu dikembangkan adalah terkait ukuran lebar dan ruang bebas tinggi, dimana pada sebagian kecil segmen masih belum memenuhi standar yang ada. Upaya yang dapat dilakukan adalah merencanakan zona jalur pejalan kaki dengan ketentuan lebar minimal 2 meter sehingga mudah untuk dilalui oleh penyandang disabilitas baik yang menggunakan kruk ataupun kursi roda. Selain itu, juga upaya lainnya adalah meminimalisir halangan pada ketentuan ruang bebas tinggi yakni dalam jarak 2.1 meter.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Memperlebar dimensi lebar jalan pada segmen A dan B hingga mencapai minimal 2 meter Membersihkan halangan tinggi berupa kabel pada segmen A dan pohon yang terlalu rimbun pada segmen B

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 53 Arahan Pengembangan Variabel Ukuran Dasar Ruang dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

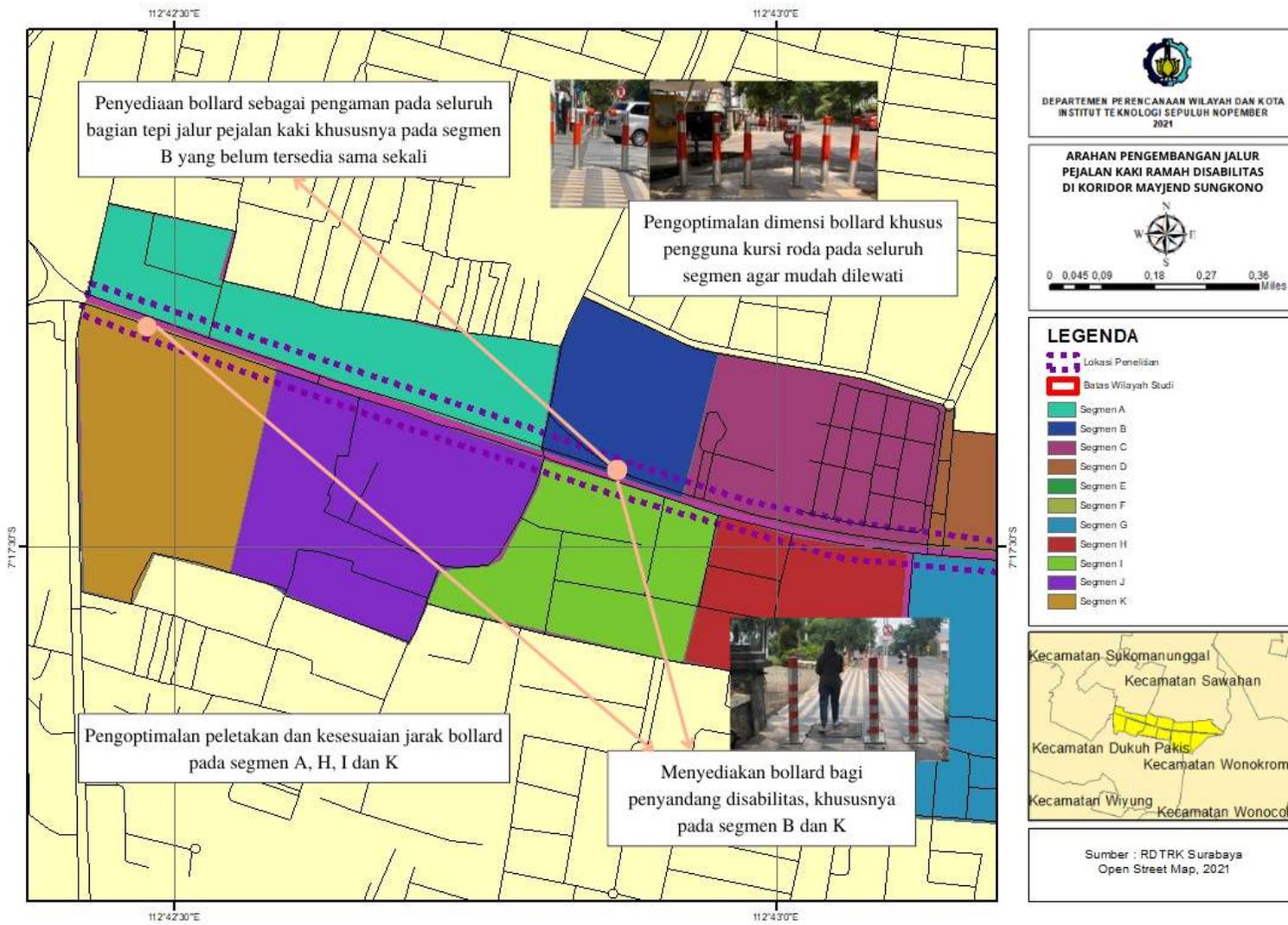
Sumber: Penulis, 2022

4.4.2 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki

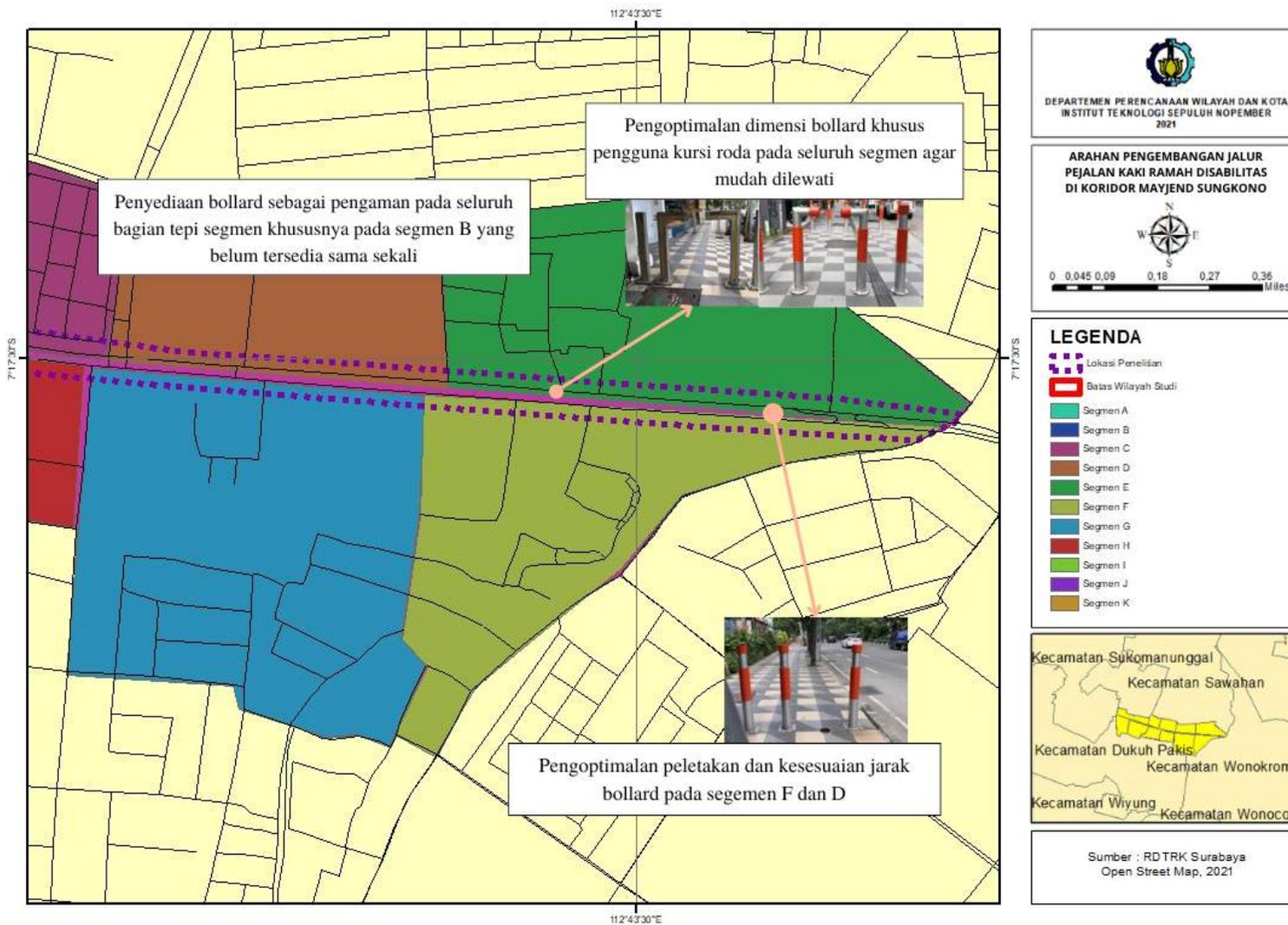
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Konflik Pejalan Kaki	<p>Pada koridor mayjend Sungkono, konflik pejalan kaki diminimalisir dengan penyediaan bollard. Bollard telah tersedia di 10 dari 11 segmen yang ada pada koridor mayjend sungkono. Kondisi bollard ini sendiri meskipun masih belum baik seperti peletakan yang belum konsisten, namun usaha penyediaan bollard yang ramah penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda telah terlihat. Selain itu, penyediaan bollard pada seluruh segmen sudah cukup baik dalam menghalau kendaraan bermotor, dimana tidak terlihat adanya kendaraan bermotor yang melintas di Koridor Mayjend Sungkono kecuali pada segmen J.</p>	<p>OECD, 2001 dalam Mitchell, 2007 Untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan, bollard disediakan guna meminimalisir parkir kendaraan pada jalur pejalan kaki yang berpotensi mengganggu akses pejalan kaki. Bollard ini juga dapat digunakan untuk mempersempit jalur lalu lintas</p> <p>Mastoni, dkk, 2019 Dalam mengurangi konflik kendaraan dan mewujudkan keamanan yang optimal, jalur pejalan kaki di Jl. Stasiun Kereta Api dan Jl. Palang Merah Kota Medan dilengkapi dengan bollard.</p> <p>Negasari, A. P, 2014 Salah satu komponen yang perlu diperhatikan dalam variabel keselamatan adalah aman dari kendaraan dengan upaya memberikan bollard sebagai pembatas</p> <p>Mitchell, 2007 Penggunaan bollard dilakukan untuk melindungi jalur pejalan kaki dari kendaraa, Jika diperlukan, bollard perlu memiliki warna yang kontras dengan dilengkapi lampu agar mudah</p>	<p>“<i>Bollard</i> itu nggak harus ini ya dek, nggak harus dengan sesuatu yang kita buat, tapi bisa dengan vegetasi sih...”</p> <p>Bollard dapat disediakan tidak hanya dengan bollard buatan dalam bentuk tiang dan bola, namun dapat pula direkayasa dengan penyediaan vegetasi.</p> <p>“Tapi mungkin ada beberapa masukan sih, ada beberapa <i>bollard</i> itu yang dia apa ya susah dilalui oleh motor tapi juga susah dilalui oleh ini ee, mungkin temen-temen berkursi roda... Nah ternyata nggak bisa dimasukkin ini sama temen-temen berkursi roda.”</p> <p>“Ada bollard tapi mungkin ukurannya perlu disesuaikan dengan temen-temen disabilitas.”</p> <p>Penyediaan bollard harus memperhatikan dimensi atau ukuran pengguna jalan khususnya penyandang disabilitas dengan kursi roda.</p>	<p>Variabel konflik pejalan kaki merupakan variabel prioritas pada posisi kedua dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Kota Surabaya. Konflik pejalan kaki antara pejalan dan kendaraan bermotor dapat diminimalisir dengan penyediaan bollard, dan ketersediaannya pada Koridor Mayjend Sungkono sudah tersedia pada 10 segmen. Hal yang perlu diperhatikan adalah ukuran maupun peletakan dari bollard itu sendiri sehingga nantinya mampu untuk dilewati oleh penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda yang membutuhkan ruang lebih besar.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan bollard sebagai pengaman pada seluruh bagian tepi segmen khususnya pada segmen B yang belum tersedia sama sekali 2. Pengoptimalan peletakan dan kesesuaian jarak bollard pada segmen F, A, D, H, I dan K 3. Menyediakan bollard bagi penyandang disabilitas, khususnya pada segmen B dan K 4. Pengoptimalan dimensi bollard khusus pengguna kursi roda pada seluruh segmen agar mudah dilewati

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>terlihat. Bollard ini harus memiliki tinggi 1 meter dengan tidak memiliki tali atau rantai yang dapat membahayakan penyandang disabilitas</p> <p>Laurencia, M., Nadia, Y., & Tanuwidjaja, G., 2017 Adanya perbedaan elevasi antara trotoar dan jalan raya terkadang tidaklah cukup, diperlukan tiang-tiang setinggi railing. Tiang-tiang untuk menyadarkan kendaraan bermotor besar seperti truk bahwa adanya perbedaan antara jalur lalu lintas. dengan trotoar.</p>	<p>“Kalo istilahnya <i>bollard</i> itu ya, kalau di depan-depan jalan itu. Tujuan utamanya sebenarnya biar mobil-mobil nggak bisa parkir atau masuk ke trotoar kan. Tapi sebenarnya bagi temen-temen disabilitas netra, itu sangat membantu mereka pada saat mereka menggunakan tongkat putih (<i>white cane</i>) itu lo.”</p> <p>Bollard tidak hanya dapat berfungsi sebagai pembatas konflik pejalan kaki, namun juga sebagai pengarah penyandang disabilitas tunanetra.</p>		

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 54 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



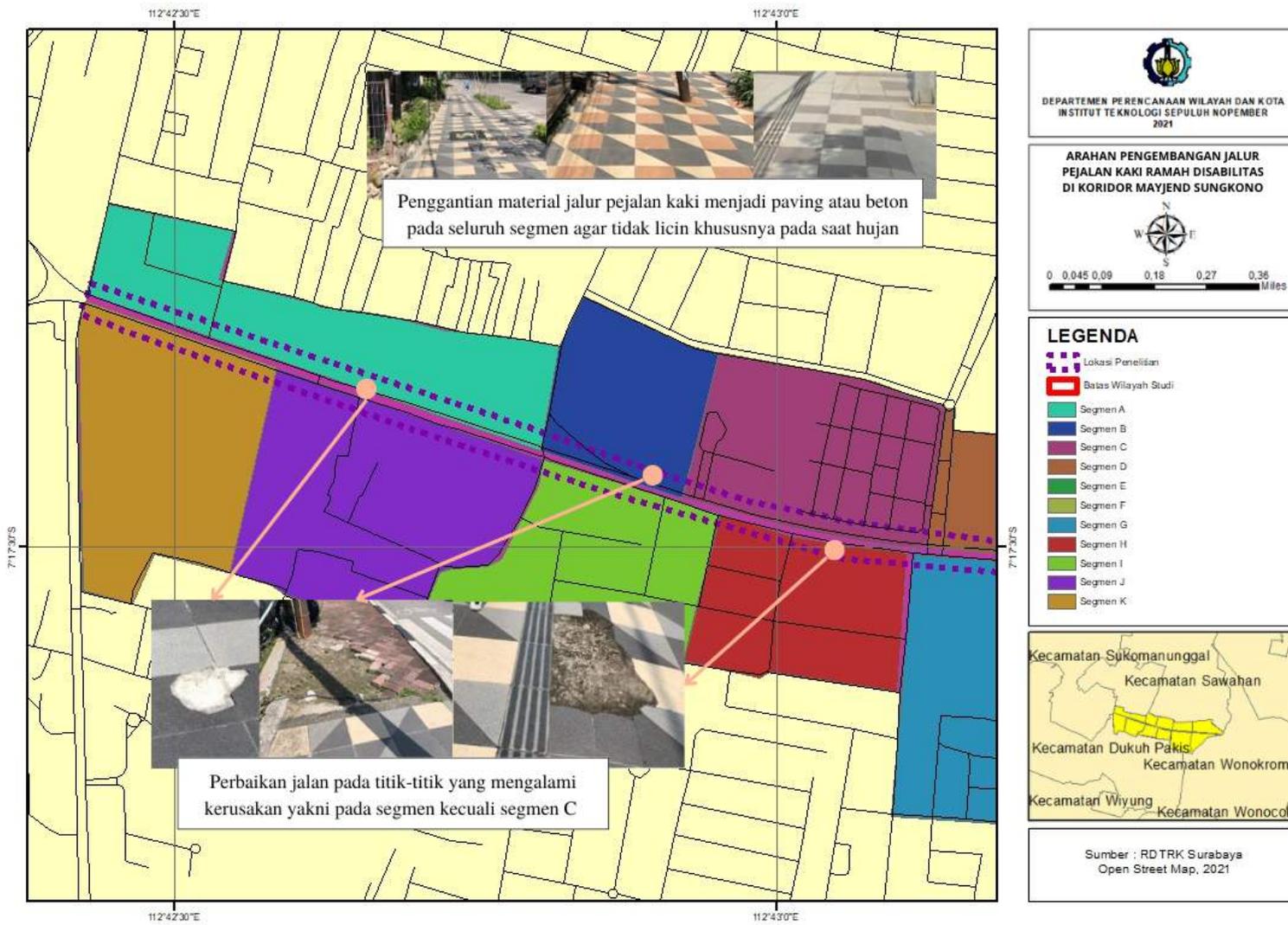
Gambar 4. 55 Arahan Pengembangan Variabel Konflik Pejalan Kaki dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.3 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan

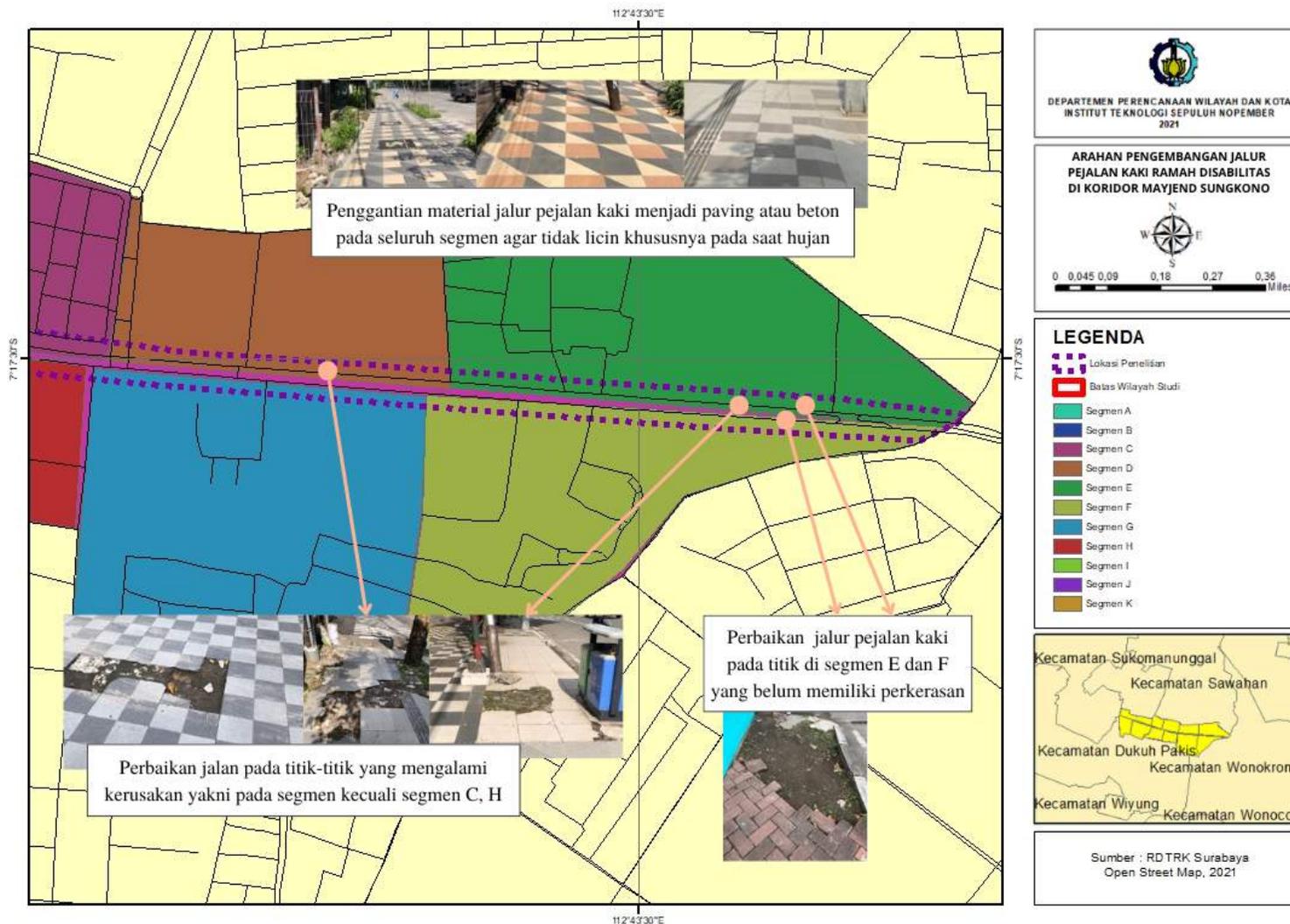
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Tekstur dan Permukaan	Berdasarkan hasil observasi, segmen di Koridor Mayjend Sungkono, jalur pejalan kaki yang sudah ada berbahan paving dan ubin keramik. Meskipun begitu, terdapat dua titik di segmen E dan F yang belum terfasilitasi oleh perkerasan dan juga masih terjadi kerusakan di hamper seluruh segmen.	<p>International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities, 2015 Dalam peraturan mengenai jalur pejalan kaki ramah disabilitas milik Malaysia tersebut, disebutkan bahwa permukaan jalur pejalan kaki ramah disabilitas sebaiknya memiliki permukaan yang berbahan tahan segala cuaca seperti aspal dan beton (concrete)</p> <p>Americans with Disabilities Act of 1990 Berdasarkan guidelines milik Amerika terkait penyandang disabilitas, permukaan jalan setapak harus kokoh dan cukup stabil untuk menopang beban titik yang lebih tinggi dari roda kursi roda, ujung kruk, dan alat bantu mobilitas lainnya. Dimana perkerasan paving biasanya merupakan cara paling praktis untuk memenuhi persyaratan tersebut.</p> <p>Kirschbaum, 2001 Mengatakan bahwa permukaan trotoar umumnya terdiri dari beton atau aspal serta ubin, batu, dan bata. Beberapa bahan trotoar</p>	<p>“Kemudian berhubungan dengan tekstur permukaan, licin atau tidak. Mungkin kalau Anda lihat di Surabaya ini, itu kan kayak keramik gitu kan dek ya. Nggak hanya saya dek, temen-temen banyak cerita, banyak orang yang kalau hujan itu kepleset.” “Iya, sekarang kan juga karena materialnya keramik, motor-motor kan banyak yang ke atas tuh, akhirnya ya banyak yang pecah-pecah.”</p> <p>Permukaan jalur pejalan kaki dengan material keramik pada kenyataannya cukup licin apabila hujan dan banyak pejalan kaki yang terpleset. Selain itu, material ini lebih gampang rusak atau pecah.</p> <p>“Iya untuk tekstur tadi disitu juga dibahas. Ee jadi tipe dari material, teksturnya ada juga disitu, (Peraturan PUPR 2017)...”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan</p>	Hal yang perlu diperhatikan pada variabel ini adalah terkait material permukaan pada jalur pejalan kaki yang masih berbahan ubin keramik. Dimana berdasarkan pakar, ubin keramik ini dapat membahayakan penyandang disabilitas pada saat hujan dan juga lebih rentan rusak. Upaya yang dapat dilakukan adalah melakukan pembangunan dan/ penggantian material jalur pejalan kaki menjadi paving atau beton khususnya agar tidak licin pada saat hujan, lebih tahan cuaca dan lebih rentan terhadap kerusakan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penggantian material jalur pejalan kaki menjadi paving atau beton pada seluruh segmen agar tidak licin khususnya pada saat hujan 2. Perbaikan jalan pada titik-titik yang mengalami kerusakan yakni pada segmen kecuali segmen C 3. Perbaikan jalur pejalan kaki pada titik di segmen E dan F yang belum memiliki perkerasan.

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>merupakan bahan paling umum yang kokoh, stabil, dan tahan slip saat kering.</p> <p>Amat, R. C., Esfandfard, E., & Wahab, M. H., 2018 Meningkatkan kualitas trotoar dan perkerasan jalan dengan menggunakan perkerasan yang tahan terhadap perubahan iklim seperti hujan, salju dan cuaca panas. Paving berkualitas baik akan membuat permukaan trotoar lebih tahan terhadap retakan dan lubang, memungkinkan pergerakan yang lebih bebas dan mulus oleh penyandang disabilitas</p>	<p>Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, permukaan jalur pedestrian harus stabil, kuat, tahan cuaca, dan tidak licin. serta perlu menghindari penggunaan sambungan atau gundukan pada permukaan, apabila terpaksa ada, tingginya harus tidak lebih dari 1,25 cm.</p>		

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 56 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



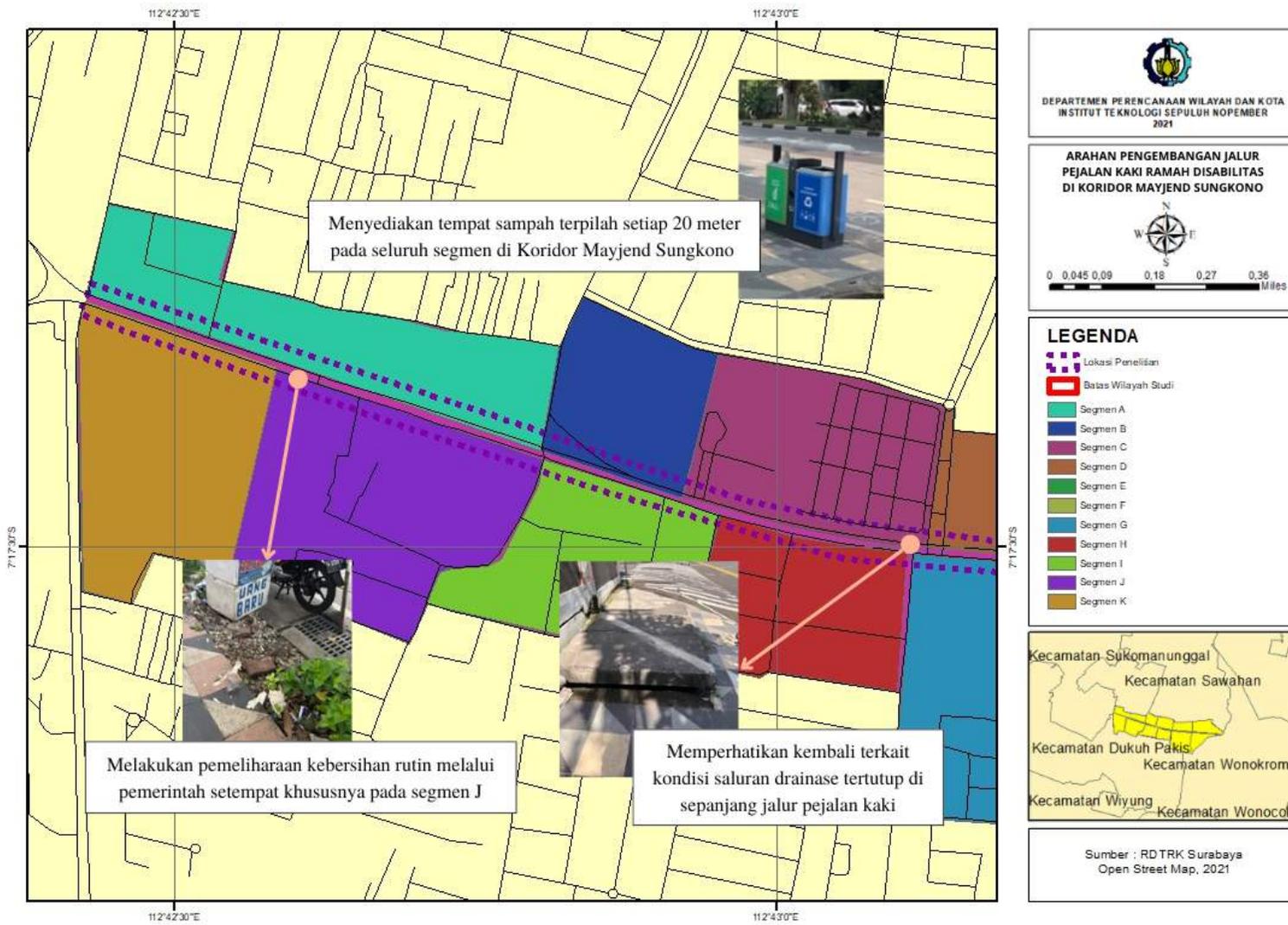
Gambar 4. 57 Arahan Pengembangan Variabel Tekstur dan Permukaan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.4 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Kebersihan	Berdasarkan hasil observasi, jalur pejalan kaki di Koridor ini memiliki tempat sampah yang dapat dikatakan minim pada sebagian besar segmen dan juga masih terdapat sampah berserakan di beberapa segmen khususnya segmen J. Selain itu, sudah tersedia saluran drainase yang juga dilengkapi dengan penutup, kecuali pada salah satu segmen yakni segmen D.	<p>Mastoni, dkk, 2019 Dalam penelitiannya menyebutkan bahwa kebersihan pada jalur pejalan kaki dapat diwujudkan dngan penyediaan bak-bak sampah setiap jarak 15 hingga 20 meter.</p> <p>Nia Karniawati, 2018 Dalam menjaga kebersihan jalur pejalan kaki, penelitian ini menerapkan pemeliharaan rutin dilakukan Pemerintah Kota Bandung. Pemeliharaan ini melibatkan pemerintah setempat, yaitu Kelurahan setempat. Keberadaan petugas kebersihan ini mempunyai peranan yang besar dalam menjaga kebersihan dan kenyamanan trotoar di Jalan Ir. H.Djuanda ini. Dengan adanya petugas kebersihan tersebut, kondisi trotoar tetap bersih dan nyaman.</p> <p>Laurencia, M., Nadia, Y., & Tanuwidjaja, G., 2017 Sebagai sarana publik, trotoar juga memerlukan sarana penunjang kebutuhan dalam aspek kebersihan sehingga di perlukan tempat sampah di sepanjang jalan trotoar. Tempat pembuangan sampah</p>	<p>“Kalau ada tempat sampah ya harus diletakkan di luar—maksutnya diluar area, dimana peletakkan tempat sampah itu kan mungkin di area yang ee di area dekat bangunan atau ruang terbuka. Tapi di peraturan itu juga ada kok dek, peletakan tempat sampahnya.”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, tempat sampah terletak dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter dan menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Tempat sampah di luar bangunan dapat dipilah berdasarkan jenis dan ditempatkan pada lokasi yang mudah dijangkau saat pengangkutan.</p> <p>“Harusnya (drainase) tertutup sih dek, atau misalkan nggak tertutup dia agak dijauhkan dari jalan pedestrian ya..... Kalau misalnya bersebelahan sih saranku</p>	Hal yang perlu dikembangkan dari variabel kebersihan adalah penyediaan tempat sampah, pemeliharaan kebersihan dan saluran drainase. Upaya yang dapat dilakukan adalah menyediakan tempat sampah pada tiap 20 meter dan diletakkan diluar jalur utama pejalan kaki sehingga tidak mengganggu lalu lintas. Pemeliharaan kebersihan juga dapat dilakukan melalui penyediaan petugas kebersihan harian melalui pemerintah setempat sehingga jalur pejalan kaki akan selalu bersih dan nyaman. Saluran drainase tertutup juga perlu diwujudkan agar kebersihan jalur pejalan kaki semakin optimal dan tidak mengeluarkan bau busuk.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyediakan tempat sampah terpilah setiap 20 meter pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono 2. Melakukan pemeliharaan kebersihan rutin melalui pemerintah setempat khususnya pada segmen E dan J 3. Memperhatikan Kembali terkait kondisi saluran drainase tertutup di sepanjang jalur pejalan kaki

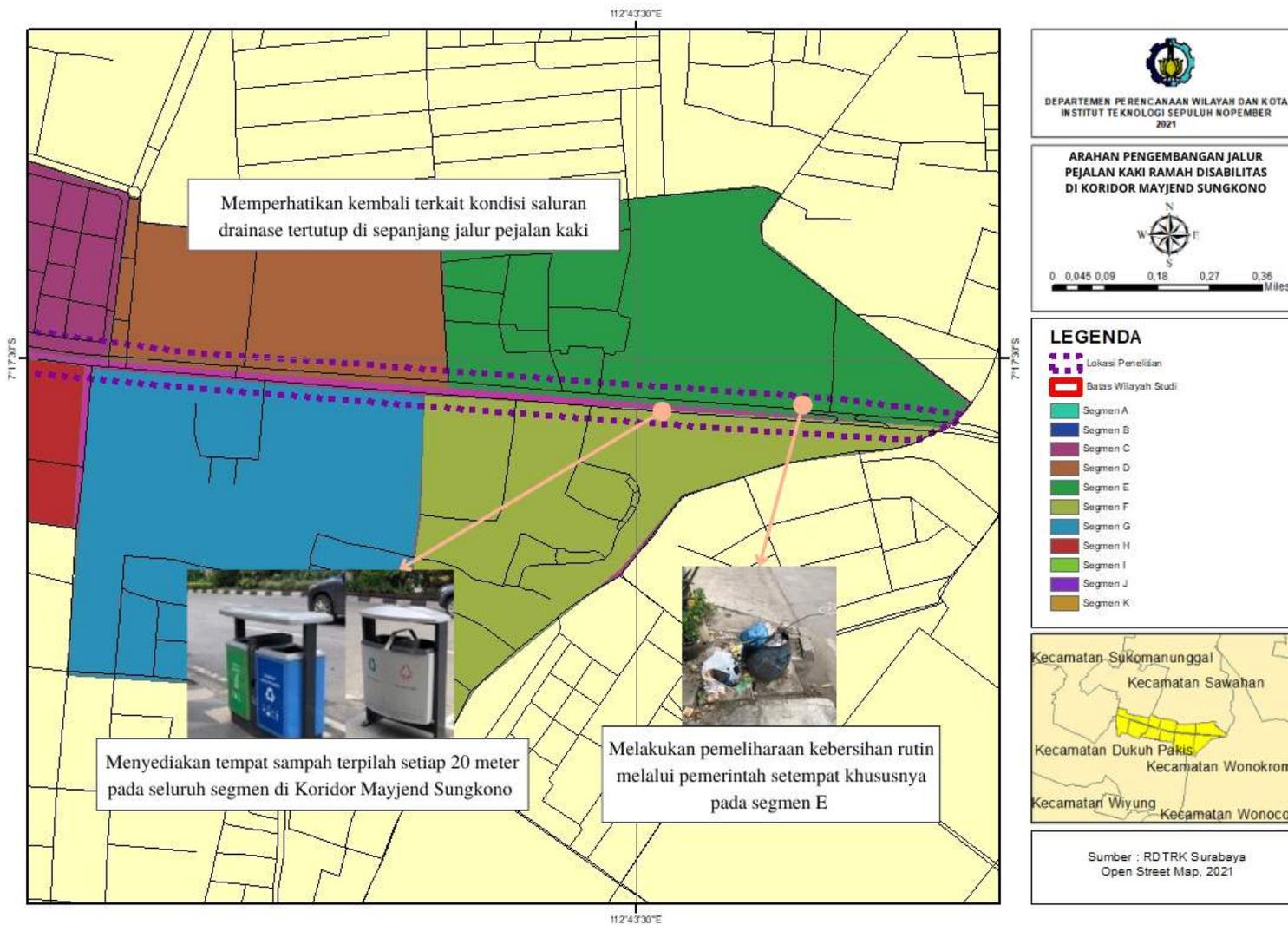
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		dibuat dengan jarak tiap 20 meter disepanjang garis trotoar. Desain tempat pembuangan sampah tidak boleh menimbulkan sudut-sudut yang berbahaya dan adanya keterangan pemisah sampah organik dan anorganik.	dikasih tanaman perdu gitu, ee pernah tau ya jadi ada selokan kemudian ada tanaman perdu yang membatasi trotoar dengan selokan Kalaupun misal dia memang bener-bener nggak ada tanaman pembatas, ya harusnya ditutup sih. Itu paling aman...” Perlu disediakan drainase yang dibuat tegak lurus arah jalur dengan kedalaman paling tinggi 1,5 cm yang dilengkapi dengan penutup ataupun vegetasi sebagai pembatas.		

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 58 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Sumber: Penulis, 2022



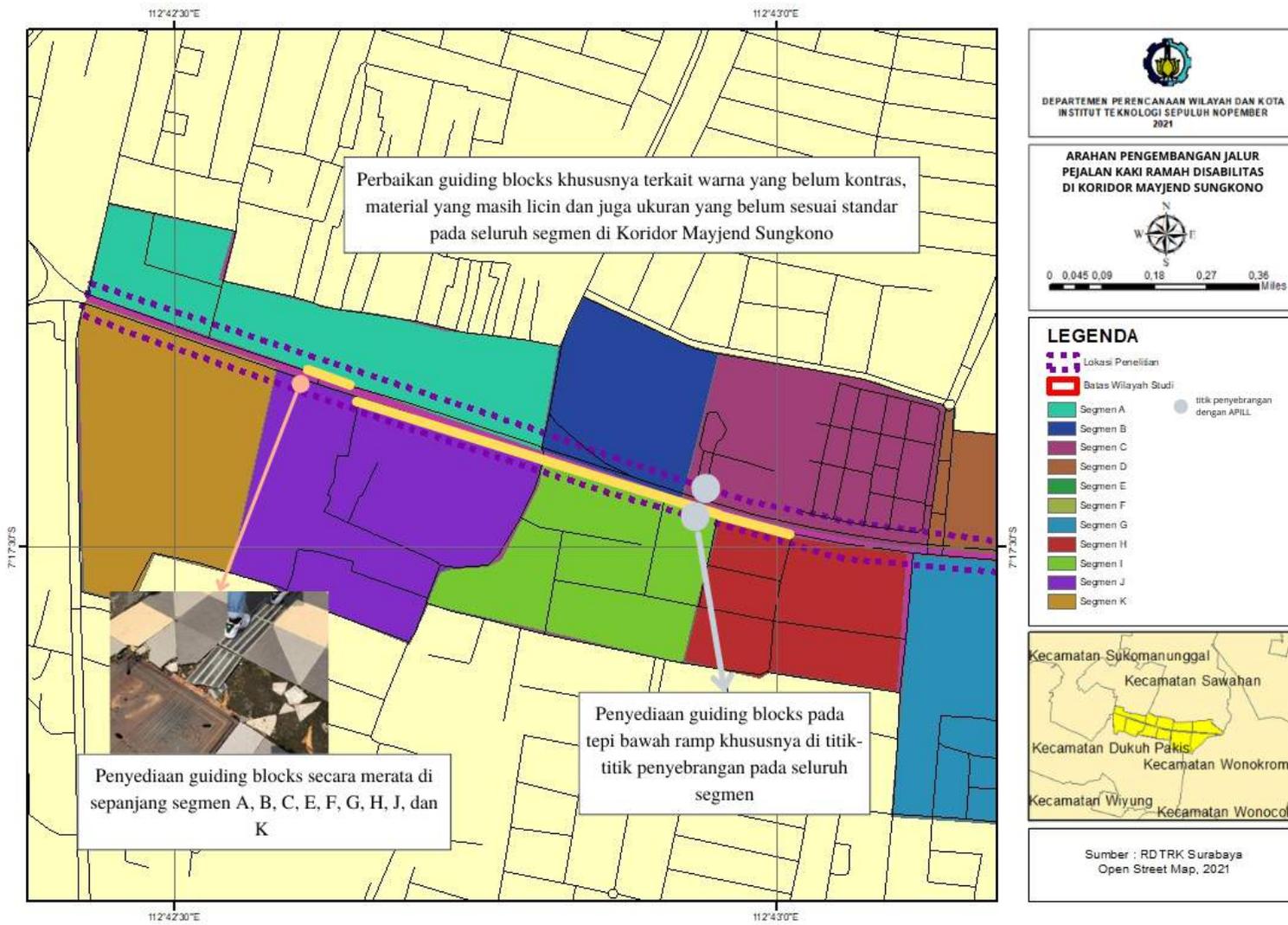
Gambar 4. 59 Arahan Pengembangan Variabel Kebersihan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.5 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu

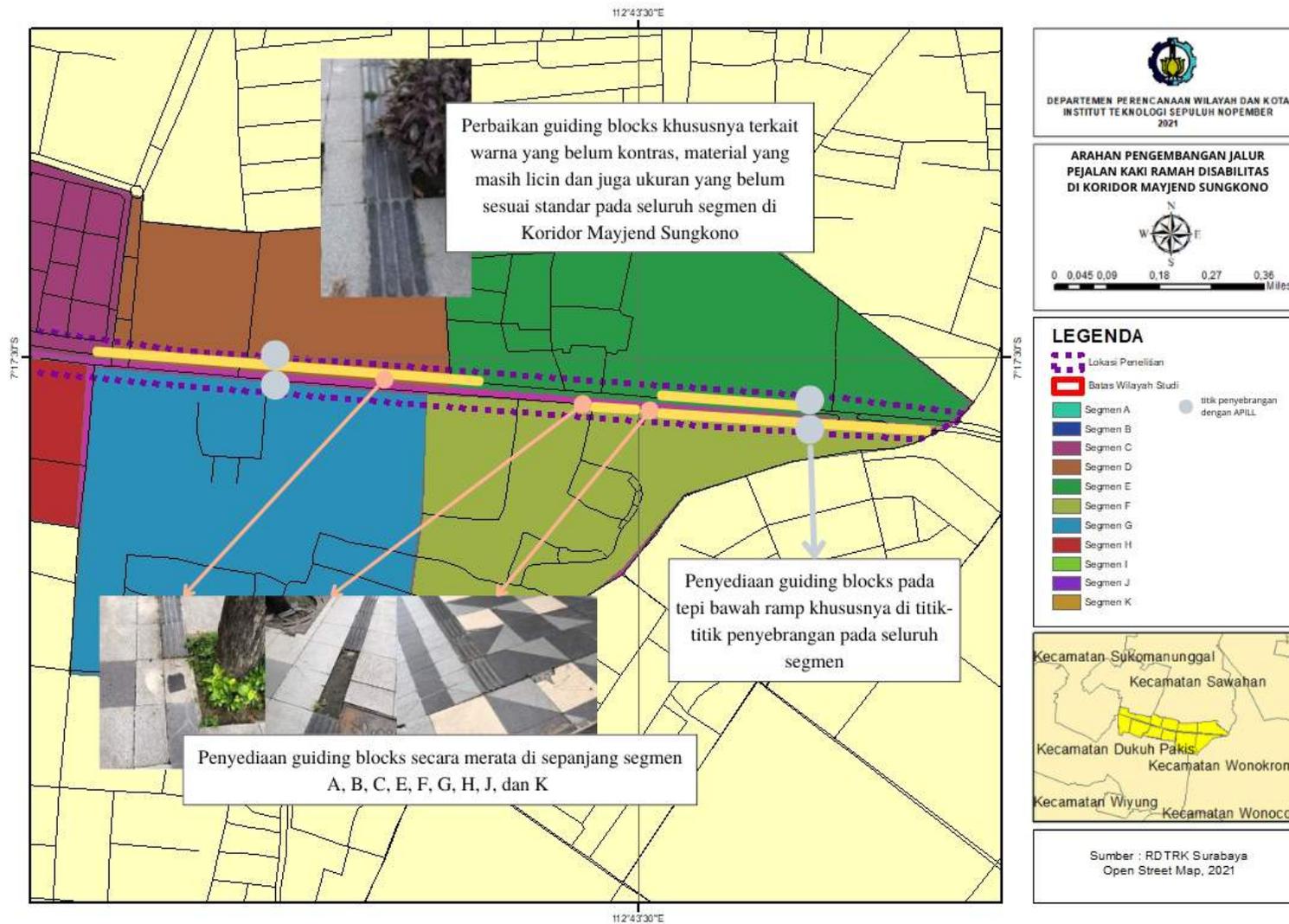
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Jalur Pemandu	<p>Jalur pemandu pada penelitian ini dibagi menjadi tiga: guiding blocks, signage dan APILL.</p> <p>Guiding blocks belum tersedia pada segmen B, C, G, dan K serta belum tersedia secara merata pada segmen A, E, F, H dan J. Sedangkan ukuran dan warna guiding block ini belum memenuhi standar yang ada serta kondisinya banyak yang mengalami kerusakan dan belum konsisten.</p> <p>Signage pada koridor Mayjend Sungkono tersedia pada seluruh segmen dan juga</p>	<p>PEDESTRIAN FACILITIES GUIDEBOOK: Washington's Transportation System, 1997</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Facilities for people with mobility and visual impairments, including curb ramps, audible pedestrian signals, and longer intervals for slower pedestrian walking speeds; and</i> • <i>Signing and marking, including pavement edgelines and pedestrian warning signs where needed.</i> <p>Americans with Disabilities Act of 1990</p> <p>Permukaan bertekstur diletakkan pada perlintasan jalan, pintu masuk gedung, bagian bawah dan atas tangga dan landai, dan melintang di tepi jalan landai.</p> <p>Untuk penyandang disabilitas tunanetra, strip Braille dan huruf timbul dapat ditambahkan ke tepi rambu yang dapat dijangkau dan ditempatkan untuk tujuan itu. Sistem suara seperti pesan yang dapat didengar, alat kicau, klik, dan nada dapat ditempatkan untuk memperingatkan pejalan kaki yang mengalami gangguan penglihatan tentang kondisi di sepanjang rute,</p>	<p>“...sudah sesuai standar-standar ya. Jalur pemandu juga sama yah,...”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, jalur pejalan kaki perlu dilengkapi dengan pemandu/penanda antara lain: jalur pemandu bagi penyandang disabilitas netra (Ubin pengarah dan ubin peringatan), penanda atau rambu untuk akses pejalan kaki, sinyal suara yang dapat di dengar, pesan-pesan verbal, dan dan informasi lewat getaran.</p> <p>Jalur pemandu untuk tunanetra dipasang pada sepanjang jalur pejalan kaki dan tepi jalur pejalan kaki, dengan material yang kuat, tidak licin dan warna yang kontras (kuning, jingga, dll)</p>	<p>Seluruh jalur pemandu pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono masih memerlukan pengoptimalan guna melayani pejalan. Hal yang dapat dilakukan adalah melakukan perbaikan guiding blocks terkait ukuran, warna dan juga material, serta menyediakan guiding blocks secara merata pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono. Kemudian menambahkan APILL yang dilengkapi audible alarm/warnings dan timer untuk menambah keamanan pejalan kaki dan menyesuaikan tombol APILL guna mengakomodasi penyandang disabilitas dengan kursi roda. Signage yang ada juga dapat dilengkapi dengan huruf braille agar memudahkan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan guiding blocks khususnya terkait warna yang belum kontras, material yang masih licin dan juga ukuran yang belum sesuai standar pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono 2. Penyediaan guiding blocks secara merata di sepanjang segmen A, B, C, E, F, G, H, J, dan K 3. Penyediaan guiding blocks pada ramp maupun tepi jalan khususnya di titik-titik penyebrangan pada seluruh segmen 4. Penambahan huruf braille pada rambu-rambu di seluruh segmen jalur pejalan kaki 5. Penambahan APILL yang dilengkapi dengan <i>audible alarm</i> dan <i>timer</i> pada titik-titik penyebrangan di segmen A, B, dan G. 6. Melengkapi APILL yang sudah tersedia pada

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
	<p>bervariasi mulai dari rambu peringatan, larangan, petunjuk, dan rambu jalan lainnya.</p> <p>Sedangkan APILL yang dilengkapi isyarat bunyi dan lampu tersedia pada titik penyebrangan zebra cross antara jalur pejalan kaki di sisi utara dan di sisi selatan, tepatnya antara segmen C dan segmen I, segmen D dan segmen G serta segmen E dan segmen F.</p>	<p>terutama di persimpangan jalan, atau untuk memberi tahu mereka tentang informasi penting. Tombol sinyal perlu dipasang di ketinggian yang mudah dijangkau oleh orang yang menggunakan kursi roda.</p> <p>Amat, R. C., Esfandfard, E., & Wahab, M. H., 2018 Penggunaan paving taktil juga penting khususnya bagi penyandang tunanetra dalam menggunakan trotoar. alarm dan pengatur waktu yang dapat didengar untuk memberikan penyeberangan yang lebih aman bagi penyandang cacat. Panjang timer harus mempertimbangkan kecepatan gerak penyandang disabilitas untuk menyeberang jalan. Rambu jalan: Pasang rambu dengan tulisan Braille</p>	<p>Penempatan rambu terutama dibutuhkan pada tempat yang sesuai dan bebas halangan, cukup mendapat penerangan dan tidak mengganggu arus pejalan kaki.</p> <p>Rambu dilengkapi huruf timbul atau huruf braille yang dapat dibaca oleh penyandang disabilitas netra dan penyandang disabilitas lain.</p> <p>“Mungkin kalo anda lihat, di luar juga sih, itu nggak ada jalur pemandu tapi ternyata ada fasilitas lain. Kayak misalkan ada <i>railing</i>.... Jadi misal tidak memungkinkan, ee, sebuah area itu diberi ubin pemandu, ee itu biasanya mereka diganti oleh ini, oleh ee objek lain, kayak <i>railing</i> itu.”</p> <p>Apabila rambu atau jalur pemandu tidak bisa diimplementasikan, maka dapat menggunakan fasilitas lain seperti <i>railing</i>. Namun tidak perlu <i>double</i> atau dua-duanya dipasang/digunakan.</p>	<p>penyandang disabilitas netra.</p>	<p>Segmen C, I, D, G, E, dan F dengan <i>timer</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 7. <i>Audible alarm</i> disesuaikan dengan kebisingan yang terjadi pada koridor jalur pejalan kaki sehingga tidak membingungkan pejalan kaki tunanetra 8. Tombol APILL untuk penyebrangan disesuaikan dengan penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda dan dilengkapi dengan huruf braille.

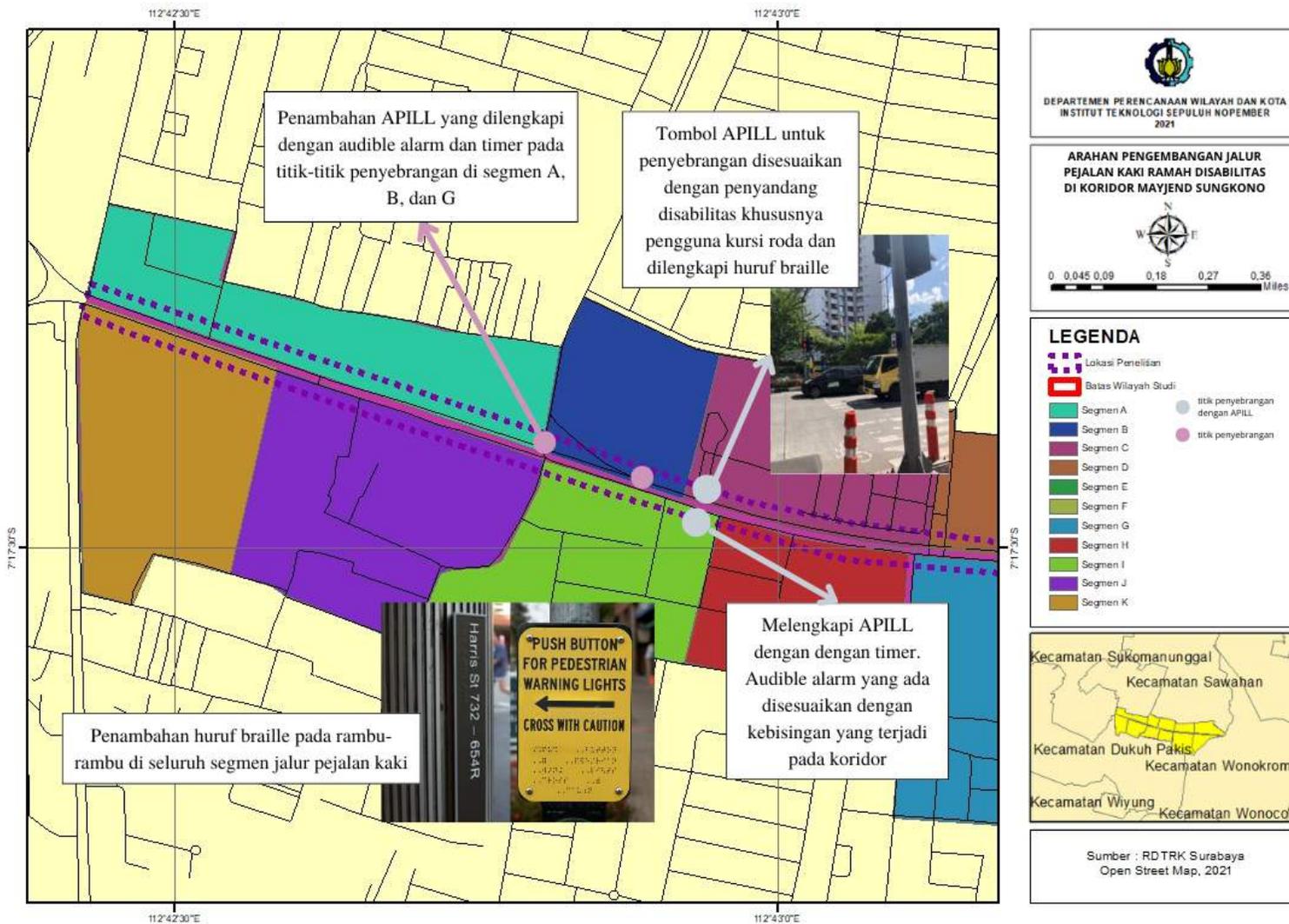
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



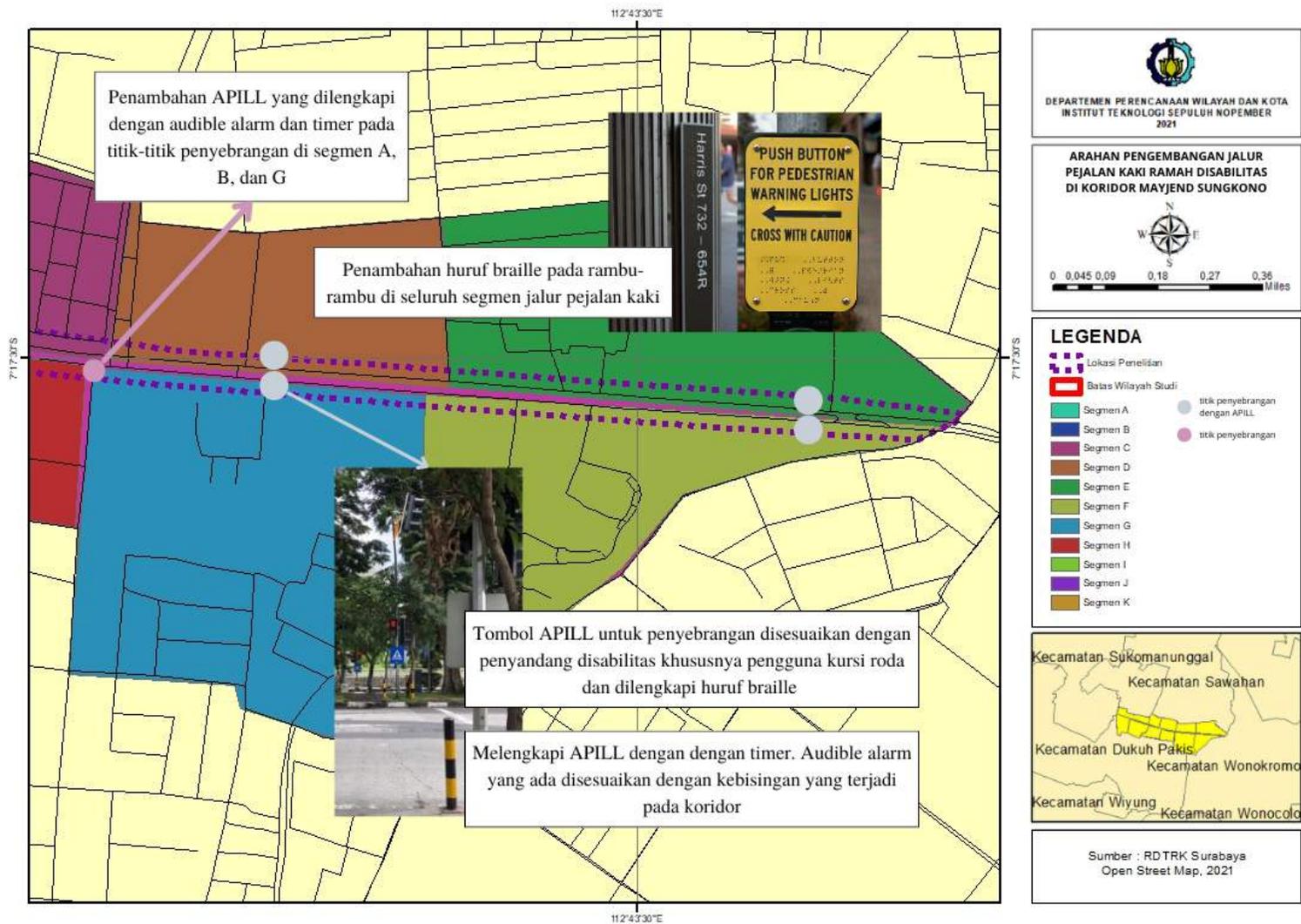
Gambar 4. 60 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 61 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 62 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 63 Arahan Pengembangan Variabel Jalur Pemandu dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.6 Arahan Pengembangan Variabel *Convenience*

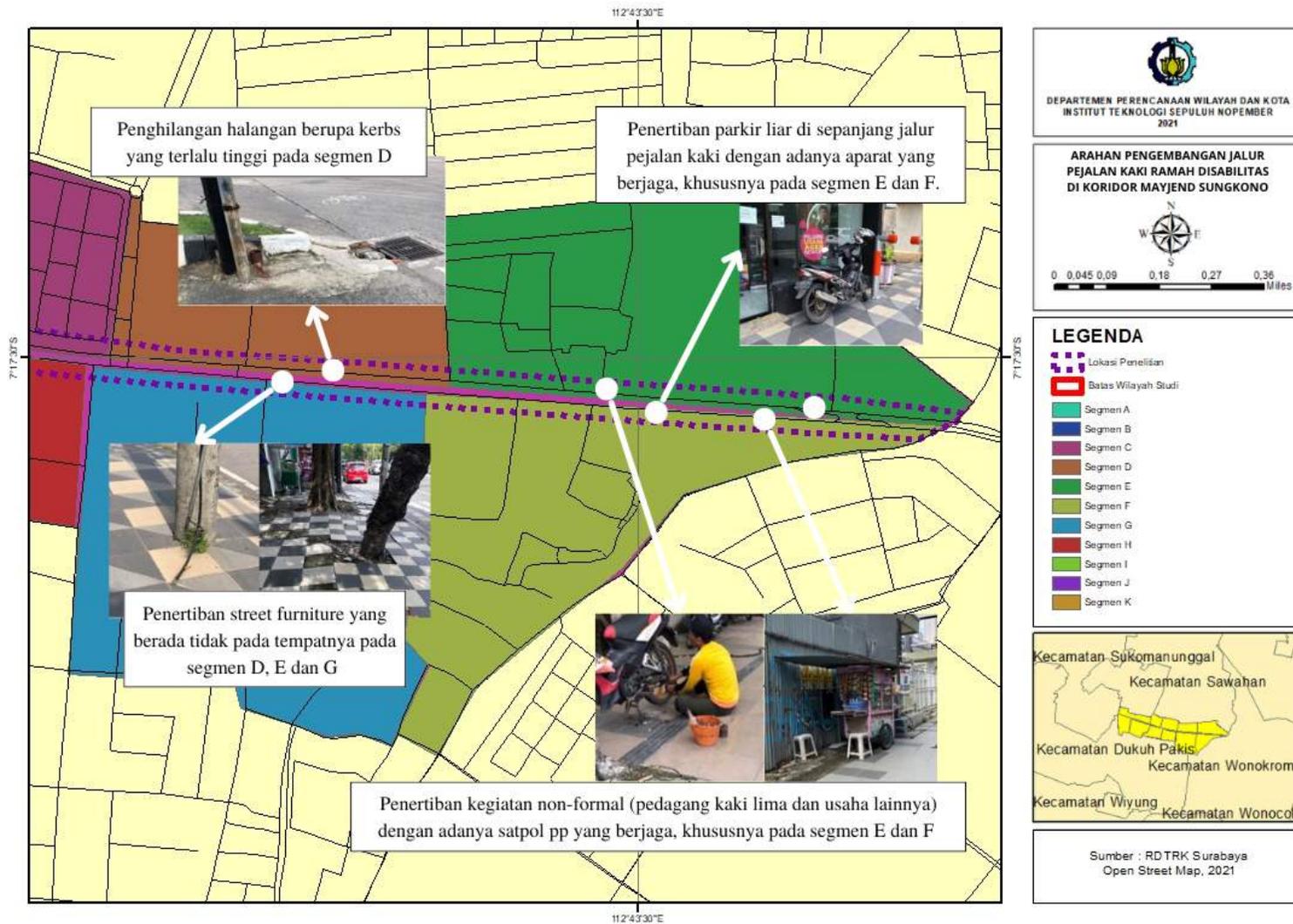
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
<i>Convenience</i>	<p>Temuan di Koridor Mayjend Sungkono menunjukkan bahwa masih banyak aktivitas yang terjadi di jalur pejalan kaki, beberapa diantaranya yakni parkir pertokoan, pedagang kaki lima yang berjualan makanan maupun usaha lainnya seperti tambal ban. Dimana aktivitas ini terjadi pada segmen A, E, F dan J. Selain itu, adanya tiang listrik dan gangguan kabel di tengah-tengah jalan pada segmen A, C dan G berpotensi mengurangi kelancaran berjalan kaki. Kerbs yang terlalu tinggi dan tutup saluran drainase yang tidak rata juga berpotensi mengganggu perjalanan pengguna jalan.</p>	<p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Jalur pejalan kaki diperbolehkan untuk beberapa aktivitas seperti untuk bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal (KUKF) dan tempat makan café atau restoran, pameran, penyediaan jalur hijau (peneduh), dan penyediaan sarana pejalan kaki (perabot jalan) dan jaringan utilitas (tiang listrik, gardu, kabel, dll).</p> <p><i>International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities, 2015</i> Jalan setapak menyediakan jalan dapat diakses tanpa gangguan yang dapat ditandai dengan tidak adanya bukaan akibat perbaikan jalan atau tutup got.</p> <p>Amat, R. C., Esfandfard, E., & Wahab, M. H., 2018 Dalam mewujudkan jalur pejalan kaki yang aksesibel dan nyaman bagi penyandang disabilitas di Jalan Wali-Asr, Iran, salah satunya adalah melalui pembersihan trotoar dari halangan-halangan fisik yang dapat menghambat perjalanan mereka.</p>	<p>“.. sebenarnya saya yang agak <i>concern</i> itu orang memperbaiki kabel, ngelubangin tapi kemudian nutupnya lama gitu kan, ee iya kan? ... Kemudian nggak ada tanda, <i>symbol</i> ataupun <i>warning</i>...akhirnya kecelakaan dan lain sebagainya”</p> <p>Aktivitas yang mengganggu yakni salah satunya perbaikan kabel atau saluran yang memerlukan untuk melubangi jalan dan tidak disediakan <i>warning</i></p> <p>“Kemudian orang jualan, kalau misalkan di pinggir jalan itu, harusnya dilarang..... kemudian pedestriannya itu dibuat parkir. Itu selalu didatengin sama polisi ini—apa namanya—pol, POLANTAS ya?... seperti itu mungkin menurut saya baik sih”</p> <p>Aktivitas perdagangan dan jasa yang mengakibatkan timbulnya parkir liar juga</p>	<p>Hal yang perlu diperhatikan dalam variabel ini adalah terkait aktivitas-aktivitas yang diperbolehkan pada jalur pejalan kaki dan halangan fisik yang berpotensi mengganggu. Diketahui masih terdapat banyak aktivitas yang terjadi pada jalur pejalan kaki meliputi parkir dan pedagang kaki lima. Upaya yang dapat dilakukan adalah adanya pengawasan dari pemerintah, mengingat sudah tersedia rambu-rambu larangan yang pada kenyataannya belum terlalu efektif. Untuk gangguan fisik, diperlukan upaya dari pemerintah untuk melakukan perbaikan letak, atau penghilangan <i>street furniture</i> yang mengganggu jalur pejalan kaki.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penertiban parkir liar di sepanjang jalur pejalan kaki dengan adanya aparat yang berjaga, khususnya pada segmen A, E dan F. 2. Penertiban kegiatan non-formal (pedagang kaki lima dan usaha lainnya) dengan adanya satpol pp yang berjaga, khususnya pada segmen A, E, F dan J 3. Penertiban <i>street furniture</i> yang berada tidak pada tempatnya pada segmen A, C, D, E, G dan J. 4. Penghilangan halangan berupa kerbs yang terlalu tinggi pada segmen D, H dan I 5. Memperhatikan Kembali terkait kondisi saluran drainase tertutup di

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
			<p>dianggap mengganggu. Diperlukan usaha dari pemerintah untuk menghilangkan hal tersebut.</p> <p>“Bentuk kerusakan yang mengganggu kesinambungan tadi ya misalkan materialnya rusak, ada penggalian kabel, apalagi ya, ya.. atau mungkin penempatan <i>street furniture</i> yang salah...”</p> <p>Gangguan lainnya adalah kerusakan material, penggalian kabel, dan penempatan <i>street furniture</i> yang kurang tepat.</p>		sepanjang jalur pejalan kaki

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 64 Arahan Pengembangan Variabel *Convenience* dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
 Sumber: Penulis, 2022



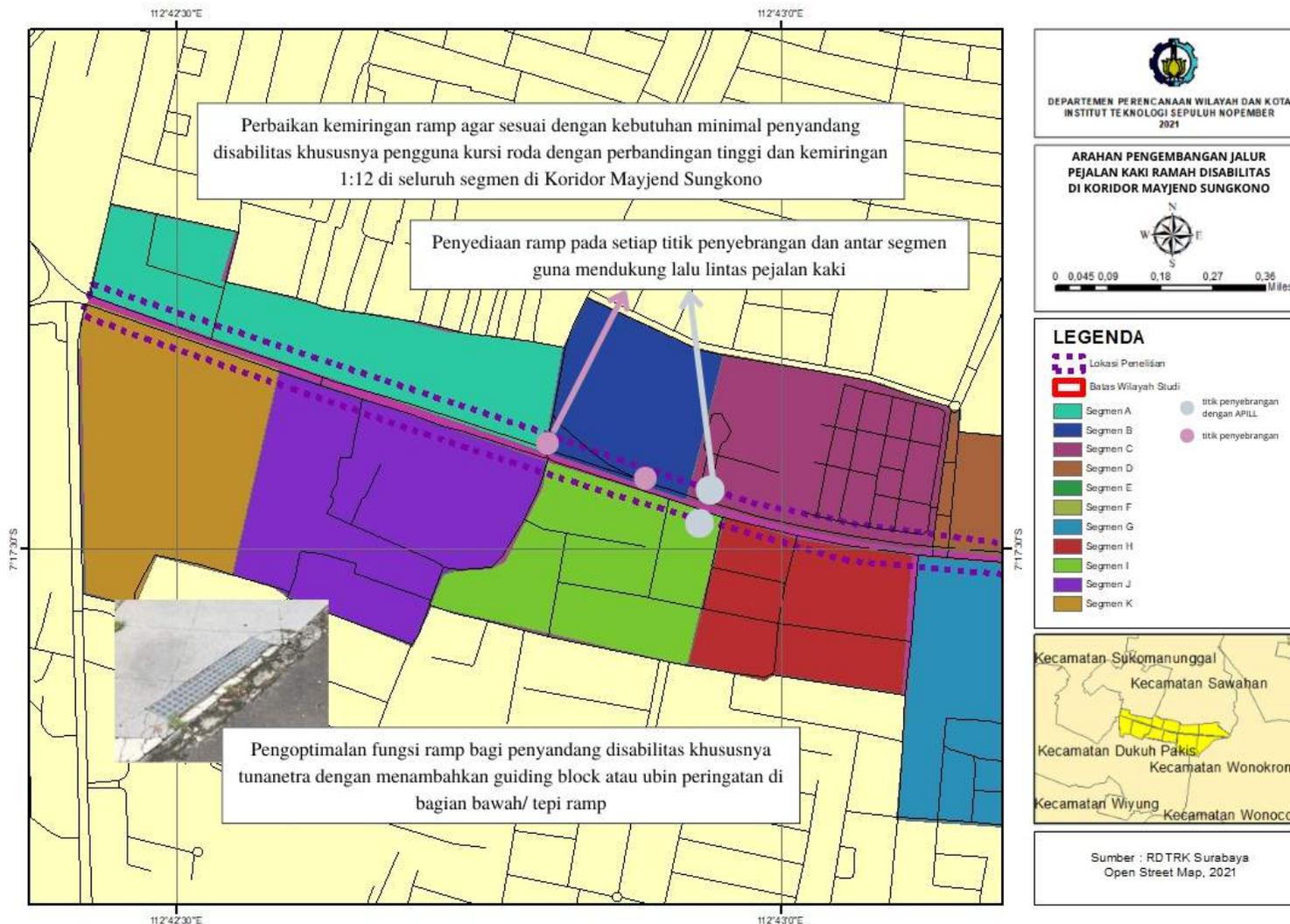
Gambar 4. 65 Arahan Pengembangan Variabel *Convenience* dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.7 Arahan Pengembangan Variabel Ramp

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Ramp	<p>Ramp yang tersedia pada jalur pejalan kaki lebih berfokus pada penggunaan mix-used dengan lalu lintas kendaraan. Berdasarkan hasil survei pula, ramp yang ada pada Koridor Mayjend Sungkono memiliki kemiringan yang bervariasi meliputi 1:5, 1:8 dan 1:9</p>	<p>Americans with Disabilities Act of 1990 Direkomendasikan agar ramp kerb memiliki permukaan peringatan yang dapat dideteksi. Lebar trotoar trotoar harus minimal 0,9 meter dengan kemiringan maksimum 1:12 (8,33%)</p> <p>Best Practices Design Guide FHWA Publication Curb landai di lingkungan trotoar disediakan guna memberikan transisi yang lebih mudah dari tepi jalan ke jalan untuk orang-orang dengan gangguan mobilitas, dan peringatan yang dapat dideteksi ditempatkan dengan tepat di bagian bawah jalan membantu penyandang tunanetra dalam mengenali transisi dari trotoar ke jalan.</p> <p>Amoako-Sakyi, R. O., & Odame, P. K, 2019 Untuk pengguna kursi roda, tidak adanya pemotongan trotoar di sebagian besar bagian trotoar tidak mengurangi penggunaan trotoar secara eksklusif karena</p>	<p>“Mungkin standarnya, <i>sampeyan</i> pernah liat nggak yang PUPR tahun 2017 tentang panduan untuk bangunan yang akses? Itu ada standar yang perlu diterapkan sih. Termasuk ukuran, kemudian mungkin atributnya ya, kayak <i>softscape hardscape-nya</i>”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, Ram pada jalur pedestrian (curb ramp) memiliki lebar paling sedikit 120 cm dengan kemiringan maksimal 1:12. diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling. Ram ini juga dilengkapi dengan ubin peringatan dan ubin pengarah.</p>	<p>Ramp yang tersedia pada koridor Mayjend Sungkono mayoritas digunakan untuk lalu lintas pejalan kaki dan kendaraan. Ukuran kemiringan yang ada juga belum memenuhi standar yakni tidak mencapai 1:12. Hal yang dapat diupayakan adalah menyediakan ramp/kerb pada seluruh titik penyebrangan dan perpindahan antar segmen dengan kemiringan maksimum 1:12. Selain itu, untuk mengakomodasi penyandang disabilitas tunanetra, ramp ini perlu dilengkapi dengan guiding blocks dibagian bawahh tepi.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaiki kemiringan ramp agar sesuai dengan kebutuhan minimal penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda dengan perbandingan tinggi dan kemiringan 1:12 di seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono 2. Penyediaan ramp pada setiap titik penyebrangan dan antar segmen. 3. Pengoptimalan fungsi ramp bagi penyandang disabilitas khususnya tunanetra dengan menambahkan guiding block atau ubin peringatan di bagian bawah/ tepi ramp

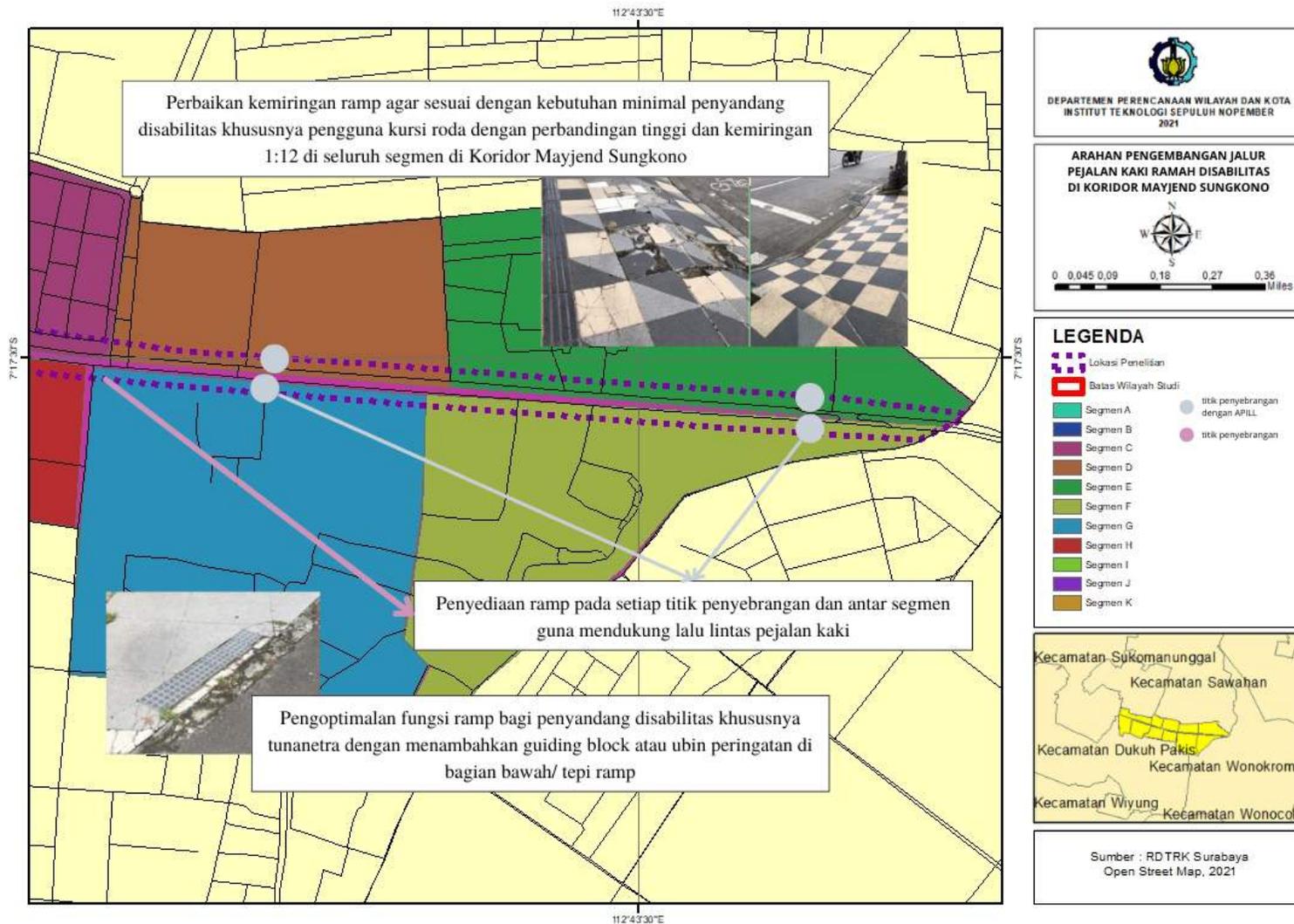
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>mereka mungkin mengalami kesulitan untuk transit dari jalan ke trotoar dan sebaliknya.</p> <p>Mitchell, 2007 Ramp trotoar harus disediakan dimanapun orang mungkin perlu bergerak dari trotoar ke permukaan jalan.</p> <p>Mushule, N. K., 2010 Curb harus disediakan di semua titik penyeberangan pejalan kaki. Trotoar yang dijatuhkan atau (kerb cut) harus rata dengan jalur lalu lintas; Lebar 2 meter (lebih jika itu adalah titik persimpangan yang sering digunakan) dan gradien yang terkait dengannya harus lembut. Untuk membantu orang dengan gangguan penglihatan, trotoar yang dijatuhkan harus berada di jalur langsung dan dengan permukaan aktif.</p>			

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 66 Arahlan Pengembangan Variabel Ramp dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono

Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 67 Arahan Pengembangan Variabel Ramp dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.8 Arahan Pengembangan Variabel Gaya Iklim

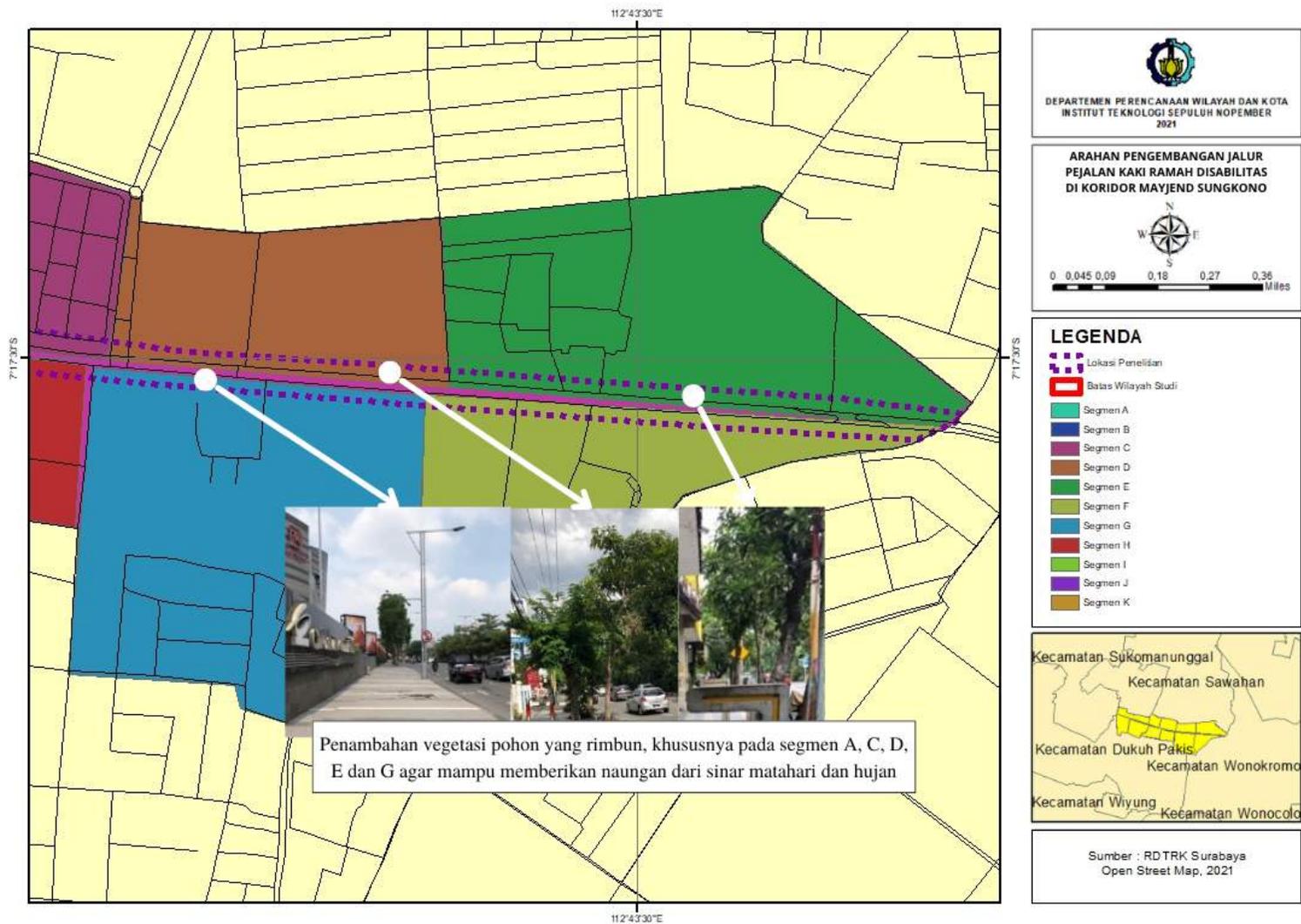
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Gaya Iklim	<p>Berdasarkan data yang telah didapatkan, diketahui bahwa rata-rata temperatur di Koridor Mayjend Sungkono mencapai 29,1 derajat celcius, sedangkan curah hujan rata-rata mencapai 499,4, yang dimana menurut BMKG curah hujan ini termasuk dalam kategori tinggi (300-500 mm). Sedangkan berdasarkan Kaliongga (2014, dalam Irafany, 2020), kenyamanan manusia dalam beraktivitas berkisar dalam temperature antara 15oC-27oC, sehingga dapat disimpulkan bahwa Koridor Mayjend Sungkono memiliki kenyamanan yang kurang dalam aspek gaya alam dan iklim secara natural.</p>	<p>Sanjaya, R., & Mudiyono, R., 2017 Dalam penelitiannya, faktor iklim adalah faktor kendala yang harus mendapat perhatian serius dalam merencanakan sistem jalan yang terkonsep. Salah satu kendala iklim yang muncul adalah curah hujan, faktor ini tidak jarang menimbulkan gangguan terhadap aktifitas para pejalan kaki, terutama di musim penghujan. Oleh karena itu perlu disediakan tempat berteduh apabila terjadi hujan, seperti <i>shelter</i> dan <i>gazebo</i>. Radiasi ini mampu mengurangi rasa nyaman terutama pada daerah tropis untuk itu diperlukan adanya sarana peneduh sebagai perlindungan dari terik sinar matahari.</p> <p>Iswanto, D., 2006 Pada jalur pedestrian, vegetasi atau tanaman sebagai kontrol radiasi sinar matahari dan suhu. Tanaman tersebut akan menyerap panas dari pancaran sehingga dapat menurunkan suhu dan iklim mikro. sinar matahari dan memantulkannya</p> <p>Prayogi, F., Priyanto, S., & Muthohar, I., 2020</p>	<p>“Ini pohon tapi tentu pertimbangkan letak dan posisinya dimana agar bisa memberikan efek <i>shading</i>, ternaungi. Jenis pohon juga mempengaruhi. Yang penting peletakkannya jangan sembarangan ya, jangan mengganggu jalur pedestrian”</p> <p>Dalam memberikan kenyamanan, vegetasi pohon dapat menjadi peneduh bagi pengguna jalan dengan memilih jenis pohon dan memperhatikan peletakkannya.</p> <p>“Itu sih mungkin selain pohon, mungkin bisa dikasih naungan dengan beberapa desain....Kalo memang nggak memungkinkan pohon sih. Tapi ini kan juga nggak hanya memberikan naungan ya dek tapi bisa sebagai estetika”</p> <p>Tidak hanya pohon, tapi juga dapat berbentuk</p>	<p>Dalam merencanakan kenyamanan akibat gaya iklim, hal yang dapat dilakukan adalah penyediaan vegetasi dan naungan atau shelter dan gazebo. Dikarenakan kondisi jalur pejalan kaki yang memiliki lebar terbatas dan bersebelahan langsung dengan jalan raya Mayjend Sungkono, maka penyediaan naungan maupun shelter atau gazebo baru tidak memungkinkan. Penyediaan vegetasi dan pemanfaatan <i>street furniture</i> yang ada seperti halte dapat menjadi salah satu solusinya.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penambahan vegetasi pohon yang rimbun, khususnya pada segmen A, C, D, E dan G agar mampu memberikan naungan dari sinar matahari dan hujan 2. Pengoptimalan fungsi halte di segmen C, H dan J sebagai shelter dengan menyediakan naungan/atap yang baik dan kuat pada bagian atas halte

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		Perlu penyediaan pelindung (atap) serta jalur hijau sebagai peredam polusi udara dan kebisingan.	naungan buatan yang juga dapat menambah kesan estetika.		

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 68 Arahan Pengembangan Variabel Gaya dan Iklim dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 69 Arahan Pengembangan Variabel Gaya dan Iklim dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.9 Arahan Pengembangan Variabel Partisipasi Masyarakat

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Partisipasi Masyarakat	Berdasarkan survey yang telah dilakukan, dapat diambil informasi bahwa tidak ada peran serta masyarakat terhadap pengembangan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Mayjend Sungkono saat ini.	<p>Hasanah, B., 2017 Dalam penelitiannya menyatakan bahwa partisipasi masyarakat merupakan 1 dari 3 prinsip penting dalam mewujudkan aksesibilitas jalur pedestrian bagi penyandang disabilitas</p> <p>Mushule, N. K., 2010 Dalam penelitian ini, keharian Person with Disabilities perlu dipertimbangkan dalam perencanaan dan perancangan infrastruktur agar dapat aksesibel bagi mereka. Dalam mewujudkan partisipasi masyarakat, upaya yang dilakukan adalah dengan mengunjungi organisasi/lembaga yang menangani masalah penyandang disabilitas. Organisasi dan kemudian mewawancarai mereka.</p> <p>Basha, R., 2015 Akibat dari ketidakhadiran penyandang disabilitas dalam proses perencanaan adalah memburuknya lingkungan</p>	<p>“...harusnya di peraturan sudah lengkap ya, kayaknya sih yang buat nggak lihat peraturan ya. Kalo misal nggak lihat peraturan ya tadi, ee mungkin harusnya <i>ngundang</i> temen-temen dulu”</p> <p>Pembangunan harus sesuai dengan peraturan atau standar yang ada.</p> <p>“Mungkin itu sarannya, jadi partisipasi masyarakat itu penting sih, atau saran saya sih partisipasi masyarakat itu jangan diterapkan diakhir <i>project</i> harusnya dilakukan diawal <i>project</i>, gitu ya. Itu akan lebih mengena sih, gitu.”</p> <p>Partisipasi masyarakat merupakan hal penting dalam pembangunan dan seharusnya lebih diprioritaskan pada pelibatan masyarakat penyandang disabilitas di awal project.</p>	Partisipasi masyarakat dalam pengembangan jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono masih belum ada. Partisipasi masyarakat sendiri dapat membantu membentuk sebuah konsep yang sesuai dengan masyarakat itu sendiri, khususnya pada masyarakat penyandang disabilitas. Hal yang dapat diupayakan adalah dengan cara mengunjungi organisasi/lembaga disabilitas untuk melakukan wawancara atau diskusi, mengundang atau mendatangkan organisasi ke pemerintahan, dan/berkampanye untuk menginformasikan dan meningkatkan kesadaran penduduk tentang pentingnya partisipasi dalam proses perencanaan untuk pembangunan kota. Dimana hal ini perlu dilakukan baik sebelum proyek, saat proyek dilakukan dan sesudahnya. Namun, apabila tidak dapat mengundang masyarakat sebagai bentuk partisipasi, maka pembangunan harus sesuai dengan standar teknis atau peraturan yang telah tersedia.	1. Pelibatan penyandang disabilitas, komunitas, organisasi, LSM yang memiliki konsentrasi terhadap penyandang disabilitas dari mulai perencanaan pembangunan hingga pengawasan pembangunan pada pengembangan jalur pejalan kaki Koridor Mayjend Sungkono yang ramah disabilitas

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>tempat tinggal mereka. Untuk mencapai proses perencanaan yang inklusif, pemerintah kota perlu berkampanye untuk menginformasikan dan meningkatkan kesadaran penduduk tentang pentingnya partisipasi dalam proses perencanaan. Bersama dengan itu, kelompok kerja yang ditugaskan untuk mengembangkan rencana dan strategi kota, serta dalam mengembangkan desain alun-alun dan taman, dll., harus mencakup penyandang disabilitas dan semua penduduk yang terkena dampak langsung dari proses perencanaan tersebut.</p>			

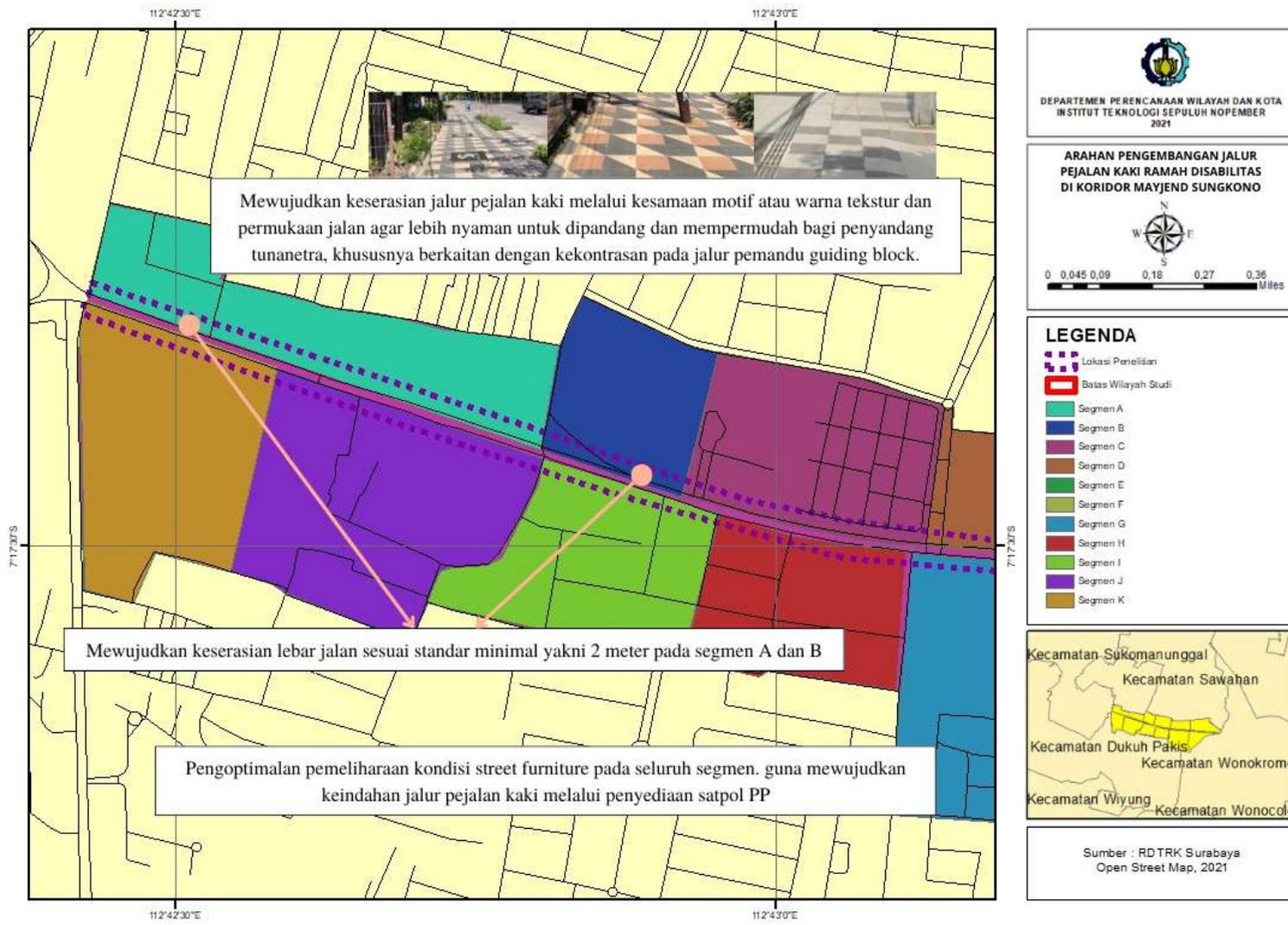
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022

4.4.10 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan

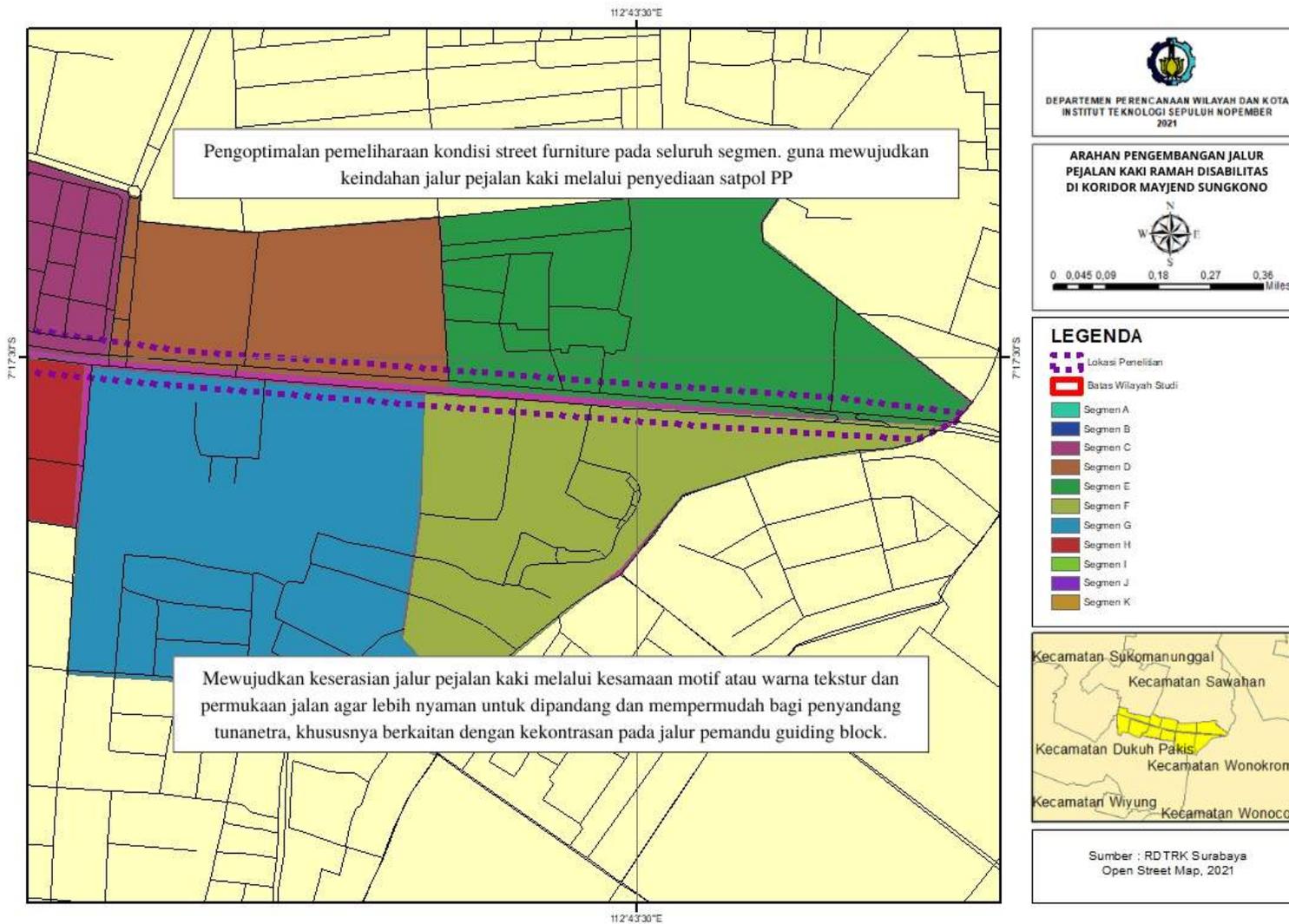
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Keindahan	Keindahan pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono diukur melalui keserasian warna, bentuk, dan elemen atau <i>street furniture</i> . Keserasian warna motif permukaan dirasa kurang serasi akibat motif yang banyak berganti/bertabrakan satu dengan lainnya. Bentuk sendiri diukur melalui lebar jalur pejalan kaki yang dapat dikatakan cukup bervariasi sehingga kurang serasi. Terakhir, pada elemen/ <i>street furniture</i> meliputi bollard memiliki desain sederhana, tempat sampah, dan <i>resting area</i> yang bervariasi dan bersih, dari vandalisme serta adanya ilustrasi pada penutup saluran drainase	<p>Mastoni, dkk., 2019 Faktor keindahan dan bentuk meliputi bentuk, susunan dan warna tanaman dan elemen perkerasan, serta fasilitas pendukung sirkulasi manusia merupakan salah satu factor pendukung kenyamanan pada jalur pejalan kaki</p> <p>Iswanto, D., 2006 dan Negasari, A. P., 2014 Keindahan dalam indikator kenyamanan disini mencakup masalah kepuasan batin dan panca indera sehingga rasa nyaman dapat diperoleh.</p> <p>Santyo Yuwono, D., Ardiansyah, F., Dwi Pramono, H., & Leonardo L, Y., 2011 Keindahan pada penelitian ini diukur dari kondisi fisik <i>street furniture</i>. Kurangnya perhatian dari warga sekitar mengakibatkan fasilitas-fasilitas yang ada juga menjadi tidak terawat, seperti sarana dan <i>signage</i> yang menjadi rusak dan terbengkalai, bahkan terkesan kotor dikarenakan banyak digunakan sebagai sarana menempel poster dan lain-lain.</p>	<p>“Kenapa sih kok beberapa jalan trotoar di Surabaya yang bagus itu tapi kok warna ininya, penutup jalannya, ubinnya itu kok warna-warni? Ternyata ada alasan. Yang diatas itu minta atraktif gitu, padahal itu kasian temen-temen yang netra loh dek. mereka <i>confused</i> kan, bingung...”</p> <p>“Nah kalo saya sih keindahan itu kemudian jangan ee ini me— mengaburkan fungsi dari jalan tersebut gitu. saya rasa sih saya sangat menentang kalo ubin atau penutup permukaan jalan pedestrian itu warna-warni, jadi harapannya itu ya satu warna kemudian tidak membuat ubin pemandu itu kalah kontrasnya, itu sih pesan saya”</p> <p>“Iya sih, saya rasa itu (jalur pejalan kaki) juga tidak kemudian mengecil, besar gitu, boleh sih mengecil membesar tapi tetap harus sesuai dengan ukuran ya, ee... standarnya ya”</p> <p>Keserasian jalur pejalan kaki perlu untuk diwujudkan guna memberikan kenyamanan visual</p>	Keindahan pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono belum cukup optimal ditandai dengan motif jalur pejalan kaki yang belum serasi sehingga dapat membingungkan penyandang disabilitas khususnya tunanetra, dan lebar jalur yang belum serasi. Upaya yang dapat dilakukan adalah mewujudkan keserasian motif jalur pejalan kaki pada seluruh segmen dan keserasian lebar jalur pejalan kaki khususnya pada segmen A dan B yang belum mencapai lebar minimum. Selain itu, kondisi <i>street furniture</i> yang ada pada jalur pejalan kaki dalam kondisi baik dan nyaman untuk dipandang sehingga diperlukan pemeliharaan guna menjaga keindahannya.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mewujudkan keserasian jalur pejalan kaki melalui kesamaan motif atau warna tekstur dan permukaan jalan agar lebih nyaman untuk dipandang dan mempermudah bagi penyandang tunanetra, khususnya berkaitan dengan kontras pada jalur pemandu guiding block. 2. Mewujudkan keserasian lebar jalan sesuai standar minimal yakni 2 meter pada segmen A dan B. 3. Pengoptimalan pemeliharaan kondisi <i>street furniture</i> pada seluruh segmen. guna mewujudkan

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>Kalionga, F. G., Kumurur, V. A., & Sembel, A., 2014 Keindahan dapat diwujudkan melalui kesatuan, proporsi, keseimbangan, skala dan irama. Hal yang dapat dilakukan adalah dengan mengedepankan keserasian warna dan bentuk elemen pendukung jalur pejalan kaki, fasade, material permukaan jalur, dan lebar jalur pejalan kaki itu sendiri.</p>	<p>bagi penyandang disabilitas khususnya tunanetra. Dimana hal ini berkaitan dengan kekontrasan warna jalur pejalan kaki dan jalur pemandu. Selain itu, lebar jalur pejalan kaki juga lebih baik memiliki keserasian yang sama.</p>		<p>keindahan jalur pejalan kaki melalui penyediaan satpol PP</p>

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 70 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 71 Arahan Pengembangan Variabel Keindahan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.11 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan

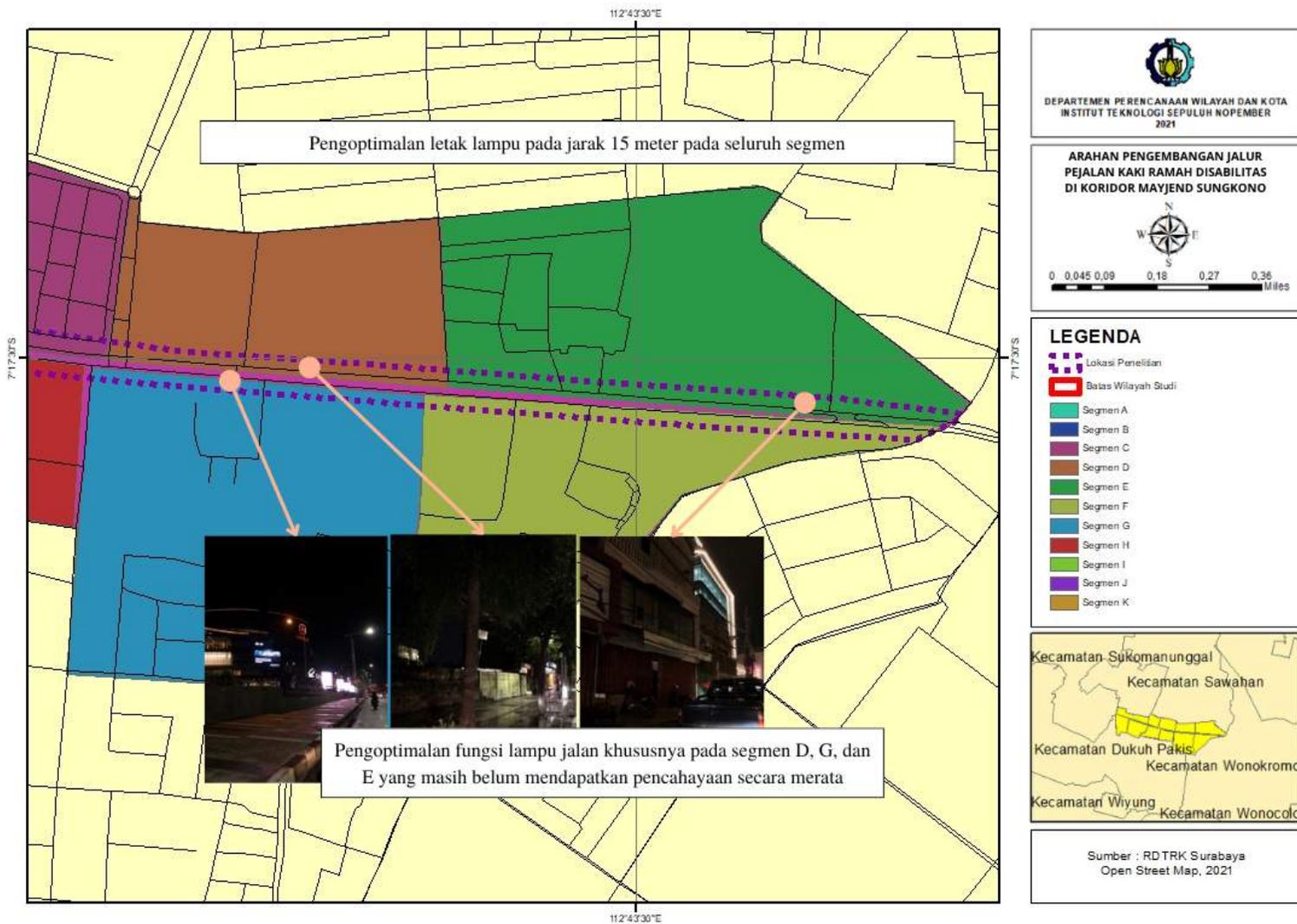
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Penerangan Jalan	Lampu penerangan jalan di jalur pejalan kaki ini telah tersedia dalam jarak antara 15 hingga 20 meter pada seluruh segmen, namun belum mampu menerangi setiap titik jalur pejalan kaki. Selain dari lampu jalan, penerangan di jalur pejalan kaki ini dibantu oleh adanya LED atau lampu toko dari kawasan perdagangan dan jasa.	<p>Untermann, 1984 Aspek <i>Attractiveness</i> atau daya tarik dapat diwujudkan dengan penambahan elemen yang menimbulkan daya tarik pada tempat-tempat tertentu seperti elemen estetika, lampu penerang jalan dan lain-lain</p> <p>Mitchell, 2007 Berdasarkan penelitian ini, selain sebagai elemen daya Tarik, ketersediaan penerangan jalan merupakan 1 dari 7 pengukuran untuk menunjang keselamatan pejalan kaki.</p> <p>Iswanto, 2006 Pada penelitian ini, perwujudan lampu penerangan jalan dilakukan dengan penyediaan lampu dalam jarak penempatan 10 – 15 meter dan tidak menimbulkan <i>black spot</i></p> <p>Fresdatama, H. K., Waloejo, B. S., & Agustin, I. W., 2021 Dalam mendukung lampu penerangan sebagai daya Tarik jalur pejalan kaki, arahan pengembangan yang dilakukan adalah menyediakan lampu penerangan di titik-titik yang belum tersedia dan memperbaiki yang rusak.</p>	<p>“Mungkin standarnya, <i>sampeyan</i> pernah liat nggak yang PUPR tahun 2017 tentang panduan untuk bangunan yang akses? Itu ada standar yang perlu diterapkan sih. Termasuk ukuran, kemudian mungkin atributnya ya, kayak <i>softscape hardscape</i>-nya”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung, pencahayaan berkisar antara 50-150 lux tergantung pada intensitas pemakaian, tingkat bahaya dan kebutuhan keamanan.</p>	<p>Pada jalur pejalan kaki, peletakan lampu penerangan jalan sudah tersedia dalam jarak 15-20 meter namun masih terdapat beberapa titik yang belum mendapatkan pencahayaan secara optimal tepatnya pada segmen D dan G. Upaya yang dapat dilakukan adalah menambahkan kapasitas pencahayaan yang cukup agar penyandang disabilitas dapat melakukan perjalanan berjalan kaki dengan lebih baik.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengoptimalan fungsi lampu jalan dengan intensitas 1-150 lux khususnya pada segmen D dan G, J yang masih belum mendapatkan pencahayaan secara merata 2. Pengoptimalan letak lampu pada jarak 15-20 meter pada seluruh segmen

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>Asadi-Shekari, Z., Moeinaddini, M., & Shah, M. Z., 2014 Penelitian ini memberikan peluang bagi universitas untuk mencapai pedoman desain berkelanjutan untuk pejalan kaki di kampus dengan melibatkan disabilitas. Dalam implementasinya, skala pencahayaan pada jalur pejalan kaki harus ditambahkan.</p> <p>Tanuwidjaja, G., Nadia, Y., & Laurencia, M., 2017 Adanya lampu jalan berguna pada saat malam/sore hari jika keadaan langit telah gelap sehingga dapat melihat jalan dengan baik dan aman. Namun desain lampu tidak hanya mengikuti estetika, namun juga sekaligus memenuhi standar keamanan. Sehingga adanya desain lampu jalan dengan bentuk pilar yang bulat/ tidak bersudut untuk keamanan dan kenyamanan pejalan kaki khususnya disabilitas.</p>			

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 72 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 73 Arahan Pengembangan Variabel Penerangan Jalan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.12 Arahan Pengembangan Variabel Tangga

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Tangga	Variabel tangga sendiri pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono belum tersedia.	<p>Lubis, H. A. K., 2008 Ketersediaan tangga sendiri dalam penelitian ini menyulitkan beberapa kelompok disabilitas seperti pengguna kruk akibat tidak adanya pegangan tangan dan pengguna kursi roda karena ukuran tangga yang tidak mumpuni.</p> <p>Berrett, B., Leake, G. R., May, A. D., & Whelan, J., 1988 Dalam penelitiannya menyebutkan bahwa tangga pada umumnya dibangun di tempat yang kemiringannya terlalu curam untuk pejalan kaki 'rata-rata'. Ukuran tangga berada kisaran 150-165 mm untuk tanjakan dan 280-320 mm untuk tapak, sedangkan W D merujuk pada ukuran 100-165 mm untuk tanjakan dan 280-370 mm untuk tapak. sementara itu, IHT (1986) merekomendasikan kisaran 100-150mm (130mm lebih disukai) untuk kenaikan dan 300 mm untuk tapak.</p>	<p>“berarti, ya biasanya lebih menggunakan kerbs itu sih ya, kalau tangga sih jarang ya. Iya sih kalau saya pribadi tidak terlalu banyak menemukan tangga sih ya kalau di trotoar ya, kebanyakan memang ramp atau kerbs begitu..”</p> <p>“Kalo saran saya sih lebih baik nggak ada ya. Tangga di jalur pejalan kaki itu harusnya nggak ada. Jadi kalau ada perbedaan ketinggian... untuk trotoar ya paling baiknya menggunakan ramp tadi sih dek, gitu”</p> <p>Tangga tidak disarankan pada jalur pejalan kaki dan lebih merujuk pada penyediaan ramp dalam menyelesaikan permasalahan perbedaan level atau ketinggian.</p>	<p>Tangga pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono tidak tersedia. Berdasarkan penelitian terdahulu dan guidelines, penyediaan tangga perlu mempertimbangkan ukuran yang mumpuni. Sedangkan berdasarkan pendapat pakar, didapatkan informasi bahwa penggunaan tangga bagi penyandang disabilitas dianggap tidak efektif dan efisien, sehingga apabila memungkinkan perbedaan ketinggian jalur pejalan kaki dan jalan raya dapat dihubungkan dengan ramp. Berdasarkan kondisi eksisting, selain tidak tersedia tangga, jalur pejalan kaki juga tidak memiliki perbedaan level yang terlalu tinggi, sehingga penggunaan tangga tidak disarankan.</p>	<p>1. Meminimalisir penyediaan tangga pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono</p>

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022

4.4.13 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan

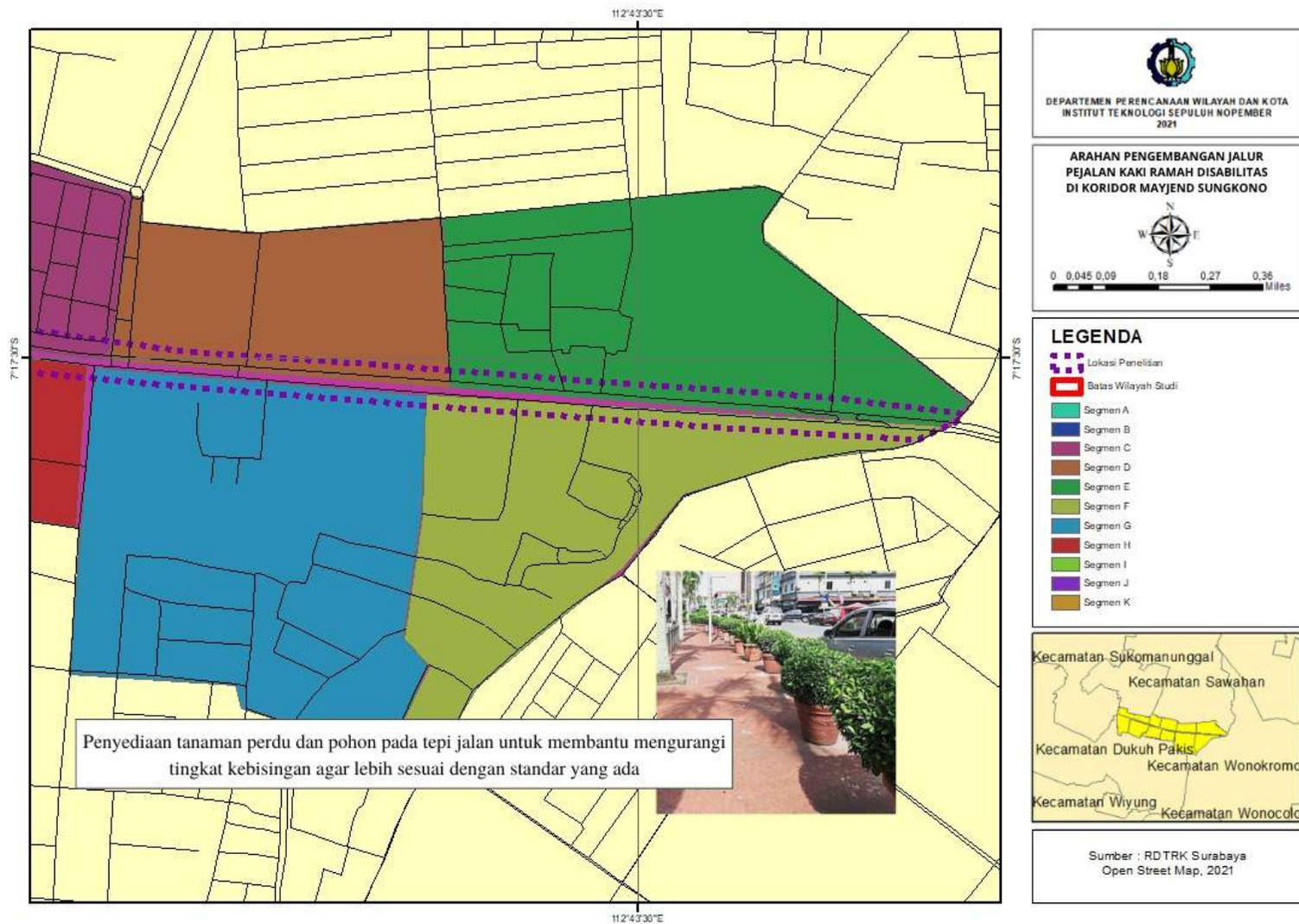
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Tingkat Kebisingan	<p>Koridor mayjend sungkono sendiri merupakan salah satu koridor yang cukup ramai sehingga sering terjadi kemacetan. Keberadaan PKL dan parkir liar sebagai salah satu sumber kebisingan masih sering dijumpai pada jalur pejalan kaki ini. Berdasarkan perhitungan, rata-rata tingkat kebisingan di Koridor Mayjend Sungkono pada siang hari adalah 72,5 dB dan pada malam hari mencapai 73,4 dB dimana hal ini melebihi batas maksimum tingkat kebisingan di Kawasan perdagangan dan jasa serta perkantoran.</p>	<p>Sanjaya, R., & Mudiyo, R., 2017 Oleh sebab itu untuk meminimalisir tingkat kebisingan yang terjadi, dapat dipakai tanaman dengan pola dan ketebalan yang rapat serta tersusun teratur.</p> <p>Abraham, R. Y., & Ariffin, A., 2021 Untuk dapat mengurangi tingkat kebisingan tersebut dapat dilakukan dengan memberikan penghalang bagi gelombang suara untuk terpecah atau masuk kedalam suatu area lingkungan, salah satunya dengan menambahkan vegetasi yang juga dapat menambahkan tingkat keteduhan di beberapa area lingkungan.</p> <p>Sa'adah, T. M., Kohdrata, N., & Semarajaya, C. G. A., 2018 Suara kendaraan yang berlalu-lalang dinilai tidak mengganggu pejalan kaki khususnya tunanetra apabila masih dalam batas standar kenyamanan. Suara yang ditimbulkan dari kendaraan bermotor dapat digunakan sebagai</p>	<p>“Kalau bising itu, kayaknya menurut saya malah ngga terlalu ini deh. Kalau pernah wawancara dengan teman-teman netra, itu mereka malah, malah apaya, malah penting dek, dia bisa tau: oh saya di jalan besar nih. Mereka bilang gitu sih, kalau jalan sepi itu malah mereka takut, karena mereka nggak bisa <i>aware</i> ya”</p> <p>Kebisingan bagi penyandang disabilitas tunanetra dapat berfungsi sebagai pemandu arah.</p>	<p>Berdasarkan kondisi eksisting, tingkat kebisingan di koridor Mayjend memiliki rata-rata diatas standar kebisingan Kawasan yakni pada siang hari 72,4 dB dan malam hari 73,4 dB. Di sisi lain, kebisingan ini dianggap dapat membantu penyandang disabilitas khususnya tunanetra sebagai pengarah jalan. Upaya yang dapat dilakukan adalah melakukan penyediaan tanaman perdu atau vegetasi pada tepi jalur pejalan kaki agar dapat mengurangi tingkat kebisingan yang ada hingga menjadi sesuai dengan standar kenyamanan.</p>	<p>1. Penyediaan tanaman perdu dan pohon pada tepi jalan untuk membantu mengurangi tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan agar lebih sesuai dengan standar yang ada dan memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan.</p>

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		isyarat pejalan kaki tunanetra untuk menyeberang jalan, sehingga mereka merasa aman terhadap suara yang ditimbulkan			

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 74 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 75 Arahan Pengembangan Variabel Tingkat Kebisingan dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.14 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi

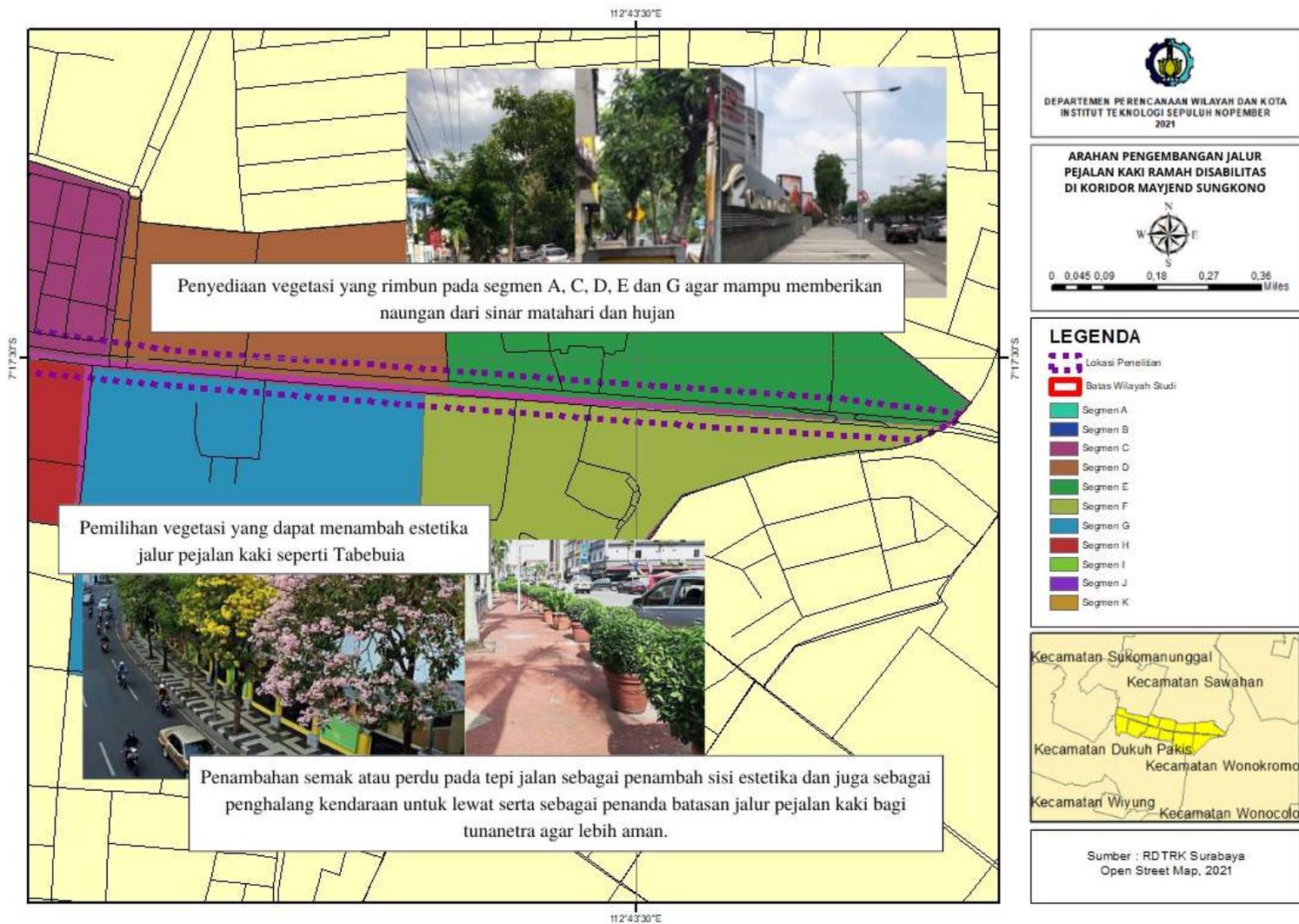
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
Vegetasi	Vegetasi pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono didominasi oleh pohon dan semak-semak. Vegetasi jenis pohon tersedia pada seluruh segmen meskipun belum cukup rimbun di beberapa titik seperti Segmen G. Sedangkan semak-semak hanya tersedia di Segmen A, C, E, dan G.	<p>Tumlin, 2012 Memiliki nilai estetika dan daya tarik dengan menyediakan fasilitas dan infrastruktur seperti bangku taman, tempat sampah, tanaman pot, dan lain-lain.</p> <p>Aqli, W., Mauliani, L., & Purwantiasning, A. W., 2015 Penyediaan vegetasi merupakan salah satu usaha memberikan daya Tarik pada jalur pejalan kaki. Salah satunya dilakukan pada Negara Singapura, lebih mengarah pada tanaman pot kecil2</p> <p>Sari, A. I. C., 2014 Fungsi tanaman pada jalur pedestrian tidak hanya sebagai pembatas tetapi mengandung nilai estetis yaitu keindahan, pengontrol pandangan dan dapat meningkatkan kualitas lingkungan di sekitar ruang publik.</p> <p>Sa'adah, T. M., Kohdrata, N., & Semarajaya, C. G. A., 2018 Tanaman tepi jalan pada jalur pedestrian yang ramah bagi pengguna penyandang tunanetra yang direkomendasikan pada jalur pedestrian Jalan P. B Sudirman Denpasar yaitu tanaman dengan karakter akar kuat ke dalam tanah, batang dan ranting kuat, tajuk tidak bercabang ke bawah, daun tidak mudah rontok dan tidak</p>	<p>“Vegetasi ya, mungkin ada beberapa ya tadi yang tipenya perdu yang diletakkan di pinggir biar untuk membantu temen-temen netra biar <i>aware</i> dengan perbatasan trotoar dan juga untuk estetika ya. Terus kalo ada pohon diletakkan di area yang tidak mengganggu arus pejalan kaki. Dan saya sih tertarik dengan beberapa jalan yang ada sakuranya Surabaya itu loh dek”</p> <p>Vegetasi yang disediakan dapat berupa perdu dimana selain berguna untuk estetika juga dapat membantu penyandang disabilitas.</p> <p>“Tabebuia Tabebuia..Iya, itu kan kalau nggak salah gunanya juga mereduksi polusi itu kan ya. Disamping bunganya juga bagus ya. Nah itu menurut saya juga menarik sih vegetasi—pemilihan vegetasi, walaupun menurut saya tingkat untuk peneduhnya nggak terlalu ya, bener nggak dek? tapi kalau untuk estetika bagus lah.” Pemilihan vegetasi juga perlu diperhatikan untuk mengoptimalkan fungsi seperti</p>	Vegetasi yang ada pada jalur pejalan kaki tersedia meliputi ketersediaan pohon dan semak-semak pada beberapa segmen namun diantaranya belum mampu memberikan fungsi peneduh dan estetika. Hal yang dapat diupayakan adalah menambah vegetasi pohon pada segmen yang belum cukup rimbun, serta penambahan vegetasi yang dapat menambah estetika jalur pejalan kaki seperti Tabebuia dengan tetap memperhatikan kesesuaian peletakan dan lebar jalan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan vegetasi yang rimbun pada segmen A, C, D, E dan G agar mampu memberikan naungan dari sinar matahari dan hujan 2. Pemilihan vegetasi yang dapat menambah estetika jalur pejalan kaki seperti Tabebuia 3. Penambahan semak atau perdu pada tepi jalan sebagai penambah sisi estetika dan juga sebagai penghalang kendaraan untuk lewat serta sebagai penanda Batasan jalur pejalan kaki bagi tunanetra agar lebih aman

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>terlalu rimbun, bunga dan buah tidak mudah rontok, tanaman tidak menghasilkan getah beracun, tidak berduri, dan tidak menimbulkan alergi.</p> <p>Laurencia, M., Nadia, Y., & Tanuwidjaja, G., 2017 Adanya pohon-pohon eksisting berguna untuk mengurangi polusi kendaraan di Koridor A.Yani sehingga diperlukan. Pohon ini ditempatkan di tepi jalur pejalan kaki.</p>	<p>estetika, peneduh dan mengurangi polusi udara.</p> <p>“Tapi kalo pohon yang peneduh, lebih baik diletakkan di dekat area duduk jadi kalau sedang duduk itu bisa ternaungi, mungkin gitu ya solusinya.”</p> <p>Peletakan pohon vegetasi juga perlu diperhatikan sesuai fungsi dan tidak mengganggu arus pejalan kaki atau di bagian tepi.</p>		<p>khususnya pada Segmen B, D, F, G, H, I, J, dan K</p>

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 76 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



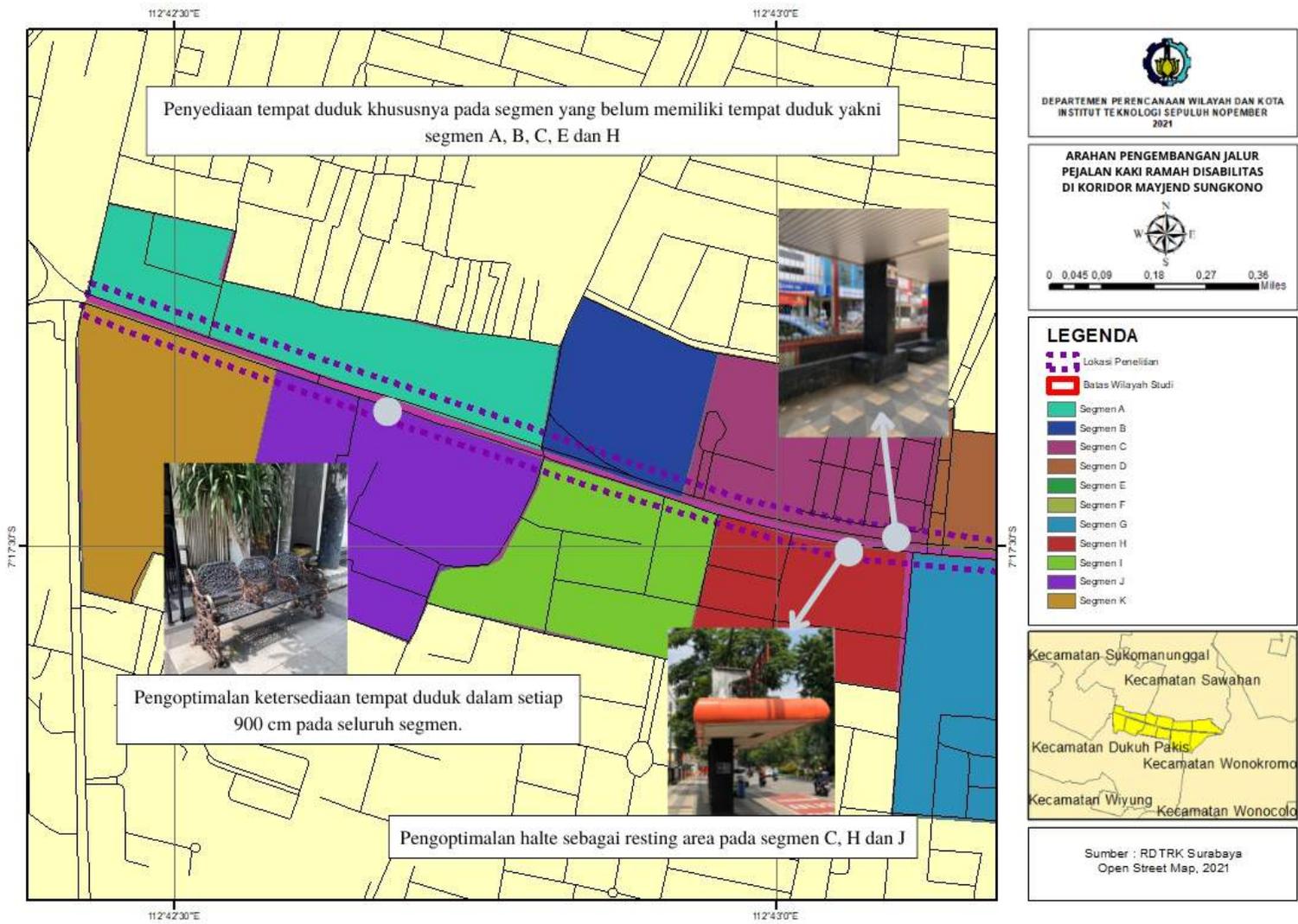
Gambar 4. 77 Arahan Pengembangan Variabel Vegetasi dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

4.4.15 Arahan Pengembangan Variabel *Resting Area*

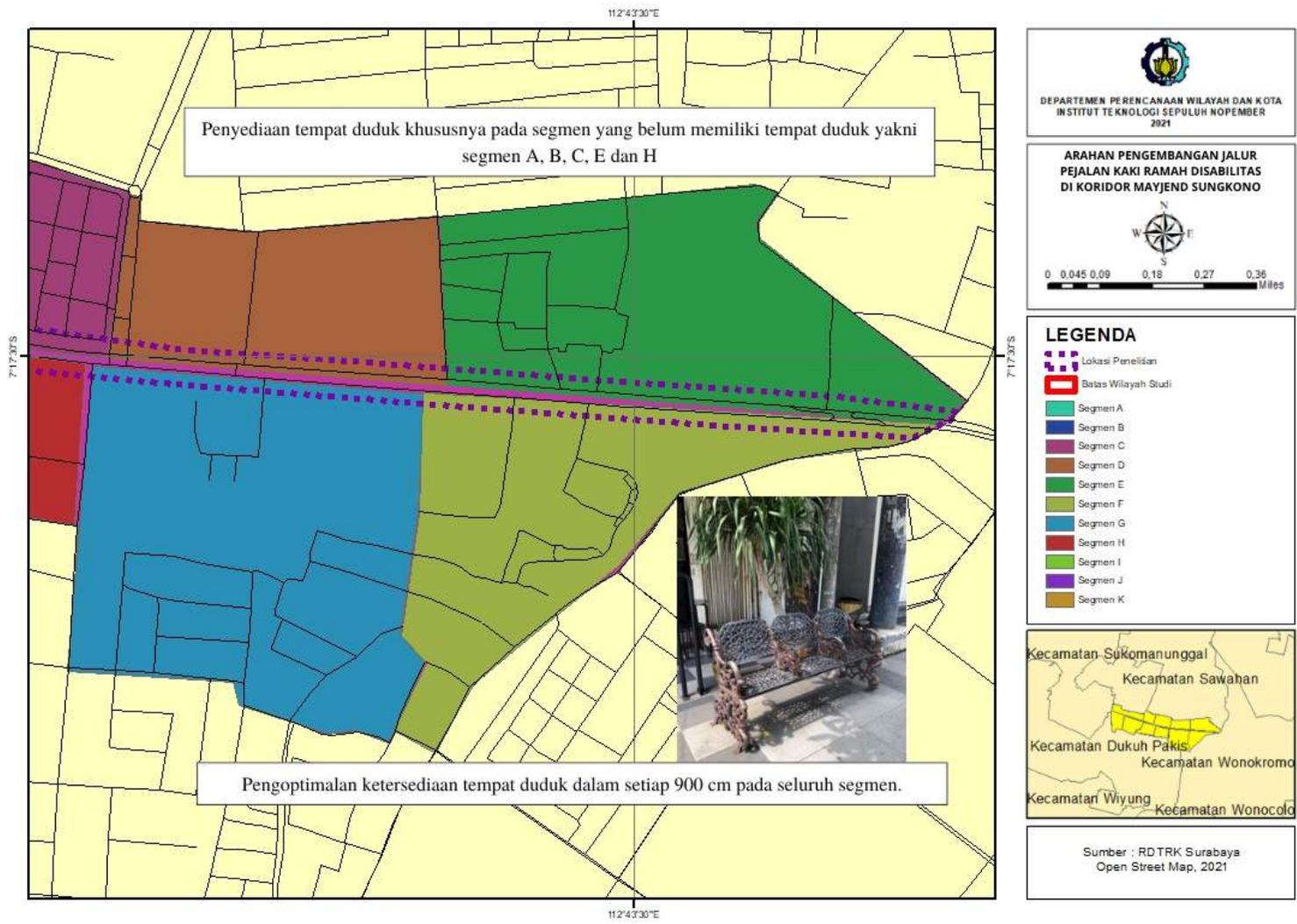
Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
<i>Resting Area</i>	<i>Resting area</i> pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono berbentuk bangku dan halte. Ketersediaannya sendiri sudah ada pada seluruh segmen di bagian selatan (segmen F hingga K) dan beberapa segmen di bagian utara yakni pada segmen C dan D saja.	<p>Tumlin, 2012 Jalur pejalan kaki dapat memiliki nilai estetika dan daya tarik dengan menyediakan fasilitas dan infrastruktur seperti bangku taman, tempat sampah, tanaman pot, dan lain-lain.</p> <p>Aqli, W., Mauliani, L., & Purwantiasning, A. W., 2015 Penyediaan <i>resting area</i> merupakan salah satu usaha memberikan daya Tarik pada jalur pejalan kaki. Salah satunya dilakukan pada Negara Singapura tepatnya di Jalan Orchard.</p> <p><i>Inclusive Mobility: A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure, London, 2021</i> Dalam jalur pejalan kaki yang ramai, <i>resting area</i> perlu disediakan pada setiap 50 meter dan penyediaan bangku duduk ini juga diperlukan pada pemberhentian bus atau halte</p> <p>G.R. Leake, 1997 Tempat duduk harus disediakan pada tempat yang tepat, fungsional, memiliki desain kokoh, estetik, dan memiliki persyaratan perawatan yang rendah. Dua jenis dapat diidentifikasi: tempat duduk khusus seperti bangku dan kursi dan tempat duduk informal sekunder seperti tangga, dinding pot, dan lain-lain.</p> <p>Berrett, B., Leake, G. R., May, A. D., & Whelan, J., 1988</p>	<p>“Mungkin standarnya, <i>sampeyan</i> pernah liat nggak yang PUPR tahun 2017 tentang panduan untuk bangunan yang akses? Itu ada standar yang perlu diterapkan sih. Termasuk ukuran, kemudian mungkin atributnya ya, kayak <i>softscape hardscape-nya</i>”</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung , dalam setiap jarak 900 cm, jalur pedestrian dapat dilengkapi dengan tempat duduk untuk beristirahat.</p>	<p>Penyediaan <i>resting area</i> pada jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono belum cukup merata, hal ini dapat mengurangi daya tarik jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Upaya yang dapat dilakukan adalah menyediakan <i>resting area</i> berupa bangku dalam maksimal jarak antar satu sama lain 900 cm serta diletakkan ditepi jalur pejalan kaki sehingga tidak mengganggu lalu lintas pejalan kaki. Selain itu, <i>Resting area</i> juga dapat disediakan pada halte yang sudah tersedia sehingga jalur pejalan kaki tidak terlalu penuh oleh <i>street furniture</i>.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan tempat duduk khususnya pada segmen yang belum memiliki tempat duduk yakni segmen A, B, C, E dan H 2. Pengoptimalan ketersediaan tempat duduk dalam setiap 900 cm pada seluruh segmen. 3. Pengoptimalan halte sebagai <i>resting area</i> pada segmen C, H, dan J

Indikator/ Variabel	Gambaran Umum (Berdasarkan Hasil Survei Primer dan Sekunder)	Literature/Best Practice	Hasil Wawancara bersama Pakar (Dr. Arina)	Pembahasan	Arahan pengembangan Segmen
		<p>Jarak yang direkomendasikan antara tempat duduk bervariasi antara 100 m di area tengah kota hingga 200 m di luar area tengah kota.</p> <p>Mitchell, 2007 Rute pejalan kaki harus mencakup tempat duduk atau tempat istirahat yang sering, karena sekitar 10% orang dewasa tidak dapat berjalan lebih dari 400 m tanpa istirahat atau mengalami rasa sakit, dan 5% orang dewasa tidak dapat berjalan sejauh 500 m</p> <p>Laurencia, M., Nadia, Y., & Tanuwidjaja, G., 2017 Adanya kursi jalan permanent (tidak dapat dipindah) diperlukan disepanjang garis untuk melengkapi kebutuhan pengguna trotoar. Desain kursi menghindari bentuk-bentuk bersudut yang berbahaya.</p>			

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



Gambar 4. 78 Arahan Pengembangan Variabel *Resting Area* dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022



Gambar 4. 79 Arahan Pengembangan Variabel *Resting Area* dalam menunjang Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono
Sumber: Penulis, 2022

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Jalur Pejalan Kaki di Koridor Mayjend Sungkono pada kenyataannya belum memenuhi parameter variabel jalur pejalan kaki ramah disabilitas, hal ini dibuktikan dengan dilakukannya survey pada 11 segmen di Koridor Mayjend Sungkono. Berdasarkan preferensi penyandang disabilitas di Kota Surabaya, skala prioritas pengembangan dari sebuah jalur pejalan kaki agar dapat menunjang hak mereka yakni, (1) Ukuran Dasar Ruang, (2) Konflik Pejalan Kaki, (3) Tekstur dan Permukaan, (4) Kebersihan, (5) Jalur Pemandu, (6) *Convenience*, (7) Ramp, (8) Gaya Alam dan Iklim, (9) Partisipasi Masyarakat, (10) Keindahan, (11) Penerangan Jalan, (12) Tangga, (13) Tingkat Kebisingan, (14) Vegetasi dan (15) *Resting Area*.

Dengan adanya skala prioritas tersebut, dan adanya gambaran kondisi eksisting, best practice/literatur serta hasil wawancara terhadap pakar, kemudian dapat dibentuk arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Kota Surabaya, khususnya pada studi kasus di Koridor Mayjend Sungkono, dengan arahan pengembangan secara detail sebagai berikut:

1. Variabel Ukuran Dasar Ruang

- Memperlebar dimensi lebar jalan pada segmen A dan B hingga mencapai minimal 2 meter
- Membersihkan halangan tinggi berupa kabel pada segmen A dan pohon yang terlalu rimbun pada segmen B

2. Variabel Konflik Pejalan Kaki

- Penyediaan bollard sebagai pengaman pada seluruh bagian tepi segmen khususnya pada segmen B yang belum tersedia sama sekali
- Pengoptimalan peletakan dan kesesuaian jarak bollard pada segmen F, A, D, H, I dan K
- Menyediakan bollard bagi penyandang disabilitas, khususnya pada segmen B dan K
- Pengoptimalan dimensi bollard khusus pengguna kursi roda pada seluruh segmen agar mudah dilewati

3. Variabel Tekstur dan Permukaan

- Penggantian material jalur pejalan kaki menjadi paving atau beton pada seluruh segmen agar tidak licin khususnya pada saat hujan
- Perbaikan jalan pada titik-titik yang mengalami kerusakan yakni pada segmen kecuali segmen C
- Perbaikan jalur pejalan kaki pada titik di segmen E dan F yang belum memiliki perkerasan.

4. Variabel Kebersihan

- Menyediakan tempat sampah terpilah setiap 20 meter pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono
- Melakukan pemeliharaan kebersihan rutin melalui pemerintah setempat khususnya pada segmen E dan J
- Memperhatikan Kembali terkait kondisi saluran drainase tertutup di sepanjang jalur pejalan kaki

5. Variabel Jalur Pemandu

- Perbaikan guiding blocks khususnya terkait warna yang belum kontras, material yang masih licin dan juga ukuran yang belum sesuai standar pada seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono
- Penyediaan guiding blocks secara merata di sepanjang segmen A, B, C, E, F, G, H, J, dan K

- Penyediaan guiding blocks pada ramp maupun tepi jalan khususnya di titik-titik penyebrangan pada seluruh segmen
 - Penambahan huruf braille pada rambu-rambu di seluruh segmen jalur pejalan kaki
 - Penambahan APILL yang dilengkapi dengan *audible alarm* dan *timer* pada titik-titik penyebrangan di segmen A, B, dan G.
 - Melengkapi APILL yang sudah tersedia pada Segmen C, I, D, G, E, dan F dengan *timer*
 - *Audible alarm* disesuaikan dengan kebisingan yang terjadi pada koridor jalur pejalan kaki sehingga tidak membingungkan pejalan kaki tunanetra
 - Tombol APILL untuk penyebrangan disesuaikan dengan penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda dan dilengkapi dengan huruf braille.
- 6. Variabel Convenience**
- Penertiban parkir liar di sepanjang jalur pejalan kaki dengan adanya aparat yang berjaga, khususnya pada segmen E dan F.
 - Penertiban kegiatan non-formal (pedagang kaki lima dan usaha lainnya) dengan adanya satpol pp yang berjaga, khususnya pada segmen A, E, F dan J
 - Penertiban *street furniture* yang berada tidak pada tempatnya pada segmen A, C dan G
 - Penghilangan halangan berupa kerbs yang terlalu tinggi pada segmen D, H dan I
 - Memperhatikan Kembali terkait kondisi saluran drainase tertutup di sepanjang jalur pejalan kaki
- 7. Variabel Ramp**
- Perbaikan kemiringan ramp agar sesuai dengan kebutuhan minimal penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda dengan perbandingan tinggi dan kemiringan 1:12 di seluruh segmen di Koridor Mayjend Sungkono
 - Penyediaan ramp pada setiap titik penyebrangan dan antar segmen.
 - Pengoptimalan fungsi ramp bagi penyandang disabilitas khususnya tunanetra dengan menambahkan guiding block atau ubin peringatan di bagian bawah/ tepi ramp
- 8. Variabel Gaya dan Iklim**
- Penambahan vegetasi pohon yang rimbun, khususnya pada segmen A, C, D, E dan G agar mampu memberikan naungan dari sinar matahari dan hujan
 - Pengoptimalan fungsi halte di segmen C, H dan J sebagai shelter dengan menyediakan naungan/atap yang baik dan kuat pada bagian atas halte
- 9. Variabel Partisipasi Masyarakat**
- Pelibatan penyandang disabilitas, komunitas, organisasi, LSM yang memiliki konsentrasi terhadap penyandang disabilitas dari mulai perencanaan pembangunan hingga pengawasan pembangunan pada pengembangan jalur pejalan kaki Koridor Mayjend Sungkono yang ramah disabilitas
- 10. Variabel Keindahan**
- Mewujudkan keserasian jalur pejalan kaki melalui kesamaan motif atau warna tekstur dan permukaan jalan agar lebih nyaman untuk dipandang dan mempermudah bagi penyandang tunanetra, khususnya berkaitan dengan kekontrasan pada jalur pemandu guiding block.
 - Mewujudkan keserasian lebar jalan sesuai standar minimal yakni 2 meter pada segmen A dan B.
 - Pengoptimalan pemeliharaan kondisi *street furniture* pada seluruh segmen guna mewujudkan keindahan jalur pejalan kaki melalui penyediaan satpol PP
- 11. Variabel Penerangan Jalan**
- Pengoptimalan fungsi lampu jalan khususnya pada segmen D dan G, J yang masih belum mendapatkan pencahayaan secara merata
 - Pengoptimalan letak lampu pada jarak 15-20 meter pada seluruh segmen

12. Variabel Tangga

- Meminimalisir penyediaan tangga pada seluruh segmen

13. Variabel Tingkat Kebisingan

- Penyediaan tanaman perdu dan pohon pada tepi jalan untuk membantu mengurangi tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan agar lebih sesuai dengan standar yang ada

14. Variabel Vegetasi

- Penyediaan vegetasi yang rimbun pada segmen A, C, D, E dan G agar mampu memberikan naungan dari sinar matahari dan hujan
- Pemilihan vegetasi yang dapat menambah estetika jalur pejalan kaki seperti *Tabebuia*
- Penambahan semak atau perdu pada tepi jalan sebagai penambah sisi estetika dan juga sebagai penghalang kendaraan untuk lewat serta sebagai penanda Batasan jalur pejalan kaki bagi tunanetra agar lebih aman khususnya pada Segmen B, D, F, G, H, I, J, dan K

15. Variabel *Resting Area*

- Penyediaan tempat duduk khususnya pada segmen yang belum memiliki tempat duduk yakni segmen A, B, C, E dan H
- Pengoptimalan ketersediaan tempat duduk dalam setiap 900 cm pada seluruh segmen.
- Pengoptimalan halte sebagai *resting area* pada segmen C, H, dan J

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, saran atau rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Hasil penelitian dapat dijadikan masukan atau rekomendasi sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Kota Surabaya khususnya di Koridor Mayjend Sungkono sesuai dengan preferensi variabel prioritas masyarakat penyandang disabilitas.
2. Pada penelitian selanjutnya, dapat diperdalam dengan menambahkan jumlah responden penyandang disabilitas sehingga dapat didapatkan *insight* yang lebih menyeluruh di Kota Surabaya terkait kebutuhan dan preferensi masyarakat penyandang disabilitas dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas

DAFTAR PUSTAKA

- Abraham, R. Y., & Ariffin, A. (2021). Analisis Tingkat Kenyamanan Lingkungan di Universitas Brawijaya Kota Malang. *PLANTROPICA: Journal of Agricultural Science*, 5(2), 153-160.
- Adami, M. F., & Kiger, A. (2005). The use of triangulation for completeness purposes. *Nurse researcher*, 12(4).
- Alizadeh, B., Dadashpoor, H., & Rostami, F. (2016). Is inequality in the distribution of urban facilities inequitable? Exploring a method for identifying spatial inequity in an Iranian city. *Cities*, 52, 159-172.
- Alwi, I. (2015). Kriteria empirik dalam menentukan ukuran sampel pada pengujian hipotesis statistika dan analisis butir. *Formatif: Jurnal Ilmiah Pendidikan MIPA*, 2(2).
- Amat, R. C., Esfandfard, E., & Wahab, M. H. (2018). Universal Design in urban public spaces for people with disability. Case study of Tehran, Iran. *Planning Malaysia*, 16, 179
- Amoako-Sakyi, R. O., & Odame, P. K. (2019). Sidewalk accessibility and pedestrian safety among students with physical disability in the University of Cape Coast. *Current Res. J. Soc. Sci. & Human.*, 2, 109. 8-12.
- Ariya, G., & Putranto, L. S. (2020). KEBUTUHAN PENYANDANG DISABILITAS TUNARUNGU DI JABODETABEK TERHADAP LAYANAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI KOTA. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 3(1), 19-30.)
- Ashadi, A., Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. *NALARs*, 11(1).
- Aqli, W., Mauliani, L., & Purwantiasning, A. W. (2015). Designing better environment by providing pedestrian way for pedestrian. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 179, 80-93.
- Axelson, P. W., Kirschbaum, J. B., Longmuir, P. E., Mispagel, K. M., Stein, J. A., & Yamada, D. A. (2001). Designing Sidewalks and Trails for Access: Part II of II: Best Practices Design Guide.
- Ayres, L., Breitmayer, B. J., & Knafl, K. A. (1993). Triangulation in qualitative research: Evaluation of completeness and confirmation purposes. *Image: The Journal of Nursing Scholarship*, 25(3), 237-243.
- Bachri, B. (2010). Meyakinkan Validitas Data melalui Triangulasi pada Penelitian Kualitatif. *Jurnal Teknologi Pendidikan*, 10(1), 46-62.
- Baldwin, C., & Stafford, L. (2019). The role of social infrastructure in achieving inclusive liveable communities: voices from regional Australia. *Planning Practice & Research*, 34(1), 18- 46.
- Barić, D., & Džambo, A. (2021). AN APPLICATION OF THE AHP METHOD FOR EVALUATION OF LEVEL CROSSING DESIGN IN A CONGESTED URBAN AREA: CASE STUDY LC SOKOLSKA IN ZAGREB, CROATIA. *Transport Problems: an International Scientific Journal*, 16(4). 96-97
- Basha, R. (2015). Disability and public space—case studies of Prishtina and Prizren. *International Journal of Contemporary Architecture*, 2(3), 63-65.
- Berrett, B., Leake, G. R., May, A. D., & Whelan, J. (1988). Ergonomic standards for pedestrian areas for disabled people: literature review and consultations. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/53337.pdf>
- Butler, R., & Bowlby, S. (1997). Bodies and spaces: an exploration of disabled people's experiences of public space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15(4), 411-433.

Cham, T. H., Cheah, J. H., Chuah, F., Memon, M. A., Thurasamy, R., & Ting, H. (2020). Sample size for survey research: review and recommendations. *Journal of Applied Structural Equation Modeling*, 4(2), 1-20.

Chang, Y. L., Hung, Y. T., & Tsou, K. W. (2005). An accessibility- based integrated measure of relative spatial equity in urban public facilities. *Cities*, 22(6), 424-435.

Dewang, N., & Leonardo, L. (2010). Aksesibilitas Ruang Terbuka Publik Bagi Kelompok Masyarakat Tertentu Studi Fasilitas Publik Bagi Kaum Difabel Di Kawasan Taman Suropati Menteng-Jakarta Pusat. *Planesa*, 1(1), 213267.

Dewi, D. I. K., & Rakhmatulloh, A. R. (2020). PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI DI KAWASAN TOD DUKUH ATAS JAKARTA. *Jurnal Pengembangan Kota*, 8(2), 132-141. Riantoni, C. (2021). METODE PENELITIAN CAMPURAN: KONSEP , PROSEDUR DAN CONTOH PENERAPAN. Penerbit NEM.

Dr. Christopher, Mitchell, dan Rickert, T. (2010). *Review of International Best Practices in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities*. Malaysia. UNDP Malaysia.

Egam, P. P., Sembor, A., & Waani, J. O. (2016). *Evaluasi Jalur Pedestrian Bagi Tunanetra Terhadap Persyaratan Teknis Di Koridor Jalan Sam Ratulangi Kota Manado* (Doctoral dissertation, Sam Ratulangi University).

Fanida, E. H., Ma'ruf, M. F., & Prabawati, I. (2018, October). Revitalization of Pedestrian: Fulfillment Accessibility Rights for Persons With Disabilities (PWDs) in Surabaya. In *1st International Conference on Social Sciences (ICSS 2018)* (pp. 187-192). Atlantis Press.

Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health, And Environment (SHE). *Inersia: Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur*, 14(2), 133-145.

Faqih, M., & Hayati, A. (2013). Disables' accessibility problems on the public facilities within the context of Surabaya, Indonesia. *Humanities and Social Sciences*, 1(3), 78-84.

Fresdatama, H. K., Waloejo, B. S., & Agustin, I. W. (2021). EVALUASI KINERJA JALUR PEJALAN KAKI KAWASAN ALUN–ALUN SIDOARJO. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 10(4), 95-106.

Ginting, P., & Situmorang, S. H. (2008). *Filsafat Ilmu dan Metode Riset*. Terbitan Pertama. Medan USUPress.

Hasanah, B. (2017). Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur Pedestrian) Bagi penyandang Disabilitas (Studi Kasus di Kota Serang). *IJTIMAIYA: Journal of Social Science Teaching*, 1(1).

Hill, R. (1998). What sample size is “enough” in internet survey research. *Interpersonal Computing and Technology: An electronic journal for the 21st century*, 6(3-4), 1-12.

Irafany, S. A. (2020). *Indeks Kenyamanan Jalur Pedestrian Berbasis Kebutuhan Pejalan Kaki di Kota Makassar* (Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin).

Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. *Enclosure*, 5(1), 21-29.

Iveson, K. (2011). Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city. *City*, 15(2), 250-259.

Kalalinggi, R., & Rosanti, D., Idris, A. (2017). Penyediaan Fasilitas Publik Di Kota Tanjung Selor Sebagai Ibukota Provinsi Kalimantan Utara. *Jurnal Administrative Reform*, 3(2), 255- 266.

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum RI No. 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Pada Bangunan Umum dan Lingkungan.

Kinasih, K., Purwanto, E., & Suprpti, A. (2020). PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN PADA AREA MIXED-USE DI JL. MT HARYONO (KORIDOR PETERONGAN-PEREMPATAN *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 4

- Kirana, K. C., Septianingsih, H., & Subiyanto, D. (2020). Pengaruh kepemimpinan transformasional, disiplin kerja dan komitmen organisasi terhadap kinerja pegawai (studi pada balai pelestarian cagar budaya diy). *Jurnal Fokus Manajemen Bisnis*, 10(1), 49
- Kusuma, H. E., Prakarso, B., Sakinah, R., & Tampubolon, A. C. (2018). Kriteria jalur pedestrian di Indonesia. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(2), 81-85.
- Laurencia, M., Nadia, Y., & Tanuwidjaja, G. (2017, August). DESAIN TROTOAR YANG RAMAH BAGI PENYANDANG DISABILITAS DI JL. FRONTAGE AHMAD YANI SURABAYA. In *Seminar Nasional Ilmu Terapan (SNITER)* (Vol. 1, No. 1, pp. A104-1).
- Leake, G. R. (1997). planning for Pedestrians, Cyclists and Disabled people. In *Transport Planning and Traffic Engineering* (pp. 170-180). Butterworth-Heinemann.
- Lim, Sam-Jin, et. al. 2015. *KOTI Knowledge Sharing Report Issue 18: The Improvement of the Pedestrian Environment in Korea: Policies and Achievements(link is external)*. Sejong-si: The Korea Transport Institute.
- Lintar, S., Mahmudah, A. M., & Sumarsono, A. (2017). Studi Persepsi dan Preferensi Pejalan Kaki terhadap Jalur Pedestrian di Kawasan Pasar Gede Kota Surakarta. *Matriks Teknik Sipil*, 5(1).
- Lubis, H. A. K. (2008). Kajian Aksesibilitas Difabel Pada Ruang Publik Kota Studi Kasus: Lapangan Merdeka. Retrieved from <https://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/41878/057020003.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Manan, B. (2001). *Perkembangan Pemikiran dan Pengaturan Hak Asasi Manusia di Indonesia*. Yayasan Hak Asasi Manusia Demokrasi dan Supremasi Hukum.
- MANULLAN, O. R., & Mulia, H. G. (2018). *Penentuan Prioritas Indikator Dalam Merencanakan Jalur Pejalan Kaki (Studi Kasus: Kawasan Blok M, Jakarta Selatan)* (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS DIPONEGORO).
- Mastoni, E., Simamora, N., & Yulianto, Y. (2019). Kajian Konsep Kenyamanan Jalur Pedestrian di Jl. Stasiun Kereta Api Medan dan Jl. Palang Merah Medan. *Alur*, 1(2), 45-59.
- Mitchell, C. K. (2007). Safe mobility for older and disabled pedestrians.
- Mujimin, W. M. (2007). Penyediaan Fasilitas Publik Yang Manusiawi Bagi Aksesibilitas Difabel.
- Mudiyono, R., & Sanjaya, R. (2017, August). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun. In *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity* (Vol. 1, No. 1).
- Mushule, N. K. (2010). Universal Design of Transportation Systems: A Case Study of Access and Mobility of People with Disabilities at Selected Intersections in Dar es Salaam. *Tanzania Journal of Engineering and Technology*, 33(2), 52-57.
- Negasari, A. P. (2014). *Penataan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi dan Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Pusat Kota Malang (Studi Kasus: Jalan Semeru, Jalan Kahuripan, Jalan Tugu, Jalan Kertanegara)* (Doctoral dissertation, Universitas Brawijaya).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 14/PRT/M/2017 Tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1998 Tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat
- Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum No.22/T/BM/1999 Propiona, J. K. (2021). IMPLEMENTASI AKSESIBILITAS FASILITAS PUBLIK BAGI PENYANDANG DISABILITAS. *Jurnal Analisa Sosiologi*, 10, 1-18.

Putri, G. H. (2011). Aksesibilitas Difabel dalam Ruang Publik (Studi Deskriptif Kualitatif Mengenai Aksesibilitas Difabel Dalam Ruang Publik di Kota Surakarta), Skripsi, Universitas Sebelas Maret.

Rianty, S. R. K. (2019). Pemenuhan Aspek Kenyamanan Pejalan Kaki pada Jalur Pedestrian di Kawasan Perdagangan Kota Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur dan Perencanaan*, 3(4), 48-53.

Saaty, T. L. (1989). Group decision making and the AHP. In *The analytic hierarchy process* (pp. 59-67). Springer, Berlin, Heidelberg.

Sari, A. I. C. (2014). JALUR PEDESTRIAN ADALAH HAK RUANG BAGI PEJALAN KAKI (Studi Kasus: Pada Ruang Publik; Lapangan Taruna dan Taman kota, Kota Gorontalo). *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa dan Teknologi*, 2(1), 47- 56.

Sari, A. M., Sari, D. F., & Wibawani, S. (2020). PENERAPAN KONSEP WALKABILITY DALAM Mendukung Kota Surabaya Sebagai Kota Metropolitan Yang Produktif Dan Berkelanjutan. *Public Administration Journal of Research*, 2(3).

Sari, I. Y . (2019). EV ALUASI KONSEP RUANG TERBUKA PUBLIK TERHADAP TINGKAT PELAYANAN PEJALAN KAKI DI KAWASAN JALAN PAHLAWAN SEMARANG. *Lakar: Jurnal Arsitektur*, 2(01), 53-58.

Setiawan, R., & Syahbana, J. A. (2017). Kesetaraan Tingkat Pelayanan Fasilitas Sosial Dalam Perspektif Keadilan Ruang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 13(4), 487- 502.

Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process* Van Nostrand Reinhold. Co, New York.

Susetyo dkk. (2017). Teknik Analisa Kualitatif. Surabaya. Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya

Syaifullah. (2010, Februari 21). *Pengenalan Metode AHP(Analytical Hierarchy Process)*. Retrieved from [syaifullah08.wordpress.com: https://syaifullah08.wordpress.com/2010/02/21/pengenalan- metode-ahp/](https://syaifullah08.wordpress.com/2010/02/21/pengenalan- metode-ahp/)

Tanan, N. (2011). Fasilitas Pejalan Kaki. *Kementerian PU. Bandung*.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Disabilitas

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 Tentang Pengesahan *Convention on the Right of Persons with Disabilities* (Konvensi Mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Pembangunan Gedung

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

Vianto, B. A., & Maruf, M. F. (2018). Upaya pemerintah Kota Surabaya dalam penyediaan pedestrian yang layak bagi penyandang disabilitas di Kota Surabaya. *Publika*, 6(5).

Wambes, W. F. (2015). PERSEPSI DAN PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP PENGGUNAAN RUANG TERBUKA PUBLIK DI LAPANGAN SPARTA TIKALA KOTA MANADO. *SPASIAL*, 2(2), 22-32

LAMPIRAN

Lampiran 1. Desain Survey

No	Data	Metode Pengumpulan Data	Sumber Data	Instrumen Pengumpulan Data	Metode Analisis	Luaran
1	Data penyandang disabilitas Kota Surabaya	Survey Sekunder	Dinas Sosial Kota Surabaya	-	-	Jumlah Penyandang Disabilitas Kota Surabaya
2	Karakteristik kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono	Survey Primer	-	Observasi	Deskriptif Kualitatif	Deskripsi kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan variabel yang sudah ditentukan
3	Preferensi penyandang disabilitas terhadap jalur pejalan kaki ramah disabilitas	Survey Primer	Komunitas dan Yayasan Penyandang Disabilitas di Kota Surabaya	Kuisisioner Pairwise Comparison	AHP	Skala prioritas variabel pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas menurut preferensi penyandang disabilitas
4	Arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan preferensi penyandang disabilitas	Survey Sekunder	Observasi, Kuisisioner, teori, <i>best practice</i> dan kebijakan terkait jalur pejalan kaki ramah disabilitas.	Studi Literatur	Deskriptif Kualitatif dengan pendekatan Triangulasi Data/Sumber	Arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono berdasarkan preferensi penyandang disabilitas

Lampiran 2. Yayasan dan Komunitas yang Dituju dan Kebutuhan Data

No	Instansi	Alamat	Kebutuhan Data
1.	Komunitas Arek Tuli Surabaya	@kartusurabaya	<ul style="list-style-type: none"> - Data Preferensi Disabilitas terhadap Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas melalui penyebaran kuisisioner secara daring - Data jumlah penyandang disabilitas berdasarkan jenis pada masing-masing komunitas/Yayasan/organisasi
2.	Peduli Kasih Foundation for Children with Special Needs (Yayasan Peduli Kasih Anak Berkebutuhan Khusus)	Jl. Manyar Sabrangan No.1A, Manyar Sabrangan, Kec. Mulyorejo, Kota SBY, Jawa Timur 60116, Indonesia Bu Sawitri 081553186257	
3.	Pusat Studi dan Layanan Disabilitas Universitas Negeri Surabaya	Jl. Rektorat Gedung Pendidikan, Lidah Wetan, Kec. Lakarsantri, Kota SBY, Jawa Timur 60213, Indonesia Sekretaris PSLD Unesa 081232288233	
4.	Komunitas Mata Hati	Jl. Rungkut Asri XIII No.16, Kali Rungkut, Kec. Rungkut, Kota SBY, Jawa Timur 60293, Indonesia @komunitasmatahati.official	
5.	Fira Modelling Disabilitas	@fmdmanagement Bu Esti 081934511196	
6.	Inklusi Psikologi Universitas Airlangga Surabaya	Kantor Manajemen Kampus C Unair – Jalan Mulyorejo, Surabaya – 60115 @inklusi psikologi unair Kak Gaby 081244108817	
7.	Jogoboyo Disability Care	@jogoboyo_disability_care Pak Dani 081354906261	

Lampiran 3. Form Observasi Sasaran 1



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN DAN KEBUMIHAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Unit Amatan :

Tanggal Amatan :

Nama Pengamat :

Segmen	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
	Pagi-Siang	Sore-Malam	
Segmen A			
Segmen B			
Segmen C			
Segmen D			
Segmen E			
Segmen F			
Segmen G			
Segmen H			
Segmen I			
Segmen J			
Segmen K			

Lampiran 4. Kuisisioner Sasaran 2



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL, PERENCANAAN DAN KEBUMIHAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

A. Data Responden

1. Nama :
2. Umur :
3. Jenis Kelamin : L/P
4. Jenis Disabilitas: Sensorik(Netra/Tuli/Wicara)/Fisik(Cerebral Palsy/Parapkegi/Amputasi/Lumpuh Layuh/Akibat Stroke/Akibat Kusta/Orang Kecil)
5. Status : Mahasiswa / Pekerja / Lainnya _____
6. Yayasan/Komunitas Asal: KARTU/YPABK/PSLD UNESA/Komunitas Mata Hati/FMD/Inklusi Unair/ Jogoboyo Disability Care
7. No HP/Instagram/Twitter:_____

B. Pairwise Comparison

Dalam kuisisioner ini, saudara/i diminta untuk memberi nilai untuk menentukan kriteria mana yang lebih penting untuk mendeskripsikan preferensi anda dalam pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas berdasarkan kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Jalan Mayjend Sungkono. Nilai tersebut berupa skala 1-9. Dengan kriteria sebagai berikut:

Nilai	Keterangan
1	Kriteria A sama penting dengan kriteria B
3	Kriteria A sedikit lebih penting daripada kriteria B
5	Kriteria A cukup penting daripada kriteria B
7	Kriteria A sangat penting daripada kriteria B
9	Kriteria A mutlak lebih penting daripada kriteria B
2,4,6 dan 8	Apabila ragu antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan

Contoh Pengisian:

Jika indikator keselamatan dinilai sangat penting dibandingkan kondisi menyenangkan, maka nilai yang diberikan adalah 7 yang lebih mengarah ke keselamatan.

	Bobot																	
Keselamatan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi Menyenangkan

KETERANGAN VARIABEL

Indikator	Variabel	Parameter
<i>Safety</i> (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran Dasar Ruang	Lebar minimum jalur pejalan kaki 1,5 meter
		Tersedia ruang bebas tinggi 2,1 meter
	Tekstur dan Permukaan	Permukaan jalur pejalan kaki stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.
	Konflik Pejalan Kaki	Jalur pejalan kaki tidak dilewati oleh kendaraan bermotor Penyediaan bollard
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Ketersediaan ramp dengan kemiringan maksimal 1:10 dan di setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan
	Jalur Pemandu	Tersedia tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan <i>guiding block</i> atau ubin tekstur sebagai pengarah dan peringatan.
	Tangga	Tersedia tangga
<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Kesinambungan perjalanan	Kondisi jalur terbebas dari halangan dan aktifitas lain yang tidak diperbolehkan
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Bersih dari sampah
		Tersedia tempat sampah
		Tersedia saluran drainase
	Keindahan	Keserasian warna jalur pejalan kaki
		Keserasian bentuk jalur pejalan kaki
		Kondisi elemen/ <i>street furniture</i>
Gaya Alam dan Iklim	Kondisi temperatur	
	Kondisi curah hujan	
Tingkat Kebisingan	Pengukuran tingkat kebisingan di jalur pejalan kaki	
<i>Attractiveness</i>	<i>Vegetasi</i>	Ketersediaan dan kondisi vegetasi
	<i>Resting Area</i>	Tersedia tempat duduk di bagian tepi jalur pejalan kaki dalam setiap jarak 9 meter.
	Penerangan jalan	Tersedia pencahayaan setiap 15-20 meter guna mendukung keamanan jalur pejalan.
Partisipasi Masyarakat		Pelibatan masyarakat dalam rencana pengembangan jalur pejalan kaki

KUISIONER

INDIKATOR	Bobot															INDIKATOR		
Keselamatan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Keselamatan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi Menyenangkan
Keselamatan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kenyamanan
Keselamatan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Partisipasi Masyarakat
Fasilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi Menyenangkan

INDIKATOR	Bobot															INDIKATOR		
Fasilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kenyamanan
Fasilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Partisipasi Masyarakat
Kondisi Menyenangkan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kenyamanan
Kondisi Menyenangkan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Partisipasi Masyarakat
Kenyamanan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Partisipasi Masyarakat

Variabel Indikator Keselamatan

Variabel	Bobot															Variabel		
Ukuran Dasar Ruang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tekstur dan Permukaan
Ukuran Dasar Ruang	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Konflik Pejalan Kaki
Tekstur dan Permukaan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Konflik Pejalan Kaki

Variabel Indikator Fasilitas

Variabel	Bobot															Variabel		
Ramp	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jalur Pemandu
Ramp	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tangga
Jalur Pemandu	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tangga

Variabel Indikator Kenyamanan

Variabel	Bobot															Variabel		
Kebersihan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Keindahan
Kebersihan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Gaya Alam dan Iklim
Kebersihan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tingkat Kebisingan
Keindahan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Gaya Alam dan Iklim
Keindahan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tingkat Kebisingan
Gaya Alam dan Iklim	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Tingkat Kebisingan

Variabel Indikator Daya Tarik

Variabel	Bobot															Variabel		
Vegetasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	<i>Resting Area</i>
Vegetasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Penerangan Jalan
<i>Resting Area</i>	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Penerangan Jalan

Lampiran 5. Kuisisioner Sasaran 3

DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI RAMAH DISABILITAS DI KOTA SURABAYA (STUDI KASUS KORIDOR MAYJEND SUNGKONO)



BIODATA PENELITI

Nama : Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi
NRP : 0821184000002
No. Telepon : 082131516918
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
Judul Penelitian : Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Kota Surabaya (Studi Kasus Koridor Mayjend Sungkono)

A. LATAR BELAKANG

Bapak/Ibu yang saya hormati, saya selaku mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota sedang melakukan penelitian tugas akhir mengenai Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono Surabaya. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi permasalahan yang ada pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki di Koridor Mayjend Sungkono dan kebutuhan prioritas dari masyarakat penyandang disabilitas terkait pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Yang kemudian wawancara ini diperlukan sebagai bahan pendukung pertimbangan penentuan prioritas dan salah satu sumber untuk merumuskan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas melalui proses pendekatan triangulasi.

Dengan ini saya ucapkan terima kasih atas kesediaan Bapak/Ibu yang sudah meluangkan waktunya guna terselesainya penelitian ini.

B. IDENTITAS RESPONDEN

Nama Responden :	Dr. Arina Hayati, ST., MT.
Jabatan :	Dosen tetap arsitektur

Tgl/Bln/Thn Wawancara:	1/06/2022
Jam Mulai :	13.00
Jam Selesai :	15.00

C. PERTANYAAN WAWANCARA

Tabel C.1 Definisi Operasional Variabel

Indikator	Variabel	Parameter
<i>Safety</i> (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran Dasar Ruang	Lebar minimum jalur pejalan kaki 1,5 meter
		Tersedia ruang bebas tinggi 2,1 meter
	Tekstur dan Permukaan	Permukaan jalur pejalan kaki stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.
		Konflik Pejalan Kaki
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Ketersediaan ramp dengan kemiringan maksimal 1:10 dan di setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan
	Jalur Pemandu	Tersedia tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan <i>guiding block</i> atau ubin tekstur sebagai pengarah dan peringatan.
	Tangga	Tersedia tangga
<i>Convenience</i> (kondisi menyenangkan)	Kesinambungan perjalanan	Kondisi jalur terbebas dari halangan dan aktifitas lain yang tidak diperbolehkan
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Bersih dari sampah
		Tersedia tempat sampah
		Tersedia saluran drainase
	Keindahan	Keserasian warna jalur pejalan kaki
		Keserasian bentuk jalur pejalan kaki
		Kondisi elemen/ <i>street furniture</i>
Gaya Alam dan Iklim	Kondisi temperatur	
	Kondisi curah hujan	
Tingkat Kebisingan	Pengukuran tingkat kebisingan akibat PKL dan suara kendaraan bermotor	
<i>Attractiveness</i>	<i>Vegetasi</i>	Ketersediaan dan kondisi vegetasi
	<i>Resting Area</i>	Tersedia tempat duduk di bagian tepi jalur pejalan kaki dalam setiap jarak 9 meter.

	Penerangan jalan	Tersedia pencahayaan setiap 15-20 meter guna mendukung keamanan jalur pejalan.
Partisipasi Masyarakat		Pelibatan masyarakat dalam rencana pengembangan jalur pejalan kaki

Tabel C.2 Hasil Pembobotan Prioritas Variabel Pengembangan berdasarkan Preferensi Penyandang Disabilitas di Kota Surabaya

Rank	Variabel	Bobot	Indikator
1	Ukuran dasar ruang	0.133	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
2	Konflik pejalan kaki	0.133	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
3	Tekstur dan permukaan	0.127	<i>Keselamatan dan keamanan</i>
4	Kebersihan	0.085	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
5	Jalur pemandu	0.074	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
6	Kemandirian	0.060	<i>Kemandirian</i>
7	<i>Convenience</i>	0.051	<i>Convenience</i>
8	Ramp	0.049	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
9	Gaya alam dan iklim	0.049	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
10	Keindahan	0.044	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
11	Partisipasi masyarakat	0.043	<i>Partisipasi masyarakat</i>
12	Penerangan jalan	0.036	<i>Attractiveness</i>
13	Tangga	0.030	<i>Fasilitas Disabilitas</i>
14	Tingkat kebisingan	0.030	<i>Comfort/Kenyamanan</i>
15	Vegetasi	0.028	<i>Attractiveness</i>
16	<i>Resting area</i>	0.027	<i>Attractiveness</i>

Tabel C.3 Kebutuhan Prioritas Berdasarkan Pakar

Pertanyaan	Jawaban
Berdasarkan data yang telah diolah dari kuisioner kepada masyarakat disabilitas, didapatkan ranking variabel prioritas yang perlu dikembangkan dalam jalur pejalan kaki ramah disabilitas, apakah menurut ibu Arina seluruh variabel ini perlu untuk dimasukkan dalam pengembangan, atukah bisa 5 atau 7 variabel prioritas saja?	

Tabel C.4 Arahan Pengembangan Berdasarkan Pakar

Indikator	Variabel	Pertanyaan	Jawaban
<i>Safety</i> (keselamatan) dan Keamanan	Ukuran Dasar Ruang	Bagaimanakah ketentuan lebar minimal pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
		Bagaimanakah ketentuan tinggi bebas maksimum pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
	Tekstur dan Permukaan	Bagaimanakah arahan pengembangan terkait variabel tekstur dan permukaan? Apakah ada ketentuan-ketentuan spesifik seperti bahan material atau harus tidak licin, dan lain-lain?	

Indikator	Variabel	Pertanyaan	Jawaban
	Konflik Pejalan Kaki	Bagaimana cara mengurangi konflik antara pengguna kendaraan bermotor dan pejalan kaki? Bagaimanakah arahan pengembangan yang sekiranya efektif untuk dilakukan?	
Fasilitas Disabilitas	Ramp	Bagaimanakah ketentuan kemiringan ramp pada jalur pejalan kaki yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat penyandang disabilitas?	
		Dimana sajakah sekiranya ramp ini dibutuhkan? Apakah pada ujung jalan saja atukah di titik-titik yang bagaimana?	
	Jalur Pemandu	Jalur pemandu pada penelitian ini dibatasi pada guiding blocks, signage dan APILL, bagaimanakah ketentuan atau arahan pengembangan yang dapat dilakukan pada ketiga sub-variabel tersebut?	
		Dimana sajakah sekiranya jalur pemandu ini dibutuhkan?	
	Apakah sekiranya ada jalur pemandu lain yang dapat dikembangkan pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas di Mayjend Sungkono? Dan bagaimanakah ketentuannya?		
Tangga	Fasilitas disabilitas lainnya adalah tangga, bagaimanakah kepentingan tangga pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas? Dan apa saja ketentuannya?		
<i>Convenience</i>	Kesesinambungan perjalanan	Dalam penelitian ini, kesinambungan perjalanan dibatasi pada kondisi jalur yang terbebas dari kerusakan dan aktivitas yang tidak diperbolehkan, apakah sekiranya kesinambungan perjalanan ini dapat diwujudkan dengan parameter lainnya?	
		Apa sajakah aktivitas yang dapat dilakukan pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas yang tidak akan mengganggu lalu lintas pejalan itu sendiri?	
		Apa sajakah bentuk kerusakan yang dapat mengganggu kesinambungan jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
<i>Comfort</i> (kenyamanan)	Kebersihan	Bagaimanakah kebersihan dapat diwujudkan dalam jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
		Bagaimakah ketentuan peletakan tempat sampah pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
		Bagaimakah ketentuan penyediaan saluran drainase pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
	Keindahan	Bagaimana cara mewujudkan variabel keindahan pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas?	
Gaya Alam dan Iklim	Variabel ini dibatasi pada kondisi temperatur dan curah hujan di wilayah penelitian, bagaimanakah cara merekayasa variabel ini agar jalur pejalan kaki ramah disabilitas dapat menjadi nyaman bagi penggunanya?		

Indikator	Variabel	Pertanyaan	Jawaban
	Tingkat Kebisingan	Bagaimanakah cara merekayasa variabel ini agar jalur pejalan kaki ramah disabilitas dapat menjadi nyaman bagi penggunanya?	
Attractiveness	<i>Vegetasi</i>	Bagaimanakah ketentuan penyediaan vegetasi pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas? Apakah ada ketentuan jarak atau jenis vegetasi yang diharuskan ada?	
	<i>Resting Area</i>	Bagaimanakah ketentuan penyediaan <i>resting area</i> pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas? Apakah ada ketentuan jarak atau jenis <i>resting area</i> yang diharuskan ada?	
	Penerangan jalan	Bagaimanakah ketentuan penyediaan penerangan jalan pada jalur pejalan kaki ramah disabilitas? Apakah ada ketentuan jarak atau jenis penerangan jalan yang diharuskan ada?	
Partisipasi Masyarakat		Bagaimanakah bentuk partisipasi masyarakat yang dapat dilakukan guna mewujudkan arahan pengembangan jalur pejalan kaki ramah disabilitas yang sesuai dengan kebutuhan mereka?	

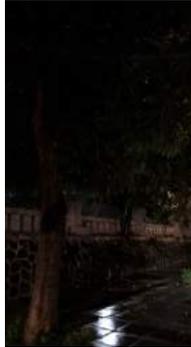
Lampiran 6. Hasil Rekapitulasi Observasi

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
1.	Segmen A			<p>Memiliki lebar sangat bervariasi, berkisar antara 1-3 meter. Jalur pejalan kaki dengan lebar 1 meter mendominasi 200 meter pertama dari segmen A.</p> <p>Pada beberapa titik, seperti pada foto di sebelah kiri, terdapat kabel yang berada dalam jarak ketinggian 2 meter sehingga berpotensi mengganggu perjalanan.</p> <p>Pada beberapa titik, terdapat kerusakan kecil seperti pada gambar ketiga pada kolom pengamatan pagi-siang.</p> <p>Penyediaan bollard sudah berfungsi cukup baik dalam menghalau pengendara sepeda motor dimana dapat dilihat dari tidak adanya kendaraan yang lewat. Dalam mendukung perjalanan penyandang disabilitas, bollard pada segmen ini telah dilengkapi dengan akses untuk pengguna kursi roda.</p>
				<p>Hanya tersedia <i>guiding block</i> di sepanjang area hotel Fairmont, dan sisanya tidak tersedia sehingga <i>guiding blocks</i> pada segmen ini dapat dikatakan tidak tersebar secara merata.</p> <p>Terdapat ramp pada jalur pejalan kaki di segmen ini dengan kemiringan yang cukup.</p> <p>Signage pada malam hari, seperti pada foto di sebelah kanan, masih cukup terbaca sehingga memudahkan para pejalan kaki.</p>
				<p>Terdapat berbagai gangguan lain dalam segmen ini seperti perdagangan jasa tambal ban dan <i>street furniture</i> yang berada di tengah-tengah jalur pejalan kaki seperti tiang listrik. Selain itu, parkir kendaraan akibat adanya perdagangan jasa liar juga terjadi.</p> <p>Hal lainnya yakni berupa kabel yang tidak tertata dengan baik dan berpotensi membahayakan pengguna jalan. Pada foto di sebelah kanan, dapat dilihat bahwa PKL juga masih berdagang pada malam hari.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
1.	Segmen A			Kondisi jalur pejalan kaki bersih dan tidak ada bau sehingga cukup nyaman. Tersedia pula tong sampah meskipun hanya dua di sepanjang segmen ini. Tong sampah yang ada memiliki tipe pilah dua.
				Jalur pejalan kaki pada segmen ini tidak dilengkapi dengan ramp khususnya pada titik penyebrangan. Selain itu <i>zebra cross</i> juga tidak dilengkapi oleh alat bantu penyebrangan.(APILL)
				<p>Pada segmen ini tidak terdapat <i>resting Area</i> berupa bangku atau tempat duduk</p> <p>Vegetasi yang ada didominasi oleh pohon-pohon kecil di bagian kanan jalur pejalan kaki, walaupun beberapa diantaranya cukup memakan tempat karena lebar dari jalur pejalan kaki yang hanya berkisar pada 1 meter. Selain itu pada siang hari, akibat vegetasi yang tidak terlalu rimbun ini, perjalanan terasa semakin panas karena fungsi peneduh belum optimal.</p> <p>Lampu jalan disediakan tiap 15-20 meter dan cukup terang pada malam hari seperti pada foto di sebelah kanan.</p>
2.	Segmen B			<p>Memiliki lebar 1 meter, segmen ini memiliki lebar paling kecil pada koridor Mayjend Sungkono. Pada foto kiri dapat terlihat bahwa ada titik dimana jalur pejalan kaki tidak disediakan.</p> <p>Pada foto lainnya, material jalur pedestrian tidak konsisten dan beberapa mengalami kerusakan. Material yang berbeda ini juga mempengaruhi variabel keindahan, dimana keindahan dapat diukur melalui keserasian motif jalur pejalan kaki.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
2.	Segmen B			Meskipun kondisinya yang tidak terlalu lebar dan penyediaan tong sampah yang hanya satu, namun jalur pejalan kaki pada segmen ini dapat dikatakan bersih dan tidak terdapat sampah berceceran.
				Tidak memiliki jalur pemandu untuk tunaetra seperti <i>guiding block</i> , namun memiliki signage yang dapat dibaca Bahkan seperti gambar pada sebelah kanan, ada beberapa titik di jalur pejalan kaki di segmen ini yang sama sekali tidak ada penerangan.
3.	Segmen C			Memiliki lebar berkisar antara 3 – 3,5 m Bagi beberapa lahan privat khususnya hotel Shangri-La, jalur pejalan kaki memiliki desain yang sedikit berbeda, seperti pada gambar, hotel Shangri-La memiliki penerangan lebih baik, jalur hijau lebih banyak berupa pohon dan semak-semak, serta penjagaan oleh security setempat (mencegah orang berkumpul di depan hotel ShangriLa) Selain itu, terdapat pula bollard untuk meminimalisir konflik kendaraan. Bollard ini juga sudah menyediakan akses untuk pengguna kursi roda.
				Tidak memiliki jalur pemandu untuk tunaetra seperti <i>guiding block</i> di sepanjang segmen C, namun memiliki verbal signage yang dapat dibaca dengan jelas seperti pada halte bis terkait peringatan untuk menjaga jarak di era pandemi. Pada bagian depan hotel ShangriLa, terdapat pula jalur penyebrangan yang dilengkapi dengan APILL yang memiliki <i>audible warning</i> /bel untuk mempermudah pengguna dalam menyebrang jalan.

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
3.	Segmen C			Terdapat halangan berupa tiang listrik yang terletak di tengah jalur pejalan kaki dan dapat dilihat pada foto di sebelah kiri.
				Meskipun pada segmen ini hanya tersedia satu dengan tipe terpilah dua, kondisi jalur pejalan kaki dapat dikatakan bersih dimana tidak terdapat bau-bau sampah dan sampah yang berkeliaran tidak pada tempatnya.
				Untuk segi keindahan, dalam beberapa titik terdapat perbedaan motif jalur pejalan kaki sehingga tidak terlalu 'apik'. Ramp yang ada juga dalam kondisi yang tidak rapi, seperti pada foto di sebelah kiri, dimana hal ini mempengaruhi kemudahan akses bagi penggunanya. Selain itu, penutup gorong-gorong pada ujung timur segmen ini tidak tertutup dengan rapat sehingga 'timbul' dan cukup mengganggu akses di jalur ini.
				Vegetasi di segmen ini didominasi oleh pohon-pohon kecil namun cukup rimbun sehingga mampu memberikan kenyamanan tersendiri bagi penggunanya. Selain itu, vegetasi berupa semak-semak juga tersedia di sepanjang hotel ShangriLa
				Terdapat halte yang juga dapat berfungsi sebagai <i>resting area</i> , dimana pada malam hari halte ini juga dilengkapi dengan penerangan atau lampu yang berfungsi dengan baik.
				Tersedia lampu setiap 15-20 meter, dan pada bagian depan Hotel ShangriLa terdapat lampu tambahan seperti pada foto di sebelah kanan

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
4.	Segmen D			<p>Memiliki lebar berkisar antara 3 – 3,5 m dengan kondisi di beberapa titik masih belum baik seperti pada foto di sebelah kiri. Pada malam hari dapat dilihat bahwa jalur pejalan kaki pada segmen ini sangat gelap seperti tidak ada penerangan sama sekali.</p> <p>Upaya mengurangi konflik kendaraan juga sudah dilakukan melalui pengadaan bollard. Dimana bollard ini juga sudah mengakomodasi penyandang disabilitas khususnya pengguna kursi roda</p>
				<p>Memiliki signage yang dapat dibaca bahkan pada malam hari seperti pada foto di sebelah kanan.</p> <p>Signage yang tersedia mulai dari larangan berhenti bagi pengguna kendaraan, peringatan terkait pandemic seperti pemakaian masker dan jaga jarak serta rambu-rambu lalu lintas lainnya.</p>
				<p>Guiding block yang ada sudah merata di seluruh bagian segmen, namun kondisinya beberapa terputus dan terlalu berhimpit dengan vegetasi yang ada.</p>
				<p>Kondisi secara umum bersih dan terbebas dari sampah serta bau-bauan meskipun terdapat sampah yang dibuang secara sembarangan pada bangku <i>resting area</i>.</p> <p>Tersedia tong sampah dengan tipe terpilah dua.</p>
				<p>Akses cukup susah dimana jalur pejalan kaki terputus dan kerb pembatas terlalu tinggi dan maju hingga mengganggu pengguna.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
4.	Segmen D			Terdapat lampu penerangan yang berfungsi, namun belum menjangkau seluruh bagian. Dimana hal ini dikarenakan jarak yang terlalu jauh antar lampu penerangan dan vegetasi yang cukup rimbun sehingga menutupi sumber cahaya.
				<i>Resting area</i> pada segmen ini hanya pada satu titik yakni pada awal segmen, dimana terdapat dua bangku terpisah seperti pada foto di sebelah kiri. Terdapat pula sampah yang tidak dibuang dan dibiarkan pada bangku.
5.	Segmen E	   	 	Memiliki lebar berkisar antara 3 – 3,5 meter meskipun pada 200 meter terakhir tidak disediakan jalur pejalan kaki. Masih terdapat kerusakan kecil seperti ubin pecah dan bolong. Selain itu, di bagian timur segmen juga dirasa cukup gelap akibat tidak adanya lampu. Terdapat upaya pengurangan konflik kendaraan ditandai dengan penyediaan bollard yang juga sudah mempertimbangkan pengguna kursi roda. Guiding blocks yang tersedia belum merata, dan di beberapa titik terputus akibat adanya halangan seperti tiang listrik. Hal ini dapat dilihat pada foto di sebelah kiri. Ramp yang tersedia juga dapat dikatakan sangat curam untuk dilalui oleh pengguna kursi roda.

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Terdapat beberapa halangan dan aktifitas pada segmen ini salah satunya tambal ban yang dapat dilihat pada foto sebelah kiri. Selain itu terdapat pula penjual yang 'nongkrong' ditengah-tengah jalur pejalan kaki tepatnya di atas guiding blocks.</p> <p>Terdapat pula tiang listrik di tengah-tengah jalur pejalan kaki.</p>
				<p>Pada segmen ini hanya tersedia tempat sampah dari masyarakat sekitar dengan tipe tidak terpilah. Selain itu juga dalam kondisi yang tidak 'apik', dimana sampahnya sampai bercecer keluar seperti pada foto di sebelah kiri.</p>
				<p>Segmen ini tidak memiliki <i>resting area</i> baik berupa bangku/ halte bis.</p> <p>Vegetasi yang ada berupa pohon yang terletak di bagian kanan jalur pejalan kaki, namun di depan masjid terdapat pohon yang terletak ditengah jalur pejalan kaki sehingga cukup mengganggu jalur pejalan kaki</p>
				<p>Lampu tersedia pada segmen ini namun di beberapa titik masih belum mendapatkan penerangan yang optimal dari lampu yang sudah ada.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
6.	Segmen F			<p>Memiliki lebar berkisar antara 4-4,5 meter. Memiliki motif dan warna keramik yang berbeda-beda dalam satu segmen</p> <p>Kondisi jalur pejalan kaki Sebagian kecil dalam kondisi pecah atau rusak seperti pada foto di sebelah kiri</p>
				<p>Sudah terdapat upaya untuk mengurangi konflik kendaraan dalam bentuk penyediaan bollard. Namun terdapat bollard yang 'hilang' dan belum konsisten dalam mempertimbangkan akses untuk pengguna kursi roda. Salah satunya pada foto di sebelah kiri, dimana pada bagian awal memiliki akses untuk kursi roda sedangkan bollard setelahnya tidak menyediakan akses untuk kursi roda.</p>
				<p>Sebagian besar penyelewengan fungsi di segmen ini didominasi oleh lahan parkir dan PKL. Dimana kedua aktifitas/kegiatan ini terjadi baik pada siang hari dan juga malam hari.</p>
				<p>Memiliki guiding blocks namun belum merata seperti pada foto di sebelah kiri dimana guiding blocks ini tiba-tiba terputus. Selain itu juga terdapat guiding blocks yang 'hilang'</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Tersedia ramp namun kondisinya cukup buruk dimana ubinnya banyak yang pecah sehingga berlubang dan cukup dalam sehingga berbahaya.</p> <p>Signage verbal yang tersedia beragam, namun pada malam hari cukup sulit untuk dibaca dalam jarak jauh seperti pada foto sebelah kanan</p>
				<p>Pada segmen ini, tong sampah yang tersedia cukup banyak dan bervariasi. Tong sampah dari pemerintah bertipe terpilah dua yakni <i>recycle</i> dan <i>other waste</i> sedangkan lainnya merupakan tong sampah yang disediakan oleh toko-toko di sepanjang jalur pejalan kaki.</p> <p>Namun tidak dipungkiri bahwa masih terdapat sampah di jalur ini. Sampah ini didominasi oleh sisa bangunan seperti kayu dan triplek. Meskipun tidak menghasilkan bau yang terlalu menyengat, sampah ini mengganggu kenyamanan dan keindahan dari jalur pejalan kaki ini.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Terdapat beberapa titik dimana jalur pejalan kaki tidak memiliki perkerasan, seperti pada foto di sebelah kiri.</p> <p>Kemudian motif yang ada pada satu segmen ini tidak konsisten seperti ada yang berwarna putih-oranye dan abu-abu tua dan muda. Hal ini mempengaruhi keindahan dari jalur pejalan kaki ini sendiri.</p> <p>Selain itu, dapat terlihat jalur pejalan kaki ini pada beberapa titik cukup gelap.</p> <p>Segmen ini cukup memiliki keramaian tersendiri baik pada siang dan malam hari karena banyaknya pertokoan dan restoran.</p>
				<p>Vegetasi yang ada berupa pepohonan yang cukup rimbun di sepanjang segmen dan terletak di sebelah kanan jalur pejalan kaki. Vegetasi yang ada juga cukup rimbun, sehingga membantu mengurangi terik matahari di siang hari.</p>
				<p><i>Resting area</i> berupa bangku duduk tersedia empat pada segmen ini berbentuk seperti foto di sebelah kiri. Pada malam hari bangku ini masih terlihat dengan bantuan lampu penerangan dan juga attribute dari pertokoan.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Lampu tersedia tiap 15-20 meter namun belum cukup terang sehingga terkesan reman-remang, namun lampu dari bagian depan pertokoan di sepanjang jalan membantu menerangi jalur ini.</p>
7.				<p>Memiliki lebar berkisar antara 3 – 3,5 m dan dilengkapi dengan bollard yang sudah mempertimbangkan pengguna kursi roda.</p> <p>Kondisi permukaan yang rusak hanya pada satu titik di depan Ciputra World.</p>
	Segmen G (Pusat Perbelanjaan)			<p>Memiliki ramp dengan tambahan guiding block bagi pengguna tunanetra, sayangnya segmen ini tidak dilengkapi dengan guiding block di sepanjang jalur pejalan kaki sehingga akan menyulitkan pengguna tunanetra. Pada foto di sebelah kanan, ramp agak tidak terlihat karena kurangnya penerangan jalan.</p> <p>Terdapat jalur penyebrangan atau zebra cross yang dilengkapi oleh signage dan pemandu suara berupa bel penyebrangan. Signage yang dapat dilihat pada segmen ini adalah signage area penyebrangan, bus stop, dan larangan parkir.</p> <p>Pada malam hari, seperti pada foto di sebelah kanan, signage masih dapat terlihat jelas oleh pengguna.</p>

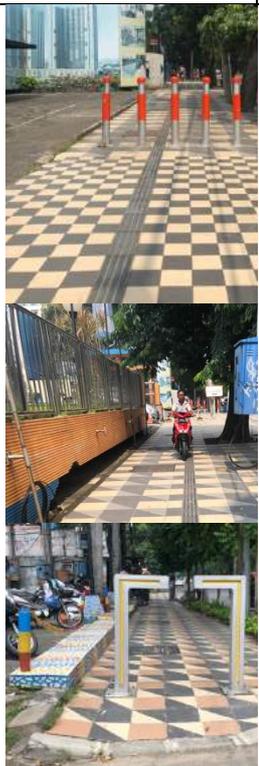
No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				Secara keseluruhan, jalur pejalan kaki pada segmen ini sudah memiliki kesinambungan yang baik, dimana tidak ada aktifitas lain yang dapat mengganggu pengguna jalan. Namun, pada foto di sebelah kiri, terdapat kabel yang menempel di tiang dan jatuh hingga mengenai jalur pejalan kaki. Hal ini berpotensi membahayakan pengguna apalagi jika terkena hujan.
				Kondisi jalur pejalan kaki bersih, tidak ada sampah yang dibuang secara sembarangan. Tersedia tong sampah dengan tipe sampah pilah dua.
				Sebelum memasuki area jalur pejalan kaki di depan Ciputra World, terdapat pembatas jalan yang cukup tinggi sehingga menyulitkan akses pengguna jalan untuk melanjutkan perjalanan berjalan kaki. Namun di sisi lainnya, jalur pejalan kaki dilengkapi oleh ramp dan juga guiding block bagi tunanetra. Sehingga jalur pejalan kaki pada segmen ini dapat dikatakan kurang konsisten.
				Terdapat dua bangku di sepanjang area ciputra world seperti pada foto di sebelah kiri, bangku ini dapat menjadi <i>resting area</i> bagi penggunanya.

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Dalam 100 meter, tepatnya di depan ciputra world, tidak terdapat vegetasi sehingga terkesan sangat gersang padahal pada sepanjang jalan sebelum dan sesudah cukup rimbun dengan vegetasi pohon yang berjarak 5-10 meter. Terdapat vegetasi tambahan berupa semak-semak sepanjang 5 meter pada ujung barat segmen G.</p> <p>Lampu jalan tersedia dengan jarak 15-20 meter antar satu dengan lainnya namun pada beberapa titik masih belum cukup terang contohnya pada foto kanan bawah, dimana penerangan dibantu oleh adanya LED milik Ciputra World.</p>
8.	Segmen H			<p>Memiliki lebar berkisar antara 2,7-4 meter dengan kondisi permukaan yang baik dan tidak rusak namun tetap konsisten berbahan dasar keramik</p> <p>Bollard juga tersedia pada segmen ini namun komposisi bollard, khususnya untuk akses pengguna kursi roda, masih belum tersedia pada setiap titik penyediaan bollard contohnya pada foto di sebelah kiri atas.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
		  	 	<p><i>Guiding blocks</i> tersedia namun belum merata dimana pada 200 meter pertama dari segmen ini tidak tersedia <i>guiding blocks</i>. <i>Guiding blocks</i> yang ada juga berwarna abu-abu sehingga kurang mencolok dan bercampur dengan warna jalur pejalan kaki. Kondisi jalan juga kurang mendukung karena banyak yang rusak/ bolong.</p> <p>Memiliki signage yang dapat terbaca dengan baik, salah satunya terkait pemakaian masker dan jaga jarak pada masa pandemi covid-19 ini. Pada malam hari signage ini cukup susah untuk dibaca karena tertutup oleh vegetasi yang lebat, padahal lampu penerangan sudah cukup terang.</p>
				<p>Banyak terdapat kabel-kabel liar yang berpotensi mengganggu perjalanan pengguna.</p>
				<p>Sayangnya sepanjang jalur pedestrian hanya ditemukan satu tempat sampah, dan tempat sampah tersebut jika malam hari tidak begitu terlihat karena kurangnya penerangan lampu jalur pedestrian di koridor.</p> <p>Terlihat karung sampah juga diletakkan di sebelah tong sampah, sehingga kurang enak dipandang.</p>
		 		<p>Akses jalur pejalan kaki pada segmen ini kurang ramah bagi penyandang disabilitas karena tidak adanya ramp, selain itu di beberapa titik masih belum dilengkapi dengan jalur pejalan kaki yang baik.</p> <p>Beberapa titik juga memiliki motif jalur pejalan kaki yang berbeda dan dapat dilihat pada foto di sebelah kiri atas.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				<p>Lampu jalan tersedia setiap 15-20 meter</p> <p>Terdapat halte bagi pengguna Suroboyo bus. Halte ini dapat pula menjadi pengganti tempat duduk sebagai <i>resting area</i>. Halte ini juga dilengkapi oleh tempat sampah guna menjaga kebersihan jalur pejalan kaki.</p> <p>Vegetasi cukup rimbun dan hanya berupa pohon di sebelah kanan jalur pejalan kaki.</p>
9.	<i>Segmen I</i>			<p>Memiliki lebar 5 meter. Permukaan jalur pejalan kaki banyak yang rusak dan pecah sehingga membahayakan bagi penggunanya. Selain itu, pada foto sebelah kanan dapat terlihat bahwa jalur pejalan kaki cukup licin setelah diguyur hujan.</p> <p>Bollard untuk mengurangi konflik pejalan kaki juga sudah tersedia namun kondisinya masih belum baik seperti pada foto di sebelah kiri dimana hanya tersedia di sisi kiri dan sisanya tertutup oleh tiang listrik yang cukup mengganggu arus lalu lintas pejalan kaki.</p>
				<p>Guiding block tersedia tetapi banyak terputus secara tiba-tiba seperti foto di sebelah kiri. Selain itu, ada pula gangguan pada jalan seperti jalur yang rusak dan bolong</p> <p>Terdapat alat bantu yang ditujukan untuk penggunaan <i>zebra cross</i> dan dilengkapi dengan suara bel.</p>
				<p>Terdapat kabel liar dan ubin pecah yang berpotensi mengganggu perjalanan pengguna.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				Tong sampah yang tersedia merupakan tong sampah terpilah 2 meliputi sampah daur ulang dan sampah lainnya. Selain itu juga tersedia tong sampah 1 pilah berwarna hijau yang biasanya terletak dekat dengan <i>resting area</i> berupa tempat duduk. Total tempat sampah yang tersedia pada segmen ini yakni 3 tong sampah.
				Pada foto sebelah kiri, motif jalur pejalan kaki berbeda sehingga dalam sisi keindahan kurang dapat dinikmati oleh pengguna
				Kerb yang ada cukup tinggi sehingga menyulitkan pengguna jalan yang akan melintas, khususnya penyandang disabilitas seperti pengguna kursi roda dan tunanetra. Ditambah tidak tersedianya guiding block bagi mereka.
				Terdapat zebra cross pada segmen ini namun tidak dilengkapi dengan ramp bagi pengguna jalan sehingga akan susah untuk dilintasi khususnya bagi pengguna kursi roda
		 		Lampu penerangan jalan tersedia tiap 15-20 meter secara konsisten dan sudah mampu menerangi setiap titik di segmen ini. Tersedia tempat duduk satu, tepatnya di depan apartemen dan hotel Java Paragon. Pohon cukup rimbun pada sisi kanan jalur pejalan kaki, khusus di sepanjang area apartemen dan hotel Java Paragon terdapat semak-semak yang membuat jalur pejalan kaki terasa lebih segar dan enak dipandang

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
10.	Segmen J			<p>Memiliki lebar sekitar 5 meter pada segmen ini.</p> <p>Meskipun tersedia Bollard, pengendara sepeda motor masih terlihat melintasi jalur pejalan kaki. Bollard yang disediakan juga memiliki design dan warna yang berbeda antara satu dengan lainnya. Dapat dilihat di foto sebelah kiri dimana Bollard satu berwarna orange dan satu lagi berwarna abu-abu dilengkapi dengan garis kuning.</p> <p>Bollard yang disediakan sudah ramah untuk pengguna kursi roda meskipun belum pada semua titik penyediaan Bollard.</p>
				<p>Jalur pejalan kaki di Segmen ini memiliki guiding block, namun kondisinya kurang baik yakni pecah seperti pada foto di sebelah kiri.</p>
				<p>Terdapat banyak PKL di bagian barat segmen J, hal ini menyebabkan kurang nyamannya jalur pejalan kaki. Selain itu, berbagai halangan berupa tiang listrik dan adanya kabel di jalur pejalan kaki menimbulkan bahaya yang cukup tinggi bagi penggunaannya.</p> <p>PKL yang tidak tertata ini juga berpotensi menambah kebisingan pada segmen jalur pejalan kaki ini.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				
				<p>Meskipun sudah disediakan tong sampah dengan tipe terpilah dua, masih terdapat sampah yang berceceran di jalur ini.</p> <p>Sampah yang ada di pinggir jalur pejalan kaki Segmen J menghasilkan bau tidak sedap dan pemandangan yang tidak indah sehingga mengurangi rasa nyaman menggunakannya. Timbulnya sampah disebabkan oleh adanya PKL.</p>
				<p>Terdapat <i>resting area</i> berupa tempat duduk yang dilengkapi dengan tong sampah.</p>
				<p>Lampu tersedia 15-20 meter, namun dalam beberapa titik juga masih ada yang tidak memiliki penerangan sama sekali. Dimana hanya terbantu oleh adanya lampu dari toko/kantor.</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				
11.	Segmen K	  	 	<p>Memiliki lebar berkisar antara 3 – 3,5 m dengan motif berwarna cukup mencolok. Berbahan keramik yang cukup licin apabila terkena hujan</p> <p>Jalur pejalan kaki di segmen K tidak memiliki jalur pemandu dalam bentuk guiding <i>block</i> namun memiliki signage lalu lintas yang dapat dibaca seperti bus stop dan dilarang parkir.</p> <p>Tersedia Bollard berbentuk tiang untuk mengantisipasi adanya sepeda motor yang melintasi jalur pejalan kaki dan telah berfungsi dengan baik. Namun peletakannya jarak antar Bollard masih kurang konsisten</p>
		 		<p>Memiliki tong sampah dengan total jumlah 3 dengan berbagai macam bentuk seperti berwarna kuning untuk sampah organic dan sampah non-terpilah.</p> <p>Vegetasi yang tersedia cukup rimbun dan beragam seperti pohon dan semak-semak dimana hal ini menimbulkan kesan rindang pada jalur pedestrian segmen K.</p> <p>Terdapat dua tempat duduk yang disediakan</p>

No	Segmen Jalur Pedestrian	Dokumentasi		Deskripsi Kondisi Eksisting
		Pagi - Siang	Sore- Malam	
				
				<p>Lampu penerangan jalan juga terdistribusi dengan baik dalam jarak 15-20 meter. Selain itu pada ujung barat segmen K terdapat lampu tambahan pada bagian dinding komplek makan pahlawan sehingga cukup membantu penerangan pada jalur pejalan kaki</p>

Lampiran 7. Hasil Jawaban Kuisisioner Sasaran 2



Lampiran 8. Transkrip Wawancara Sasaran 3

Nama Responden :	Dr. Arina Hayati, ST., MT.
Jabatan :	Dosen tetap arsitektur
Tgl/Bln/Thn Wawancara:	1/06/2022
Jam Mulai :	13.00
Jam Selesai :	15.00

KODE

A1: IBU ARINA (DOSEN TETAP DEPARTEMEN ARSITEKTUR DAN SEORANG PENYANDANG DISABILITAS FISIK)

I: INTERVIEWER

TRANSKRIP 1

I	(melakukan share screen) Sebelumnya, perkenalkan NAMA Sri Nurkhalishah Rachmi Dewi, bu.. ee, dari departemen PWK dan saat ini sedang melakukan tugas akhir dengan judul Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Koridor Mayjend Sungkono. Dimana penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi permasalahan melalui survey dan kemudian menentukan kebutuhan prioritas dari kebutuhan masyarakat penyandang disabilitas dari yayasan2 um mengenai variabel-variabel yang perlu untuk dikembangkan. Ini dilakukan melalui kuisisioner. Kemudian wawancara Bersama ibu arina ini diperlukan sebagai bahan pendukung pertimbangan penentuan prioritas dan juga sebagai salah satu sumber untuk merumuskan arahan pengembangan ini nantinya. Kemudian untuk identitas responden ini... mungkin saya bisa mengetahui jabatan dari ibu arina sendiri?
A1	Eeh.. dosen tetap, dosen tetap dek, iya dosen tetap arsitektur.
I	Mungkin untuk <i>overall</i> dari indikator yang saya gunakan yaitu ada 7 indikator. Yang pertama ada keselamatan dan keamanan, lalu ada fasilitas disabilitas, lalu ada kondisi menyenangkan, kenyamanan, <i>attractiveness</i> , kemandirian dan juga partisipasi masyarakat. Dimana untuk kemanan sendiri terbagi atas tiga, ada ukuran dasar meliputi lebar minimum lalu ada ruang bebas tinggi, tekstur dan permukaan, lalu konflik pejalan kaki. Lalu untuk fasilitas ini ada ramp, jalur pemandu yang termasuk guiding block, lalu ada signage, dan juga alat pemberi isyarat lalu lintas dan juga tangga. Kemudian untuk comfort sendiri terdiri atas kebersihan, ada bersih dari sampah, lalu tersedia tempat sampah dan saluran drainase. Lalu untuk keindahan yaitu keserasian, ee gaya alam dan iklim meliputi temperatur dan curah hujan. Lalu ada tingkat kebisingan juga. Kemudian untuk <i>attractiveness</i> terbagi atas tiga: vegetasi <i>resting area</i> dan juga penerangan jalan.
I	Mungkin saya bisa masuk ke bagian selanjutnya, disini ee sebelumnya saya sudah melakukan analisis mengenai pembobotan prioritas variabel berdasarkan preferensi penyandang disabilitas di Kota Surabaya, yang dimana kuisisionernya ini saya bagikan kepada teman-teman dari beberapa komunitas dan Yayasan yang ada di kota Surabaya. Kemudian didapatkan ranking sebagai berikut: yaitu ranking satu sampai 16. Ranking pertama ukuran dasar ruang, lalu konflik pejalan kaki hingga ranking 16 <i>resting area</i> .
A1	Ee kalau saya bisa tanya, yang menjawab itu kira-kira berapa persen dek yang disabilitas? Kuisisionernya itu? Berapa persen kira-kira dari kuisisioner itu?
I	Eeee... untuk ini saya menggunakan responden disabilitas, penyandang disabilitas semua.
A1	Oh gituu, oke. Iya ee, karena mungkin bisa ini ya, dipetakan kira-kira disabilitasnya itu ragamnya apa aja? Ragam disabilitasnya, ada netra, ada daksa, ada tuli, gitu..
I	Iya... kemarin saya untuk penelitian ini itu mengambilnya ada dua penyandang disabilitas. Itu ada penyandang disabilitas sensorik dan fisik. Dan untuk sensoriknya sendiri ada tuna.. ee temen tuli terus ada tuna netra sama tunawicara. Dan juga tuna daksa.
A1	Heem, mungkin kalo daksa kan ke fisik ya
I	Iya bu

A1	Iya iya oke. Karena ada beberapa hal yang mungkin agak berbeda sih. Ee ranking ini pada saat saya apa namanya, diskusi dan melakukan penelitian dengan temen-temen sih, ee... apa namanya terutama diatas itu dek sebentar saya mau tanya. Tadi kan kalo kita melihat misalkan contoh nih. Anda bilang yang dibawah itu. Nah <i>resting area</i> itu masuk ke <i>attractiveness</i> gitu, padahal <i>resting area</i> mungkin tempat duduk di bagian tepi jalan itu sebenarnya kalo untuk bagi temen-temen disabilitas itu sebagai salah satu untuk mendukung <i>comfort</i> sih. Jadi nggak hanya untuk disabilitas ya, tapi untuk lansia, itu mereka untuk pause berhenti kalo lagi cape. Makanya ada aturan, kalau nggak salah, 6 meter atau berapa saya lupa. Itu harus ada tempat duduk. Untuk lansia, untuk disabilitas khususnya fisik kayak saya yang pake kruk ya bukan kursi roda. Kalau kursi roda mereka nggak perlu sih soalnya kan sudah duduk sepanjang hari, tapi kalau yang pake kruk atau lansia gitu ya. 70 tahun gitu mereka butuh tempat duduk untuk pause atau istirahat tadi untuk bisa melanjutkan jalan lagi gitu. Nah saya mau tanya, pembagian ini, <i>resting area</i> termasuk <i>attractiveness</i> ini menurut siapa dek?
I	mungkin untuk ini, karena saya disini untuk variabelnya itu yang pertama saya coba ambil dari persyaratan jalur pejalan kaki secara umum dulu baru kemudian saya coba lengkapi dengan kriteria yang khusus jalur pejalan kaki ramah disabilitas. Dan memang yang saya banyak dapat untuk tinjauan pustaka itu, kalau untuk jalur pejalan kaki ramah disabilitas sendiri lebih banyak membahas mengenai fasilitas disabilitas dan seperti ukuran dasar ruang, jalur pemandu, ramp, tangga seperti itu. Sedangkan untuk yang <i>attractiveness</i> dan juga yang keindahan itu saya mengambil dari kriteria jalur pejalan kaki yang secara umum. Mungkin seperti itu bu.
A1	Begitu ya, karena tadi saya lihatnya saat <i>sampeyan</i> menunjukkan analisis yang bawah tadi...
I	Yang ini ya. Bu
A1	ya, temen-temen cenderung gini dek, mungkin ini pemahaman saya sih. Kadang karena <i>attractiveness</i> itu dianggap tidak terlalu penting bagi temen-temen penyandang disabilitas. Yang penting itu adalah kenyamanan, keselamatan. Takutnya mereka salah paham karena <i>resting area</i> ini masuk ke <i>attractiveness</i> sehingga hanya dianggap sebagai daya Tarik saja jadi taruh yang paling akhir gitu. Tapi kalau tempat duduk itu dimasukkan kedalam kategori yang kurang cocok, takutnya bias gitu ya. Kalau saran saya sih dek, <u>supaya bisa mendukung atau mengeliminasi biasanya itu adalah <i>sampeyan</i> punya satu argument gitu sih, apa itu dari prinsip atau teori yang mengatakan bahwa <i>resting area</i> itu termasuk di indikator <i>attractiveness</i> gitu sih</u> , itu kalau saya mikirnya.
I	ah iya baik terima kasih untuk saran dan masukannya ibu Arina.
A1	Iya dek, mungkin itu. Oke ini kemudian saya, pendapatnya tidak hanya sebagai ini ya, yang mendalami tentang <i>universal design</i> ya, mungkin saya nggak tahu juga apakah <i>sampeyan</i> tahu kalau saya juga daksa gitu, saya pake kruk, tapi kadang kalau perjalanan jauh saya pake kursi roda begitu. Jadi saya akan menjawabnya dari dua sisi perspektif ya. Saya sambungkan dengan peraturan dan lain sebagainya. Tapi juga menurut persepsi saya yang juga mengalami sendiri. Sebagai disclaimer aja sih ya.
I	Ah iya bu. Mungkin untuk pertanyaan selanjutnya, terkait yang kebuthan prioritas berdasarkan ibu arina ini. Tadi berdasarkan data tersebut, sudah ada ranking mengenai variabel berdasarakan masyarakat disabilitas yang menjadi responden saya. Nah apakah menurut ibu arina, seluruh variabel ini perlu untuk dimasukkan kedalam pengembangan? Atau semisal bisa untuk top 5, atau bagaimana begitu bu..
A1	ya kalau saya melihat dari ranking diatas, ee keatas lagi, mungkin kalau dari perspektif disabilitas, kalau misalkan lebih focus pada akses, itu kadang perlu ada hal yang perlu dirujuk dulu. <u>Mungkin standarnya, <i>sampeyan</i> pernah liat nggak yang PUPR tahun 2017 tentang panduan untuk bangunan yang akses? Itu ada standar yang perlu diterapkan sih. Termasuk ukuran, kemudian mungkin atributnya ya, kayak <i>softscape hardscape</i>-nya itu kayak jalur pedestrian, jalur apa itu, jalur pemandu, kemudian ee ramp, mungkin kalau dalam jalan itu Namanya, ini kan jalan kan ya dek?</u>
I	iya bu
A1	mungkin istilahnya bukan ramp, tapi istilahnya apaya saya lupa...eee
I	Ee kerb mungkin ya bu?
A1	ah iya, kerbs ya. Yang menghubungkan antara, ee, antara jalan sampe ke ininya pedestrian, jalan pedestriannya. Nah itu yang utama dek disini. Mungkin bisa <i>sampeyan</i> klasifikasikan dulu sih, variabelnya mana yang teknis, dan mana yang lebih berhubungan dengan <i>convenience</i> atau ini, lebih ke kenyamanan atau <i>attractiveness</i> tadi. Jadi memang lebih ke keselamatan, gitu. Dan kemudian dibedakan

	lagi dengan yang lebih teknis, semisal ukuran, tekstur, warna. Tapi kalau semisal vegetasi, kebersihan, iklim, cuaca itu kan bukan sesuatu yang teknis. Jadi maksud saya gitu ya dek ya.
I	iya bu
A1	Jadi kalau saya pribadi ya, meskipun panas gitu, tapi pedestriannya itu ini, apa, eem, apa istilahnya itu, akses gitu, saya nggak akan memperlmasalahkan dek, tapi misal vegetasinya banyak tuh. Rindang gitu. Tapi kemudian, eee, ini, nggak akses, sama aja. Saya lebih pilih akses, tapi keindahan nomor dua, paham maksud saya ya?
A1	<u>Jadi dari 16 ranking ini, semua penting.</u> Cuma nanti mungkin dari jawaban saya sih boleh anda klasifikasikan lagi untuk pengembangannya. Mana yang bersifat teknis, dan mana yang berhubungan dengan keindahan dan <i>attractiveness</i> gitu,
I	Emm iya bu
A1	Ah iya kalau saya ya, dari 16 ini, mungkin juga akan melihat peraturan teknis ya. Pertama dimensi atau ukuran, kemudian keberadaan ubin pemandu, kemudian berhubungan dengan tekstur permukaan, licin atau tidak. Mungkin kalau anda lihat di Surabaya ini, itu kan kayak keramik gitu kan dek ya
I	Iya bu
A1	Nggak hanya saya dek, temen-temen banyak cerita, banyak orang yang kalau hujan itu kepleset
I	Emm iya bu
A1	<u>Iya, sekarang kan juga karena materialnya keramik, motor-motor kan banyak yang keatas tuh, akhirnya ya banyak yang pecah-pecah.</u>
A1	Kemudian kerbsnya, lebih ke ramp, terhubung antara jalan dengan trotoar, ee, kadang-kadang kan enggak ya dek ya (terhubung), dan sebagainya.
A1	Jadi saya melihatnya demikian sih, jadi lebih kearah.. oh ini, kalau <i>sampeyan</i> pernah, mungkin, saya nggak tahu, mungkin kalau pernah <i>in-depth</i> ? Sama temen-temen netra, ee batas, biasanya kan kalo, apa, trotoar itu kan ada batesnya, disamping ada ubin pemandu itu, mereka itu seneng kalo misalnya ada bates, semacam jalan yang agak ditinggikan dikit gitu loh dek, yang dipinggir2 itulah. <u>Kalo istilahnya bollard itu ya, kalau di depan-depan jalan itu. Tujuan utamanya sebenarnya biar mobil-mobil nggak bisa parkir atau masuk ke trotoar kan. Tapi sebenarnya bagi temen-temen disabilitas netra, itu sangat membantu mereka pada saat mereka menggunakan tongkat putih (<i>white cane</i>) itu lo.</u> Mereka tau sih, kayak oh ini loh batesnya, saya nggak bisa lewat sini. Kayak gitu. Nah itu, pada saat saya pernah, apa istilahnya, jalan sama temen-temen disabilitas di taman bungkul, itu ini, <u>bollard itu nggak harus ini ya dek, nggak harus dengan sesuatu yang kita buat, tapi bisa dengan vegetasi sih. Batesnya bisa dengan vegetasi.</u> Jadi misalkan, ee, kalau anda pernah tau, tanaman yang ditanam dipinggir-pinggir itul oh. Nah itu juga bisa untuk mengidentifikasi, oh kalau misal saya keluar, misal jadi tahu kalo oh kalo melewati ini saya keluar. Nah itu.
A1	Kemudian kalo mungkin selanjutnya saya bilang tempat duduk ya, karena kalau misal saya merefer ke disabilitas, pastinya saya juga harus melibat, ee, memasukkan lansia juga kan ya. Tempat duduk, <i>resting area</i> itu penting sih dek. Kalau di negara luar, di barat, di jepang, di eropa, itu kan tempat duduk menjadi salah satu ini, ee, apa, ee, <i>hardscape</i> ya, apa istilahnya ya, saya lupa.
A1	<u>Street furniture itu ya, yang penting sih selain bollard. Kemudian eeh penerangan iya pasti, itu menjadi aspek ya kalau malam hari.</u>
A1	Kalau bisung itu, kayaknya menurut saya malah ngga terlalu ini deh. Kalau pernah wawancara dengan teman-teman netra, itu mereka malah, malah apaya, malah penting dek, dia bisa tau oh saya di jalan besar nih. Mereka bilang gitu sih, kalau jalan sepi itu malah mereka takut, karena mereka nggak bisa <i>aware</i> ya, dan mengandalkan suara itu, jadi kalau anda pernah tanya ke temen-temen yang netra, ee trotoar di jalan itu malah mereka mengandalkan kebisingan dek sebenarnya. Kecuali kalo jalanya itu di daerah permukiman ya, beda lagi ya dek ya, kalo ini kan kalo nggak salah jalan besar ya
I	Iya jalan besar.
A1	<u>Iya jalan besar bener, jadi menurut saya kebisingan ini mungkin dalam sisi kaca mata temen-temen disabilitas itu beda, jadi sebagai, sign atau aware ya kayak oh saya di jalan besar, gitu ya. Itu sih,</u>
A1	Kalo tangga ini saya rasa berhubungan sama ini ya dek ya, sama penghubung antara, ee, apa, ini berhubungan antara jalan dengan jalan ya? Maksudnya itu?

I	Ee bukan sih bu, untuk tangga ini, kea rah bangunannya atau jalan dengan jalan, bukan JPO ya bukan penyebrangan ke atas itu.
A1	Oh ya jalan dengan jalan, <u>berarti, ya biasanya lebih menggunakan kerbs itu sih ya, kalau tangga sih jarang ya. Iya sih kalau saya pribadi tidak terlalu banyak menemukan tangga sih ya kalau di torotar ya, kebanyakan memang ramp atau kerbs begitu. Tapi ini mungkin karena jarak antara jalan sama ini, sama trotoar agak tinggi gitu, makanya ini, ee, agak curam gitu ya. Heem..</u> Atau mungkin maksudnya ini ta, mungkin ini ya, didefinisi saya ya kalau tangga itu vertical ya. Ada beberapa tanjakan. Apa maksudnya antara trotoar dan jalan itu ada jarak? Gitu ya?
I	Ee, iya bu seperti itu,
A1	Oh iyaiya, mungkin itu perlu diklarifikasi mungkin ya, lebih ke levelling itu ya. Perbedaan levelling, ada satu tanjakan gitu. Karena kalau di arsitektur itu ya tangga kayak tangga yang di rumah itu loh dek, yang menghubungkan ada dua tanjakan atau tiga tanjakan gitu. Ya
	Mungkin bisa saya lanjut ke pertanyaan selanjutnya ya bu, mungkin ini lebih teknis begitu ya, disini saya ingin menanyakan terkait tiap-tiap variabel yang sudah saya susun
A1	<u>Kalau ukuran dasar, ketinggian saya rasa perlu merujuk ke peraturan PUPR deh yang tahun 2017 itu,</u> itu teknis banget deh. Eeee, sebentar ya, udah dapet belum ya <i>sampeyan</i> ?
I	Kalau saya kemarin, 2014 sih bu, PUPR juga
A1	2014 itu tentang apa?
I	Kalau yang 2014 itu, pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan pejalan kaki sih bu. Di Kawasan perkotaan
A1	Ya, itu ada ini nggak, untuk disabilitas disana?
I	Ah iya ada bu, ada.
A1	Ah oke, ini juga ada sih. Saya ini, saya share di link chat ya, ini di paling bawah itu ee, sebentar ya, saya bukain dulu. Bisa pinjem share screen nggak dek?
I	Oh iya sebentar. Mungkin bisa dicoba bu
A1	Oiya, ee ini ya, ini dia ngasih sih, apakah didalam bangunan atau sama satunya ada di jalan gitu. nah kalau di pedestrian, itu ini, sebentar, nah ini anda bisa lihat disini, misalkan ini ada minimum berapa, kemudian tempat duduknya disediakan paling jauh berapa gitu. makanya di panduan teknis tuh pasti ada nih. Untuk menjadi salah satu <i>street furniture</i> utama di jalan. Kemudian nah ini tadi saya bilang kerbs ya. Sudut kemiringan maksimal di jalur pedestrian seperti itu. Nah ini, kamu lihat ini aja. (<i>sambil sedikit tertawa</i>). Jadi jangan, ehh—jadi jawaban tadi kamu lihat ini aja, ini sudah ada semua ya kan? Misalkan lebar jalur pedestriannya berapa, minimalnya berapa, kemudian kemiringan rampnya berapa, begitu. Nah ini seperti ini. Jalur pemandunya seperti apa, lengkap ini. Jadi walaupun ini judulnya, apa ya, kemudahan di bangunan ini sebenarnya juga membahas jalur pejalan kaki sih. Ini yang paling baru dek 2017.
I	Berarti mungkin untuk lebar tadi, kemudian tekstur..
A1	<u>Iya untuk tekstur tadi disitu juga dibahas. Ee jadi tipe dari material, teksturnya ada juga disitu, oke.</u> Kemudian konflik ini juga sama, <u>konflik pejalan kaki ini tuh ada, misalkan yang pake kruk kira-kira berapa minimal, kalau dia berpapasan sama orang lain itu berapa minimal.</u> Ada juga disitu, jadi satu jalan semisal dipakai dua orang berpapasan itu berapa minimal, ada juga. Satu jalan yang hanya digunakan oleh satu orang saja, juga ada disitu.
I	Ee berarti untuk ee, untuk konflik dengan kendaraan bermotor ini berarti...
A1	Nah ini, untuk ini kalo di kita kan dibedain ya dek ya. <u>Sebenarnya kalo motor kan nggak boleh ya kalo naik ke trotoar ya, makanya ada bollard-bollard itu.</u> Itupun masih ada dan diakali oleh motor gitu. nanti penelitian ini semoga jangan sampe melakukan sendiri, kalau saya lihat mungkin karena mereka nggak sabra macet ya. Akhirnya mereka menggunakan jalur trotoar kan ya sampe rusak semua itu kan ya ininya ee kalo ini sih untuk konfliknya ya dihindari dengan cara tadi ee dikasi bollard itu tadi ya. <u>Tapi mungkin ada beberapa masukan sih, ada beberapa bollard itu yang dia apaya susah dilalui oleh motor tapi juga susah dilalui oleh ini ee, mungkin temen-temen berkursi roda.</u> Jadi sebentar saya punya foto yang lucu saat saya survey, mungkin nanti bisa jadi pertimbangan saat diskusi, di apa Namanya diskusi di ininya, eem bentar-bentar saya cari dulu ya. (Ehm) mmmm, mm, mm, ada sih, mana ya, ohh
A1	Pernah tau ini ya, pernah tau? Iya ini kan sebenarnya untuk apa namanya itu, untuk mengurangi konflik antara motor dan pejalan kaki gitu ya, biar, biar mereka nggak bisa masuk sini ya, akhirnya dikasih

	bollard ini. <u>Nah ternyata nggak bisa dimasukkin ini sama temen-temen berkursi roda.</u> Tapi pada saat, ada juga ni yang kayak gini, yang mereka sudah dibesarin..
I	Ohh
A1	Iya, sudah dibesarin tapi ternyata masih <i>ga</i> cukup kepalanya, ini Bu Made namanya. Bu made ini sampe nunduk gitu karena kalo dia nggak nunduk, kepalanya nggak cukup gitu untuk masuk kesini. Lucu sih. Terus ada lagi nih. Eeh saya nggak tahu, kamu pernah tau nggak itu di depannya delta kan ada kayak gini tapi ee ini itu, bentuknya kayak orang-orangan—
I	Oh iya pernah liat— Iya bu di internet
A1	Nah iya itu, pas jalan-jalan. Sama anaknya salah satu dosen, masih kecil umurnya masih 3 tahun gitu. itu diambil dek, dicabut kepalanya ininya, ada fotonya kok saya (ketawa) jadi apaya, tapi. Bu made bisa masuk sih kesana. Jadi ya gitu ee itu mungkin perlu pertimbangan, <u>ada bollard tapi mungkin ukurannya perlu disesuaikan dengan temen-temen disabilitas.</u> Mungkin gitu.
I	Iya bu
A1	Oke mungkin itu.
I	Iya mungkin untuk kerbs dan ramp ini, dari ibu—
A1	Iya sudah ada semua, udah ada semua ya tadi ya.nanti aturannya juga. <u>Kalau saya sih, ini sih apa sesuaikan.</u> peraturan itu kalau sudah pas sih inshallah bagi kami yang pake kursi roda atau penyandang disabilitas lainnya nggak masalah
A1	Karena kalo di peraturan kan <u>sudah sesuai standar-standar ya. Jalur pemandu juga sama yah,</u> tadi kan sudah ada mana yang harus bintik-bintik dan mana yang—
I	Eeee.. mungkin dari penelitian saya tadi kan hanya dibatasi pada guiding block, lalu signage dan juga, ee alat pemberi isyarat lalu lintas. Mungkin apakah ada jalur pemandu lain yang sekiranya bisa dikembangkan begitu bu pada jalur pejalan kaki ini
A1	Ehm, kalo jalur pemandu tu ada dua ya dek ya. <u>Mungkin kalo anda lihat, di luar juga sih, itu nggak ada jalur pemandu tapi ternyata ada fasilitas lain. Kayak misalkan ada railing. Railing itu sebenarnya pengganti jalur pemandu dek. jadi misal tidak memungkinkan ee sebuah area itu diberi ubin pemandu, ee itu biasanya mereka diganti oleh ini, oleh ee objek lain, kayak railing itu.</u> Railing itu kan buat temen netra biar bisa pegangan juga ya. Bisa menelusuri, oh, ini kemana, gitu ya. Jadi railing itu sebagai salah satu pengganti ubin pemandu, tapi tentu biasanya itu diletakkan di beberapa tempat yang, apa ya, yang lebih memungkinkan ya, jadi gabungan. Misal kalau sudah ada railing gitu, tidak pake ubin pemandu. Seperti itu,
A1	Dulu itu ada, saya bukan penelitian sih, ee, kayak mengevaluasi masjid, masjid kita, yang di ITS itu loh
I	Oh iya..
A1	Iya, iya di itu kan sebenarnya ada kamar mandi yang katanya dikhususkan untuk disabilitas. Untuk bisa disabilitas. Yang di pojok itulah deh yang tempat laki-laki itu loh. Yang ada rampnya itu loh, yang di pojok. Yang baru, yang terpisah...Yang terpisah. Kamu nggak <i>tau</i> ya? Yang terpisah. Tempat wudhu...
I	Oh iyaiya bu,
A1	Nah itu ada rampnya itu. Nah waktu itu pernah minta evaluasi, saya undang beberapa temen disabilitas termasuk netra, kursi roda. Nah temen-temen netra itu—eh waktu itu kalo nggak salah pimpronnya itu pak Irfan, dosen kami juga sih. Belom ada jalur pedestrian—eh <u>belum ada ubin pemandu tapi ada railingnya. Terus katanya temen-temen yang netra, oh engga perlu pak, udah cukup ini railing karena kita sudah tau arahnya gitu. jadi nggak perlu ubin pemandu gitu. jadi biar apa ya istilahnya, biar nggak dobel ya.</u> Yang dalam artian bisa menekan biaya juga sih.
I	Okay, mungkin itu saja ya bu ya?
A1	Heemm...
I	Untuk tangga tadi, apakah ada ya bu?
A1	Mungkin tadi saya pikir tangga ini bukan tangga yang ini ya, pasti banyak tanjakan gitu ya, tapi pemahaman saya mungkin perbedaan levelling antara jalan dan torotar gitu ya, <u>Kalo saran saya sih lebih baik nggak ada ya. Tangga di jalur pejalan kaki itu harusnya nggak ada. Jadi kalau ada perbedaan ketinggian, antara jalan atau badan jalan ee permukaan jalan dengan jalan untuk trotoar ya paling baiknya menggunakan ramp tadi sih dek, gitu</u>
I	Berarti Kembali merujuk pada ramp itu ya..

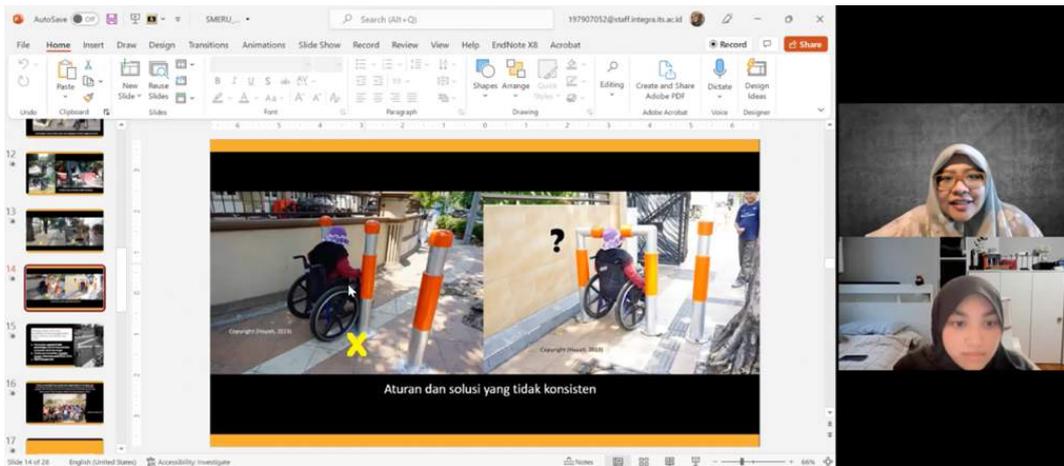
A1	Iya saran saya sih gitu ya.
I	Mungkin kemudian untuk indikator <i>convenience</i> , pada penelitian ini itu dibatasi pada kerusakan atau jalur yang terbebas dari kerusakan—
A1	Termasuk mungkin ini juga ya, <u>orang jualan, dipake parkir gitu ya, yakan kerusakan material termasuk permukaan itu ya. Kemudian nanti juga ini loh dek sebenarnya saya yang agak concern itu orang memperbaiki kabel, ngelubangin tapi kemudian nutupnya lama gitu ka nee iya kan?</u> Kadang kita gak bisa, nggak bisa apa melalui karena ya itu tadi. <u>Dibolongin kemudian untuk—tapi kemudian nggak ada ini kan, nggak ada tanda gitu kan ya. Terus yang temen-temen tuli—eh netra kan kadnag nggak ada—kadang mereka lewat sana gitu ya, tiba-tiba dia diperbaiki jalannya. Kemudian nggak ada tanda, symbol ataupun warning—ohh nggak bisa kamu lewat sini—akhirnya kecelakaan dan lain sebagainya.</u> Jadi kalo, kalo ada perbaikan, itu harusnya diberi tanda tuh biar, biar temen-temen <i>aware</i> ya yang netra itu. Seperti itu. <u>Kemudian orang jualan, kalau misalkan di pinggir jalan itu, harusnya dilarang.</u> Dulu yang di ini—yang dimana ya—di A Yani ini dek, di <i>frontage</i> itu loh. Itu kan dulu ada, sempet ada konflik itu antara ada orang buka kayak café yang <u>kemudian pedestriannya itu dibuat parkir. Itu selalu didatengin sama polisi ini—apa Namanya—pol, POLANTAS ya?</u>
I	Iya
A1	Diobrak itu, <u>karena jalannya mengganggu, karena dibuat parkir untuk café itu jadi nggak bisa jalan.</u> Karena dia nggak punya parkir. Nah itu menurut saya baik sih karena dari pemerintah ada inisiatif. Jadi—akhirnya ditutup cafénya sekarang dek. iya karena itu, <u>selalu didatengin sama polantas. Dia selalu melanggar itu, dia eem—motor-motornya selalu di parkir dipinggir, ee.. trotoar. Seperti itu mungkin menurut saya baik sih.</u> Jadi harusnya kalau punya café atau tempat makan dipinggir jalan ya harusnya mereka menyediakan parkirannya ya. Biar mereka nggak menggunakan jalur pedestriannya.
I	Eemm mungkin selain dari itu, apakah ada parameter lain yang bisa digunakan untuk mewujudkan—
A1	Kesinambungan?
I	Iya
A1	Ee, saya, kesinambungan itu pemahamannya berarti orang punya satu kebebasan—bukan bebas ya—ee untuk tidak ada halangan ya pada saat pindah satu tempat ke tempat lain ya. Satu hal yang sering mengganggu itu ini loh dek, apa Namanya, <u>street furniture. Pot bunga gitu ya tiba-tiba ada di tengah-tengah gitu. harusnya dimensinya pas tapi-- iya ee iya dek pot bung aitu kadang mengganggu, sama ini juga street furniture tempat duduk. Tempat duduk ini kadang mengganggu ya, tidak disesuaikan dengan tadi, dengan aturan ya. Peraturan tad ikan dia diletakkan diluar area jalan pedestrian ya. Nah kadang-kadang enggak, eek arena keterbatasan tempat gitu, tempat duduknya itu ditaruh di jalan pedestriannya itu, akhirnya mengurangi dimensinya gitu. jadi mungkin nanti saranku sih untuk—berhubungan dengan kesinambungan, peletakkan street futniture itu harus sesuai dengan aturan tadi yaitu ridak memakan area taua ukuran untuk jalur pedestrian, saran saya sih begitu.</u>
A1	Hmm, terus apalagi ya. <u>Termasuk juga ini ya, eem... simbol, jadi ya tanda-tanda, apakah itu rambu-rambunya itu mungkin bisa membantu temen-temen yang tuli ya, ini nanti arah kemana, menuju kemana, itu juga penting. Itu juga ada sih peraturan yang diatas itu. Misalkan posisi rambu jaraknya berapa, tingginya berapa, biar bisa dilihat dengan baik. Kira-kira ee font tulisannya berapa itu ada juga disana.</u> (batuk). Mungkin itu aja sih dari saya kalau terkait kesinambungan tapi anda juga bisa melihat dari beberapa—
I	Literatur..
A1	Sumber, iya itu.
I	Terkait aktivitas di dalam jalur pejalan kaki yang sekiranya dapat dilakukan dan tidak mengganggu lalu lintas itu menurut bu arina..
A1	<u>Kalau saya sih aktivitasnya itu, ya mungkin hanya istirahat itu ya. Kalau misalnya tempat duduknya tidak memakan area jalurnya ya gapapa.</u> Tapi kalo misalnya orangnya bergerombol gitu pasti mengganggu sih menurut saya. Apalagi kalau aktivitas berjualan, ee terus nyangkruk atau bergerombol di—menurut saya pasti mengganggu. Karena dimana-mana kalo di area jalur pejalan kaki itu kan memang khusus untuk orang berjalan ya. Jadi diharapkan kalau ada aktivitas yang lain itu diluar area itu, gitu. walaupun bisa disampingnya, tapi tentu tidak di dekat jalan raya tapi lebih dekat ke bangunan atau ruang luar ya , apakah itu taman atau bangunan gitu ya dek ya. <u>Jadi mungkin menurut saya ya diminimalisasi sih masalah—</u>

	<u>aktivitas yang dapat dilakukan di jalur pejalan kaki ya hanya istirahat, duduk, itu ajasih. Yang lainnya mungkin lebih baik diminimalisir. Karena kalau nanti saya menyarankan yang lain-lain, nanti malah nggak, nggak efektif jalur pejalan kakinya.</u>
I	Mungkin yang kerusakan--
A1	Yang kerusakan ini tadi sudah dibahas ya? Tadi kayak misalkan—tadi udah dibahas ya, <u>bentuk kerusakan yang mengganggu kesinambungan tadi ya misalkan materialnya rusak, ada penggalian kabel, apalagi ya, ya.. atau mungkin penempatan <i>street furniture</i> yang salah, seperti tadi ya.</u> Yang bu made tadi pas waktu—gak bisa lewat akhirnya. Seperti itu. Yaaa..
I	Mungkin untuk kebersihan sendiri.. kira-kira apa saja yang bisa dilakukan untuk mewujudkan kebersihan itu?
A1	<u>Ya penting sih, kalo saya penting aja. Untuk—kalo kebersihan kan umum ya.</u> Tidak berhubungan sama akses atau kemandirian temen-temen disabilitas. Maksudnya ya harus bersih sih, <u>kalau ada tempat sampah ya harus diletakkan di luar—maksudnya diluar area, dimana peletakkan tempat sampah itu kan mungkin di area yang ee di area dekat bangunan atau ruang terbuka. Tapi di peraturan itu juga ada kok dek peletakan tempat sampahnya.</u>
A1	keluar ya? Kamu masih <i>mute</i> .
I	Iya bu tadi tiba-tiba <i>disconnect</i> , mohon maaf...
A1	Nggak papa, nggak papa. Sek sebentar, tak—bisa share screen lagi dek saya? Sebentar
I	Oh iya sebentar bu
A1	Ini loh dek sebentar, nah ini loh ada—bak sampahnya dimana, tempat telfonnya dimana, tiang listrik dimana, ada semua. Ada semua ya disini. Jadi tetep di area jalur pedestriannya, tapi tidak memakan area untuk ini
I	Tidak memakan untuk lalu lintas ya bu
A1	Iya jadi tidak memakan dimensi atau ukurannya untuk orang berjalan kaki. Oke...
I	Mungkin untuk, untuk kebersihan ini, saya juga menyantumkan untuk penyediaan saluran drainase...
A1	Iya dan ini <u>harusnya tertutup sih dek, atau misalkan nggak tertutup dia agak dijauhkan dari jalan pedestrian ya. Jadi nggak jadi satu ber—bersebalahan gitu loh dek. seperti itu. Kalau misalnya bersebalahan sih saranku dikasih tanaman perdu gitu, ee pernah tau ya jadi ada selokan kemudian ada tanaman oerdu yang membatasi trotoar dengan selokan itu agar <i>nggak</i> masuk kesana, baik itu temen-temen yang netra, anak-anak, gitu kan. Kalaupun misal dia memang <i>bener-bener</i> nggak ada tanaman pembatas, ya harusnya ditutup sih. Itu paling aman. Ya kan.,</u>
I	Mungkin kemudian masuk ke variabel keindahan, ini kalau menurut yang saya tadi, kan bisa diwujudkan dari keserasian dari bentuk atau warna,
A1	Heem heem, iya, ini saya paling menentang sih. Saya dulu pernah tanya ke ini, ke siapa ya? kok saya lupa, ke pemerintah, di pemkot itu loh. Eee.. kan saya dulu pernah menanyakan, <u>kenapa sih kok beberapa jalan trotoar di Surabaya yang bagus itu tapi kok warna ininya, penutup jalannya, ubinnya itu kok warna-warni? Ternyata ada alasan. Yang diatas itu minta atraktif gitu, padahal itu kesian temen-temen yang netra loh dek. mereka <i>confused</i> kan, bingung, padahal kalo di luar, kenapa warnanya kuning ubin pemandu itu, karena dia biar kontras dengan jalannya. Dan biasanya jalannya itu abu-abu kan ya. Jadi kenapa kuning? Ya biar kontras warnanya. Nah kalo saya sih keindahan itu kemudian jangan ee ini me—mengaburkan fungsi dari jalan tersebut gitu. jadi kalo misalkan jalannya itu—saya nggak menyarankan sih kalo jalannya untuk—saya, saya rasa sih saya sangat menentang kalo ubin atau penutup permukaan jalan pedestrian itu warna-warni, jadi harapannya itu ya satu warna kemudian tidak membuat ubin pemandu itu kalah kontrasnya, itu sih pesan saya. Dan itu sudah ada peraturannya kalau anda baca di tadi PUPR. <u>itu sudah ada sih. Jadi harus ada kontras gitu, jadi keindahan itu nggak harus warna-warni ya dek, menurut saya.</u> Tidak harus ada <i>pattern</i>, kemudian perbedaan tegelnya itu yang membuat temen-temen netra kebingunan, atau mengganti kontras ubin pemandu dengan ubin trotoar itu tidak fungsional lagi. Itu sih saran saya.</u>
I	Berarti dari, ee, keserasian warna tadi dimana warnanya harus sama, terus untuk bentuk atau lebar dari jalan itu harus serasi, sama terus atau bagaimana?

A1	<u>Iya sih, saya rasa itu juga tidak kemudian mengecil, besar gitu, boleh sih mengecil membesar tapi tetap harus sesuai dengan ukuran ya, ee... standarnya ya.</u> Jadi kalo misalkan dia semakin mengecil boleh tapi harus sesuai standarnya
I	Kemudian untuk elemen <i>street furniture</i> gitu misal, untuk menambah keindahan gitu warna-warni atau beda nggak papa ya
A1	Iya boleh, <u>yang penting dipertimbangkan untuk letak, tidak mengganggu area untuk pejalan kaki dan, ee... disesuaikan ukuran dan dimensi dan peletakan itu.</u>
I	Oh iya.. kemudian untuk gaya alam dan iklim ini , saya membatasi pada temperatur dan curah hujan. Menurut bu arina bagaimana cara agar kita dapat merakayasa agar menambah kenyamanan..?
A1	<u>Eee kalo saya sih, memang pohon ini menjadi salah satu aspek sih, jadi tanaman itu menjadi vegetasi ya apa ya, ee variabel yang membantu sih untuk</u> —wah kayaknya kamu <i>freeze</i> lagi ya?
I	Iya bu sedikit, mohon maaf...
A1	Iya iya, <u>ini pohon tapi tentu pertimbangkan letak dan posisinya dimana agar bisa memberikan efek shading, ternaungi. Jenis pohon juga mempengaruhi. Yang penting peletakkannya jangan sembarangan ya, jangan mengganggu jalur pedestrian.</u> Ya itu. Kalau saya rasa itu si.
I	Apakah mungkin selain pohon, ada cara merekayasa lainnya?
A1	Iya, saya contohkan ini ya. Waktu saya jalan-jalan ke Madrid itu ada contoh seperti ini ya. Sebentar. Tapi mungkin ini juga ada banyak ya di beberapa tempat. Saya coba share ya disini. Saya cari dulu. Hmm hmm. Sebentar. Hmm mana ya? Ada saya nampang <i>nggak papa</i> ya?
I	Iya bu <i>nggak papa</i> ...
A1	Masih—hmm. Nah ini dek, mungkin ini juga termasuk <i>street furniture</i> ya, jadi bukan pohon dan kayak, ya mungkin jika dia, kalo ini kan dia di tengah-tengah, apa istilahnya, ee, kok saya lupa. Mungkin in ikan diantara bangunan ya jadi bisa nempel gitu, ee, apa Namanya, tali-talinya ini. <u>Nah kalau misal di jalan raya, yang pinggirnya jalan, itu mungkin dia bisa nempel di tiang-tiang listrik ya atau mungkin apa ya, kamu bisa coba cari kok dek naungan-naungan yang untuk pedestrian itu. Kalo memang nggak memungkinkan pohon sih. Tapi ini kan juga nggak hanya memberikan naungan ya dek tapi bisa sebagai estetika.</u> <i>Attractiveness</i> tadi loh bisa menambah. Bollard ini, kalau di Madrid karena beberapa jalannya itu biasanya gabung antara pejalan kaki dan mobil, jadi saya juga baru tau dan area ini nggak boleh jadi makanya dikasih bollard ini tapi bisa juga untuk <i>attractiveness</i> itu sih. Dan area ini memang ternyata nggak bisa dilalui mobil. Walaupun itu kadang saya juga nggak tau bedanya dan agak <i>confusing</i> , ini sih tandanya. <u>Itu sih mungkin selain pohon, mungkin bisa dikasih naungan dengan beberapa desain.</u>
I	Baik, ee kemudian untuk merekayasa tingkat kebisingan ini menurut bu arina?
A1	Ee... kalau saya, menurut perspektif teman-teman disabilitas dan termasuk saya ya, <u>tingkat kebisingan itu tidak terlalu bermasalah sih.</u> Tadi kalau saya bilang, <u>temen-temen netra itu kalau jalur pejalan kakinya di daerah jalan raya itu bisa menjadi salah satu cara biar mereka waspada ya dek ya.</u> Cuma memang ini, nggak tau ya, Cuma pasti berhubungan dengan ini loh dek kalo kamu mau nyebrang, itu kan ada tombol itu untuk kemudian ‘tot – tot’ itu loh apa dek <i>nyebutnya</i> ?
I	kalo saya disini APILL—
	APILL ya?
I	iya APILL kalau saya bilang..
A1	Nah, itu mungkin disesuaikan dengan tingkat kebisingan jalan ya, kalau kita kan nggak bisa mereduksi jalan rame ya. Kan kita ga bisa, eh jalannya nggak boleh rame ya. Ya <i>wong</i> memang jalannya besar. Jadi ya kalau memang jalannya besar dan rame, ya APILL-nya itu suaranya harus diatasnya itu agar bisa membantu temen-temen netra itu <i>aware</i> . Seperti itu. Eee—
A1	<u>Vegetasi ya, mungkin ada beberapa ya tadi yang tipenya perdu yang diletakkan di pinggir biar untuk membantu temen-temen netra biar <i>aware</i> dengan perbatasan trotoar dan juga untuk estetika ya. Terus kalo ada pohon diletakkan di area yang tidak mengganggu arus pejalan kaki. Dan saya sih tertarik dengan beberapa jalan yang ada sakuranya Surabaya itu loh dek.</u> Itu pohon apaya?
I	Saya dulu, saya lupa juga namanya.. <u>Tabebuia Tabebuia</u>
A1	<u>Iya, itu kan kalau nggak salah gunanya juga mereduksi polusi itu kan ya. Disamping bunganya juga bagus ya. Nah itu menurut saya juga menarik sih vegetasi—pemilihan vegetasi, walaupun menurut saya tingkat untuk peneduhnya nggak terlalu ya, bener nggak dek? tapi kalau untuk estetika bagus lah.</u>

I	Mungkin ini ya untuk pemilihan vegetasinya bisa diakali lagi ya?
A1	Iya jadi mungkin pohon yang kayak Sakura tadi diletakkan dipinggir jalan, <u>dimana kalo tempat duduk kan biasanya di dalam ya nggak dipinggir. Jadi kalo yang pohon-pohon itu dijejer di agak pinggir-pinggir berbatasan dengan jalan raya. Tapi kalo pohon yang peneduh, lebih baik diletakkan di dekat area duduk jadi kalau sedang duduk itu bisa ternaungi, mungkin gitu ya solusinya.</u>
I	Iya, iya mungkin kemudian untuk <i>resting area</i> ini ketentuannya—
A1	Iya sudah ada tadi ya, di peraturan tadi ya. Jadi jenis-jenisnya, ketentuan jaraknya, kemudian ee, hm ukurannya dimensinya ada semua tadi ya. Peletakannya juga.
I	Kemudian untuk penerangan jalan ini—
A1	Ini juga ada dek di peraturan tadi.
I	Berarti untuk ini bu Arina juga mengacu pada peraturan tadi ya bu.
A1	Iya kalo teknis sih iya.
I	Mungkin untuk yang terakhir disini partisipasi masyarakat...
A1	Partisipasi masyarakat ya. <u>Disini saya setuju sih kalau semisal ada peraturan atau pembangunan itu coba melibatkan semua masyarakat ya, tidak hanya membicarakan tentang disabilitas.</u> Jadi misal nih, contoh saya pernah dapet cerita. Anda tahu Taman Flora? Yang dekatnya Ngagel ya seingat saya. Taman Flora itu dulu pernah dikasih kamar mandi akses, nah itu sudah dibangun dek, sudah selesai, nah kemudian, ee pemerintah daerah ngundang temen-temen disabilitas untuk <i>nyoba</i> apa itu kamar mandi. Toilet toilet. Ternyata nggak sesuai. Temen-temen ini kan seharusnya kalo pintu itu arahnya keluar, jadi waktu masuk itu nggak bisa ditutup. Kemudian dimensinya kurang jadi dibongkar lagi. Terus kita punya komen, harusnya kan <u>harusnya di peraturan sudah lengkap ya, kayaknya sih yang buat nggak lihat peraturan ya. Kalo misal nggak lihat peraturan ya tadi, ee mungkin harusnya ngundang temen-temen dulu.</u> Kan merencanakan lebih awal itu ee lebih baik daripada udah jadi, ee, dibongkar lagi, ya kan? Kan biayanya tambah besar. Nah itu kalo saya lihat ya karena kurangnya pengetahuan dan partisipasi masyarakat kayak gitu. Jadi itu sih contohnya. <u>Mungkin itu sarannya, jadi partisipasi masyarakat itu penting sih, atau sarn saya sih partisipasi masyarakat itu jangan diterapkan diakhir <i>project</i> harusnya dilakukan diawal <i>project</i>, gitu ya. Itu akan lebih mengena sih, gitu. itu saran saya untuk yang partisipasi masyarakat.</u>
I	Baik bu... Mungkin untuk pertanyaanya sudah selesai ya bu,
A1	Iya
I	Ee terima kasih juga sudah bersedia di tanggal merah ini....
A1	Nggak papa dek iya, mungkin itu sih saran saya,
I	Iya terima kasih banyak Bu Arina..
A1	Iya sama-sama dik, itu aja ya, saya <i>leave</i> ya, assalamualaikum.
I	Iya bu waalaikumsalam.

DOKUMENTASI

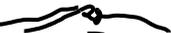


Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2020

Lampiran 8. Lembar Asistensi Tugas Akhir

LEMBAR ASISTENSI PROPOSAL TUGAS AKHIR

Nama : Sri Nurkhalishah Rachmi
DewiNRP : 0821184000002
Judul TA : Arahan Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Ramah Disabilitas di Kota Surabaya (Studi Kasus Koridor Mayjend Sungkono)
Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST, MT

Tanggal Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
14 Januari 2022	Asistensi revisi BAB 2 dan BAB 3	
24 Januari 2022	Asistensi Proposal Penelitian dan Tanda Tangan	
12 Februari 2022	Asistensi Revisi BAB 2 dan BAB 3, Asistensi Kuisisioner	
17 Maret 2022	Asistensi Sasaran 1 BAB 4	
4 April 2022	Asistensi BAB 3 dan Sasaran 1 BAB 4	
10 April 2022	Asistensi BAB 2 dan BAB 3 terkait parameter dan sampling	
29 April 2022	Asistensi BAB 3 dan Sasaran 1 dan 2 BAB 4	
16 Mei 2022	Asistensi BAB 1 hingga BAB 4 Sasaran 2	
25 Mei 2022	Asistensi Form Wawancara untuk keperluan Sasaran 3	
3 Juni 2022	Asistensi Sasaran 3 BAB 4	
11 Juni 2022	Asistensi Sasaran 3 BAB 4 dan BAB 5	
15 Juni 2022	Asistensi Final Draft TA	

~~DIREKOMENDASIKAN / TIDAK DIREKOMENDASIKAN~~ UNTUK
SIDANG (**)

Keterangan :

(**) Coret yang tidak perlu

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Surabaya, 20 Mei 2000, merupakan anak ketiga dari 4 bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal yaitu di SD Muhammadiyah GKB Gresik, SMP Al-Hikmah Surabaya dan SMAN 2 Surabaya. Setelah lulus dari SMAN tahun 2018, Penulis diterima di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota pada tahun 2018 dan terdaftar dengan NRP 08211840000002.

Di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, penulis sempat aktif sebagai Staff dan Staff Ahli Media dan Informasi di Himpunan Planologi ITS. Selain itu, penulis pernah melakukan Kerja Praktik di PT. Studio Cilaki Empat Lima Bandung pada Tahun 2021. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam

penulisan Tugas Akhir ini, jika terdapat kritik dan saran serta diskusi lebih lanjut dapat menghubungi penulis melalui alamat e-mail snrachmid@gmail.com.