



TESIS

**PENINGKATAN KESELAMATAN PENGGUNA
RUANG PUBLIK BERBASIS KONSEP *URBAN
SAFETY* DI KOTA SURABAYA**

FERY ASTA WIBOWO

08111750030007

Dosen Pembimbing

Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T., Ph.D.

Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

Departemen Arsitektur

Fakultas Arsitektur, Desain Dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

2019



THESIS

**SAFETY IMPROVEMENT OF PUBLIC SPACE
USERS BASED ON URBAN SAFETY CONCEPT IN
THE CITY OF SURABAYA**

FERY ASTA WIBOWO

08111750030007

Supervisor

Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T., Ph.D.

Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

Faculty of Architecture, Design, and Planning

Sepuluh Nopember Institute of Technology

2019

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Arsitektur (M.Ars.)

di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

FERY ASTA WIBOWO

NRP: 08111750030007

Tanggal Ujian: 26 Juni 2019

Periode Wisuda: September 2019

Disetujui oleh:

Pembimbing:

1. Dewi Septanti, S.Pd., S.T., M.T., Ph.D.
NIP: 196909071997022001

.....
[Signature]

2. Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso
NIP: 195504281983031001

.....
[Signature]

Penguji:

1. Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.
NIP: 196703011992032002

.....
[Signature]

2. FX. Teddy Badai Samodra, S.T., M.T., Ph.D.
NIP: 198004062008011008

.....
[Signature]



Kepala Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan

[Signature]
I. I. Gusli Ngarah Antaryama, Ph.D.
NIP: 196804251992101001

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Fery Asta Wibowo
NRP : 08111750030007
Program Studi : Magister (S2)
Departemen : Arsitektur

Dengan ini menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul:

PENINGKATAN KESELAMATAN PENGGUNA RUANG PUBLIK BERBASIS KONSEP *URBAN SAFETY* DI KOTA SURABAYA

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 22 Juli 2019

Yang Membuat Pernyataan,



Fery Asta Wibowo

NRP. 08111750030007

KATA PENGANTAR

Keselamatan merupakan salah satu faktor terpenting dalam sebuah perkotaan. Kota yang tidak mampu dalam menjamin keselamatan masyarakat yang tinggal didalamnya, tentu secara langsung tidak dapat menjamin kesejahteraan masyarakat. Adapun hasil dari semua itu, kota yang tidak dapat menjamin keselamatan masyarakat akan mendapatkan citra kota yang buruk. Berdasarkan hal tersebut, konsep *urban safety* disebut sebagai upaya untuk mencapai pembangunan berkelanjutan dan peningkatan kualitas hidup dalam perkotaan. *Urban safety* seringkali disebut dalam berbagai macam konferensi internasional, dan dianggap sebagai salah satu faktor yang perlu dipertimbangkan dalam menjalankan pembangunan di setiap negara. Tesis ini hadir sebagai bentuk penyampaian ide mengenai pentingnya keselamatan dalam perkotaan dimulai dari lokasi yang memiliki tingkat resiko keselamatan tertinggi, yakni ruang publik. Dengan melihat kualitas ruang publik untuk dapat menjamin keselamatan di ruang publik, maka keselamatan di ruang semi-publik dan ruang privat juga turut terjamin.

Tesis ini mengambil studi kasus pada lokasi yang memiliki angka besar terkait tingkat ancaman keselamatan di ruang publik Kota Surabaya, yaitu Kelurahan Ketabang. Kawasan ini merupakan salah satu kawasan yang memiliki fasilitas terkait keselamatan yang cukup baik lengkap dengan fasilitas-fasilitas pusat Kota Surabaya yang tersebar di seluruh kawasan. Dengan kualitas fasilitas yang baik namun memiliki tingkat keselamatan yang rendah, menjadi dasar penulis merasa penelitian lebih dalam perlu dilakukan.

Surabaya, 22 Juli 2019

Penulis:

Fery Asta Wibowo

PENINGKATAN KESELAMATAN PENGGUNA RUANG PUBLIK BERBASIS KONSEP *URBAN SAFETY* DI KOTA SURABAYA

Nama : Fery Asta Wibowo
NRP : 08111750030007
Pembimbing I : Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T, M.T
Pembimbing II : Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRAK

Kota Surabaya merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia, tidak terlepas dari masalah urbanisasi, transformasi sosial, peningkatan populasi dan perkembangan perkotaan. Seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kota yang positif, ternyata Kota Surabaya tidak terlepas dari peningkatan ancaman keselamatan terhadap masyarakat yang terjadi di ruang publik.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan rancangan ruang publik yang dapat menjamin keselamatan penggunanya. Dengan menggunakan beberapa metode *post-positivism*, yakni menggunakan analisa data kualitatif, *cognitive mapping*, serta *character appraisal*, yang bertujuan untuk menilai ruang publik eksisting dan memberikan usulan rancangan yang dapat membantu meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik.

Penelitian ini dilakukan di Kelurahan Ketabang yang merupakan salah satu kelurahan dengan angka pelanggaran di ruang publik terbanyak di Kota Surabaya. Berdasarkan hasil analisis, Kelurahan Ketabang memiliki banyak kekurangan untuk dapat menjamin keselamatan pengguna ruang publik. Kekurangan ini mencakup kurangnya perancangan yang mendukung adanya pengawasan pada ruang publik serta pembatasan teritorial yang lemah. Kurangnya pemeliharaan dan penyediaan fasilitas yang kurang merata juga seringkali menjadi masalah pada Kelurahan Ketabang. Hasil analisa tersebut kemudian dievaluasi untuk dapat menghasilkan jawaban terkait dengan upaya yang dapat dilakukan guna meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Hasil dari penelitian ini berupa usulan rancangan skematik serta temuan penelitian yang memfokuskan pada pentingnya peranan kemampuan pengawasan ruang publik terhadap rancangan.

Kata kunci: *perancangan kota, keselamatan, urban safety, ruang publik*

SAFETY IMPROVEMENT OF PUBLIC SPACE USERS BASED ON URBAN SAFETY CONCEPT IN THE CITY OF SURABAYA

By : Fery Asta Wibowo
Student Identity Number : 08111750030007
Supervisor : Dr. Dewi Septanti, S.Pd., S.T, M.T
Co-Supervisor : Dr. Ing. Ir. Haryo Sulistyarso

ABSTRACT

Surabaya is one of the largest metropolitan cities in Indonesia, inseparable from the problems of urbanization, social transformation, increasing population and urban development. Along with the positive growth and development of the city, it turns out that the City of Surabaya is inseparable from the increase in the threat of safety toward the people that occur in public spaces.

This study aims to provide a design of public spaces that can guarantee the safety of its users. By using several post-positivist methods, namely using qualitative data analysis, cognitive mapping, and character appraisal, which aims to assess existing public spaces and provide design proposals that can help improve the safety of users of public spaces.

This research was conducted in Ketabang Village which is one of the urban villages with the highest number of violations in the public space in the city of Surabaya. Based on the results of the analysis, Ketabang Village has many shortcomings to ensure the safety of users of public spaces. These shortcomings include a lack of design that supports the surveillance of public space and weak territorial restrictions. The lack of maintenance and the provision of uneven facilities is also often a problem in the Ketabang Village. The results of the analysis are then evaluated to produce answers related to efforts that can be made to improve the safety of users of public spaces. The results of this study also provide schematic design proposals to improve the safety of users of public spaces in carrying out activities in urban areas.

Kata kunci: *urban design, safety, urban safety, public space*

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR TABEL	xix
BAB 1	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	4
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4 Tujuan dan Sasaran Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian	5
1.5.1 Manfaat Teoritis	5
1.5.2 Manfaat Praktis	6
1.6 Ruang Lingkup.....	6
1.6.1 Ruang Lingkup Materi	6
1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah	6
BAB 2	9
2.1 Kajian Teori	9
2.2 Ruang Publik Perkotaan.....	13
2.3 Peningkatan Keamanan Perkotaan.....	14
2.3.1 <i>Defensible Space</i>	14
2.3.2 <i>Eyes on The Street</i>	15
2.3.3 <i>Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)</i>	17
2.4 Penerapan Peningkatan Keamanan Perkotaan terhadap Keselamatan Pengguna Ruang Publik.....	19
2.5 Kriteria Perancangan pada Ruang Publik berbasis <i>Urban Safety</i>	23
2.5.1 Kriteria Perancangan Site berbasis <i>Urban Safety</i>	24

2.5.2 Kriteria Perancangan Teritorial berbasis <i>Urban Safety</i>	26
2.5.3 Kriteria Perancangan Jalan berbasis <i>Urban Safety</i>	28
2.5.4 Kriteria Perancangan Keterlihatan Kawasan berbasis <i>Urban Safety</i>	32
2.5.5 Kriteria Perancangan Daya Tarik Kawasan berbasi <i>Urban Safety</i>	35
2.5.6 Kriteria Perancangan Pemeliharaan berbasis <i>Urban Safety</i>	38
2.6 <i>State of The Art</i>	39
2.7 <i>Critical Review</i> dan Kajian Empiris	40
BAB 3	45
3.1 Paradigma Penelitian	45
3.2 Strategi Penelitian	47
3.3 Metode Perancangan	48
3.4 Aspek Penelitian	51
3.5 Teknik Pengumpulan Data	54
3.5.1 Data Primer	56
3.5.2 Data Sekunder	59
3.6 Teknik Penyajian Data	60
3.7 Teknik Analisa Data	61
3.7.1 Analisa Data Kualitatif	61
3.7.2 <i>Cognitive Mapping</i>	63
3.7.3 <i>Character Appraisal</i>	64
3.7 Diagram Alir Penelitian	65
BAB 4	69
4.1 Gambaran Umum Kawasan Studi	69
4.2 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat	71
4.2.1 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona A	72
4.2.2 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona B	75
4.2.3 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona C	78
4.2.4 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona D	80
4.2.5 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona E	82
4.2.6 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona G	85
4.2.7 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona F	87

4.2.8 Kesimpulan Analisis Kualitatif pada Ancaman Keselamatan pada Kelurahan Ketabang dari Persepsi Masyarakat.....	90
4.3 Pembahasan Faktor Perancangan terkait Keamanan pada Kawasan Studi.....	98
4.3.1 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona A	98
4.3.2 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona B.....	109
4.3.3 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona C.....	119
4.3.4 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona D	127
4.3.5 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona E.....	135
4.3.6 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona F	142
4.3.7 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona G	149
4.4 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> pada Aspek Keselamatan Wilayah Penelitian..	155
4.4.1 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek <i>Site</i> pada Wilayah Penelitian.....	155
4.4.2 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek Teritorial pada Wilayah Penelitian.....	158
4.4.3 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek Jalan pada Wilayah Penelitian	160
4.4.4 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek Keterlihatan pada Wilayah Penelitian.....	162
4.4.5 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek Daya Tarik pada Wilayah Penelitian.....	164
4.4.6 Analisa <i>Cognitive Mapping</i> terkait Aspek Pemeliharaan pada Wilayah Penelitian.....	165
4.5 Kesimpulan Hasil Analisa Penelitian dan Kriteria.....	167
4.6 Konsep Perancangan guna Meningkatkan Keselamatan Pengguna Ruang Publik	177
4.6.1 Konsep Perancangan 1	183
4.6.1 Konsep Perancangan 2	185
4.6.3 Konsep Perancangan 3	187
4.6.4 Konsep Perancangan 4	188
4.6.5 Konsep Perancangan 5	190
4.6.6 Konsep Perancangan 6	192
4.6.7 Konsep Perancangan 7	193

4.7 Visualisasi Konsep Perancangan	195
4.7.1 Visualisasi 1	196
4.7.2 Visualisasi 2	198
4.7.4 Visualisasi 3	200
4.8 Validasi Perancangan	202
BAB 5	207
5.1 Kesimpulan	207
5.2 Saran	208
5.2.1 Saran Akademis	208
5.2.2 Saran Praktis	209
DAFTAR PUSTAKA	211
LAMPIRAN	219
BIODATA PENULIS	255

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian.....	8
Gambar 2.1 Diagram Family Tree	12
Gambar 2.2 Tipologi Layout Jalan menurut Kitchen dan Schneider	30
Gambar 2.3 Usulan Perancangan Fasilitas Pergantian Moda	32
Gambar 2.4 Hubungan antara bangunan dan keterlihatan ruang publik menurut <i>Northern Territory Government Department of Land and Planning</i>	33
Gambar 2.5 Perancangan Pengawasan Alami menurut <i>City of Abbotsford</i>	34
Gambar 2.6 Perancangan pada pencahayaan ruang publik menurut <i>Crime Prevention Victoria</i>	35
Gambar 2.7 Diagram State of The Art Penelitian	40
Gambar 3.1 Perancangan Kota dalam Proses Perancangan Kota oleh Markus dan Maver dalam Moughtin	49
Gambar 3.2 Peta Survey dan Pembagian Zona	57
Gambar 3.3 Bagan Alir Pemikiran Penelitian	68
Gambar 4.1 Peta Kawasan Studi Kelurahan Ketabang, Kecamatan Genteng	69
Gambar 4.2 Peta Pembagian Zona Wilayah Penelitian.....	70
Gambar 4.3 Peta Lokasi Kuisisioner Zona A	73
Gambar 4.4 Peta Lokasi Kuisisioner Zona B.....	76
Gambar 4.5 Peta Lokasi Kuisisioner Zona C.....	79
Gambar 4.6 Peta Lokasi Kuisisioner Zona D	81
Gambar 4.7 Peta Lokasi Kuisisioner Zona E.....	84
Gambar 4.8 Peta Lokasi Kuisisioner Zona G	86
Gambar 4.9 Peta Lokasi Kuisisioner Zona F	89
Gambar 4.10 Peta Analisis <i>Crowding</i> pada Wilayah Penelitian.....	94
Gambar 4.11 Peta Analisis <i>Wayfinding</i> pada Wilayah Penelitian	95
Gambar 4.12 Peta Analisis <i>User Satisfaction</i> pada Wilayah Penelitian	96
Gambar 4.13 Peta Analisis <i>Familiarity</i> pada Wilayah Penelitian.....	97
Gambar 4.14 Peta Orientasi Zona A Kawasan Studi	99
Gambar 4.15 Ruas jalan pada zona A yang tidak memiliki portal jalan	100

Gambar 4.16 Dominasi penggunaan lahan permukiman menjadikan zona A memiliki hirarki vertikal.....	100
Gambar 4.17 Penggunaan trotoar sebagai lahan parkir pada kawasan perdagangan jasa zona A	101
Gambar 4.18 Keberadaan gerbang pada zona A	102
Gambar 4.19 Perbedaan tutupan jalan pada zona A sebagai pembatas simbolis	103
Gambar 4.20 Aktivitas parkir liar pada zona A.....	104
Gambar 4.21 Keterlihatan ruang publik yang tertutup pagar bangunan.....	105
Gambar 4.22 Peta Orientasi Zona B Kawasan Studi.....	110
Gambar 4.23 Keberadaan portal yang mengatur keterbukaan zona B	111
Gambar 4.24 Pedagang kaki lima pada zona B	112
Gambar 4.25 Keberadaan portal sebagai pembatas fisik teritorial	113
Gambar 4.26 Kondisi trotoar pada zona B	114
Gambar 4.27 Pos satpam yang menjadi fasilitas pengawasan pada zona B	115
Gambar 4.28 Peta Orientasi Zona C Kawasan Studi.....	120
Gambar 4.29 Keterbukaan wilayah yang tinggi pada zona C	121
Gambar 4.30 Gerbang pada wilayah perkampungan zona C	122
Gambar 4.31 <i>Zebra-cross</i> pada zona C	123
Gambar 4.32 Peta Orientasi Zona D Kawasan Studi.....	128
Gambar 4.33 Keterbukaan tinggi pada zona D.....	129
Gambar 4.34 <i>Pelican-crossing</i> dan <i>zebra-cross</i> pada zona D.....	131
Gambar 4.35 Variasi bangku pada zona D	133
Gambar 4.36 Peta Orientasi Zona E Kawasan Studi	136
Gambar 4.37 Penggunaan pagar sebagai pembatas fisik zona E.....	138
Gambar 4.38 Keramaian lalu lintas pada zona E.....	139
Gambar 4.39 Peta Orientasi Zona F Kawasan Studi	143
Gambar 4.40 Peta Orientasi Zona G Kawasan Studi.....	150
Gambar 4.41 Peta Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian	156
Gambar 4.42 Peta Keterbukaan Wilayah.....	157
Gambar 4.43 Peta Sebaran Gerbang dan Portal pada Wilayah Penelitian	159
Gambar 4.44 Peta Ketersediaan Trotoar pada Wilayah Penelitian.....	161
Gambar 4.45 Peta Sebaran CCTV pada Wilayah Penelitian.....	163

Gambar 4.46 Peta Sebaran Fasilitas Bangku pada Wilayah Penelitian	165
Gambar 4.47 Peta Kualitas Pemeliharaan Trotoar	166
Gambar 4.48 Gambar Keterhubungan Aspek Penelitian terhadap Konsep Perancangan	181
Gambar 4.49 Skema Perancangan Trotoar	184
Gambar 4.50 Peta Perancangan Trotoar Wilayah Penelitian	185
Gambar 4.51 Peta Penambahan CCTV Wilayah Penelitian	186
Gambar 4.52 Peta Penambahan Portal Wilayah Penelitian	188
Gambar 4.53 Peta Penambahan Pangkalan Ojek <i>Online</i> dan Penataan Zona Parkir	189
Gambar 4.54 Kriteria Rancang Lindungan Menghadap Muka	191
Gambar 4.55 Kriteria Rancang Lindungan Menghadap Belakang	191
Gambar 4.56 Peta Penambahan Halte Wilayah Penelitian	192
Gambar 4.57 Peta Penambahan Pendanda Wilayah Penelitian	193
Gambar 4.58 Contoh Rancangan Fasilitas Tempat Duduk	194
Gambar 4.59 Peta Penambahan Fasilitas Bangku Wilayah Penelitian	195
Gambar 4.60 Visualisasi 1 Konsep Perancangan	197
Gambar 4.61 Visualisasi 2 Konsep Perancangan	199
Gambar 4.62 Visualisasi 3 Konsep Perancangan	201

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tabel Aspek Keamanan Perkotaan	20
Tabel 2.2 Tabel Prioritas Sub-Aspek Penelitian	22
Tabel 2.3 Tabel Sintesa dan Kriteria Umum.....	43
Tabel 3.1 Tabel Aspek Penelitian	51
Tabel 3.2 Tabel Metode Pengumpulan Data.....	55
Tabel 4.1 Tabel Responden Kuisisioner Zona A Kelurahan Ketabang	72
Tabel 4.2 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona A.....	74
Tabel 4.3 Tabel Responden Kuisisioner Zona B Kelurahan Ketabang	75
Tabel 4.4 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona B	77
Tabel 4.5 Tabel Responden Kuisisioner Zona C Kelurahan Ketabang	78
Tabel 4.6 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona C	80
Tabel 4.7 Tabel Responden Kuisisioner Zona D Kelurahan Ketabang	81
Tabel 4.8 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona D.....	82
Tabel 4.9 Tabel Responden Kuisisioner Zona E Kelurahan Ketabang	83
Tabel 4.10 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona E	85
Tabel 4.11 Tabel Responden Kuisisioner Zona G Kelurahan Ketabang	86
Tabel 4.12 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona G.....	87
Tabel 4.13 Tabel Responden Kuisisioner Zona F Kelurahan Ketabang.....	88
Tabel 4.14 <i>Data Display</i> berdasarkan <i>Data Reduction</i> Kuisisioner Zona F.....	90
Tabel 4.15 <i>Data Display</i> berdasarkan rangkuman <i>Data Reduction</i> Kuisisioner pada Wilayah Penelitian	91
Tabel 4.16 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona A	107
Tabel 4.17 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona B.....	117
Tabel 4.18 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona C.....	125
Tabel 4.19 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona D	133
Tabel 4.20 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona E.....	140
Tabel 4.21 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona F	147
Tabel 4.22 Tabel Analisa <i>Character Appraisal</i> Pada Zona G	153
Tabel 4.23 Tabel Rangkuman Kelengkapan Fasilitas terhadap Peningkatan Keselamatan Pengguna Ruang Publik	168

Tabel 4.24 Tabel Rangkuman Analisa dan Kriteria Khusus Penelitian	171
Tabel 4.25 Tabel Konsep Perancangan terkait Peningkatan Keselamatan Pengguna Ruang Publik	177
Tabel 4.26 Tabel Hasil Kuisisioner Validasi Penelitian.....	203

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota sebagai gabungan dari berbagai aspek seringkali menciptakan permasalahan yang juga memberikan dampak pada berbagai subjek (Lynch, 1990). Lynch juga menyatakan bahwa dengan pertambahan ukuran dari sebuah kota metropolitan dengan kecepatan yang berkembang beriringan memberikan banyak masalah dari dari berbagai sudut pandang. Salah satu permasalahan ini adalah mengenai keselamatan dalam perkotaan sebagaimana dikatakan oleh UN Habitat (2015).

Keselamatan dalam sebuah kota metropolitan sebagaimana disebutkan oleh *International Centre for the Prevention of Crime* (ICPC) juga didukung oleh Kaizen dan Jianguo (2009) yang menyatakan dengan transformasi sosial dan kemajuan urbanisasi berkecepatan tinggi, populasi, arsitektur, dan produksi memberikan tantangan terhadap tingkat keselamatan di kota-kota metropolitan. Lynch (1981), dalam diskusinya tentang bentuk kota yang baik, menetapkan keamanan sebagai salah satu kriteria untuk kota yang baik. Sebagaimana dijelaskan oleh Moughtin (1996), salah satu ukuran masyarakat yang beradab adalah sejauh mana jalan-jalan dan alun-alun kotanya bersifat publik dan terbuka untuk semua warga negara. Tema 'keselamatan dan keamanan perkotaan' mencakup berbagai tantangan dan masalah. Hal ini berkisar dari kebutuhan dasar seperti makanan, tempat tinggal dan kesehatan, melalui dampak bencana alam, seperti yang dipicu oleh gempa bumi dan angin topan, hingga kebutuhan keamanan kolektif, seperti perlindungan dari terorisme perkotaan atau perang. Namun, hanya sedikit dari masalah ini yang dapat diatasi dari perspektif pemukiman manusia melalui kebijakan, perencanaan, dan desain perkotaan yang tepat. Hal ini sesuai dengan pernyataan UN Habitat dalam *Global Reports of Human Settlements* (2007), bahwa masalah yang dapat diselesaikan melalui perancangan dan perencanaan meliputi kejahatan, ketidakamanan, serta kekerasan yang dibuat oleh manusia.

Keselamatan sebagai dimensi sentral dalam perdebatan kontemporer tentang pembangunan berkelanjutan perkotaan (UNHSP, 2007), menjadikan kejahatan dan ketakutan akan kejahatan jelas merupakan tantangan untuk mencapai perkotaan yang lebih baik. Hal ini dikarenakan “kota yang tidak berkelanjutan” umumnya ditandai dengan “gambar kemiskinan, kerusakan fisik, peningkatan tingkat kejahatan dan rasa takut akan kejahatan” (Cozens, 2002). Keselamatan sendiri mengacu pada “kondisi aman dari risiko atau bahaya” (Van den Berg, Pol, Mingardo, & Speller, 2006). Sehingga, menjadikan kota yang aman adalah bagian dari memiliki citra yang baik, kualitas yang membantu menarik investasi (Hall & Hubbard, 1998). Sehubungan dengan hal ini, sejumlah penelitian telah berfokus pada keselamatan yang dirasakan dalam kaitannya dengan atribut spasial lanskap di berbagai ruang terbuka, khususnya di ruang publik dan pengaturan perkotaan (Fisher dan Nasar, 1992; Herzog dan Miller, 1998; Herzog dan Kutzli, 2002; Herzog dan Kropscott, 2004; Chiang et al., 2014). Penelitian tentang keamanan di ruang publik terbatas (Madge, 1997; Jorgensen et al., 2012). Terkait dengan hal itu, Jansson et al (2013) menyatakan perlunya penelitian lebih lanjut untuk memahami peran lingkungan fisik, terutama penampilan ruang terbuka dalam konteks ruang, pada keselamatan yang dirasakan di ruang publik perkotaan seperti taman dan daerah pemukiman.

Indonesia sendiri dalam hal tingkat keamanan berada pada posisi 71 dalam hal keamanan di perkotaan. Hal ini didukung oleh adanya ancaman pencopetan menduduki peringkat tertinggi dalam ancaman di wilayah kota, disusul oleh adanya perampokan dan kecelakaan. Terkait dengan hal ini, kota-kota metropolitan di Indonesia seringkali menjadi kota yang memiliki tingkat keamanan yang rendah, salah satunya adalah Kota Surabaya. Sebagai salah satu kota terbesar di Indonesia, Surabaya memiliki kemungkinan adanya tindak kejahatan dalam kota terjadi. Berdasarkan survey yang diadakan oleh *Indonesia Research Center* tahun 2016, Surabaya hanya memiliki tingkat keamanan sebesar 50,9% dan menempatkan Surabaya di posisi 7 dalam hal ketidakamanan di lingkungan perkotaan.

Surabaya Dalam Angka tahun 2017 yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik memperlihatkan bahwa Kota Surabaya belum dapat dikatakan aman secara menyeluruh. Pernyataan tersebut didukung oleh data Jumlah Pelanggaran di Kota Surabaya sebesar 1093 kasus selama tahun 2016. Pelanggaran tersebut didominasi oleh kejahatan di ruang publik seperti percobaan pencurian, pencurian kendaraan bermotor (curanmor), pencurian dengan kekerasan (curas), kelalaian berakibat luka, dan pencurian dengan pemberatan (curat). Berdasarkan data tersebut, Kota Surabaya tidak bisa sepenuhnya dapat dikatakan aman dan tentu tidak dapat menjamin keselamatan masyarakat dalam ruang publik. Selain pelanggaran, Kota Surabaya juga bermasalah dengan keselamatan pada ruang publik dari sudut pandang lalu lintas. Hal tersebut juga didukung oleh data jumlah kecelakaan di Kota Surabaya yang berjumlah 879 pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan total korban sebesar 1434 orang.

Permasalahan keselamatan pada ruang publik tidak hanya dijelaskan oleh Badan Pusat Statistik, namun juga dari Polrestabes Surabaya. Dari data Peta Dinamika Kejadian Kota Surabaya, pelanggaran pada ruang publik seringkali terpusat pada beberapa daerah yang memiliki perancangan kota yang tidak menjamin keselamatan. Permasalahan itu dapat berupa kurangnya ragam penggunaan lahan, kurangnya pengawasan dan cenderung sepi, tidak terkena pengawasan *Closed-circuit Television* (CCTV) kota, serta kurangnya penerangan pada daerah tersebut. Hal tersebut menjadikan pelaku pelanggaran merasa memiliki kesempatan dalam melakukan tindakan yang mengancam keselamatan masyarakat akibat dari kurangnya faktor perancangan yang dapat menjamin keselamatan pada ruang publik tersebut.

Data dari Surabaya Dalam Angka dan Polrestabes Surabaya tersebut menyimpulkan bahwasanya keselamatan masyarakat di ruang publik pada Kota Surabaya merupakan sebuah masalah serius. Keselamatan masyarakat di Kota Surabaya masih dapat dikatakan belum optimal. Hal ini menyebabkan masyarakat tidak dapat sepenuhnya menjamin keselamatan mereka dalam berkegiatan sehari-hari. Berdasarkan hal tersebut, tingkat keamanan kota menjadi salah satu faktor yang dapat ditingkatkan di Kota Surabaya. Hal ini tentu bertujuan agar

masyarakat dapat bergerak dengan bebas di lingkungan perkotaan, tanpa adanya ketakutan untuk menjadi korban kejahatan atau ancaman lainnya di lingkungan perkotaan. Sehingga, perancangan ruang publik berbasis Konsep *Urban Safety* perlu dipertimbangkan untuk kepentingan bersama.

1.2 Identifikasi Masalah

Kota Surabaya memiliki potensi ancaman keselamatan pada pengguna ruang publik yang terhitung besar. Hal ini didasarkan pada data yang memperlihatkan resiko keselamatan terbanyak berada pada ruang publik. Oleh sebab itu, dengan menilai fasilitas yang mendukung keselamatan dan memberikan usulan perancangan, diharapkan ruang publik kota Surabaya dapat lebih menjamin keselamatan penggunanya. Oleh karena itu, beberapa permasalahan yang dapat teridentifikasi pada Kota Surabaya, diantaranya adalah:

1. Ancaman terhadap keamanan masyarakat di ruang publik masih terbilang tinggi karena belum adanya rancangan yang menjamin keamanan masyarakat untuk bergerak bebas dari ancaman keselamatan di berbagai wilayah kota.
2. Terdapat banyak kawasan di kota Surabaya yang belum memiliki pengawasan alami yang optimal sehingga terjadi kasus ancaman keselamatan pada ruang kota. Sehingga perlu sebuah rancangan ruang publik yang cocok untuk menjamin keselamatan masyarakat

1.3 Pertanyaan Penelitian

Rumusan masalah yang telah dijabarkan pada sub bab sebelumnya memberikan gambaran mengenai tantangan terhadap peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di Kota Surabaya. Berdasarkan identifikasi masalah tersebut, maka pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor apakah yang menyumbang resiko keselamatan terbesar dan paling diwaspadai oleh pengguna ruang publik?
2. Faktor perancangan apakah yang paling mempengaruhi tingkat keselamatan di ruang publik untuk Kota Surabaya?

3. Faktor apa yang dapat diperbaiki guna meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik di Kota Surabaya?
4. Bagaimana konsep penataan ruang publik berbasis teori yang relevan untuk menjamin keselamatan pengguna ruang publik?

1.4 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah membuat sebuah desain ruang publik yang berbasis keamanan pada kota guna meningkatkan jaminan keselamatan masyarakat dalam beraktivitas. Guna mencapai tujuan tersebut, maka sasaran penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi penyebab resiko keselamatan serta faktor perancangan yang berpengaruh besar dalam menyumbang ketidakamanan di ruang publik Kota Surabaya.
2. Mengevaluasi tingkat keselamatan ruang publik di Kota Surabaya guna melihat faktor yang dapat ditingkatkan untuk meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik.
3. Merumuskan kriteria dan desain skematik perancangan ruang publik yang aman dan menjamin keselamatan masyarakat berbasis teori yang relevan pada wilayah penelitian.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini menghasilkan sebuah kriteria dan usulan rancangan terhadap ruang publik di Kota Surabaya yang dapat lebih menjamin keselamatan penggunanya. Hasil ini dapat menjadi bahan evaluasi serta pembelajaran oleh para peneliti, mahasiswa, serta pemerintah dalam merancang ruang publik di Kota Surabaya.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan memberikan tambahan pengetahuan tentang Konsep *Urban Safety* serta pemahaman mengenai ruang publik kota yang dapat menjamin keselamatan masyarakat sehingga masyarakat dapat terhindar dari

ancaman keselamatan dimanapun di setiap wilayah kota untuk melakukan aktivitasnya sehari-hari.

1.5.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis yang ditujukan pada Pemerintah Kota Surabaya, perancang kota, dan perencana kota. Hal ini berkaitan bagaimana membentuk dan mengemas semua faktor perancangan kota sehingga dapat menjamin keamanan pengguna ruang publik di Kota Surabaya.

1.6 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini mencakup hal-hal terkait dengan peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di Kota Surabaya. Ruang lingkup yang akan digunakan diharapkan dapat menjadi sebuah standar perancangan yang digunakan dalam merancang ruang publik di Kota Surabaya.

1.6.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi penelitian ini mencakup tingkat keselamatan publik sebagai dasar pembentukan ruang publik dan psikologi lingkungan sebagai acuan pembentukan ruang publik yang berorientasi pada faktor keamanan penggunaannya, adapun aspek yang dibahas meliputi:

1. Aspek fisik, dilihat dari lokasi ruang publik, ruang antar bangunan, dan elemen perancangan ruang publik.
2. Aspek non-fisik, dilihat dari aktivitas pengguna ruang publik yang dapat mempengaruhi tingkat keselamatan. Selain itu, aspek non fisik ini juga melihat modus ketidakamanan yang sering terjadi di wilayah Kota Surabaya.

1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah

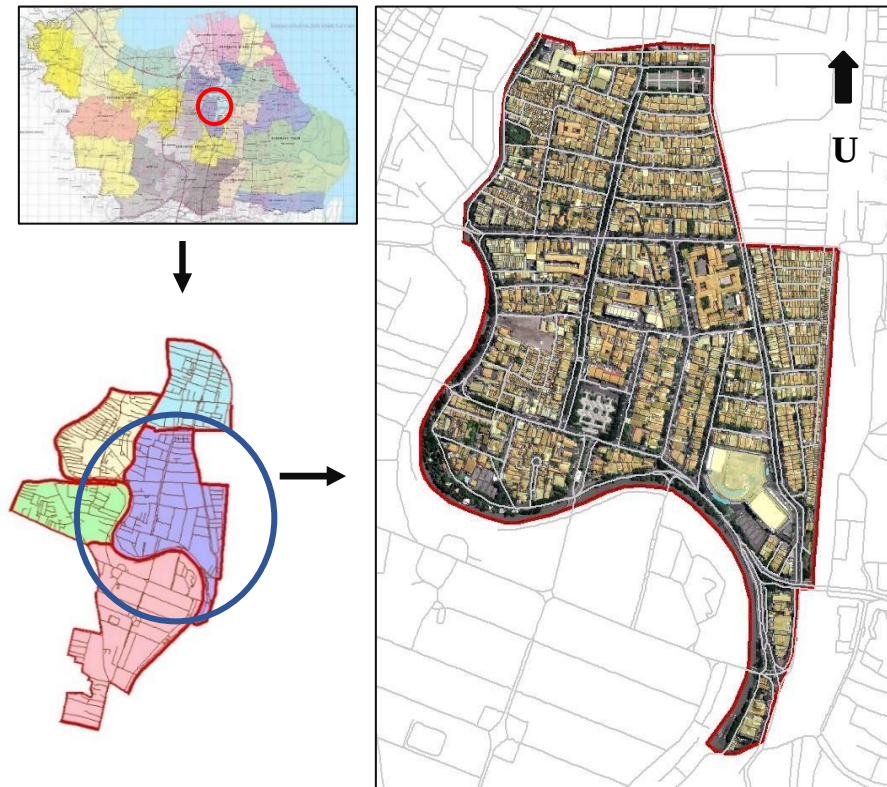
Penelitian ini berfokus pada perancangan ruang publik yang dapat meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik di Kota Surabaya. Ketersediaan fasilitas ruang publik serta adanya pengguna ruang publik yang berasal dari pusat

kegiatan merupakan salah satu kriteria pemilihan lokasi. Sehingga, penelitian ini memilih Kelurahan Ketabang Kecamatan Genteng Kota Surabaya sebagai lokasi studi.

Pemilihan lokasi studi didasarkan pada aspek keamanan yang disebutkan oleh Whitzman dan Mayes (2005). Aspek tersebut berdasarkan aspek sosial yakni banyaknya jumlah ancaman pada sebuah wilayah, serta aspek lingkungan yakni terdapatnya fasilitas yang melayani masyarakat. Berdasarkan aspek tersebut, peneliti merujuk pada Peta Dinamika Kejadian Polrestabes Surabaya periode Bulan Mei 2017 hingga Bulan Mei 2018. Berdasarkan peta tersebut, didapatkan bahwasanya Kelurahan Ketabang memiliki jumlah kriminalitas pada ruang luar yang terhitung besar, yakni 4 kejadian untuk pencurian dengan kekerasan serta 12 kejadian untuk pencurian kendaraan bermotor. Kelurahan Ketabang memiliki ruang publik yang bervariasi. Variasi ruang publik pada kawasan ini mencakup taman, mal, ruang terbuka hijau, lapangan, serta beberapa generator aktivitas yang seharusnya dapat menjadi sebuah faktor yang menjamin keselamatan pengguna ruang publik. Namun, Kelurahan ketabang memiliki angka pelanggaran dalam kota yang besar, hal ini menjadi dasar pemilihan lokasi. Adapun batas wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

- Utara : Kelurahan Kalisari
- Timur : Kelurahan Tambaksari dan Kelurahan Pacarkeling
- Barat : Kelurahan Peneleh dan Kelurahan Genteng
- Selatan : Kelurahan Embong Kaliasin

Lebih jelasnya mengenai batas wilayah penelitian ini dapat dilihat pada gambar 1.1



Gambar 1.1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka penelitian ini merupakan dasar pemikiran dalam pembahasan peningkatan keselamatan pengguna ruang publik berbasis konsep *Urban Safety*. Lingkup kajian pustaka ini meliputi pembahasan pada bidang perancangan kota dan psikologi lingkungan yang mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik. Pembahasan dan pemahaman mengenai konsep ruang publik yang aman dan berbasis konsep *Urban Safety* beserta rekomendasi, karakteristik, dan elemen yang terkait dalam perancangannya dijelaskan pada sub-bab berikutnya.

2.1 Kajian Teori

Keselamatan kota atau *urban safety* merupakan masalah individu yang menjadi masalah bersama apabila dikaitkan dengan lingkungan perkotaan. Hal itu dikemukakan oleh beberapa penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, dimana keselamatan pribadi merupakan faktor penting dari pilihan gaya hidup, dan kejahatan adalah masalah yang mengancam kualitas kehidupan perkotaan (Newport, 2002; Noll, 2000; Park et al, 2001). Terkait dengan hal itu, banyak studi yang telah dilakukan menjelaskan bahwa keselamatan dalam perkotaan sangat terhubung dengan dua faktor utama, yakni dari faktor sosial atau sosiodemografi sosial (Farral et al, 2000; Hale, 1996), atau studi tersebut menekankan pada sebuah aspek fisik yang berbeda terkait dengan bahaya yang dirasakan (Herzog & Chernick, 2000; Nasar & Fisher, 1993 ; Nasar & Jones, 1997). Banyak penelitian telah menganalisis hubungan antara fitur fisik yang berbeda dari lingkungan perkotaan dan bahaya yang dirasakan (Fisher & Nasar, 1992; Herzog & Kutzli, 2002; Nasar & Jones, 1997; Newman & Franck, 1982). Namun, belum ada yang dapat menjamin keselamatan di ruang publik secara spesifik. Fitur fisik yang menghalangi lolos atau mengganggu prospek dalam pengaturan tertentu terkadang sulit untuk membangun kembali. Terkait dengan hal tersebut, pencahayaan bisa memainkan peran penting. Upaya peningkatan pencahayaan tampaknya menjadi

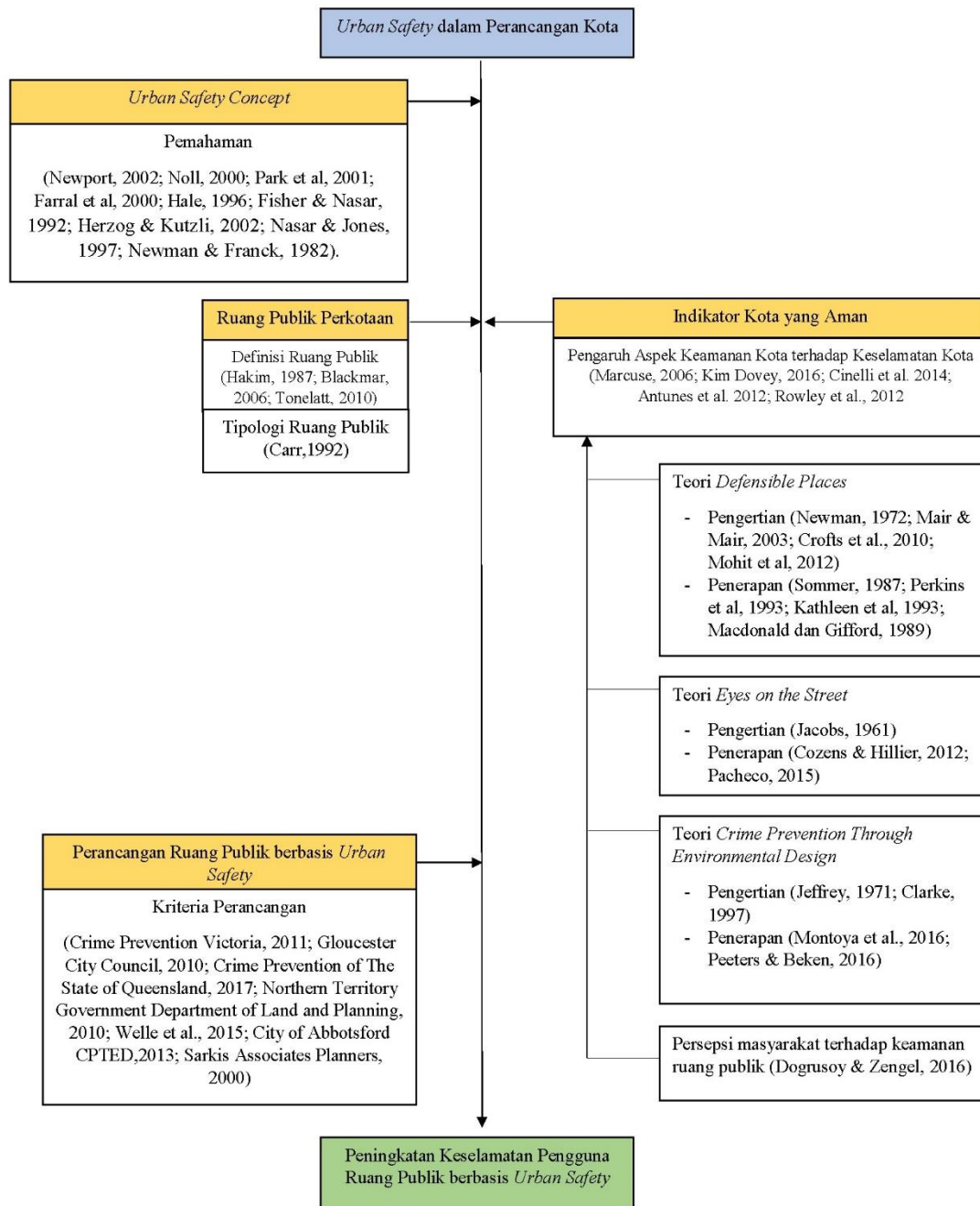
salah satu saran yang paling umum untuk pencegahan ancaman keselamatan berdasarkan desain (Atkins et al, 1991; Lab, 1997). Namun, sebuah penelitian besar tentang efek program perbaikan penerangan di London (Atkins et al., 1991) tidak menemukan bukti nyata bahwa perbaikan penerangan jalan mengurangi kejahatan.

Intervensi perencanaan dan perancangan menurut beberapa studi telah membuktikan adanya dampak positif pada penurunan ancaman keselamatan dalam kota (Tilley, 2005; Newman, 1973; Schneider & Kitchen, 2007) dan pengurangan rasa takut akan kejahatan (Shaftoe, 2004). Dengan bantuan intervensi perencanaan, lingkungan fisik dan sosial dapat diatur ulang untuk mengurangi, dan dalam beberapa kasus untuk menghilangkan, peluang untuk kejahatan harus dilakukan dan untuk mengurangi ketakutan akan kejahatan (Kubilay, 2009). Terkait dengan itu, adanya ancaman terhadap keselamatan mereka. orang-orang cenderung menjauhi jalanan dan keluar dari tempat umum, dan ini mempengaruhi cara orang menggunakan dan menikmati ruang kota untuk hidup, bekerja, dan tujuan rekreasi (Kubilay, 2009). Sehingga, berdasarkan pengambilan sikap tersebut orang-orang seringkali menghindari penggunaan jalan, orang-orang akan cenderung menghindari opsi berjalan kaki dan mengurangi kenyamanan beraktifitas (Alfonso, 2005).

Ketidakadanya jaminan keselamatan ini, menghasilkan tingkat ancaman memperkuat perasaan takut akan ancaman keselamatan dalam perkotaan. Sehingga, mendorong orang untuk menghabiskan lebih banyak waktu di dalam rumah mereka (Berg et al, 2006). Namun, menurut Crowe, "lingkungan fisik dapat dimanipulasi untuk menghasilkan efek perilaku yang akan mengurangi insiden dan ketakutan kejahatan, sehingga meningkatkan kualitas hidup" (Crowe, 2000). Desain lingkungan yang dibangun memiliki peran yang sangat signifikan dalam mengurangi ancaman dan gangguan dan mengurangi rasa takut akan ancaman keselamatan (Berg et al, 2006). Pencegahan ancaman keselamatan ini memerlukan prinsip perencanaan dan desain untuk dimasukkan ke dalam perencanaan dan pengembangan secara konsisten di semua tingkatan (Sarkis Associates Planners, 2002).

Studi yang telah dilakukan dan telah dijelaskan sebelumnya merupakan dasar dilakukannya penelitian ini. Pernjaminan keselamatan di ruang publik tidak sepenuhnya berada dalam proses perencanaan dan perancangan kota di Indonesia. Faktor keselamatan dalam perancangan dan perencanaan dalam UU No. 26 Tahun 2007 hanya menjelaskan perancangan keselamatan dalam zona khusus dalam kota seperti bandara atau dalam bangunan. Namun, faktor keselamatan umum tidak menjadi sebuah pertimbangan utama. Hal ini terefleksi dalam faktor keselamatan yang dijelaskan pada keselamatan berlalu lintas maupun pedoman perencanaan, dimana faktor perancangan dalam kota tidak sepenuhnya dijabarkan. Terkait dengan hal itu, Manual Keselamatan Pejalan Kaki yang diterbitkan oleh *World Health Organization* (WHO) dan diserahkan pada Global Road Safety Partnership Indonesia (2015) mengungkapkan, bahwasanya kurangnya fasilitas pejalan kaki dalam perancangan pembangunan jalan dan perencanaan tata guna lahan merupakan salah satu permasalahan utama terkait keselamatan pengguna ruang publik. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini berusaha menilai bagaimana tingkat keselamatan pada ruang publik di lokasi penelitian serta bagaimana meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik di lokasi penelitian dalam ruang lingkup perancangan kota.

Upaya peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di lokasi penelitian diurumuskan dengan menggunakan teori-teori terkait dengan keamanan perkotaan yang kemudian akan menjadi dasar penilaian fasilitas keselamatan di lokasi penelitian. Adapun teori yang digunakan adalah *defensible space* (Newman, 1972), *eyes on the street* (Jacobs, 1961), *crime prevention through environmental design* (Jeffrey, 1971), serta *situational crime prevention* (Clarke, 1997). Hasil dari penilaian tersebut akan menjadi dasar usulan perancangan yang akan diperbandingkan menggunakan standar fasilitas keselamatan pada ruang publik menurut sumber terkait sebagai upaya peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di lokasi penelitian. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada *family tree* pada gambar 2.1



Keterangan:

Teori Utama

Teori Sekunder

Tujuan

Gambar 2.1 Diagram Family Tree (Sumber: peneliti, 2018)

2.2 Ruang Publik Perkotaan

Ruang publik dalam lingkup pembahasan perencanaan kota, digambarkan sebagai "ruang terbuka", yang berarti jalan-jalan, taman dan area rekreasi, plaza dan ruang terbuka yang dimiliki dan dikelola secara publik lainnya, sebagai lawan dari domain pribadi perumahan dan tempat kerja. Namun, perkembangan dan gencarnya pembangunan kota merubah konsep ruang publik menjadi sesuatu yang berbeda dari domain publik negara dan subdivisi, tetapi lebih sebagai ruang yang dapat diakses oleh publik. (Blackmar, 2006). Tonelatt (2010) menjelaskan bahwa ruang publik perlu dipahami sebagai berbeda dari domain publik negara dan subdivisi, tetapi lebih sebagai ruang yang dapat diakses oleh publik. Hakim (2003) juga membagi ruang publik menjadi 3, yaitu:

1. Ruang publik tertutup
2. Ruang publik terbuka : terletak di luar bangunan, multifungsi.
3. Ruang terbuka khusus, (taman rumah tinggal, taman lapangan upacara, daerah lapangan terbang, area latihan militer).

Ruang publik juga dijelaskan oleh Carr (1992) sebagai ruang atau lahan umum tempat masyarakat dapat melakukan kegiatan publik fungsional maupun kegiatan sampingan lainnya yang dapat mengikat suatu komunitas, baik itu kegiatan sehari-hari ataupun berkala. Carr juga membagi ruang publik menjadi macam-macam tipologi ruang terbuka publik, antara lain:

- a. Taman-taman publik (*public parks*),
- b. Lapangan dan plaza (*squares and plaza*), yang termasuk lapangan dan taman peringatan,
- c. Pasar (*markets*),
- d. Jalan (*streets*),
- e. Lapangan bermain (*playgrounds*),
- f. Ruang terbuka untuk masyarakat (*community open spaces*),
- g. Jalan hijau dan jalan taman (*greenways and parkways*),
- h. Atrium/pasar tertutup (*atrium/ indoor market place*)
- i. Tepi laut (*waterfronts*).

Tipologi serta definisi ruang publik diatas merupakan dasar pemilihan lingkup studi dalam penelitian ini. Berdasarkan hal tersebut, lokasi studi yakni pada Kelurahan Ketabang, Kecamatan Genteng, Kota Surabaya memiliki 8 tipologi ruang publik dari 9 tipologi sebagaimana dijelaskan oleh Carr. Adapun tipologi ruang publik pada lokasi penelitian adalah taman publik (Taman Prestasi Surabaya dan Taman Makam Pahlawan), lapangan dan plaza (Balai Kota Surabaya), pasar (Pasar Kandangan), jalan, lapangan bermain, ruang terbuka hijau dan jalan taman, serta atrium/pasar tertutup (Grand City Mal Surabaya). Adapun tipologi menurut Carr yang tidak ada dalam lokasi penelitian adalah tepi laut.

2.3 Peningkatan Keamanan Perkotaan

Keamanan perkotaan tidak pernah lepas dari keinginan masyarakat untuk menjamin keselamatan akan dirinya. Hal ini menjadikan keinginan individu terhadap ruang yang dikenalnya sebagai sebuah kawasan yang juga menjaga keselamatan akan dirinya. Dalam penelitian ini, aspek peningkatan keselamatan perkotaan akan dirumuskan melalui beberapa konsep keamanan perkotaan yang telah ada. Sehingga, didapatkan perumusan aspek keselamatan di ruang publik.

2.3.1 *Defensible Space*

Oscar Newman dalam bukunya *Defensible Space* (1972) menekankan pengembangan konsep keamanan perkotaan yang terfokus pada pengawasan alami dan pendefinisian teritorial. Menurut Newman, teori “*defensible space*” adalah model yang dapat menghambat kejahatan di lingkungan perumahan. Lingkungan ini mungkin dapat berupa bangunan khusus, proyek, atau seluruh lingkungan.

Teori ini dikembangkan oleh Newman berdasarkan studi lokasi kriminal di proyek permukiman New York dengan mengajukan restrukturasi lingkungan perkotaan sehingga menjadi lingkungan yang keamanannya tidak dikontrol oleh polisi, namun oleh komunitas yang menghuninya. Mohit et al (2012) menggambarkan konsep *defensible space* sebagai ukuran kontrol akses yang dirancang untuk pengguna yang berhak. Mair dan Mair (2003) mendefinisikan *defensible space* sebagai struktur untuk lingkungan perumahan yang

menggambarkan kekuatan sosial melalui manipulasi lingkungan sementara Crofts et al. (2010) menjelaskan konsep ini sebagai menggunakan atribut fisik suasana tempat tinggal menjadi faktor penentu keamanan.

Defensible space sendiri memiliki 4 faktor yang tujuannya adalah mengatur akses kontrol dan membatasi sebuah kawasan dari orang asing diluar kawasan tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah:

1. ***Teritoriality*** (kendali terhadap ruang), yaitu memberikan batas-batas jelas terhadap ruang lingkungan hunian. Hal ini penting untuk memberikan penghuni rasa memiliki dan mengendalikan ruang sekaligus memberikan sense pada orang luar bahwa “anda sedang memasuki ruang dibawah kendali orang lain”.
2. ***Natural surveillance***, (pengawasan alami terhadap lingkungan), prinsip ini menjelaskan tentang perlunya pengawasan penghuni terhadap ruang publik.
3. ***Image*** (kesan) adalah kemampuan dari rancangan fisik untuk memberi kesan rasa aman, dan
4. ***Milieu*** (lingkungan), unsur-unsur lingkungan yang dapat menunjang keamanan seperti kedekatan dengan pos polisi atau tempat-tempat keramaian.

Prinsip-prinsip ini mengkategorikan teori *defensible space* sebagai teori yang merealisasikan keamanan dengan menjadikan sebuah kawasan sebagai ruang tertutup dan lingkungan dengan akses terbatas yang dikenal dengan *enclosure model*.

2.3.2 Eyes on The Street

Jane Jacobs (1961) menekankan pentingnya keberadaan aktivitas pada lingkungan perkotaan untuk memberikan pengawasan bagi suatu lingkungan dan pendefinisian teritori yang jelas untuk membedakan antara ruang privat dan ruang publik. Terkait dengan hal tersebut, Jacobs menyatakan bahwa *public safety* adalah hasil dari hubungan antara satu orang dengan orang lainnya. Keberadaan variasi

pemanfaatan hunian dan komersil dapat menjaga aktivitas dan keberadaan orang di sepanjang jalan baik pada siang hari dan malam hari. Jacobs menyebut teori ini sebagai “*eyes on the street*”.

Teori tersebut menyatakan bahwa persyaratan utama bagi lingkungan yang dikatakan berhasil adalah jika setiap orang merasa aman selama berada di jalan umum bersama orang asing. Berdasarkan hal itu, teori *eyes on the street* merupakan teori yang termasuk dalam *encounter model*. Pengawasan alami yang dapat terjadi dengan perancangan kota menurut teori ini adalah dengan menerapkan beberapa kriteria terhadap bangunan di sekitar ruang publik. Adapun kriteria tersebut adalah sebagai berikut:

1. *Mixed land-uses* (Penggunaan lahan campuran), dimana penggunaan lahan campuran yang terdiri dari fungsi bangunan yang mendukung kegiatan satu sama lain menjadikan aktivitas di sebuah kawasan akan menjadi lebih besar dalam periode waktu yang lebih luas. Hal ini memungkinkan meningkatnya pengawasan alami yang menjamin keamanan.
2. *Small blocks* (Blok kecil), dimana blok kecil memungkinkan penggunaan lintas yang lebih besar dalam Lingkungan atau Distrik karena penduduk dapat menjelajahi jalan-jalan yang tidak akan mereka jelajahi sebelumnya. Ini mengarah ke tempat-tempat yang lebih layak untuk perdagangan karena adanya peningkatan rute yang tersedia bagi warga.
3. *Building from many different eras* (Bangunan dari berbagai zaman), bangunan lama memastikan hasil sewa rendah, mendorong pertumbuhan usaha kecil. Selanjutnya, untuk kabupaten yang beragam, ia harus menggabungkan campuran bangunan yang memiliki perekonomian rendah, sedang dan tinggi.
4. *Sufficient building densities* (Kepadatan bangunan yang cukup), kepadatan yang tidak terlalu tinggi maupun rendah menjamin jarak antar bangunan cukup untuk terjadinya pengawasan dari masyarakat.

Hal ini kemudian menjadi salah satu faktor terjadinya pengawasan alami.

2.3.3 Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)

Crime prevention through environmental design atau lebih dikenal dengan CPTED merupakan sebuah pendekatan multi-disipliner untuk mencegah perilaku kriminal melalui desain lingkungan. Teori ini diformulasikan oleh Jeffrey C. Ray pada tahun 1971. Strategi CPTED bergantung pada kemampuan untuk mempengaruhi keputusan pelanggar yang mendahului tindakan kriminal. Secara umum, sebagian besar implementasi CPTED terjadi hanya di lingkungan yang dibangun di daerah perkotaan. Mengubah secara khusus desain fisik komunitas di mana manusia tinggal dan berkumpul untuk mencegah kegiatan kriminal adalah tujuan utama CPTED. Prinsip-prinsip desain CPTED mempengaruhi unsur-unsur lingkungan binaan mulai dari skala kecil (seperti penggunaan strategis dari semaksemak dan vegetasi lainnya) sampai ke yang menyeluruh, termasuk bentuk bangunan dari seluruh lingkungan perkotaan dan jumlah kesempatan untuk mendukung teori Jacobs (1961) yaitu "*eyes on the street*".

Jeffery (1971) dalam membahas CPTED bahwa terdapat dua faktor penting yang memengaruhi tindakan kriminalitas, yaitu *external physical environment* (keadaan lingkungan) and *the internal physical organism* (keadaan internal organisasi/komunitas kriminal-gank motor, dsb.) yang saling memengaruhi satu sama lain. Pokoknya adalah, tindak kriminal datang tidak hanya dari niatan/*motive (crime willingness)* tapi juga terhadap kesempatan (*crime opportunity*) yang biasanya dipengaruhi oleh kondisi lingkungan. Secara umum prinsip-prinsip CPTED terbagi menjadi empat, yaitu:

1. Pengawasan alamiah (*natural surveillance*).

Sebuah konsep desain yang ditujukan agar setiap orang yang tidak dikenal dapat diamati dengan mudah dari banyak sudut pandang. Konsep ini umumnya dapat diaplikasikan pada kawasan parkir, jalan, dan pintu masuk rumah atau kawasan.

2. Penegasan kawasan (*territorial reinforcement*).

Sebuah desain secara fisik dapat menciptakan lingkungan yang mempunyai pengaruh terhadap penggunanya. Pengguna kemudian dilatih untuk mengembangkan kepekaan terhadap zona-zona yang berada diawasannya.

3. Kendali akses alami (*Natural Access Control*).

Konsep ini ditujukan untuk mereduksi kemungkinan kejahatan dengan cara menghambat akses kepada obyek kejahatan tersebut dan menciptakan persepsi kepada calon pelanggar/penjahat akan resiko yang harus dihadapi apabila ia melaksanakan kejahatan tersebut.

4. Manajemen dan perawatan (*Management and Maintenance*).

Memastikan perawatan yang tepat dari lansekap, pencahayaan dan fitur lainnya tentu sangat penting untuk memastikan bahwa unsur-unsur CPTED berjalan sesuai fungsinya. Dengan kata lain, kegagalan atau keberhasilan untuk menjaga properti perkotaan menjadi faktor penting dari berhasil atau tidaknya efektifitas CPTED.

Prinsip tersebut mengalami penambahan oleh Clarke (1997) dalam *Situational Crime Prevention through Design* yang melanjutkan teori CPTED dimana keterlibatan jalan dan fasilitas jalan juga turut membantu adanya aksesibilitas dan pengawasan. Sehingga, penambahan terkait peran pembantu *natural access control* ada 2, yakni:

1. Perancangan parkir, dimana perancangan parkir secara besar dan komunal justru menyebabkan adanya ancaman keamanan. Hal ini dapat diselesaikan dengan pengadaan parkir yang dibuat secara berkelompok.
2. Pengadaan fasilitas pergantian moda/ *bus stop*, dimana dengan adanya pengadaan fasilitas pergantian moda yang dilengkapi oleh petunjuk dan ditempatkan di lokasi yang aman akan membantu adanya pengawasan dan aksesibilitas. Karena fasilitas ini akan terus digunakan sepanjang hari.

Crime Prevention Through Environmental Design merupakan sebuah konsep keamanan yang paling mendekati dengan kriteria perancangan keselamatan ruang publik. Terkait dengan hal tersebut, CPTED menjadi penyumbang aspek keselamatan terbanyak sekaligus mendukung 2 konsep lainnya untuk lebih memfokuskan dalam peningkatan keselamatan perkotaan.

2.4 Penerapan Peningkatan Keamanan Perkotaan terhadap Keselamatan Pengguna Ruang Publik

Teori *Defensible Space* oleh Newman (1972), *eyes on the street* oleh Jacobs (1961), dan *Crime Prevention through Environmental Design* (1971), menjelaskan bagaimana merancang ruang kota untuk menjadi lebih aman. Teori-teori yang menjelaskan aspek keamanan dalam perancangan berdasarkan para ahli tersebut terbagi menjadi 2 model, yakni *enclosure model* dan *encounter model*. Dalam *Urban Design Thinking* oleh Kim Dovey (2016) menjelaskan *enclosure model* adalah konsep yang memfokuskan bahwa orang asing adalah sumber ancaman (*stranger is the danger*) sedangkan *encounter model* merupakan konsep yang memfokuskan keberadaan orang asing sebagai “polisi” pada ruang publik, dengan kehidupan pada jalan yang membuatnya aman. Berdasarkan hal tersebut, teori yang telah dijabarkan pada sub bab sebelumnya dapat dikategorikan menjadi 2 model tersebut, dimana *defensible space* termasuk *enclosure model*, sedangkan *eyes on the street* dan *crime prevention through environmental design* adalah *encounter model*.

Model tersebut membawa aspek keamanan terhubung dengan peningkatan keselamatan. Hal ini didasarkan pada perbedaan tujuan keamanan dan keselamatan, Marcuse (2006) menjelaskan bahwa keamanan (*security*) dan keselamatan (*safety*) adalah dua hal yang berbeda. Hal ini dikarenakan keamanan merupakan persepsi akan perlindungan dari bahaya, sedangkan keselamatan merupakan perlindungan secara riil dari bahaya. Oleh karena itu, solusi mengenai keselamatan harus lebih difokuskan. Hal ini menjadi dasar pembentukan ruang publik yang dapat meningkatkan keselamatan penggunaannya.

Pembentukan ruang publik yang aman lebih tepat menggunakan *encounter model* untuk meningkatkan pengawasan alami yang berasal dari orang asing. Namun, beberapa prinsip *enclosure model* juga perlu dipertimbangkan dan disesuaikan dengan bentuk rancangan yang membantu adanya peningkatan kewaspadaan terhadap orang lain dan menghindari kecenderungan perilaku antisosial. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini menggunakan beberapa aspek yang akan disusun berdasarkan 3 teori tersebut guna membentuk ruang publik yang menjamin keselamatan penggunanya.

Penyesuaian aspek pada *enclosure model* dan *encounter model* ditentukan dengan kebutuhan ruang publik yang dapat meningkatkan keselamatan penggunanya. Aspek ini digunakan untuk menilai seberapa besar tingkat keselamatan yang dapat diberikan pada wilayah penelitian pada pembahasan aspek fisik. Aspek tersebut dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1 Tabel Aspek Keamanan Perkotaan

	A	B	C
No.	Aspek	Sub-Aspek	Teori
1	Site	<i>Image dan Milieu</i>	Newman (1973), Berg et al. (2003), Seidelsohn (2018)
2		Hirarki bangunan	Newman (1973), Rozhan et al. (2015)
3		Kepadatan bangunan	Newman (1973); Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Soomeren (2013)
4		Penggunaan lahan	Jacobs (1961), Hill & Blears (2004), Blanco (2016)
5		Ketinggian bangunan	Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Titiochta (2018)
6	Teritorial	Pembatas fisik	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
7		Pembatas simbolis	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
8	Jalan	Lalu Lintas	Newman (1973); Jeffrey (1971), Welle et al. (2015)
9		Aksesibilitas	Newman (1973), Jeffrey (1971), Hill & Blears (2004), Welle et al. (2015)
10		Jaringan jalan	Newman (1973); Jeffrey (1971), Welle et al. (2015), Blanco (2016)

	A	B	C
No.	Aspek	Sub-Aspek	Teori
11		Parkir	Clarke (1997), Kruger et al. (2001), Welle et al. (2015)
12		Fasilitas pergantian Moda	Clarke (1997), Kruger et al. (2001), Welle et al. (2015).
13	Keterlihatan	Posisi jendela/ pintu	Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003), Welle et al. (2015)
14		Lampu	Newman (1973); Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Kruger et al. (2001), Welle et al. (2015)
15	Daya Tarik	Vegetasi Pendukung	Jeffrey (1971), Welle et al. (2015), Li & Li (2015), Hashim (2016)
16		Fasilitas bangku	Jeffrey (1971)
17		Tutupan jalan	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
18	Pemeliharaan	Lahan kosong	Jeffrey (1971), Kruger et al. (2001)
19		Tempat pembuangan	Jeffrey (1971)

Sumber: peneliti, (2018)

Tabel aspek diatas merupakan hasil rumusan dari beberapa konsep yang telah dijelaskan sebelumnya. Kemudian konsep tersebut akan digunakan sebagai dasar penilaian. Penilaian ini digunakan untuk melihat tingkat kelengkapan fasilitas keselamatan pada lokasi penelitian. Adapun perumusan tingkat kepentingan dari setiap sub-aspek yang dijabarkan pada Tabel 2.1 menggunakan metode *Multi Criteria Analysis* (MCA). MCA sendiri telah dianggap sebagai seperangkat metode yang sesuai untuk mengevaluasi beberapa kriteria dari berbagai sumber guna merumuskan sebuah tingkat prioritas (Cinelli et al. 2014; Antunes et al. 2012; Rowley et al., 2012) . Adapun tingkat prioritas dalam proses penilaian kelengkapan fasilitas dilihat berdasarkan jumlah konsep yang mengikutsertakan sebuah subaspek sebagai salah satu kriteria keselamatan dalam ruang kota. Untuk lebih jelasnya mengenai tabel penilaian dan prioritas fasilitas dapat dilihat pada tabel 2.2

Tabel 2.2 Tabel Prioritas Sub-Aspek Penelitian

	A	B	C
No.	Prioritas	Sub-Aspek	Teori
1	1	Lampu	Newman (1973); Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Kruger et al. (2001), Berg et al. (2003), Welle et al. (2015)
2	2	Kepadatan bangunan	Newman (1973); Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Soomeren (2013)
3		Jaringan jalan	Newman (1973); Jeffrey (1971), Welle et al. (2015), Blanco (2016)
		Aksesibilitas	Newman (1973), Jeffrey (1971), Hill & Blears (2004), Welle et al. (2015)
4		Posisi jendela/ pintu	Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003), Welle et al. (2015)
5		Vegetasi Pendukung	Jeffrey (1971), Welle et al. (2015), Li & Li (2015), Hashim (2016)
6	3	<i>Image</i> dan <i>Milieu</i>	Newman (1973), Berg et al. (2003), Seidelsohn (2018)
		Penggunaan lahan	Jacobs (1961), Hill & Blears (2004), Blanco (2016)
7		Ketinggian bangunan	Jacobs (1961); Jeffrey (1971), Titiochta (2018)
8		Pembatas fisik	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
9		Pembatas simbolis	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
10		Lalu Lintas	Newman (1973); Jeffrey (1971), Welle et al. (2015)
11		Parkir	Clarke (1997), Kruger et al. (2001), Welle et al. (2015)
12		Fasilitas pergantian Moda	Clarke (1997), Kruger et al. (2001), Welle et al. (2015).
13		Tutupan jalan	Newman (1973); Jeffrey (1971), Berg et al. (2003)
14	4	Hirarki bangunan	Newman (1973), Rozhan et al. (2015)
17	5	Fasilitas bangku	Jeffrey (1971)
18		Lahan kosong	Jeffrey (1971), Kruger et al. (2001)
19		Tempat pembuangan	Jeffrey (1971)

Sumber: peneliti, (2018)

Aspek yang dijelaskan pada tabel 2.1 merupakan bagian dari aspek fisik yang menunjang keamanan perkotaan. Namun sebagaimana dijelaskan oleh Kim Dovey (2016) bahwa keselamatan kota memerlukan sebuah aspek manusia yang turut menunjang keamanana perkotaan. Hal ini kemudian diterapkan oleh Dogrusoy dan Zengel (2016) dalam mengikutsertakan persepi masyarakat terhadap keamanan ruang publik yang merupakan aspek non-fisik. Adapun faktor persepsi terhadap kemanan perkotaan adalah sebagai berikut:

1. *Crowding*. Menjadi sendirian adalah faktor yang dapat membangkitkan rasa takut pribadi dalam beberapa kasus. Kehadiran orang lain dapat secara positif mempengaruhi perasaan aman. Salah satu alasan yang mungkin untuk ini adalah bahwa orang percaya orang lain di sekitarnya akan datang untuk membantu apabila adanya ancaman keselamatan.
2. *Wayfinding anxiety*. Stres dan kecemasan, umumnya dialami oleh pendatang baru, menyertai disorientasi di kedua bangunan dan lingkungan alam dan ini dapat menyebabkan kecemasan mencari jalan.
3. *User Satisfaction*. Keselamatan dalam kota yang dirasakan terkait dengan kesenangan estetika yang diambil dari lingkungan sebagai dimensi penting dari kepuasan pengguna. Untuk lingkungan perumahan, baik studi empiris dan survei menunjukkan bahwa keamanan lingkungan terkait dengan perumahan dan sekitarnya kepuasan lingkungan.
4. *Familiarity*. Keakraban dengan lingkungan terkait dengan pengetahuan tentang reputasi buruk atau baik dari ruang publik dan berkembang dengan kunjungan yang sering, imajinasi dan kenangan tentang suatu tempat.

2.5 Kriteria Perancangan pada Ruang Publik berbasis *Urban Safety*

Spectra Safety Research Center (2011) menjelaskan keselamatan perkotaan, atau keamanan publik, termasuk berbagai aspek dan kegiatan yang terutama terkait dengan area yang dapat diakses publik, dari kejahatan

(pencegahan) melalui keamanan lingkungan fisik, aksesibilitas (solusi bebas hambatan dan prinsip-prinsip desain untuk semua - "desain universal") ke aspek kelembagaan dan organisasi. Terkait hal itu, struktur dan tata-letak lingkungan buatan manusia di lingkungan itu memiliki dampak besar pada ancaman keselamatan dan rasa takut akan ancaman tersebut. Tempat-tempat tertentu, seperti jalan, gang, taman, dan area parkir, bertekad untuk menjadi berbahaya oleh warga, karena atribut seperti pencahayaan yang buruk, isolasi, atau kurangnya orang lain. Semua poin ini dapat diatasi dengan desain perkotaan untuk membuat prinsip kota yang lebih layak huni (Wekerle & Whitzman, 1994).

Proses perancangan pada penelitian ini didasarkan pada aspek fisik yang dapat diperbaiki guna meningkatkan keselamatan pada ruang publik perkotaan. Aspek fisik terkait dengan aspek keselamatan perkotaan yang telah dijabarkan dalam Tabel 2.1. Hal ini akan menjadi usulan peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di lokasi penelitian. Terkait dengan hal tersebut, usulan perancangan yang akan digunakan pada penelitian ini merujuk pada standar keselamatan kota yang dikeluarkan oleh beberapa sumber. Adapun sumber tersebut adalah *Crime Prevention Victoria* (2011), *Gloucester City Council* (2010), *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017), *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010), Welle et al. (2015), *City of Abbotsford CPTED* (2013), *City of Gosnells* (2001) serta *Safepolis* (2007). Sumber-sumber ini juga berlaku sebagai studi preseden serta studi pembandingan mengenai fasilitas yang dapat menjamin keselamatan pengguna ruang publik.

2.5.1 Kriteria Perancangan Site berbasis *Urban Safety*

Aspek site dalam penelitian ini mewakili image dan milieu, hirarki bangunan, kepadatan bangunan, penggunaan lahan, dan ketinggian bangunan. Hal ini didasarkan pada perumusan sub-aspek yang telah dijelaskan pada sub-bab sebelumnya. Berdasarkan hal tersebut, kriteria perancangan terhadap setiap sub-aspek yang telah disebutkan adalah sebagai berikut:

1. Image dan Millieu dalam perancangan terkait dengan perancangan yang dapat mencegah adanya daerah yang terisolasi, tidak digunakan,

dan terbuka untuk kejahatan (www.aic.gov.au). Menurut Newman dalam Kitchen and Schneider (2007), citra dan lingkungan berfokus pada pentingnya tempat dan gambar tipe hunian, terutama perumahan berpenghasilan rendah yang disubsidi publik.

Perancangan kawasan wajib memperlihatkan kesan terawat dan diperhatikan. Hal ini disebutkan oleh *Gloucester City Council* (2010), yang menjelaskan bahwa perancangan yang baik dapat membantu menciptakan sense of place yang pada akhirnya akan mendorong warga untuk merasa bangga dan memiliki lingkungan mereka. Daya tarik visual suatu tempat dapat dirusak melalui manajemen dan pemeliharaan yang buruk.. Jika suatu tempat terlihat tidak diperhatikan maka perilaku pengguna tempat itu akan mulai mencerminkan hal ini - kemungkinan menyebabkan degradasi lebih lanjut.

2. Hirarki bangunan adalah salah satu aspek dalam menunjang keselamatan perkotaan. Dalam hal ini, terdapat dua jenis hierarki tampak signifikan dalam pencegahan kejahatan: horizontal dan vertikal.

Newman (1973) mengklaim bahwa hirarki horizontal, dimana kumpulan bangunan yang tidak berupaya untuk membedakan permukaan untuk membuat bagian-bagian untuk bangunan atau sekelompok bangunan tertentu adalah kawasan yang menderita tingkat kejahatan yang tinggi. Sementara, hirarki vertikal memiliki ciri lingkungan dimana penghuni dapat dibuat untuk memperluas wilayah rumah dan tanggung jawab mereka. Berdasarkan hal tersebut, hirarki vertikal akan lebih meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik.

3. Kepadatan bangunan dapat dinyatakan dengan mengatakan bahwa "proyek yang lebih besar mendorong kejahatan dengan menumbuhkan perasaan anonimitas, isolasi, tidak bertanggung jawab, kurangnya identitas dengan lingkungan, dll (Newman,1973). Alexander (1964) menunjukkan bahwa tingkat kepadatan harus cukup rendah untuk memungkinkan orang untuk melakukan kontak intim dengan

setidaknya empat penghuni lainnya di lingkungan mereka. Oscar Newman (1973) berpikir bahwa ada hubungan antara jumlah keluarga yang berbagi ruang dan tanggung jawab untuk ruang itu. Semakin banyak ruang dibagi, semakin sedikit orang peduli dengan ruang.

4. Penggunaan lahan adalah salah satu faktor yang berpengaruh terhadap keselamatan (Newman, 1973; Jeffrey, 1971).. Menurut, *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010), campuran penggunaan di suatu kawasan menghasilkan tempat yang diakses sepanjang hari dan sore oleh berbagai kelompok orang yang menggunakan berbagai fasilitas. Generator aktivitas meningkatkan perlindungan kawasan dan menghasilkan lebih banyak orang sepanjang hari dan malam yang hadir di suatu kawasan meningkatkan pengawasan pasif terhadap ruang publik. Bangunan-bangunan penggunaan campuran yang memiliki komponen perumahan juga dapat memberikan kesempatan untuk pengawasan pasif setelah jam kerja di pusat kota.
5. Ketinggian bangunan baik faktor tinggi maupun ukuran memiliki efek pada penurunan tingkat kejahatan, tetapi tinggi bangunan lebih penting daripada ukuran kompleks bangunan (Newman, 1973). Newman (1973) menjelaskan situasi ini dengan menyatakan bahwa ukuran kompleks yang memproyeksikan lebih dari 1000 unit, dengan bangunan tujuh atau lebih lantai, lebih berkontribusi menyumbang peningkatan angka ancaman keselamatan.

2.5.2 Kriteria Perancangan Teritorial berbasis *Urban Safety*

Teritorial pada ruang perancangan berbasis *Urban Safety* mengisyaratkan pembatasan kawasan. Sub-Aspek pada teritorial dalam penelitian ini adalah pembatas fisik dan pembatas simbolis. Adapun kedua pembatas ini memiliki tujuan sama, yakni untuk menginformasikan bahwa seseorang yang lewat dari ruang yang bersifat publik dimana keberadaan seseorang tidak dipertanyakan melalui penghalang beralih menuju ruang yang bersifat pribadi dan di mana

kehadiran membutuhkan pembenaran (Newman, 1973). Adapun kriteria perancangan pada setiap sub- aspek ini adalah sebagai berikut:

1. Pembatas fisik meliputi pagar (Newman, 1973; Clarke, 1997; Jeffery, 1971), gerbang (Newman, 1973; Jeffery, 1971), pintu keluar (Newman, 1973; Jeffery, 1971), bangunan berbentuk U (Newman, 1973), dan dinding tinggi (Newman, 1973). Selain itu, pembatas ini harus dilihat sebagai salah satu komponen dari hirarki yang mendefinisikan ruang dan harus memungkinkan visibilitas (Newman, 1973). Dalam kriteria perancangan, pembatas fisik menurut *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010) dan *Crime Prevention Victoria* (2011) adalah sebagai berikut:
 - a. Gunakan dinding rendah atau pagar transparan di sepanjang bagian depan jalan dan ruang terbuka.
 - b. Menjaga pagar tetap rendah atau transparan untuk pandangan yang jelas.
 - c. Sediakan pagar dan dinding depan tidak lebih dari 1,2 meter jika padat atau hingga 1,8 meter jika setidaknya 50% transparan.
 - d. Hindari pagar tinggi yang kembali ke ruang publik, jalan atau taman.
 - e. Tanam tumbuhan berduri untuk mencegah pendakian atau graffiti di dinding.
 - f. Pagar harus dihindari di zona yang jelas, tetapi jika perlu, pastikan material tidak menjadi bahaya bagi pengendara kendaraan bermotor.
2. Pembatas simbolis mencakup gerbang terbuka, lampu jalan, penanda jalan, jalur pendek, penanaman dan perubahan tekstur permukaan berjalan (Newman, 1973). Hambatan simbolis tanpa perubahan tajam seperti gerbang atau tembok tinggi juga diidentifikasi sebagai garis batas, karena mereka memiliki efek pada perilaku manusia dan harapan untuk menyadari perbedaan antara area publik dan privat (Newman, 1973). Adapun kriteria perancangan pembatas simbolis menurut

Northern Territory Government Department of Land and Planning (2010) dan *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017), adalah sebagai berikut:

- a. Menggunakan tanaman, perubahan material dan tekstur, tempat tinggal pejalan kaki, perubahan tingkat, karya seni, papan nama, dinding rendah, tempat duduk dan sejenisnya untuk menentukan area gerakan yang diinginkan dan batas garis batas.
- b. Jangan menggunakan pintu putar.
- c. Bollards dan chicanes harus menyediakan akses untuk transportasi beroda.

2.5.3 Kriteria Perancangan Jalan berbasis *Urban Safety*

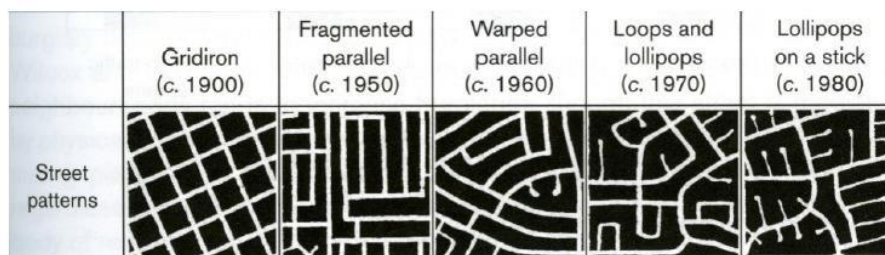
Perancangan jalan dalam penelitian ini mencakup sub-aspek lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, parkir, serta fasilitas pergantian moda. Jalanan mencakup berbagai fungsi yang kompleks untuk memenuhi kebutuhan orang untuk hidup, bekerja, dan bergerak. Sub-aspek pada perancangan jalan meliputi lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, parkir, dan fasilitas pergantian moda. Itulah mengapa mereka membutuhkan pendekatan khusus untuk mencegah potensi konflik dan kejahatan. Kriteria perancangan pada setiap sub-aspek mengenai perancangan jalan adalah sebagai berikut:

1. Lalu lintas berdampak pada mengurangi kejahatan dengan meningkatkan pengawasan. Pembangunan perumahan yang terisolasi dari arus lalu lintas utama baik mobil dan manusia ditutup untuk penggunaan publik, pandangan publik, dan, akibatnya, untuk pengawasan alami (Jeffery, 1971). Untuk jalan yang aman, harus ada lalu lintas kendaraan, lalu lintas pejalan kaki, dan hubungan antara lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki (Kubilay, 2009). Adapun kriteria perancangan terhadap lalu lintas menurut *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017) dan *City of Abbotsford CPTED* (2013), adalah:

- a. Desain jalan-jalan lokal dan jalan-jalan penggunaan pejalan kaki yang tinggi untuk kecepatan lalu lintas sedang dan per jelas bahwa ini adalah lingkungan yang ramah pejalan kaki dan pengendara sepeda.
 - b. Perancangan bundaran untuk memperlambat kendaraan dan menyediakan visibilitas pejalan kaki dan pergerakan yang aman.
 - c. Pada garis keinginan pejalan kaki (misalnya. path to path), sebagai minimum, pemotongan pinggir jalan dan pulau istirahat splitter harus disediakan di semua kaki jalan.
 - d. Hindari membuat persimpangan persimpangan baru
 - e. Sediakan langkah-langkah menenangkan lalu lintas di jalur landai untuk memaksa mobil melakukan perjalanan lebih lambat.
2. Aksesibilitas mencakup jalur akses yang harus mudah digunakan dan jelas untuk dipahami sehingga dapat meningkatkan keterbacaan lingkungan (*City of Gosnells*, 2001). Sebaliknya, jalur akses yang terletak melalui bangunan yang diposisikan secara acak membentuk belokan tajam dan sudut buta lebih baik dihindari (Newman, 1973). Jalur akses memutar ini memiliki dua efek negatif pada pencegahan kejahatan. Salah satunya adalah bahwa jalur akses yang diposisikan dan memutar ini memberikan banyak kesempatan bagi para penjahat untuk menyembunyikan diri mereka sendiri (Newman, 1973). Adapun kriteria perancangan aksesibilitas menurut *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017), adalah:
- a) Menyediakan jalur dan titik-titik penyeberangan yang aman di sepanjang garis-garis keinginan pejalan kaki yang dapat diprediksi, dan di lokasi seperti pendekatan ke sekolah, taman, dan kawasan perbelanjaan.
 - b) Sejajarkan trotoar dan landai dengan persyaratan akses pejalan kaki.
 - c) Jika memungkinkan, pisahkan jalur bersama dari tepi jalan.
 - d) Menyediakan gradien rendah dari kendaraan bermotor di persimpangan poin dengan jalan setapak.

e) Di jalan-jalan lokal, hindari jalan yang lurus tanpa terputus lebih dari 400 meter guna menghambat kecepatan yang berlebihan oleh pengemudi.

3. Jaringan jalan dijabarkan oleh Beavon et al. dalam Kubilay (2009) bahwa ada hubungan antara tata letak jalan dan kejahatan karena tata letak jalan mempengaruhi pola pergerakan penjahat. Sehubungan dengan ini, tataletak jalan lebih berdampak pada kejahatan yang dilakukan oleh orang-orang yang belajar area dengan kendaraan bermotor daripada dengan berjalan kaki (Beavon et al.). Oleh karena itu, kriteria perancangan terhadap sub-aspek ini menurut Yang dalam Kitchen dan Schneider (2007) menjelaskan bahwa tipologi jaringan jalan terbagi menjadi 5 jenis, yakni *gridiron*, *fragmented parallel*, *warped parallel*, *loops and lollipops*, serta *lollipops on a stick*. Adapun jenis jaringan jalan yang paling rentan terhadap ancaman keselamatan adalah tipe *gridiron*.



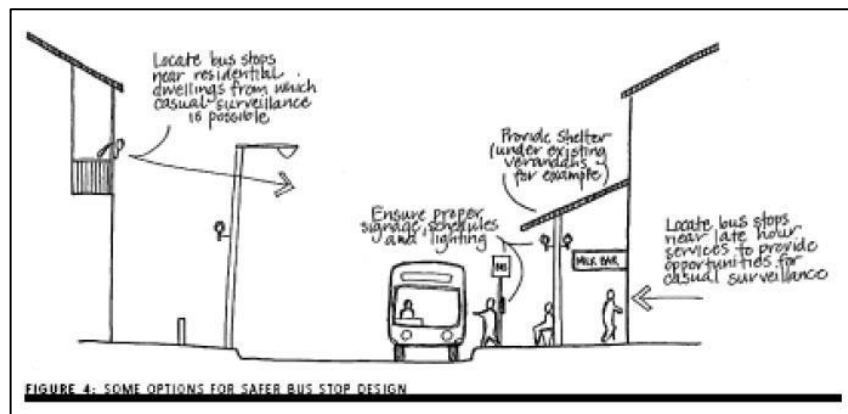
Gambar 2.2 Tipologi Layout Jalan menurut Kitchen dan Schneider (2007)

4. Parkir atau area parkir yang dirancang buruk adalah masalah bagi keselamatan masyarakat (Clarke, 1997; Wekerle & Whitzman, 1995). Tempat parkir yang dirancang dengan buruk menyebabkan masalah keamanan, meningkatkan rasa takut akan kejahatan dan akibatnya mengisolasi orang dari area parkir. Untuk menghindari situasi ini, baik tempat parkir luar maupun dalam ruangan membutuhkan perhatian khusus (Kubilay, 2009). Adapun kriteria perancangan pada sub-aspek ini menurut *City of Gosnells* (2001), adalah:

- a) Tempat parkir mobil harus dirancang sesuai dengan gerakan pejalan kaki ke dan dari kendaraan
 - b) Harus ada jalur pejalan kaki yang jelas dan jaringan langsung untuk memastikan jalur pejalan kaki yang aman melalui area parkir mobil ke rumah, toko, atau fasilitas lainnya.
 - c) Area parkir yang aman harus terletak di mana jendela bangunan dapat mengawasi, di mana pengawasan alami tersedia.
 - d) Parkir harus terlihat dan harus dirancang untuk diabaikan dari jalanjalan dan bangunan yang ditempati.
 - e) Lapangan parkir yang besar harus dibagi menjadi beberapa bagian atau kelompok mobil, masing-masing dapat dibedakan secara visual dari yang lain (dengan paving, lansekap, furnitur jalan, dll.) yang berbeda untuk membantu orang menemukan mobil mereka dengan cepat.
5. Fasilitas pergantian moda adalah fasilitas yang digunakan oleh kelompok orang yang berbeda pada jam yang berbeda. Terlebih lagi, siapa yang bertanggung jawab atas manajemen pemberhentian biasanya tidak jelas. Ini menyebabkan orang mengalami ketakutan, ketidaknyamanan, kebingungan, dan kejahatan, terutama pada malam hari (Sarkissian Associates Planners, 2000). Berdasarkan hal tersebut, terdapat kriteria perancangan berdasarkan *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010), yaitu:
- a. Pastikan perhentian bus / taksi di lokasi aktif.
 - b. Pastikan pemberhentian jelas terlihat dari pembangunan dan rumah di sekitarnya, dan tidak terletak di tempat terpencil
 - c. Pastikan rute gerakan yang digunakan dengan baik di antara pemberhentian transportasi ditetapkan dan dirancang untuk gerakan yang aman dengan signage yang jelas, terang dan terlihat serta titik panggilan darurat
 - d. Titik koneksi harus jelas ke dan dari kedua sisi jalan dan harus mempertimbangkan 'garis keinginan' untuk penyeberangan yang nyaman

- e. Pengurangan kecepatan kendaraan di sekitar titik koneksi juga harus dipertimbangkan pada semua jalan
- f. Jalan berkecepatan tinggi, berikan kemiringan yang tepat untuk memungkinkan bus masuk dan keluar dari halte bus.

Selain kriteria tersebut, Sarkissian Associates Planners (2000), menyatakan fasilitas pergantian moda, harus ada pencahayaan dan papan nama untuk pemberhentian bus yang aman, dan mereka menunjukkan bentuk halte bus yang aman seperti pada gambar berikut.



Gambar 2.3 Usulan Perancangan Fasilitas Pergantian Moda

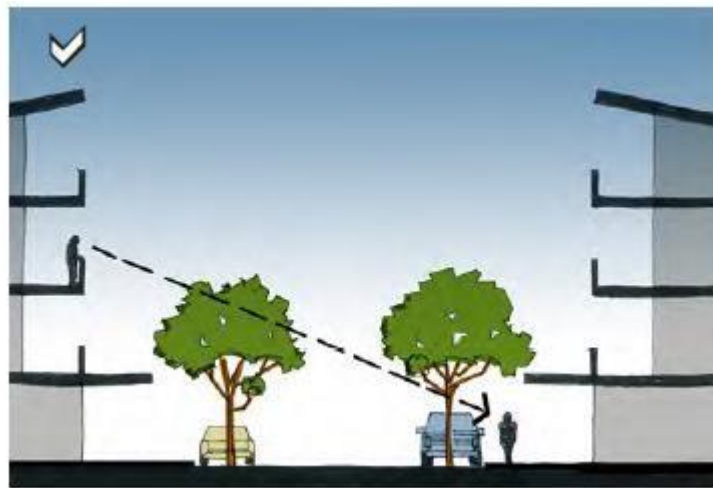
2.5.4 Kriteria Perancangan Keterlihatan Kawasan berbasis *Urban Safety*

Keterlihatan pada sebuah kawasan terkait erat dengan peningkatan pengawasan alami yang dapat mengurangi adanya ancaman keselamatan pada ruang publik. Aspek keterlihatan menyangkut sub-aspek posisi jendela/pintu dan serta lampu/ pencahayaan. Kriteria perancangan pada setiap sub-aspek dalam aspek keterlihatan adalah sebagai berikut:

1. Posisi jendela/ pintu merupakan salah satu faktor yang menentukan adanya pengawasan alami. Newman (1973) mengatakan proyek perumahan yang dirancang untuk melihat ke dalam memiliki jalan yang tidak aman karena penduduk daerah tersebut tidak melihat jalan atau area pejalan kaki untuk pengawasan. Dia menambahkan bahwa

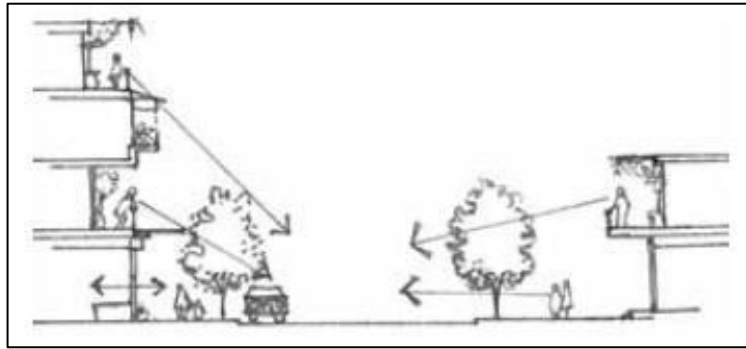
"proyek dengan bangunan yang menghadap dan lebih dekat ke jalan, dengan lobi-lobi yang terlihat oleh orang yang lewat, jelas lebih kecil kemungkinannya untuk mengalami banyak kejahatan. Adapun, kriteria perancangan yang dapat menjadi usulan perancangan terhadap sub-aspek ini menurut *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010) dan *City of Abbotsford CPTED* (2013) adalah sebagai berikut:

- a) Orientasikan jendela, balkon, dan beranda untuk mengarah pada ruang publik dan jalan-jalan.
- b) Pastikan bahwa fasad bangunan perumahan yang menghadap ranah publik terhubung ke ruang yang dapat dihuni yang menyediakan jendela dan bukaan lain yang mengabaikan ruang publik.



Gambar 2.4 Hubungan antara bangunan dan keterlihatan ruang publik menurut *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010)

- c) Berikan garis pandang yang jelas dari dalam gedung ke pintu masuk sehingga penghuni dapat melihat dengan jelas di luar sebelum meninggalkan gedung.



Gambar 2.5 Perancangan Pengawasan Alami menurut *City of Abbotsford*

2. Lampu/ pencahayaan seringkali menjadi faktor penentu keselamatan di ruang publik terutama pada malam hari. Pencahayaan mendorong orang untuk menggunakan ruang dengan mengurangi rasa takut akan kejahatan, membuat tempat lebih layak huni setelah gelap, dan meningkatkan pengawasan informal (Hill & Blears, 2004; Wekerle & Whitzman, 1995). Pencahayaan yang dirancang dengan baik meningkatkan peluang untuk pengawasan, terutama pada malam hari, dan memberikan pesan positif tentang pengelolaan suatu wilayah (Hill & Blears, 2004). Adapun kriteria perancangan mengenai pencahayaan menurut *Crime Prevention Victoria* (2011) dan *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010), dan *Safepolis* (2007) adalah sebagai berikut:
 - a) Gunakan pencahayaan untuk menentukan jalur dan tempat yang aman
 - b) Pencahayaan dapat mendorong atau mengurangi penggunaan (misalnya pencahayaan yang efektif pada persimpangan silang, shelter / halte transportasi umum)
 - c) Koneksi ringan aman dari toko ke transportasi umum
 - d) Manfaatkan berbagai sumber cahaya untuk memberikan tingkat pencahayaan yang konsisten dan untuk mengurangi kontras antara bayangan dan cahaya.
 - e) Pastikan bahwa semua ruang tersembunyi dan pintu masuk ke bangunan sudah cukup terang.

- f) Pastikan bahwa semua awning menyediakan pencahayaan bawah tenda.
- g) Pastikan pencahayaan menerangi jalur dan lokasi jebakan potensial daripada jendela dan jalan.
- h) Perlengkapan lampu tempat dalam posisi yang tidak akan terhalang oleh vegetasi dewasa.
- i) Menggunakan pencahayaan yang ditargetkan untuk mengidentifikasi rute aman di ranah publik pada malam hari.
- j) Hindari penempatan pencahayaan yang tidak disamarkan pada tingkat mata.
- k) Pengaturan pencahayaan rendah seperti lampu tonggak seharusnya hanya digunakan untuk menambah pencahayaan lain dan tidak digunakan secara eksklusif untuk ruang cahaya.
- l) Pastikan bahwa perlengkapan pencahayaan adalah perusak bukti, dipelihara dengan baik dan segera diganti jika rusak atau tidak berfungsi.
- m) pencahayaan dianggap memadai jika wajah dapat dikenali dengan mudah pada jarak 15 m.



Gambar 2.6 Perancangan pada pencahayaan ruang publik menurut *Crime Prevention Victoria* (2011)

2.5.5 Kriteria Perancangan Daya Tarik Kawasan berbasis *Urban Safety*

Faktor daya tarik dituntut sama besarnya dengan keterlihatan kawasan. Hal ini disebabkan daya tarik juga meningkatkan kesadaran akan lingkungan dan

memperkuat aspek teritorial dalam meningkatkan keselamatan perkotaan (Newman, 1973; Jeffery, 1971; Wekerle & Whitzman, 1995). Hal ini memberikan keseimbangan yang tepat antara estetika dan keselamatan (Sarkissian Associates Planners, 2000), meningkatkan penggunaan jalan-jalan dan, akibatnya, pengawasan alami (Kubilay, 2009). Adapun sub-aspek pada aspek daya tarik kawasan adalah tutupan jalan, fasilitas bangku, serta vegetasi pendukung. Kriteria perancangan pada aspek daya tarik adalah sebagai berikut:

1. Tutupan lahan pada kawasan dapat berkontribusi untuk keselamatan melalui peningkatan peluang untuk pengawasan alami, dengan meningkatkan garis pandang yang baik serta tidak menciptakan tempat jebakan potensial, (Sarkissian Associates Planners, 2000). Demikian pula, dengan mendefinisikan batas antara ruang publik dan privat, atribut-atribut ini membuat tempat-tempat menjadi lebih mudah dibaca dan dipahami oleh penduduk dan orang asing. Adapun kriteria perancangan terhadap tutupan jalan menurut safepolis (2007) adalah sebagai berikut:
 - a) Konsep arsitektur dan desain ruang publik, termasuk bangunan lantai dasar harus menyediakan konstruksi yang tahan lama untuk meminimalkan deteriorasi dan kebutuhan untuk perbaikan mahal.
 - b) Bahan yang dipilih harus kuat (tidak mudah rusak), tidak boleh kotor dan harus mudah dibersihkan, tidak boleh rusak, harus mudah diganti, dan harus tahan terhadap pembakaran dan vandalisme.
 - c) Permukaan material dan elemen konstruksi harus mencegah grafiti (menjadi bergelombang, dengan memanjat tanaman dll.) Dan / atau mudah dibersihkan melalui penerapan pelapisan yang tepat.
2. Fasilitas bangku dapat menjadi salah satu daya tarik kawasan. Selain menjadi daya tarik kawasan, adanya fasilitas bangku akan menarik orang untuk menjadi bagian dari pengawasan alami (Jeffrey, 1973). Adapun kriteria perancangan yang dapat diusulkan menurut *Crime Prevention Victoria* (2011), adalah sebagai berikut:

- a) Tempatkan tempat duduk di area yang terhubung dengan baik untuk memungkinkan garis pandang yang jelas dari jalur, area bermain dan toilet
 - b) Pastikan vandal dan material yang tahan grafiti digunakan
 - c) Atur tempat duduk untuk memfasilitasi interaksi sosial
 - d) Kursi yang terbuat dari bahan padat yang dapat merusak kendaraan dan penumpang yang salah harus ditempatkan di luar zona yang jelas
3. Vegetasi pendukung selain sebagai daya tarik kawasan, juga berkorelasi dengan kepuasan dan keamanan pengguna. Namun, di mana area yang ditanam tidak dipelihara dengan baik dan dirusak, ini dapat meningkatkan risiko kejahatan (Sarkissian Associates Planners, 2000). Adapun kriteria perancangan terhadap vegetasi pendukung menurut *Crime Prevention Victoria* (2011) dan *Safepolis* (2007), adalah sebagai berikut:
- a) Vegetasi rendah hingga 700mm dan pohon kanopi yang lebar dengan garis pandang yang jelas hingga 2400mm di atas permukaan tanah
 - b) Gunakan pencegahan terhadap perusak (misalnya pelindung pohon)
 - c) Pastikan bahwa penanaman pohon tidak menghalangi visibilitas pengemudi dari pengguna jalan lain apa pun khususnya di titik-titik konflik seperti persimpangan dan akses
 - d) Pastikan bahwa vegetasi, terutama di 'zona bersih' di jalan dengan batas kecepatan di atas 50 km / jam, memaafkan untuk pengendara yang salah
 - e) Pohon tidak boleh ditanam di zona bersih di zona kecepatan tinggi, sehingga area pemulihan kendaraan tersedia
 - f) Vegetasi harus memiliki permeabilitas tinggi.
 - g) Pohon dan penanaman harus dipilih dan dipelihara agar mereka memungkinkan visibilitas dari jalan-jalan, tidak menghalangi garis pandang, tidak menghalangi pengawasan alami, tidak memberikan perlindungan bagi pelanggar dan tidak membuat tempat jebakan.

2.5.6 Kriteria Perancangan Pemeliharaan berbasis *Urban Safety*

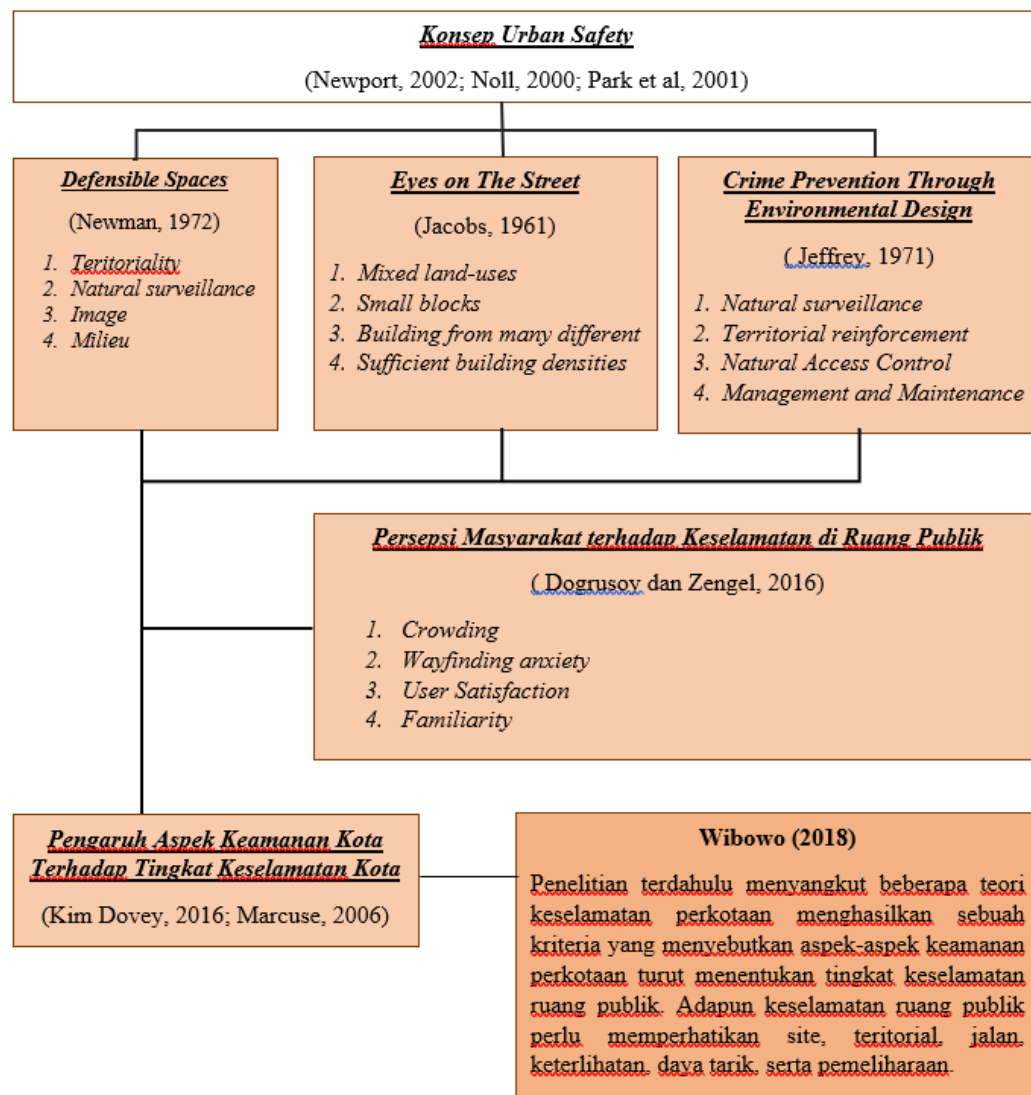
Pemeliharaan merupakan salah satu konsep CPTED, hal ini guna mencegah adanya penrusakan lingkungan yang menyebabkan timbulnya sebuah citra lingkungan yang tidak terawat. Hal ini dapat menjadi sebuah alasan terjadinya ancaman keselamatan (Jeffrey, 1971). Adapun sub-aspek pada aspek pemeliharaan adalah lahan kosong dan tempat pembuangan. Terhadap sub-aspek tersebut, kriteria perancangan yang dapat diusulkan adalah sebagai berikut:

1. Lahan kosong adalah salah satu tempat dimana aksi vandalisme seringkali terjadi. Hal ini menyebabkan orang-orang lebih cenderung membuang sampah sembarangan, mencuri, dan melanggar ketika melihat orang lain melanggar peraturan (Jeffrey, 1973). Berdasarkan hal tersebut, *Gloucester City Council* (2010) dan *City of Abbotsford CPTED* (2013) merumuskan kriteria perancangan sebagai berikut:
Jika memungkinkan, temukan penggunaan aktif yang menghadap ke area alami.
 - a) Pertimbangkan untuk mencari jalan umum di sepanjang setidaknya satu sisi dari lahan kosong.
 - b) Pastikan bahwa jalan dirancang dan dipelihara untuk membangun dan melestarikan garis pandang dari dalam dan luarlahan kosong.
 - c) Jika memungkinkan, hindari tanaman hijau dekat dengan jalan setapak dan jalan setapak di mana mereka akan menciptakan area penyembunyian dan menghalangi jarak pandang.
2. Tempat Pembuangan juga menjadi salah satu tempat dimana aksi vandalisme terjadi. Menurut Jeffrey (1973), tempat pembuangan yang tidak terawat dapat menjadi titik terjadinya ancaman keselamatan. Berkaitan dengan hal tersebut, *Gloucester City Council* (2010) memberikan usulan perancangan sebagai berikut:
 - a) Menambahkan pagar atau mengecatnya dengan cat anti-grafiti harus dipertimbangkan. Melibatkan komunitas lokal, terutama anak muda, dalam proses desain, dapat membantu mengatasi sumber masalah.

- b) Di halaman pribadi atau area komunal, harus dibentuk untuk memastikan bahwa penerangan, penguncian di pintu dan gerbang komunal dipertahankan dengan tepat dari pendudukan pertama.

2.6 State of The Art

Konsep *Urban Safety* merupakan konsep yang tidak memiliki definisi yang jelas. Hal ini menyebabkan *Urban Safety* menggunakan kajian-kajian dari teori-teori mengenai keselamatan ruang kota dan merumuskan sebuah strategi keselamatan kota sesuai dengan lokasi terkait. Adapun dalam penelitian ini, konsep *Urban Safety* menggunakan 3 teori dasar mengenai keamanan perkotaan, yakni *Defensible Space*, *Eyes on The Street*, dan *Crime Prevention Through Environmental Design*. Berdasarkan teori-teori dasar tersebut, penelitian ini mencoba mengkaji ulang teori keamanan ruang kota yang telah ada untuk digunakan sebagai dasar untuk peningkatan keselamatan pengguna ruang publik. Untuk lebih jelasnya, berikut diagram yang menjelaskan keterkaitan antar teori dalam penelitian ini.



Gambar 2.7 Diagram State of The Art Penelitian

2.7 Critical Review dan Kajian Empiris

Ruang publik sebagai bagian dari perkotaan, dijelaskan oleh Rustan Hakim (1987) sebagai suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun secara kelompok, dimana bentuk ruang publik ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan. Carr (1992) juga membagi tipologi ruang publik dalam perkotaan. Terkait dengan kawasan perkotaan, terdapat 3 teori yang menjelaskan aspek yang diperlukan untuk dapat menjamin keamanan kota. Teori

pertama yaitu *defensible places* oleh Newman (1972) yang mengaitkan keamanan kota dengan pembatasan ruang publik. Teori kedua yakni *eyes on the street* oleh Jacobs (1961) yang menjabarkan bahwa orang asing dapat membantu keamanan kota dengan meningkatkan pengawasan alami. Serta teori ketiga yakni *crime prevention through environmental design* oleh Jeffrey (1971) ditambahkan oleh Clarke (1997) dengan *situational crime prevention* yang menjelaskan perancangan kota untuk meningkatkan keamanan.

Studi terdahulu membahas mengenai kelebihan dan kekurangan dari *defensible space* untuk diterapkan pada skala perkotaan. Dalam hal ini, *defensible space* cenderung berguna untuk meningkatkan keamanan dalam lingkup yang lebih kecil seperti perumahan atau *high-rise apartment* (Sommer, 1987). Namun, menurut Sommer, *defensible space* akan cenderung kehilangan efektivitasnya apabila diterapkan pada skala yang lebih besar (molar). Terkait dengan hal ini, *defensible space* juga tidak dapat diterapkan pada perumahan yang memiliki perbedaan tipe rumah, sehingga dalam hal ini lingkungan di sekitar rumah dengan tipe yang lebih megah akan menjadi sasaran utama dalam ancaman keselamatan (Perkins et al, 1993; Kathleen et al, 1993) dan pembatas simbolis akan lebih efektif daripada pembatas fisik seperti pagar (Macdonald dan Gifford, 1989). Penelitian tersebut membahas *defensible space* telah memperlihatkan bahwasanya konsep ini sangat menitikberatkan pada pembatasan kawasan. Terkait dengan hal itu, *defensible space* dapat menyebabkan misintegrasi pada kawasan dalam perkotaan. Berdasarkan hal tersebut, *defensible space* tetap dapat digunakan untuk peningkatan keselamatan di ruang publik dengan menyesuaikan setiap faktor yang berpengaruh dalam *defensible space* untuk digunakan pada ruang publik.

Teori kedua yakni *eyes on the street* dinilai memiliki pengembangan terbaik dalam menjaga keselamatan pengguna ruang publik. Hal ini disebabkan oleh dasar konsep ini yang mengharuskan adanya pengawasan alami (Pacheco, 2015). Namun, terdapat beberapa kekurangan dalam konsep ini terutama mengenai paradoksial akses kontrol, hal ini dipertanyakan dan dapat ada situasi di mana kontrol akses dapat merusak peluang untuk pengawasan alami (Cozens dan Hillier, 2012). Berdasarkan hal tersebut, kemananan perkotaan berdasarkan teori *eyes on the street* menitikberatkan pada pengawasan alami yang bersumber dari generator

aktivitas yang ada pada kawasan, sehingga penataan bangunan merupakan faktor utama dalam konsep *eyes on the street*.

Teori ketiga yaitu CPTED dinilai paling responsif terhadap keselamatan pengguna ruang publik. Hal ini disebabkan CPTED menerapkan pembatasan akses (*territoriality*) sesuai dengan *defensible space* dan menuntut pengawasan alami sesuai *eyes on the street*. Namun, menurut Peeters dan Beken (2016), CPTED diterapkan menurut karakteristik setiap kota. Hal ini didukung oleh Montoya et al (2016) dimana CPTED terkait karakteristik setiap kota dalam penerapannya. Menurut Peeters dan Beken (2016), dalam perumahan eksisting, penduduk di luar pusat kota harus menyesuaikan lingkungan mereka untuk meningkatkan peluang untuk pengawasan oleh tetangga, misalnya dengan mengurangi ketinggian batas; di pusat kota, fokus di jalan-jalan yang sangat mudah diakses harus mengurangi kemudahan akses; dan di jalan-jalan yang lebih mudah diakses di pusat kota, pengawasan sekali lagi tampaknya menjadi faktor penting.

Guna membentuk sebuah kawasan sesuai dengan konsep *Urban Safety*, maka diperlukan gabungan dari ketiga teori yang telah dijelaskan. Ketiga teori tersebut kemudian diarahkan menjadi sebuah upaya peningkatan keselamatan untuk ruang publik. Hal ini didasarkan oleh pernyataan Marcuse (2006) bahwa keamanan (*secure*) berbeda dengan keselamatan (*safety*). Sehingga, teori keamanan dibagi berdasarkan pernyataan Kim Dovey (2016) tentang *encounter model* dan *enclosure model* yang menghasilkan gabungan aspek untuk meningkatkan keselamatan di ruang publik. Aspek ini merupakan gabungan dari *encounter model* yang meningkatkan pengawasan dibantu oleh *enclosure model* yang membatasi keinginan antisosial pelaku kejahatan. Aspek ini kemudian digabungkan dengan pemikiran Dogrusoy dan Zengel (2016) mengenai persepsi masyarakat terhadap keamanan ruang publik, dimana persepsi masyarakat akan membantu proses perancangan guna menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang dapat memberikan kriteria khusus bagi perancangan kawasan studi.

Teori-teori yang telah dikaji dalam sub-bab sebelumnya, mengeluarkan sebuah rumusan mengenai aspek perancangan keselamatan berbasis *Urban Safety*. Rumusan aspek itu dilihat dari beberapa perspektif, yakni site, teritorial, jalan,

keterlihatan, daya tarik, serta pemeliharaan. Hal ini berguna untuk mendapatkan tujuan penelitian, yakni meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Adapun, kriteria umum yang didapatkan untuk merancang ruang publik yang menjamin keselamatan penggunanya dapat dilihat pada tabel .

Tabel 2.3 Tabel Sintesa dan Kriteria Umum

	A	B	D
No.	Bahasan	Hasil Sintesa	Kriteria Umum
1	Aspek Non-Fisik		
2	<i>Crowding</i>	Aspek yang memperlihatkan bahwa kehadiran orang lain membantu meningkatkan perasaan akan terjaminnya keselamatan.	Mampu mengurangi perasaan sendiri pada kawasan dengan menghadirkan tingkat keramaian yang dapat menunjang pengawasan alami.
3	<i>User Satisfaction</i>	Aspek yang dapat memberikan kepuasan pada pengguna ruang publik terhadap ketersediaan terkait keselamatan pada ruang publik.	Mampu memberikan kelengkapan fasilitas terkait keselamatan pada wilayah sehingga meningkatkan perasaan terlindungi dari ancaman keselamatan.
4	<i>Wayfinding</i>	Aspek yang dapat memberikan informasi mengenai pencarian arah pada kawasan.	Mampu menghadirkan informasi yang lengkap mengenai petunjuk kawasan guna meningkatkan aksesibilitas pada kawasan.
5	<i>Familiarity</i>	Aspek yang dapat membuat pengguna ruang publik memiliki ikatan dengan wilayah dan kembali pada suatu ruang publik.	Mampu memberikan pengalaman yang dapat menjamin keselamatan dan mampu menarik keinginan untuk kembali.
6	Aspek Fisik		

	A	B	D
No.	Bahasan	Hasil Sintesa	Kriteria Umum
7	Site	Aspek yang memperlihatkan bahwa sebuah kawasan memiliki kemampuan untuk menjamin keselamatan dari bangunan yang ada dalam kawasan	Mampu meningkatkan kapasitas lingkungan fisik untuk menciptakan keterikatan dengan lingkungan dan rasa kepemilikan, serta mendorong penduduk untuk melakukan pengawasan di wilayah mereka.
8	Teritorial	Aspek yang dapat menginformasikan bahwa seseorang yang lewat dari ruang yang bersifat publik dimana keberadaan seseorang	Mampu mendefinisikan secara jelas ruang publik, semi-publik, dan privat pada pengguna ruang publik,
9	Jalan	Aspek yang dapat mencakup berbagai fungsi yang kompleks untuk memenuhi kebutuhan orang untuk hidup, bekerja, dan bergerak.	Mampu meningkatkan aksesibilitas dan menjelaskan titik akses kawasan.
10	Keterlihatan	Aspek yang ditujukan untuk meningkatkan pengawasan alami dan membantu generator aktivitas kawasan dalam melindungi pengguna ruang publik	Mampu membantu penghuni bangunan dan pengguna ruang publik untuk mengawasi kegiatan yang terjadi pada ruang publik.
11	Daya Tarik	Faktor yang meningkatkan kesediaan akan lingkungan dan memperkuat aspek teritorial dalam meningkatkan keselamatan perkotaan.	Mampu berkontribusi untuk keselamatan melalui peningkatan peluang untuk pengawasan alami dan membantu pembatasan teritorial.
12	Pemeliharaan	Aspek yang menghindarkan kawasan memiliki citra tidak diacuhkan dan tidak terawat dengan baik.	Mampu menghindarkan pengguna ruang publik untuk membuang sampah sembarangan, mencuri, dan melanggar ketika melihat orang lain melanggar peraturan.

Sumber: Peneliti, (2018)

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Paradigma Penelitian

Paradigma penelitian sebagaimana dikatakan oleh Egon G. Guba dan Lincoln sebagai “*A paradigm may be viewed as set of basic beliefs (or metaphysics) that deals with ultimates or principles*” (Guba dan Lincoln, 1994). Dengan demikian, dapat dikatakan, paradigma adalah cara pandang atau kreangka dalam melihat dunia atau kenyataan. Paradigma diterima sebagai keyakinan yang benar atau kebenarannya dipercaya. Karena itu, paradigma tidak perlu divalidasi atau bersifat *self validating*.

Permasalahan keamanan di wilayah perkotaan merupakan sebuah fenomena yang terjadi karena adanya faktor manusia yang berinteraksi dengan lingkungan. Faktor manusia yang menjadi korban ancaman di lingkungan perkotaan disebabkan oleh adanya faktor perancangan kota yang memungkinkan keselamatan pengguna ruang publik terancam. Berdasarkan keterlibatan faktor manusia dalam penelitian ini, paradigma yang menjadi dasar penelitian ini adalah *post-positivist*. Paradigma *post-positivist* adalah perbaikan *positivist* yang dianggap memiliki kelemahan, dan dianggap hanya mengandalkan kemampuan pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti (Karl Popper). Berdasarkan hal tersebut, penelitian dengan paradigma *post-positivist* menggabungkan faktor-faktor terukur yang kemudian dihubungkan dengan persepsi sosial.

Post-positivist percaya bahwa ada realitas yang terlepas dari pemikiran kita yang dapat dipelajari melalui metode ilmiah. Realisme kritis, bagaimanapun, mengakui bahwa pengamatan mungkin melibatkan kesalahan dan bahwa teori dapat dimodifikasi (Trochim, 2002). Realitas tidak dapat diketahui dengan pasti. Pengamatan bermuatan teori dan dipengaruhi oleh bias dan pandangan dunia pengamat. Misalnya, dua orang mungkin mengamati peristiwa yang sama dan memahaminya secara berbeda, berdasarkan pengalaman dan keyakinan mereka sendiri. Objektivitas dapat dicapai dengan menggunakan berbagai ukuran dan observasi dan triangulasi data untuk mendapatkan pemahaman yang lebih jelas

tentang apa yang terjadi dalam kenyataan. Penting untuk dicatat bahwa *postpositivist* berbagi banyak kesamaan dengan *positivist*, tetapi sebagian besar pendekatan penelitian dan praktik dalam ilmu sosial saat ini lebih cocok ke dalam kategori *post-positivist*.

Paradigma *post-positivist* yang digunakan dalam penelitian ini mengarah pada *post-positivist* sosial. *Post-positivist* sosial merupakan sebuah paradigma penelitian yang ditujukan untuk melihat sesuatu sesuai dengan kebutuhan masyarakat atau sejarah. Hal ini sesuai dengan tujuan penelitian ini yang bertujuan untuk merancang sebuah ruang publik yang dapat menjamin keselamatan masyarakat sebagai pengguna ruang publik. Berdasarkan hal tersebut, penelitian dilakukan untuk melihat faktor-faktor yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Faktor tersebut kemudian dihubungkan dengan persepsi sosial tentang faktor yang membuat masyarakat merasa terjamin terhadap keamanannya di ruang publik.

Permasalahan keamanan dalam ruang publik memberikan kesempatan pada masyarakat untuk memberikan persepsi pengamanan diri yang diselaraskan dengan kriteria perancangan yang telah didapatkan dari kajian literatur. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini memiliki sudut pandang penelitian sebagai berikut:

1. **Ontologi:** Perspektif ontologi penelitian ini adalah mengenai faktor pasti yang perlu dipertimbangkan dalam membentuk sebuah ruang publik yang aman. Faktor-faktor ini terkait dengan perancangan ruang publik yang disertai oleh fasilitas yang meningkatkan pengawasan alami dan menjadi sebuah alat untuk membantu pengguna dapat berinteraksi dengan lingkungan terkait dengan keamanan.
2. **Epistemologi:** Perspektif epistemologi dalam penelitian ini terkait dengan faktor sosial yang ada di ruang lingkup penelitian. Faktor sosial yang dimaksud adalah bagaimana pengguna ruang publik menilai keamanan sebuah ruang publik yang dapat menjamin keselamatannya.

3. **Aksiologi:** Perspektif aksiologi penelitian ini mencakup perancangan ruang publik yang dapat berinteraksi dan menjamin keselamatan masyarakat sebagai pengguna ruang publik. Hal ini diperlukan untuk merealisasikan sebuah kawasan perkotaan yang aman dan dapat dijelajahi masyarakat tanpa perlu mengkhawatirkan terjadinya ancaman terhadap keselamatan diri.

Sudut pandang tersebut menyimpulkan bahwasanya penelitian ini termasuk dalam paradigma *post-positivist* sosial yang termasuk dalam jenis penelitian disiplin ilmu perancangan kota serta keselamatan masyarakat. Dalam jenis penelitian perancangan kota, sebuah perancangan skematik diberikan pada akhir penelitian sebagai solusi alternatif terhadap perancangan ruang publik yang dapat menjamin keselamatan masyarakat sebagai pengguna ruang publik.

3.2 Strategi Penelitian

Strategi penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan *case study*. Studi kasus merupakan salah satu jenis pendekatan kualitatif yang menelaah sebuah "kasus" tertentu dalam konteks atau setting kehidupan nyata kontemporer. Peneliti studi kasus dapat memilih tipe penelitiannya berdasarkan tujuan, yakni studi kasus instrumental tunggal yang berfokus pada satu isu atau persoalan tertentu, studi kasus kolektif yang memanfaatkan beragam kasus untuk mengilustrasikan suatu persoalan penting dari berbagai perspektif, studi kasus intrinsik yang fokusnya adalah pada kasus itu sendiri, karena dianggap unik atau tidak biasa. Prosedur utamanya menggunakan *sampling purposeful* (untuk memilih kasus yang dianggap penting), yang kemudian dilanjutkan dengan analisis holistik atas kasus tersebut melalui deskripsi detail atas pola-pola, konteks dan setting di mana kasus itu terjadi.

Penelitian kualitatif sendiri menurut Moleong (2006) memiliki 11 (sebelas) karakteristik yang harus dipenuhi, yaitu: (1) Latar belakang ilmiah; (2) Manusia sebagai alat; (3) Metode kualitatif; (4) Analisis data secara induktif; (5) Teori dari dasar (*grounded theory*); (6) Deskriptif; (7) Lebih mementingkan proses daripada hasil; (8) Adanya batas yang ditentukan oleh fokus; (9) Adanya kriteria

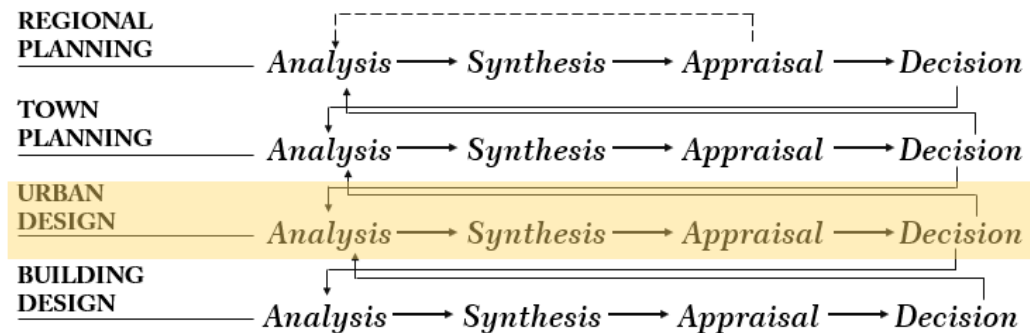
khusus untuk keabsahan data; (10) Desain yang bersifat sementara; dan (11) Hasil penelitian dirundingkan dan disepakati bersama.

Karakter tersebut merupakan syarat yang harus dipenuhi dalam penelitian kualitatif, karena hal penting dalam penelitian kualitatif adalah bagaimana data yang dikumpulkan dengan lengkap dan berkualitas. Lebih lanjut Moleong (2006) menjelaskan bahwa agar penelitian dapat betul-betul berkualitas, data yang dikumpulkan harus lengkap, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data dalam bentuk verbal atau kata-kata yang diucapkan secara lisan, gerak gerik atau perilaku yang dilakukan oleh informan (subyek yang dapat dipercayanya) yang berkenaan dengan variabel yang diteliti. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen grafis (tabel, catatan, notulen rapat, SMS, dan lain-lain), foto-foto, film, rekaman video, benda-benda yang dapat memperkaya data primer.

Groat dan Wang (2002) mengatakan bahwa sumber data penelitian kualitatif adalah tampilan yang berupa kata-kata lisan atau tertulis yang dicermati oleh peneliti, dan benda-benda yaang diamati sampai detailnya agar dapat ditangkap makna yang tersirat dalam dokumen atau bendanya. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini menerapkan strategi kualitatif yang berusaha melihat kualitas fasilitas keselamatan dengan turun langsung ke lapangan dan melakukan kuisisioner. Hal ini akan menjadi data-data primer yang akan digunakan pada proses analisis. Sedangkan data sekunder berupa dokumen pendukung seperti Rencana Detil Tata Ruang dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya yang dapat membantu memperlihatkan fokus serta kriteria khusus dalam perancangan kawasan.

3.3 Metode Perancangan

Proses perancangan dalam penelitian ini tidak mengikuti pola yang linier, namun sebagai sebuah pengulangan dalam beberapa tahapan hingga keputusan ditetapkan. Sehingga proses ini dapat menjadi sebuah proses yang memiliki pola yang berulang-ulang (*iterative*) sebagaimana telah dijelaskam oleh Moughtin (1999). Lebih jelas mengenai proses ini dapat dilihat pada diagram berikut.



Gambar 3.1 Perancangan Kota dalam Proses Perancangan Kota oleh Markus dan Maver dalam Moughtin (1999)

Berdasarkan hal tersebut, guna dapat merancang ruang publik yang dapat meningkatkan keselamatan penggunaannya, tahapan metode perancangan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap *analysis*: analisis meliputi pencarian informasi yang tersedia berdasarkan sasaran yang akan dicapai dalam penelitian. Tahapan ini meliputi pencarian informasi yang menjadi latar belakang penelitian ini yang telah dijelaskan pada BAB I. Informasi ini menjadi dasar untuk melihat masalah nyata pada aspek keselamatan di lokasi penelitian. Berdasarkan hal itu, tahapan ini menghasilkan sasaran penelitian yang kemudian akan diselesaikan dengan dilakukannya penelitian ini. Adapun, sasaran penelitian tersebut adalah:
 - a) Mengidentifikasi jenis ancaman yang paling sering terjadi di ruang publik Kota Surabaya.
 - b) Mengidentifikasi faktor perancangan yang berpengaruh besar dalam menyumbang ketidakamanan di ruang publik pada Kota Surabaya.
 - c) Merumuskan kriteria dan desain skematik perancangan ruang publik yang aman dan menjamin keselamatan masyarakat berbasis teori yang relevan.

2. Tahap *syntesis*: merupakan suatu tahap dimana ide-ide mulai dihasilkan dan diikuti oleh evaluasi yang kritis dari alternatif solusi. Tahapan ini terkait dengan studi terhadap teori serta konsep yang diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan pada tahapan sebelumnya. Terkait dengan hal tersebut, tahapan *syntesis* dalam penelitian ini telah dijelaskan pada BAB II, dimana konsep yang diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan adalah konsep *Urban Safety*. Konsep ini kemudian digali keabsahannya dengan merumuskan aspek dan kriteria umum perancangan yang dapat meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik di lokasi penelitian.
3. Tahap *appraisal*: Tahap ini merupakan tahap dimana semua informasi dikumpulkan untuk melakukan evaluasi. Pada tahap ini, akan menghasilkan kriteria penataan yang berlaku sebagai solusi yang telah dipertimbangkan dengan evaluasi terkait. Tahapan *appraisal* diterapkan pada penelitian ini dengan dilakukannya analisis terhadap aspek yang telah didapatkan pada tahapan sebelumnya. Berdasarkan hal tersebut, tahapan ini akan dimulai dengan menjabarkan metode penelitian dijelaskan pada sub bab selanjutnya.
4. Tahap *decision*: Merupakan penetapan keputusan yang didasarkan pada akumulasi dari semua proses yang telah dilakukan secara berulang untuk menghasilkan konsep penataan. Dalam tahapan ini, penelitian masuk ke dalam proses perancangan dengan mempertimbangkan hasil yang telah didapat dari tahapan *appraisal*. Sehingga, hasil dari tahapan *appraisal* akan menjadi pertimbangan dalam menetapkan kriteria khusus guna membantu memperdalam kriteria umum yang didapat pada tahap *syntesis*. Adapun kriteria umum perancangan didapatkan dengan menggunakan beberapa studi pembanding yang juga menjadi dasar penetapan kriteria umum. Kriteria tersebut yakni dirumuskan sesuai yang dijabarkan oleh *Crime Prevention*

Victoria (2011), Gloucester City Council (2010), Crime Prevention of The State of Queensland (2017), Northern Territory Government Department of Land and Planning (2010), Welle et al. (2015), City of Abbotsford CPTED (2013), City of Gosnell (2001) serta Safepolis (2007).

3.4 Aspek Penelitian

Aspek penelitian dalam penelitian ini didapatkan dari kajian pustaka yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, kemudian akan digunakan untuk membantu penelitian ini memiliki pembahasan dengan lebih terarah. Pembahasan yang akan menjadi acuan dalam penelitian tersebut merupakan hasil penjabaran dari setiap aspek atau lebih tepatnya setiap sub-aspek yang menjadi aspek penelitian.

Adapun aspek penelitian tersebut dapat dilihat lebih lengkap pada tabel berikut.

Tabel 3.1 Tabel Aspek Penelitian

	A	B	C
No.	Aspek yang diteliti	Sub-Aspek	Definisi Operasional
1	Sasaran 1 (Aspek Non-Fisik)		
2	Persepsi Masyarakat	<i>Crowding</i>	<i>Crowding</i> terkait dengan persepsi masyarakat pada tingkat keramaian yang ada pada ruang publik di wilayah penelitian dengan pembagian keramaian rendah (< 10 orang), keramaian sedang (10-20 orang), keramaian tinggi (>20 orang).
3		<i>User Satisfaction</i>	<i>User satisfaction</i> terkait dengan persepsi masyarakat terhadap penyediaan fasilitas keamanan yang dapat mempengaruhi keselamatan pada ruang publik.
4		<i>Wayfinding</i>	<i>Wayfinding</i> terkait dengan persepsi masyarakat terhadap

	A	B	C
No.	Aspek yang diteliti	Sub-Aspek	Definisi Operasional
			kemudahan dalam menemukan arah pada ruang publik.
5		<i>Familiarity</i>	<i>Familiarity</i> terkait dengan persepsi masyarakat terkait daya tarik dan kenyamanan sehingga menciptakan perasaan ingin kembali pada ruang publik pada wilayah penelitian.
6	Sasaran 2 (Aspek Fisik)		
7	Site	Image dan Milieu	Image dan Milieu terkait dengan citra dan lingkungan berfokus gambar tipe hunian, perawatan, dan keterbukaan lingkungan
8		Hirarki bangunan	Hirarki bangunan terkait pada jenis kompleks bangunan. Hirarki bangunan terbagi menjadi dua jenis, vertikal dan horizontal
9		Kepadatan bangunan	Kepadatan bangunan terkait dengan banyaknya bangunan pada sebuah bidang lahan. Hal ini ditemukan dengan menghitung luas lahan terbangun/ luas total wilayah x 100%
10		Penggunaan lahan	Penggunaan lahan terkait dengan jenis penggunaan lahan per bangunan yang terdapat pada sebuah kawasan
11		Ketinggian bangunan	Ketinggian bangunan terkait dengan jumlah lantai dan ketinggian bangunan dari permukaan tanah.
12	Teritorial	Pembatas fisik	Pembatas fisik terkait dengan batasan riil yang mencakup pagar, gerbang, pintu keluar, bangunan berbentuk U, dan dinding tinggi.
13		Pembatas simbolis	Pembatas simbolis terkait dengan batasan yang mencakup gerbang terbuka, lampu jalan, penanda jalan, jalur pendek, penanaman

	A	B	C
No.	Aspek yang diteliti	Sub-Aspek	Definisi Operasional
			dan perubahan tekstur permukaan berjalan.
14	Jalan	Lalu lintas	Lalu lintas pada aspek penelitian terkait dengan kelancaran dan kepadatan lalu lintas yang memberikan pengaruh pada jumlah orang asing yang dapat mencegah terjadinya ancaman keselamatan.
15		Aksesibilitas	Aksesibilitas terkait jalur akses yang harus mudah digunakan dan jelas untuk dipahami sehingga dapat meningkatkan keterbacaan lingkungan seperti jembatan penyeberangan, zebra-cross, trotoar.
16		Jaringan jalan	Jaringan jalan pada aspek penelitian terkait dengan tata letak, layout, serta lebar jalan pada sebuah kota.
17		Parkir	Fasilitas parkir pada aspek penelitian terkait lokasi, kualitas, serta luasan area parkir.
18		Fasilitas pergantian moda	Fasilitas pergantian moda terkait dengan penempatan fasilitas transportasi umum, kualitas, serta petunjuk rute yang ada disekitarnya.
19	Keterlihatan	Posisi jendela/ pintu	Posisi jendela/pintu pada aspek penelitian terkait dengan posisi jendela/ pintu pada bangunan yang berhubungan dengan pengawasan alami.
20		Lampu	Lampu pada aspek penelitian terkait dengan lokasi, sebaran, kualitas, serta pemeliharaan lampu serta pencahayaan pada kawasan.

	A	B	C
No.	Aspek yang diteliti	Sub-Aspek	Definisi Operasional
21	Daya Tarik	Fasilitas bangku	Fasilitas bangku pada aspek penelitian terkait sebaran, kualitas, bahan, serta pemeliharaan.
22		Vegetasi pendukung	Vegetasi pada aspek penelitian terkait jenis vegetasi, tinggi, serta kemampuan naungan vegetasi pada kawasan.
23	Pemeliharaan	Lahan kosong	Lahan kosong pada aspek penelitian terkait dengan lokasi lahan dan pemeliharaan lahan pada kawasan
24		Tempat pembuangan	Tempat pembuangan terkait dengan lokasi tempat pembuangan yang seringkali menjadi area terjadinya ancaman kejahatan sesuai

Sumber: peneliti, (2018)

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data berperan sebagai titik awal dalam melakukan analisis terkait. Terkait dengan hal tersebut, diperlukan teknik pengumpulan data yang merupakan sebuah arahan serta prosedur dalam melakukan pengumpulan data untuk penelitian. Pengumpulan data dengan strategi yang tepat akan menghasilkan kajian yang maksimal (Darjosanjoto, 2012). Menurut Darjosanjoto (2012), pengumpulan data dapat dikelompokkan ke dalam empat bagian yang saling berkaitan, yaitu penyajian data kawasan atau lingkungan, penyajian data bangunan, penyajian data yang mempunyai sifat khusus, dan data responden.

Penelitian ini memfokuskan metode pengumpulan data menggunakan observasi ke wilayah lokasi studi. Observasi ini dilakukan untuk mendapatkan data fisik dan non-fisik pada lokasi studi. Selain metode observasi, penelitian ini juga melakukan metode kuisioner untuk mendapatkan penilaian serta persepi masyarakat sebagai pengguna ruang publik terhadap jenis-jenis aktivitas yang

dapat membahayakan keselamatannya. Kuisiner juga dilakukan untuk mengetahui tingkat keselamatan lokasi studi menurut persepsi pengguna ruang publik. Untuk lebih jelasnya mengenai metode pengumpulan data dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.2 Tabel Metode Pengumpulan Data

	A	B	C
No.	Jenis	Data	Metode
1	Data Primer	Data fisik kawasan: 1. Image dan <i>milieu</i> 2. Hirarki bangunan 3. Kepadatan bangunan 4. Penggunaan lahan 5. Ketinggian bangunan 6. Pembatas fisik 7. Pembatas simbolis 8. Lalu lintas 9. Aksesibilitas 10. Jaringan Jalan 11. Parkir 12. Fasilitas Pergantian moda 13. Posisi jendela/pintu 14. Lampu 15. Fasilitas bangku 16. Vegetasi pendukung 17. Tutupan lahan 18. Lahan kosong 19. Tempat pembuangan	Observasi
2		Persepsi pengguna ruang publik terhadap keamanan lokasi studi. 1. <i>Crowding</i> 2. <i>Wayfinding anxiety</i> 3. <i>User satisfaction</i> 4. <i>Familiarity</i>	Kuisiner
3	Data Sekunder	Perancangan kawasan yang dapat meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik.	Studi literatur
4		Dokumen perencanaan: - RTRW Kota Surabaya - RDTR Kota Surabaya	Studi literatur

Sumber: Peneliti, (2018)

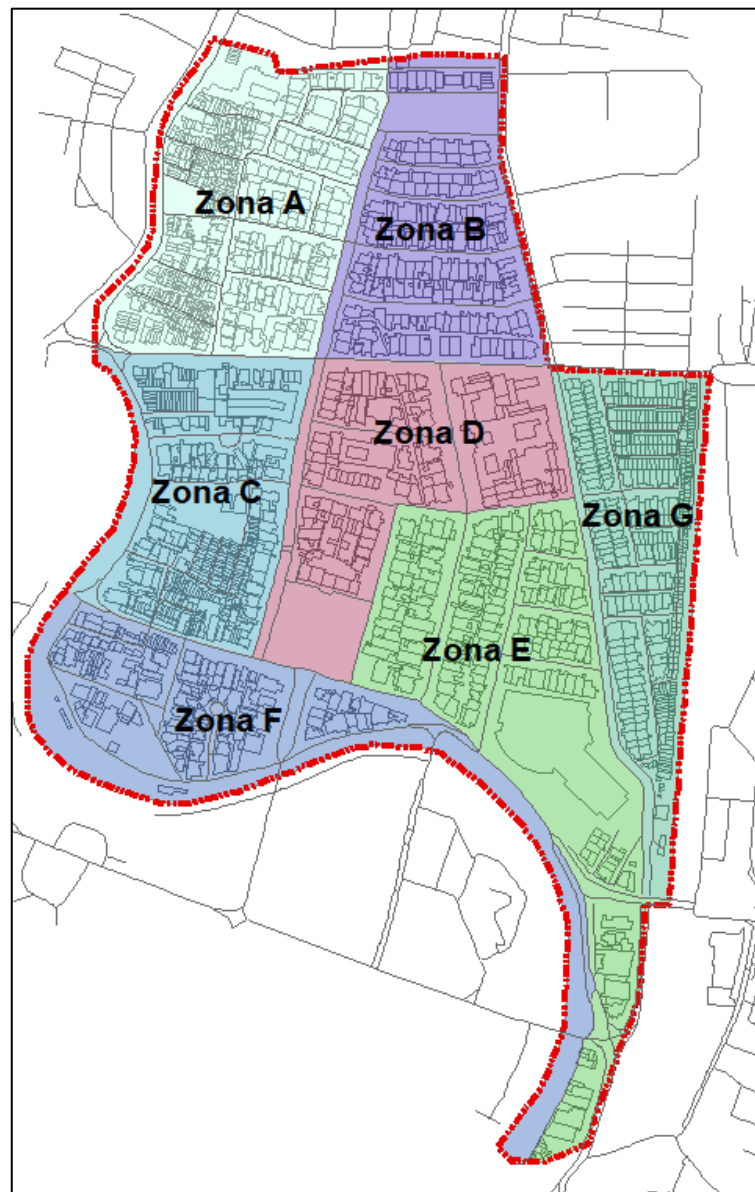
3.5.1 Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan observasi lapangan terhadap aspek penelitian. Hal ini dilakukan untuk mengetahui tingkat keselamatan pada kawasan lokasi studi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut:

A. Observasi

Observasi pada penelitian ini digunakan sebagai metode pengumpulan data fisik. Observasi menurut Arikunto (2006) adalah mengumpulkan data atau keterangan yang harus dijalankan dengan melakukan usaha-usaha pengamatan secara langsung ke tempat yang akan diselidiki. Hasil dari observasi ini akan dijabarkan melalui teknik *Walk-through Analysis*. *Walkthrough Analysis* menurut *Urban Design Analysis* (2013) adalah penilaian kualitas perkotaan dan masalah desain dilakukan dengan berjalan melalui area dan merekam pengamatan dan tayangan di sepanjang jalan. Ini menggunakan metode grafis terutama untuk merekam pengamatan. Tujuan teknik ini adalah memberikan gambaran umum tentang masalah desain. Teknik ini membantu menetapkan sejauh mana masalah desain dan mengidentifikasi pekerjaan lebih lanjut diperlukan.

Proses observasi pada penelitian ini dilakukan dengan turun ke lapangan dengan membawa peta lokasi penelitian. Peta lokasi penelitian dibagi menjadi 7 zona kawasan, pembagian ini didasarkan pada jenis ruang publik yang ada di setiap zona menurut *Northern Territory Government Departments of Land and Planning* (2010). Adapun 7 zona tersebut dibagi menjadi zona I yang terfokus pada ruang publik pada kawasan residential, zona II yang terfokus pada ruang publik pada ruang publik kawasan residential dan taman, zona III yang fokus pada ruang publik kawasan komersial, zona IV yang terfokus pada ruang publik kawasan perkantoran dan fasilitas pendidikan, zona V yang terfokus pada ruang publik komersial dan pendidikan, zona VI yang terfokus pada ruang publik residential dan komersial, serta zona VII yang terfokus pada ruang publik residential. Adapun peta pembagian zona ini lebih jelasnya dapat dilihat pada peta berikut.



Gambar 3.2 Peta Survey dan Pembagian Zona

B. Kuisisioner

Kuisisioner dalam penelitian ini digunakan untuk memperoleh data nonfisik berupa opini masyarakat mengenai keselamatan di ruang publik. Peningkatan keselamatan di ruang publik tidak hanya menggunakan teknik survey melalui observasi, namun juga memerlukan proses kuisisioner terhadap masyarakat untuk dapat melihat sudut pandang pengguna. Proses kuisisioner ini terdiri dari

pengalaman sudut pandang penduduk tentang tingkat keselamatan di kawasan terkait. Metode pemilihan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah teknik *accidental sampling* yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan faktor spontanitas, artinya siapa saja yang tidak sengaja bertemu dengan peneliti dan sesuai dengan karakteristik dan keterwakilan dari kelompok usia yang diinginkan, maka orang tersebut dapat digunakan sebagai sampel (responden). Kelompok usia yang menjadi target responden dalam penelitian ini adalah kelompok usia lebih dari 15 tahun. Responden ini kemudian diberikan pertanyaan yang berjenis *leading questions* dimana pertanyaan digunakan untuk menggali persepsi responden sesuai dengan jawaban yang diperkirakan oleh peneliti.

Proses kuisioner yang dilakukan dalam penelitian ini ditujukan untuk melihat bagaimana pengguna ruang publik menilai faktor keselamatan pada lokasi studi. Setiap pertanyaan yang diberikan memiliki tujuan untuk mengetahui pengalaman pengguna dalam 4 kelompok yang terkait dengan persepsi masyarakat terhadap keselamatan di ruang publik. Keluaran hasil kuisioner kemudian akan menjadi bahan pertimbangan untuk mengidentifikasi faktor ancaman yang dapat mempengaruhi tingkat keselamatan pengguna ruang publik. Sehingga dapat terjadi kesinambungan antara penilaian dari sudut pandang peneliti dan sudut pandang masyarakat yang menggunakan jalur tersebut.

Tabel 3.3 Tabel Desain Kuisioner

	A	B
No.	Aspek Penelitian	Tujuan Kuisioner
1	<i>Crowding</i>	Mengetahui persepsi pengguna ruang publik terhadap tingkat keramaian pada lokasi studi.
2	<i>Wayfinding Anxiety</i>	Mengetahui persepsi pengguna ruang publik mengenai kemudahan menemukan jalan yang dituju.
3	<i>User Satisfaction</i>	Mengetahui persepsi pengguna ruang publik terhadap kepuasan terhadap rancangan ruang.

4	<i>Familiarity</i>	Mengetahui persepsi pengguna ruang publik terhadap citra ruang publik pada lokasi studi.
---	--------------------	--

Sumber: Dogrusoy dan Zengel, (2016)

Proses kuisioner dalam penelitian ini menggunakan daftar pertanyaan sejumlah 14 pertanyaan yang mencakup faktor-faktor yang diperlukan dalam desain kuisioner.

C. Dokumentasi

Teknik dokumentasi merupakan suatu teknik yang dilakukan dalam memperoleh data di lapangan dengan mencatat keseluruhan informasi yang ditemukan. Data ini dapat berbentuk catatan, rekaman, foto maupun gambar. Pada kegiatan dokumentasi ini, peneliti akan merekam keseluruhan informasi sesuai aspek penelitian yang ditemukan pada lokasi studi guna menjawab sasaran 2.

3.5.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap yang akan dihubungkan dengan data primer. Data sekunder juga merupakan kajian terhadap teori maupun literatur yang sesuai. Data sekunder bisa berasal dari internet, buku, literatur, maupun jurnal. Metode pengumpulan data sekunder pada penelitian ini dilakukan dengan studi literatur dan survey instansi dapat dilihat pada penjelasan berikut:

A. Studi Literatur

Studi literatur dalam penelitian ini dilakukan untuk merumuskan konsep *Urban Safety* yang akan menjadi konsep penataan kawasan pada lokasi studi. Literatur yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Crime Prevention Victoria* (2011), *Gloucester City Council* (2010), *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017), *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010), Welle et al. (2015), *City of Abbotsford CPTED* (2013), *City of Gosnells* (2001) serta *Safepolis* (2007). Literatur ini bertujuan untuk menjelaskan

mengenai elemen, rekomendasi, serta kriteria yang diperlukan untuk merancang sebuah ruang publik yang aman.

B. Survey Instansi

Survey instansi dilakukan untuk mendapatkan beberapa dokumen perencanaan seperti dokumen RTRW dan RDTR Kota Surabaya. Instansi yang menjadi sumber dokumen tersebut adalah Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya dan Dinas PU Perumahan dan Pengawasan Bangunan Kota Surabaya. Survey instansi ini bertujuan untuk mendapatkan dokumen yang dapat digunakan dalam mencari kriteria tambahan padatahapan *decision* penelitian ini.

3.6 Teknik Penyajian Data

Susunan data yang sempurna akan memudahkan dan mempercepat proses analisa atau interpretasi (Darjosanjoto, 2006). Untuk menyajikan data secara sempurna dibutuhkan pengetahuan tentang bagaimana menyajikan data yang tepat dan informatif. Penyajian data dalam penelitian ini ditampilkan melalui gambar, diagram, peta, dan sketsa. Menurut Darjosanjoto (2006), penyajian data dapat dikelompokkan ke dalam tiga bagian yang saling berkaitan, yaitu penyajian data kawasan atau lingkungan, penyajian data bangunan, dan penyajian data yang mempunyai sifat khusus.

Teknik penyajian data dalam penelitian ini lebih difokuskan pada penyajian data kawasan atau lingkungan, mengingat lingkup wilayah studi berada dalam skala kawasan. Dalam penyajian data kawasan atau lingkungan, perlu memperhatikan beberapa hal seperti (Darjosanjoto, 2012):

1. Tampilan peta yang menjelaskan lokasi studi harus dimulai dari penjelasan untuk lingkup yang paling besar.
2. Cara menyajikan tempat-tempat yang mempunyai arti penting dalam suatu kawasan atau lingkungan.

3. Dalam melakukan pengamatan terhadap area yang luas atau bentang alam (lansekap), pengamatan lebih difokuskan pada detail beberapa area.
4. Dalam melakukan pengamatan terhadap gambaran atau pikiran seseorang mengenai kawasan tertentu maka perlu dipertimbangkan beberapa hal seperti kejelasan batas dari kawasan; transisi antara kawasan terkait dengan kawasan yang lain; gerak langkah masyarakat, penghuni, atau pengguna jalan atau ruang luar; serta visualisasi data pengguna ruang terbuka atau jalan lingkungan.

3.7 Teknik Analisa Data

Teknik analisa diperlukan untuk memproses data yang telah dikumpulkan guna mendapatkan sasaran penelitian dan mencapai tujuan, sehingga perlu dilakukan suatu analisis data. Dalam penelitian ini, analisis data yang digunakan menggabungkan beberapa teknik analisis, yaitu *cognitive mapping* dan *character appraisal*.

Teknik *cognitive mapping* diperlukan untuk melihat kondisi fisik kawasan serta fasilitas yang mendukung keamanan kawasan. Hal ini dilakukan untuk melihat faktor yang dapat mempengaruhi tingkat keselamatan pengguna ruang publik pada lokasi studi. Analisa selanjutnya yang diperlukan dalam penelitian ini adalah *character appraisal*. Analisis ini digunakan untuk menilai seberapa baik kualitas fisik kawasan yang telah digambarkan oleh analisis *cognitive mapping*.

3.7.1 Analisa Data Kualitatif

Analisa data terhadap hasil kuisioner persepsi pengguna terhadap faktor keselamatan pada ruang publik, digunakan metode pengumpulan data dengan kuisioner. Tujuan dari metode ini adalah untuk mendapatkan informasi mengenai persepsi pengguna mengenai kemampuan kawasan dalam mendukung aktivitas mereka. Metode ini juga menjadi metode yang akan menjawab sasaran 1 dalam penelitian ini yaitu mengidentifikasi jenis ancaman yang paling sering terjadi di ruang publik pada lokasi penelitian. Metode pengumpulan data ini dianggap efektif

karena memberi tanggapan naratif on the spot (Evans & Jones, 2011). Dalam kaitannya dengan penelitian ini, metode ini memungkinkan peneliti untuk mengetahui bagaimana kondisi fisik sebuah kawasan mempengaruhi aktivitas pengguna di dalamnya, serta melihat bagaimana pengguna memanfaatkan kondisi fisik kawasan tersebut dalam melakukan aktivitas.

Data hasil kuisioner kemudian dilakukan pengolahan data kualitatif. Miles dan Huberman seperti yang dikutip oleh Salim (2006), menyebutkan ada tiga langkah pengolahan data kualitatif, yakni reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan (*conclusion drawing and verification*). Dalam pelaksanaannya reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi, merupakan sebuah langkah yang sangat luwes, dalam arti tidak terikat oleh batasan kronologis. Secara keseluruhan langkah-langkah tersebut saling berhubungan selama dan sesudah pengumpulan data, sehingga model dari Miles dan Huberman disebut juga sebagai Model Interaktif.

Berdasarkan pada penjelasan yang telah dikembangkan oleh Agus Salim (2006), dapat dijelaskan secara ringkas sebagai berikut:

1. Reduksi data (*data reduction*), dalam tahap ini peneliti melakukan pemilihan, dan pemusatan perhatian untuk penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data kasar yang diperoleh.
2. Penyajian data (*data display*). Peneliti mengembangkan sebuah deskripsi informasi tersusun untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Display data atau penyajian data yang lazim digunakan pada langkah ini adalah dalam bentuk teks naratif.
3. Penarikan kesimpulan dan verifikasi (*conclusion drawing and verification*). Peneliti berusaha menarik kesimpulan dan melakukan verifikasi dengan mencari makna setiap gejala yang diperolehnya dari lapangan, mencatat keteraturan dan konfigurasi yang mungkin ada, alur kausalitas dari fenomena, dan proposisi.

3.7.2 Cognitive Mapping

Cognitive Mapping dijelaskan dalam *Image and Environment: Cognitive Mapping and Spatial Behavior*, Roger Downs dan David Stea (1973) mendefinisikan pemetaan kognitif sebagai konstruksi yang mencakup proses-proses kognitif yang memungkinkan orang untuk memperoleh, kode, menyimpan, mengingat, dan memanipulasi informasi tentang sifat lingkungan spasial mereka. Informasi ini mengacu pada atribut dan lokasi relatif orang dan benda di lingkungan, dan merupakan komponen penting dalam proses adaptif pengambilan keputusan spasial. Metode *cognitive mapping* dalam penelitian ini akan menjawab sasaran 2 dalam penelitian ini yaitu untuk mengidentifikasi faktor perancangan yang berpengaruh besar dalam menyumbang ketidakamanan di ruang publik pada lokasi penelitian.

Pemetaan kognitif menghubungkan persepsi dan preferensi dalam matriks spasial. Campuran informasi kualitatif dan spasial ini dalam *cognitive map* memungkinkan individu untuk membuat keputusan dalam konteks spasial. *Cognitive map* mencakup informasi spasial tentang lingkungan, termasuk identitas tempat dan rute, lokasi, jarak, arah. Hubungan orang-ke-objek dan hubungan objek-ke-objek terdapat dalam *cognitive map*. Dengan demikian, *cognitive map* adalah produk akhir dari proses pemetaan kognitif. Ruang dalam *cognitive map* telah disebut "ruang psikologis."

Lang (1987) juga menjelaskan bahwa *cognitive map* digunakan sebagai metode visualisasi yang digunakan untuk mengetahui pergerakan spasial manusia yang memungkinkan adanya keterkaitan antara setting perilaku saat melakukan suatu kegiatan. Melalui pemetaan kognitif maka akan diperoleh gambaran tentang berbagai informasi secara tergambar yang mencakup tentang pergerakan manusia terkait dengan suatu tempat.

Analisa perilaku dan aktivitas dilakukan dengan teknik analisis *cognitive mapping and spatial behavior*. Langkah-langkah yang digunakan dalam pembuatan behavioral mapping adalah sebagai berikut :

1. Mempersiapkan denah dari lokasi yang akan diamati.

2. Memberi definisi yang jelas tentang perilaku yang akan di amati, bagaimana suasanaanya dan periode waktu pengamatan.
3. Memetakan berdasarkan pengamatan yang berulang-ulang.
4. Memberi system coding untuk mempermudah pemetaan.

Tujuannya langkah-langkah tersebut adalah untuk menggambarkan obyek observasi dalam peta, mengidentifikasi jenis frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik. Teknik pengambilan data/ metode observasi yang dilakukan adalah dengan menggunakan teknik *static snapshot* dan *recurring furniture*. *Static snapshot* adalah teknik untuk merekam kegiatan di tempat, sedangkan *recurring furniture* adalah pendataan furnitur yang digunakan pada lokasi pengamatan.

3.7.3 Character Appraisal

Character appraisal menurut *Urban Design Toolkit* (2006) adalah sarana untuk mengidentifikasi pola pembangunan khas yang mengilustrasikan perkembangan suatu lingkungan perkotaan. Analisa ini mengelaborasi hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti dengan dibantu masukan dari persepsi responden yang diperoleh melalui kuisisioner. Teknik ini sekaligus sebagai alat untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi kondisi dari lokasi studi dengan cara pengamatan berdasarkan persepsi responden sebagai pengamat guna mendukung hasil pengamatan oleh peneliti. Kemudian dilakukan evaluasi terhadap kondisi kawasan dan aktivitasnya, serta menilai guna mengetahui permasalahan dan juga potensi kawasan. Teknik analisa ini digunakan untuk membantu menjawab sasaran 2 yaitu mengidentifikasi faktor perancangan yang berpengaruh besar dalam menyumbang ketidakamanan di ruang publik pada lokasi peneliyian. Sehingga, dapat mengeluarkan kriteria khusus yang akan dibutuhkan dalam tahapan *decision* dalam membuat perancangan ruang publik yang dapat menjamin keselamatan penggunaanya.

3.7 Diagram Alir Penelitian

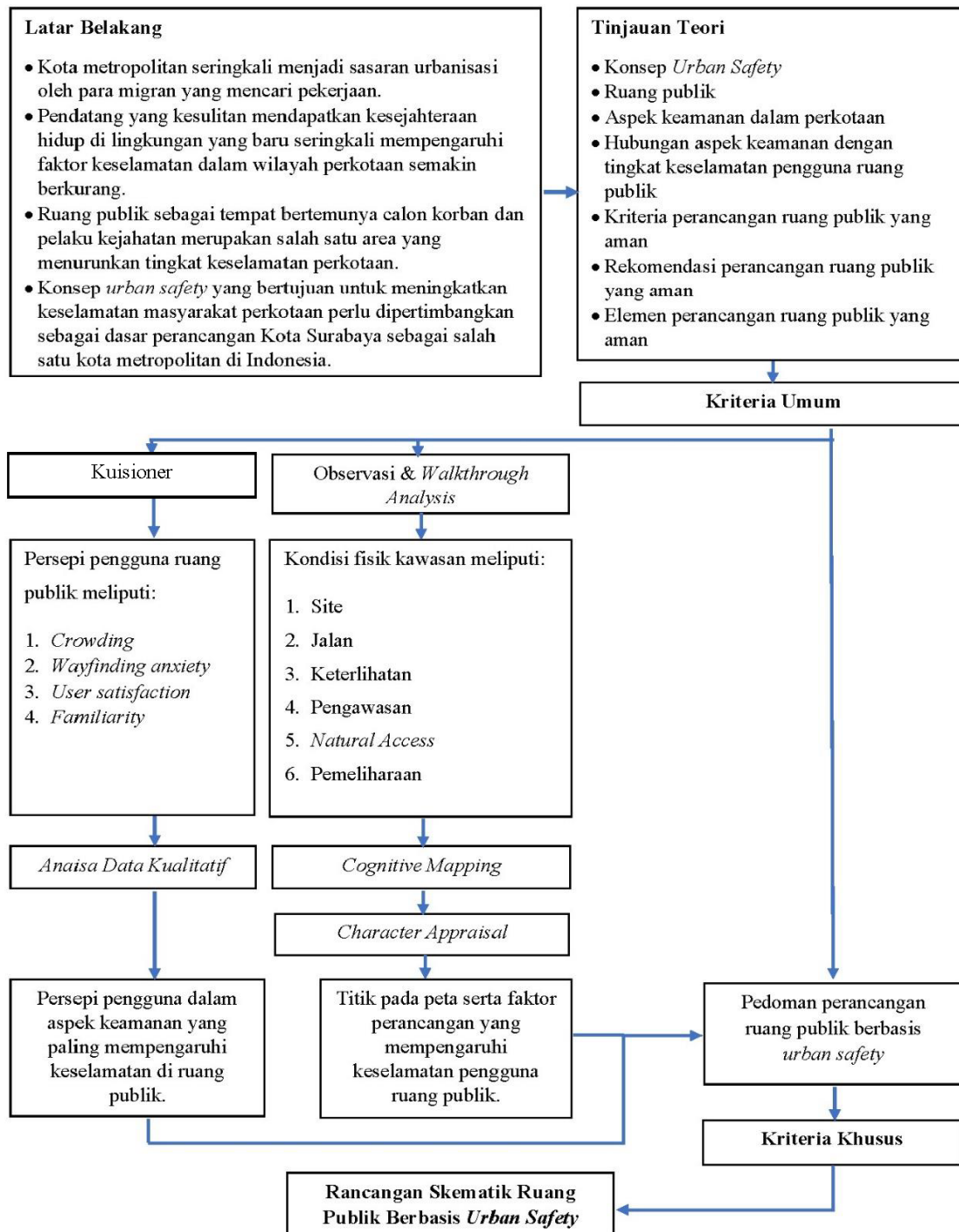
Diagram alir penelitian lebih lengkapnya dapat dilihat pada bagan yang tertera pada tabel 3.3 serta gambar 3.2

Tabel 3.4 Tabel Kebutuhan Data, Teknik Pengumpulan Data, dan Teknik Analisa

	A	B	C	D	E	F
No.	Sasaran	Data yang Diperlukan	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Penyajian Data	Teknik Analisa Data	Output
1	Mengidentifikasi jenis ancaman yang paling sering terjadi di ruang publik Kota Surabaya.	Persepi pengguna ruang publik terhadap keamanan lokasi studi. 5. <i>Crowding</i> 6. <i>Wayfinding anxiety</i> 7. <i>User satisfaction</i> 8. <i>Familiarity</i>	Kuisisioner dengan responden beserta dokumentasi foto.	Merangkum hasil kuisisioner dalam bentuk tabulasi beserta kesimpulan tiap pertanyaan	Analisa Data Kualitatif	Persepi pengguna dalam aspek keamanan yang paling mempengaruhi keselamatan di ruang publik.
2	Mengidentifikasi faktor perancangan yang berpengaruh besar dalam menyumbang ketidakamanan di ruang publik pada Kota Surabaya.	Data fisik kawasan: 1. Image dan Milieu 2. Hirarki 3. Kepadatan bangunan 4. Penggunaan lahan 5. Ketinggian Bangunan 6. Pembatas simbolis 7. Lalu Lintas 8. Aksesibilitas 9. Jaringan Jalan 10. Parkir 11. Fasilitas Pergantian Moda \ 12. Posisi jendela/ pintu 13. Orientasi 14. Penanda 15. Lampu	Observasi dan dokumentasi	Deskripsi hasil pengamatan beserta ilustrasi melalui diagram dan foto	<i>Walkthrough Analysis & Cognitive Mapping</i>	Titik pada peta serta faktor perancangan yang mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik.

No.	A Sasaran	B Data yang Diperlukan	C Teknik Pengumpulan Data	D Teknik Penyajian Data	E Teknik Analisa Data	F Output
		16. Fasilitas bangku 17. Pagar 18. Vegetasi pendukung 19. Petunjuk jalan 20. Tutupan jalan 21. Gerbang 22. Lahan kosong 23. Tempat pembuangan				
3.	Merumuskan kriteria dan desain skematik perancangan ruang publik yang aman dan menjamin keselamatan masyarakat berbasis teori yang relevan.	Teori perancangan kawasan berbasis <i>Urban Safety</i>	a. Fakta empiris yang didapatkan dari analisis sasaran sebelumnya b. Studi literatur mengenai <i>Urban Safety</i>	Konsep desain penataan kawasan	<i>Urban Design Method</i>	Kriteria perancangan serta desain skematik ruang publik Kota Surabaya berbasis <i>Urban Safety</i>

Sumber: peneliti, (2018)



Gambar 3.3 Bagan Alir Pemikiran Penelitian, (Sumber: Peneliti, 2018)

BAB 4

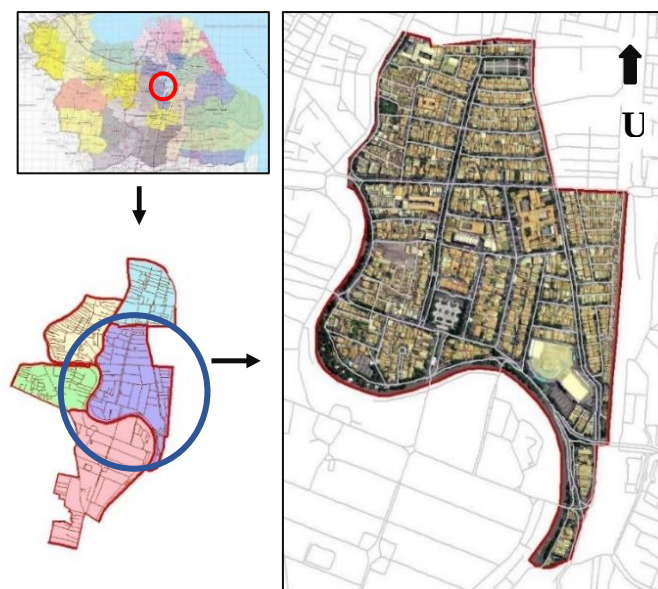
HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kawasan Studi

Kawasan studi dalam penelitian adalah Kelurahan Ketabang, Kecamatan Genteng, Kota Surabaya. Luas Kelurahan Ketabang adalah 115 Ha yang dalam penelitian ini dibagi menjadi 7 zona yang didasarkan oleh jenis kegiatan dominan dalam masing-masing zona. Adapun batas wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

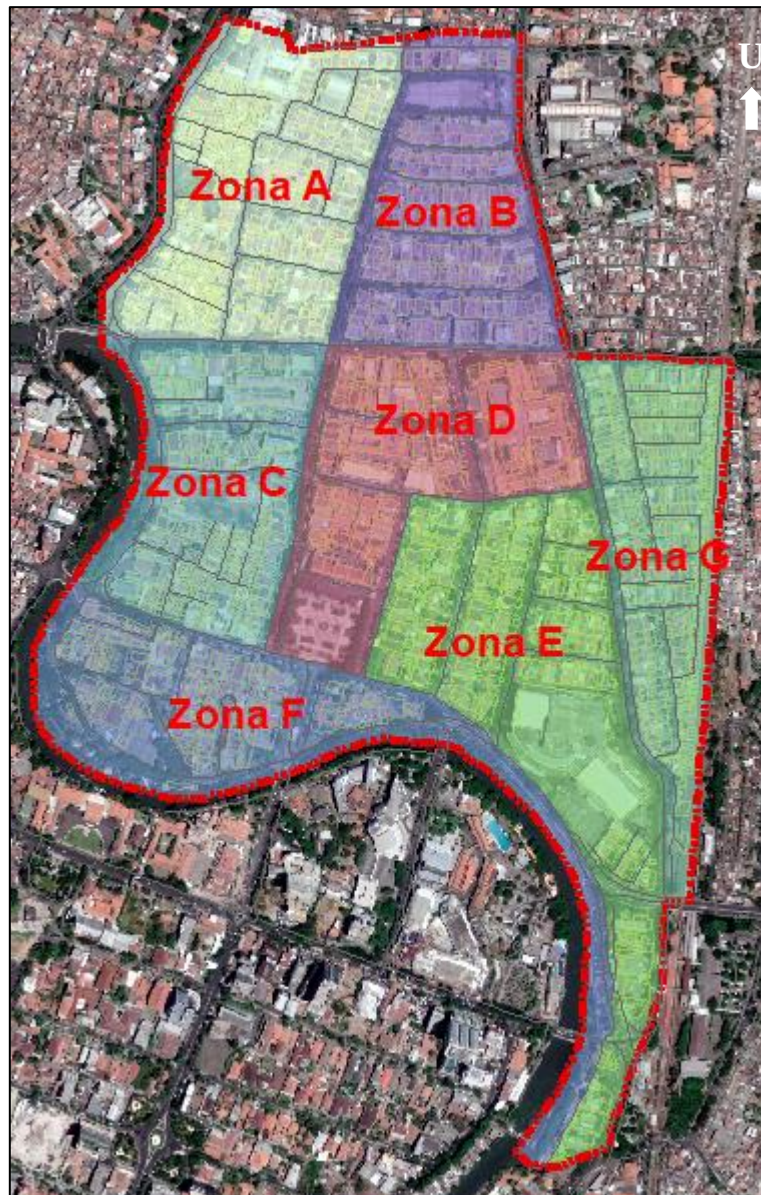
- Utara : Kelurahan Kalisari
- Timur : Kelurahan Tambaksari dan Kelurahan Pacarkeling
- Barat : Kelurahan Peneleh dan Kelurahan Genteng
- Selatan : Kelurahan Embong Kaliasin

Kelurahan Ketabang Kelurahan Ketabang sendiri secara umum memiliki ragam jenis ruang terbuka publik seperti taman, mal, ruang terbuka hijau, lapangan, serta beberapa kawasan yang dapat menjadi generator aktivitas dominan pada wilayah studi. Adapun peta Kelurahan Ketabang sebagai wilayah studi penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 4.1 Peta Kawasan Studi Kelurahan Ketabang, Kecamatan Genteng (sumber: Peneliti,2018)

Kawasan studi yakni Kelurahan Ketabang dalam penelitian ini dibagi menjadi 7 zona. Pembagian zona ini berdasarkan kegiatan dominan atau jenis kegiatan yang paling mempengaruhi zona tersebut. Sehingga, proses pengumpulan data serta proses analisis akan dilakukan pada setiap zona dan diharapkan setiap zona akan memiliki kriteria khusus masing-masing. Untuk lebih jelas mengenai pembagian zona pada kawasan studi dapat dilihat pada gambar 4.2



Gambar 4.2 Peta Pembagian Zona Wilayah Penelitian (sumber: Peneliti, 2018)

4.2 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat

Keselamatan pada ruang kota tidak lepas dari peran masyarakat mengenai pelayanan dari sebuah ruang kota terhadap keselamatannya. Hal ini disebutkan oleh Dogrusoy dan Zengel (2016), dimana masyarakat dapat menilai keamanan ruang publik dengan pengalamannya menjelajahi ruang publik tersebut. Dalam penelitian ini, persepsi masyarakat mengenai keselamatan dalam ruang publik dilakukan dengan proses kuisioner. Proses kuisioner dilakukan pada 7 zona pada Kelurahan Ketabang sebagai kawasan studi. Responden yang dipilih sebagai target kuisioner menggunakan metode *accidental sampling* dengan rentang umur lebih dari 15 tahun. Proses kuisioner dalam penelitian ini melibatkan 65 responden yang tersebar pada seluruh zona kawasan penelitian.

Kesimpulan dari hasil kuisioner yang didapatkan pada tiap zona akan dianalisis menggunakan metode Analisa Data Kualitatif sesuai model Mile dan Huberman. Analisa ini digunakan dalam menyimpulkan hasil kuisioner dikarenakan metode ini mampu menyimpulkan langkah dengan sangat luwes, dalam arti tidak terikat oleh batasan kronologis (Salim, 2006). Berdasarkan pada penjelasan yang telah dikembangkan oleh Agus Salim (2006), dapat dijelaskan secara ringkas sebagai berikut:

1. Reduksi data (*data reduction*), dalam tahap ini peneliti melakukan pemilihan, dan pemusatan perhatian untuk penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data kasar yang diperoleh.
2. Penyajian data (*data display*). Peneliti mengembangkan sebuah deskripsi informasi tersusun untuk menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Display data atau penyajian data yang lazim digunakan pada langkah ini adalah dalam bentuk teks naratif.
3. Penarikan kesimpulan dan verifikasi (*conclusion drawing and verification*). Peneliti berusaha menarik kesimpulan dan melakukan verifikasi dengan mencari makna setiap gejala yang diperolehnya dari lapangan, mencatat keteraturan dan konfigurasi yang mungkin ada, alur kausalitas dari fenomena, dan proposisi.

Proses Analisa data kualitatif ini juga membagi hasil analisa pada tiap zona menjadi aspek berdasarkan persepsi masyarakat terkait keselamatan perkotaan menurut Dogrusoy dan Zengel (2016). Adapun aspek tersebut terdiri dari *crowding*, *satisfaction*, *wayfinding*, dan *familiarity*.

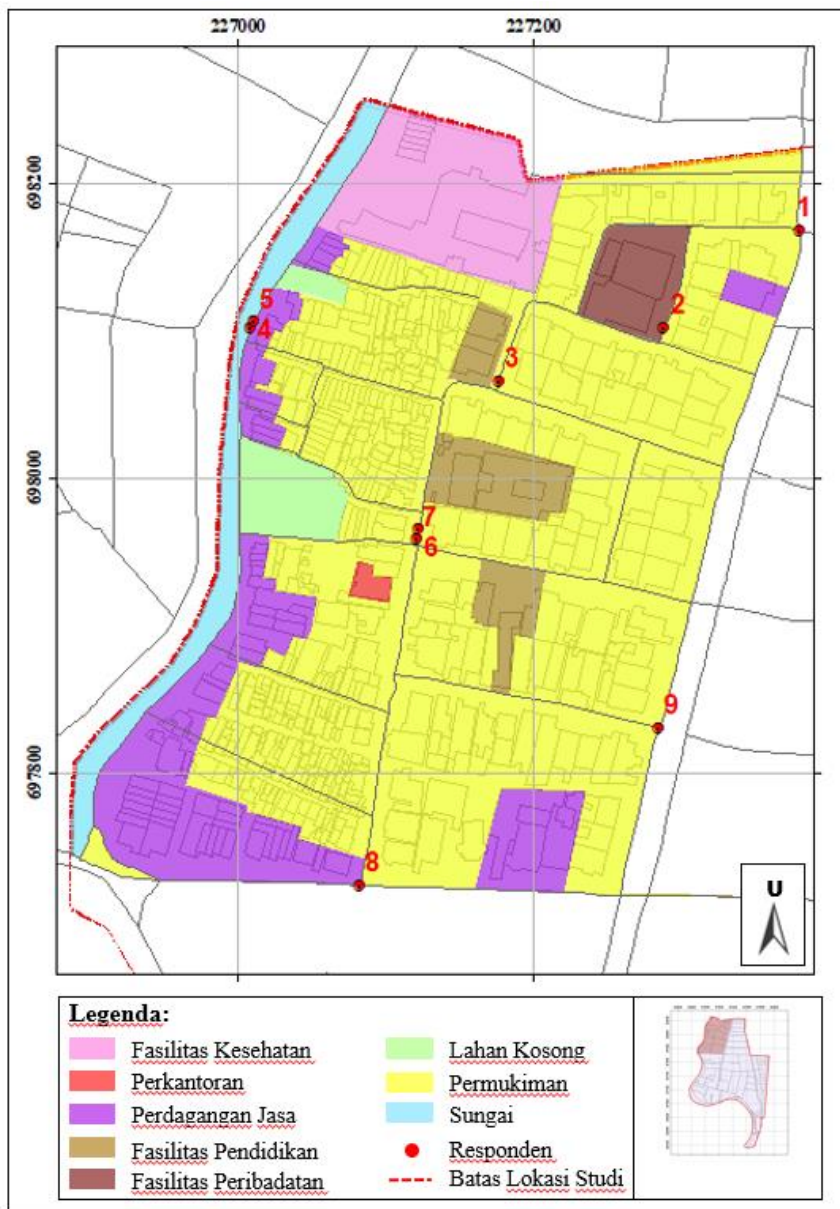
4.2.1 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona A

Zona A merupakan zona yang terletak pada bagian utara sebelah barat kawasan studi. Zona ini didominasi oleh penggunaan lahan permukiman. Selain permukiman, penggunaan lahan lain yang ada pada zona ini adalah pendidikan, perkantoran, peribadatan, serta perdagangan dan jasa. Pada zona ini, responden yang menjadi target kuisioner adalah pengguna ruang publik yang memiliki rentang umur 16 hingga 55 tahun. Adapun status responden terdiri dari satpam, warga di dalam zona A sendiri, pengemudi ojek *online*, pelajar SMA, serta pegawai dinas pemerintahan. Lebih jelas mengenai responden pada zona A serta lokasi kuisioner pada zona A dapat dilihat pada tabel 4.1 dan gambar 4.3

Tabel 4.1 Tabel Responden Kuisioner Zona A Kelurahan Ketabang

No.	Asal	Profesi/ Status	Umur
1	Dalam Zona	Satpam	46-50
2	Dalam Zona	Warga	46-50
3	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	31-35
4	Dalam Zona	Warga	51-55
5	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	26-30
6	Luar Zona	Pelajar SMK	16-20
7	Luar Zona	Pelajar SMK	16-20
8	Dalam Zona	Warga	51-55
9	Luar Zona	Pegawai Dinas Pemerintahan	26-30

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.3 Peta Lokasi Kuisioner Zona A (sumber: Peneliti, 2018)

Zona A memiliki kondisi yang terhitung sepi di area permukiman, hal ini didasarkan pada jumlah kendaraan yang melewati jalan pada area permukiman kurang dari 5 kendaraan/menit. Hal ini menyebabkan zona A memiliki lalu lintas yang lancar. Berbeda dari area permukiman, area pendidikan pada zona A memiliki tingkat keramaian yang tinggi. Keramaian ini ditunjukkan oleh adanya lebih dari 20 orang yang berkumpul pada area pendidikan zona A. Hal ini didasari oleh adanya warung serta toko yang melayani pelajar serta orang dari luar zona A yang mengunjungi zona ini pada jam makan siang keatas. Oleh sebab itu, perbedaan

tingkat keramaian ini dapat menjadi resiko dalam keselamatan pengguna ruang publik pada zona A.

Rekapitulasi kuisisioner pada zona A menjelaskan resiko keselamatan yang dijelaskan oleh responden pada zona A. Secara umum. Narasumber dari zona A memiliki tingkat kewaspadaan yang tinggi akibat keramaian yang ditimbulkan pada area pendidikan. Jenis pelanggaran seperti curanmor, kehilangan barang, serta penipuan kerap menghantui responden yang bertempat tinggal pada zona A. Lebih dari itu, pada area yang memiliki tingkat keramaian yang lebih rendah, malam hari adalah waktu yang paling dihindari oleh para responden. Hal ini didasarkan pada kurangnya generator aktivitas pada malam hari. Adapun kekurangan fasilitas yang menurut responden perlu diperbaiki adalah penambahan CCTV serta trotoar. Berdasarkan hal tersebut, hasil *data reduction* menggunakan analisis kualitatif dari hasil kuisisioner zona A adalah sebagai berikut.

Tabel 4.2 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona A

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Keramaian pada area pendidikan Zona A menyebabkan kurangnya pengawasan bagi pihak berwajib. Hal ini dapat menyebabkan kelengahan dan timbulnya ancaman keselamatan.	<i>Crowding</i>
2	Tingkat keramaian yang rendah pada area permukiman membuat zona ini memiliki kemungkinan adanya ancaman keselamatan seperti curanmor dan curat, atau dalam kondisi yang lebih ekstrim di area yang tidak diawasi oleh CCTV, curas dapat terjadi.	<i>Crowding</i>
3	Kurangnya penyediaan trotoar pada ruas jalan di zona A menyebabkan pejalan kaki harus turun ke badan jalan untuk mencapai suatu lokasi. Hal ini menyebabkan adanya resiko keselamatan terkait lalu lintas seperti kecelakaan.	<i>User Satisfaction</i>
4	Zona A memiliki potensi wisata yakni Masjid Cheng Ho Surabaya, namun hal ini tidak membuat zona ini menjadi tujuan kembali narasumber dari luar zona A karena areanya yang dominan permukiman	<i>Familiarity</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

4.2.2 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona B

Zona B sama halnya seperti zona A. Zona B terletak di bagian utara kawasan studi dan terletak pada sisi timur zona A. Zona B didominasi oleh permukiman di bagian dalam dan terbungkus oleh perdagangan jasa yang memisahkan area permukiman dengan ruas jalan utama Kota Surabaya. Penggunaan lahan lain pada zona B selain permukiman dan perdagangan jasa adalah perkantoran serta pemakaman. Proses kuisioner pada zona B mengikutsertakan responden dengan rentang umur 26-60. Adapun profesi/status responden adalah polisi, warga, pengemudi ojek *online*, satpam pada area permukiman, pegawai dinas pemerintahan, serta juru parkir pada area perdagangan dan jasa. Untuk lebih jelasnya mengenai responden dan posisi dilakukannya kuisioner dapat dilihat pada tabel 4.3 dan gambar 4.4

Tabel 4.3 Tabel Responden Kuisioner Zona B Kelurahan Ketabang

No.	Asal	Profesi/ Status	Umur
1	Luar Zona	Polisi	46-50
2	Luar Zona	Polisi	51-55
3	Dalam Zona	Warga	56-60
4	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	31-35
5	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	26-30
6	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	26-30
7	Luar Zona	Satpam	46-50
8	Luar Zona	Pegawai Dinas Pemerintahan	26-30
9	Luar Zona	Pegawai Dinas Pemerintahan	26-30
10	Luar Zona	Juru Parkir	36-40

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.4 Peta Lokasi Kuisioner Zona B (sumber: Peneliti, 2018)

Zona B memiliki kondisi yang cukup sepi pada area permukiman. Area permukiman pada zona B dilengkapi oleh portal di setiap ujung ruas jalan, hal ini menurut satpam setempat, guna mencegah adanya hal-hal yang tidak diinginkan pada area permukiman seperti curat atau curanmor. Adapun area lain dengan tingkat keramaian yang lebih tinggi adalah area perdagangan jasa, dalam proses pengumpulan data, terdapat lebih dari 20 orang sepanjang area perdagangan zona B. Keramaian ini didukung oleh ramainya lalu lintas pada jalan utama Kota

Surabaya yang bersinggungan langsung dengan area perdagangan jasa zona B. Meski lalu lintas ramai pada laur zona B, kondisi lalu lintas pada bagian dalam zona B tidak jauh berbeda dari zona A. Hal ini dapat menyebabkan adanya resiko keselamatan dan kurangnya pengawasan alami dari orang lain selain satpam area permukiman. Untuk lebih jelas mengenai ancaman keselamatan pada zona B, kuisisioner dilakukan kepada 10 responden.

Kuisisioner yang dilakukan pada zona B memperlihatkan keresahan responden akan keselamatan pada zona B. Hal ini terutama ditujukan pada area permukiman dan area sekitar Taman Makam Pahlawan yang ada pada zona B. Keresahan yang dijelaskan oleh responden disebabkan oleh tingkat keramaian yang rendah pada area ini terutama pada malam hari. Adapun resiko keselamatan lain yang dikatakan oleh responden disebabkan banyaknya pelanggaran parkir serta kurangnya pemeliharaan trotoar di sekitar area perdagangan jasa sisi timur. Berdasarkan hal tersebut, hasil *data reduction* untuk analisa kualitatif dari hasil kuisisioner zona B adalah sebagai berikut.

Tabel 4.4 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona B

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Kurangnya generator aktivitas pada area pemakaman membuat tingkat keramaian pada area ini lebih rendah dari area lain. Hal ini dapat menyebabkan munculnya resiko ancaman keselamatan pada pengguna ruang publik.	<i>Crowding</i>
2	Kurangnya pemeliharaan trotoar dapat menyebabkan adanya resiko keselamatan karena pengguna ruang publik harus turun ke badan jalan agar dapat menuju ke lokasi dalam zona B dengan berjalan kaki.	<i>User Satisfaction</i>
3	Kurangnya penunjuk arah dapat menyebabkan kesulitan bagi pengguna ruang publik yang memperpanjang waktu mereka di ruang publik, sehingga dapat meningkatkan resiko keselamatan mereka.	<i>Wayfinding</i>
4	Dominasi permukiman secara menyeluruh pada bagian dalam zona B menyebabkan kurangnya keinginan kembali pada zona ini.	<i>Familiarity</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

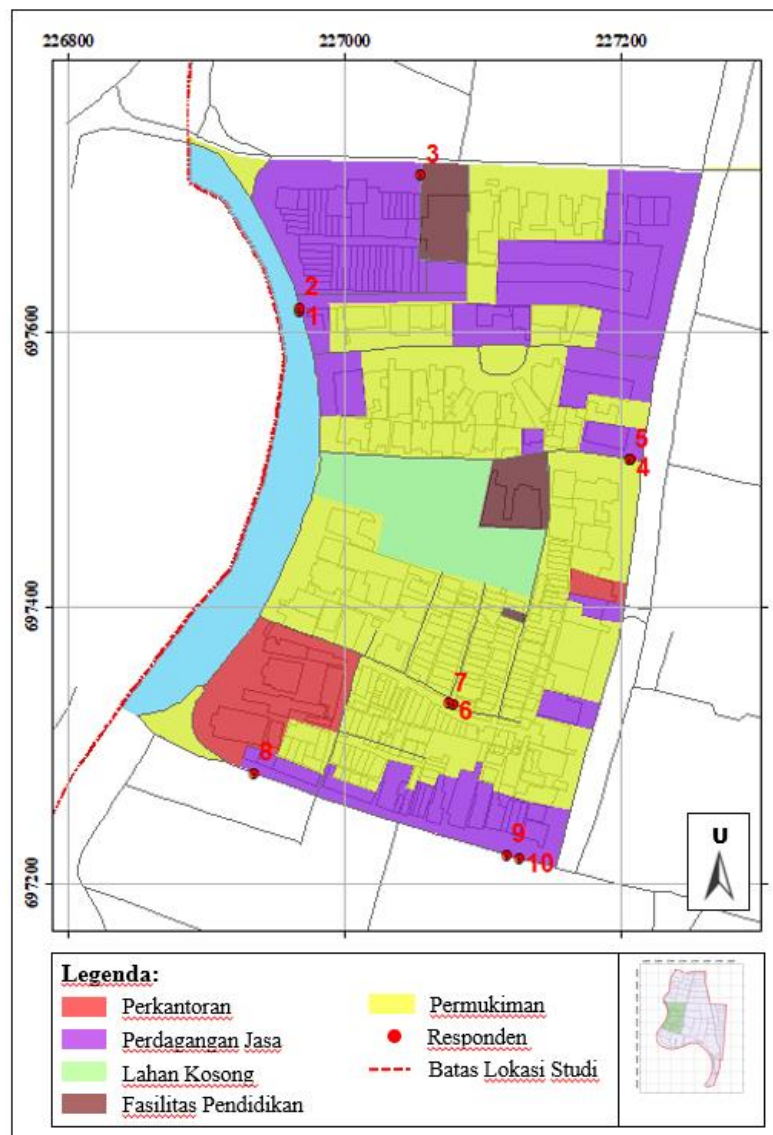
4.2.3 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona C

Zona C terletak pada bagian tengah sisi barat kawasan studi. Zona C berbatasan langsung dengan Zona D yang merupakan area perkantoran. Hal ini membuat banyak penggunaan lahan dari zona C yang menjadi kegiatan pendukung dari zona D. Adapun dominasi penggunaan lahan pada zona C adalah permukiman dan perdagangan jasa. Penggunaan lahan lain pada zona C adalah perkantoran, peridatan, militer, serta lahan kosong. Proses kuisioner pada zona C melibatkan 10 responden yang memiliki rentang usia 26 hingga 60 tahun. Adapun profesi/status responden pada zona C adalah pegawai dinas pemerintahan, pengemudi ojek *online*, warga, pengunjung pada area perdagangan jasa, pegawai pada area perdagangan jasa, serta juru parkir. Untuk lebih lengkap mengenai responden dan lokasi kuisioner pada zona C dapat dilihat pada tabel 4.5 dan gambar 4.5.

Tabel 4.5 Tabel Responden Kuisioner Zona C Kelurahan Ketabang

<i>No.</i>	<i>Asal</i>	<i>Profesi/ Status</i>	<i>Umur</i>
1	Luar Zona	Pegawai Pemerintahan	Dinas 31-35
2	Luar Zona	Pegawai Pemerintahan	Dinas 31-35
3	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	26-30
4	Dalam Zona	Warga	51-55
5	Dalam Zona	Warga	56-60
6	Luar Zona	Pengunjung Toko	31-35
7	Luar Zona	Pengunjung Toko	31-35
8	Dalam Zona	Juru Parkir	35-40
9	Luar Zona	Pegawai Resto	31-35
10	Dalam Zona	Pemilik Warung	46-50

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.5 Peta Lokasi Kuisisioner Zona C (sumber: Peneliti, 2018)

Zona C memiliki kondisi yang relatif ramai dari segi lalu lintas. Hal ini disebabkan zona C memiliki area perdagangan jasa pada sisi utara dan selatan. Hal ini menyebabkan zona terlihat tidak memiliki banyak celah untuk adanya ancaman keselamatan. Zona C juga memiliki area permukiman dengan tingkat keramaian yang lebih sepi, menurut beberapa warga yang berada dalam area perkampungan, tidak banyak ancaman keselamatan pada area ini. Untuk itu, proses kuisisioner dilakukan pada zona C untuk melihat bagaimana persepsi masyarakat terhadap ancaman keselamatan pada zona ini.

Kuisisioner yang dilakukan pada responden zona C memperlihatkan bahwa zona C dapat dikatakan cukup aman dari ancaman keselamatan. Hal ini didasarkan pada penyediaan fasilitas yang cukup baik pada zona C. Namun, masalah pada zona C adalah penyediaan fasilitas ini belum merata. Hal ini berdasarkan kurangnya pemeliharaan trotoar pada zona perdagangan jasa di sisi utara zona C, bahkan tidak adanya trotoar pada beberapa ruas jalan sisi barat zona C. Adapun fasilitas lain yang menurut responden kurang adalah penyediaan CCTV pada beberapa titik. Terkait dengan hal tersebut, hasil *data reduction* terhadap hasil kuisisioner zona C dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.6 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona C

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Kurangnya penyediaan serta pemeliharaan trotoar pada beberapa titik dapat menyebabkan ancaman keselamatan bagi pengguna ruang publik yang berjalan kaki pada zona C.	<i>User Satisfaction</i>
2	Kurangnya CCTV pada sisi barat zona C dapat menyebabkan munculnya celah keselamatan terhadap pengguna ruang publik.	<i>User Satisfaction</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

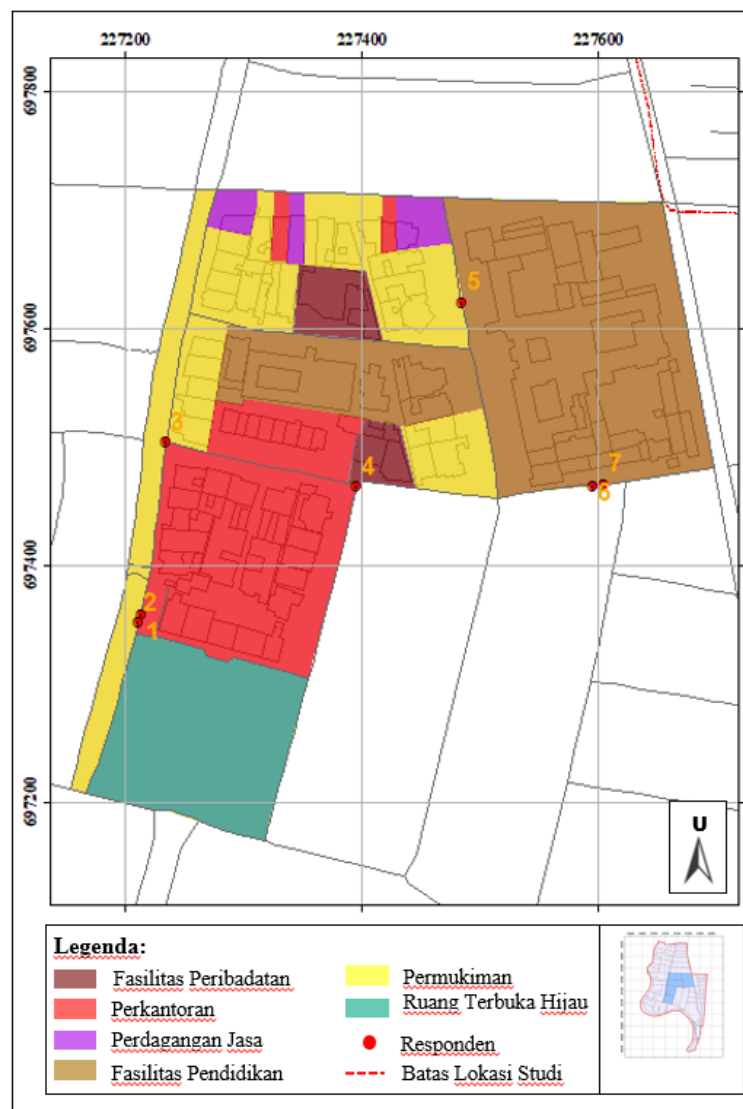
4.2.4 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona D

Zona D terletak pada tengah kawasan studi. Zona D tidak memiliki penggunaan yang bervariasi, hal ini disebabkan dominasi penggunaan lahan pada zona D adalah perkantoran dan pendidikan. Adapun penggunaan lahan lain adalah perdagangan jasa yang ada pada beberapa titik di zona D dan permukiman. Maka dari itu, proses kuisisioner pada zona D memiliki status/profesi yang hamper seragam, yakni pegawai dinas pemerintahan serta pelajar SMA. Adapun responden lain adalah petugas Satuan Polisi Pamong Praja yang berjaga di sekitar zona D. Rentang umur dari responden pada zona D adalah 16 hingga 35 tahun. Untuk lebih jelas mengenai responden pada zona D dan lokasi kuisisioner dapat dilihat pada tabel 4.7 Dan gambar 4.6

Tabel 4.7 Tabel Responden Kuisisioner Zona D Kelurahan Ketabang

<i>No.</i>	<i>Asal</i>	<i>Profesi/ Status</i>		<i>Umur</i>
1	Luar Zona	Pelajar SMA		16-20
2	Luar Zona	Pelajar SMA		16-20
3	Luar Zona	Satpol PP		31-35
4	Luar Zona	Pegawai	Dinas	26-30
		Pemerintahan		
5	Luar Zona	Pelajar SMA		16-20
6	Luar Zona	Pegawai	Dinas	31-35
		Pemerintahan		
7	Luar Zona	Pegawai	Dinas	31-35
		Pemerintahan		

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.6 Peta Lokasi Kuisisioner Zona D (sumber: Peneliti, 2018)

Zona D memiliki situasi yang ramai dengan aktivitas. Hal ini disebabkan oleh penggunaan lahan yang didominasi oleh perkantoran dan pendidikan. Beberapa ruas jalan pada zona D digunakan sebagai zona parkir untuk area perkantoran, sehingga menyebabkan ruang publik pada zona D tidak terkesan untuk umum. Hal ini juga memperkecil kemungkinan adanya ancaman keselamatan pada zona D. Lebih dari itu, pada zona D diawasi oleh petugas Satpol PP pada beberapa titik yang tersebar pada zona D.

Proses kuisisioner pada zona D memperlihatkan bahwa tingkat keselamatan pada zona D sangatlah tinggi. Hal ini didasarkan pada lengkapnya fasilitas keselamatan pada area perkantoran zona D. Banyaknya penanda, penjagaan dari petugas Satpol PP, CCTV yang tersebar di seluruh zona D, serta pemeliharaan trotoar yang baik dapat memperkecil adanya ancaman terhadap keselamatan pengguna ruang publik. Namun, pada area pendidikan, responden masih dapat merasa adanya ancaman keselamatan. Terkait dengan hal tersebut, berikut hasil *data reduction* kuisisioner pada zona D.

Tabel 4.8 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona D

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Tingkat keramaian pada area pendidikan dapat meningkatkan adanya pengawasan alami. Namun, hal ini dapat menjadi penyebab banyaknya ancaman keselamatan pada zona ini.	<i>Crowding</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

4.2.5 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona E

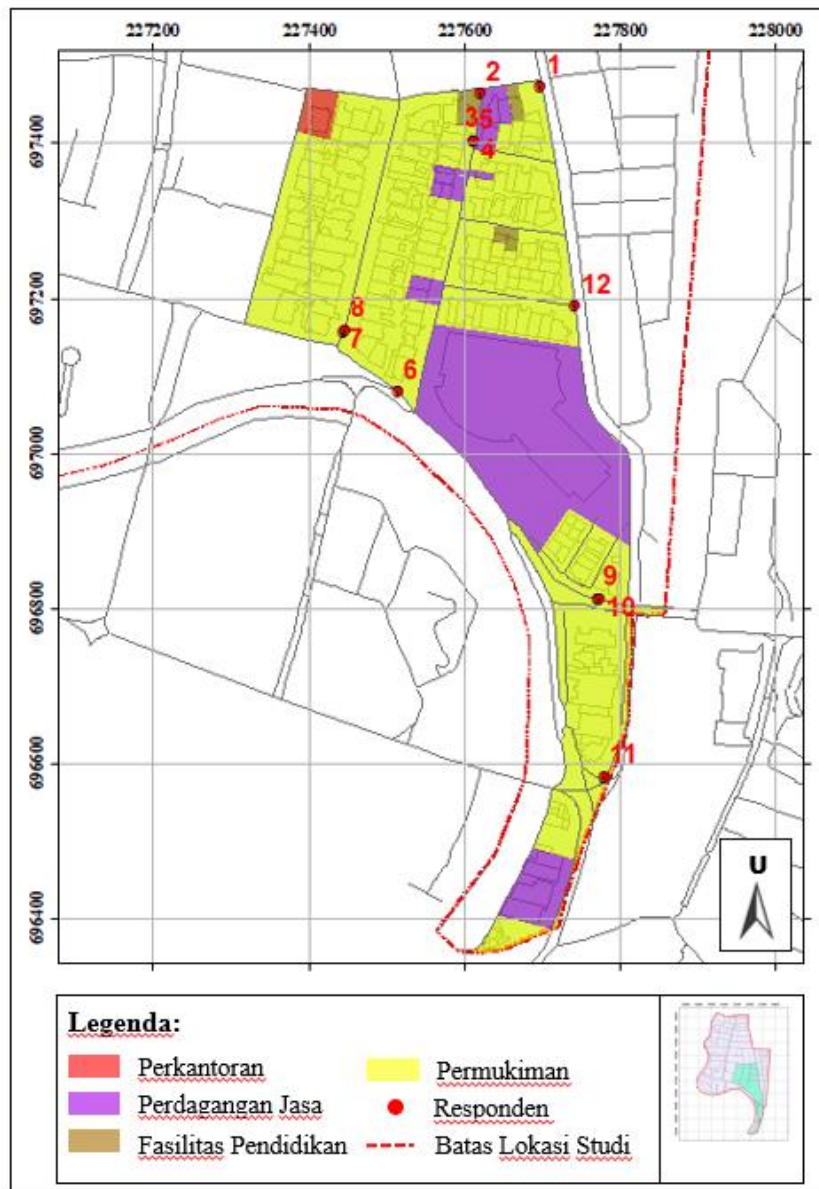
Zona E terletak pada sebelah timur zona D dan sebelah barat zona G. Zona ini sangat berhubungan langsung dan memiliki hubungan timbal balik dengan area pendidikan zona D. Hal ini menyebabkan zona D dipenuhi dengan penggunaan lahan berupa perdagangan jasa. Adapun penggunaan lahan lain pada zona D adalah permukiman serta perkantoran pada beberapa bangunan di zona E. Kedekatan zona E dengan area pendidikan zona D menyebabkan responden kuisisioner pada zona ini didominasi oleh pelajar SMA. Adapun responden lain yang merupakan warga , pengemudi ojek *online* serta penjaga toko pada area perdagangan jasa. Untuk lebih

jelasnya mengenai responden dan lokasi kuisioner pada zona E dapat dilihat pada tabel 4.9 Dan gambar 4.7

Tabel 4.9 Tabel Responden Kuisioner Zona E Kelurahan Ketabang

No.	Asal	Profesi/ Status	Umur
1	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
2	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
3	Dalam Zona	Warga	46-50
4	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
5	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
6	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
7	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	31-35
8	Luar Zona	Pengemudi Ojek Online	36-40
9	Dalam Zona	Warga	56-60
10	Luar Zona	Penjaga Toko	26-30
11	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20
12	Luar Zona	Pelajar SMA	16-20

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.7 Peta Lokasi Kuisioner Zona E (sumber: Peneliti, 2018)

Zona E memiliki tingkat keramaian yang cukup tinggi pada area perdagangan jasa, terhitung lebih dari 20 orang berkumpul pada area ini. Namun, pada area permukiman zona E, tingkat keramaian cenderung lebih rendah. Zona E memiliki banyak generator aktivitas yang disebabkan banyaknya area perdagangan jasa pada zona ini. Generator aktivitas itu seringkali dipenuhi oleh para pelajar SMA maupun pengemudi ojek *online*. Hal ini dapat meningkatkan pengawasan alami pada ruang publik pada zona E.

Kuisisioner terhadap responden pada zona E memperlihatkan bahwa generator aktivitas berupa area perdagangan pada zona E memiliki peran penting. Hal ini didasarkan pada tingkat keramaian yang tinggi, yakni lebih dari 20 orang yang berkumpul pada satu titik lokasi, ternyata membuat para responden merasa tidak aman, dilain pihak beberapa responden merasa tingkat keramaian pada zona E membuat mereka merasa lebih aman. Hal ini dapat menjadi sebuah faktor penting untuk menjaga keselamatan pengguna ruang publik pada zona E. Berdasarkan hal tersebut, berikut hasil *data reduction* terhadap kuisisioner pada zona E.

Tabel 4.10 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona E

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Tingkat keramaian yang disebabkan oleh generator aktivitas pada zona E menjadi faktor peningkat sekaligus penurun tingkat keselamatan pada kawasan ini menurut responden.	<i>Crowding</i>
2	Kurangnya penyediaan trotoar serta pelanggaran parkir di badan jalan menyebabkan pengguna ruang publik yang berjalan kaki harus turun ke badan jalan dan berjalan di sisi dalam jalan.	<i>User Satisfaction</i>
3	Kurangnya penanda serta pembatas fisik maupun simbolis dapat meningkatkan resiko keselamatan pengguna ruang publik pada zona E.	<i>Wayfinding</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

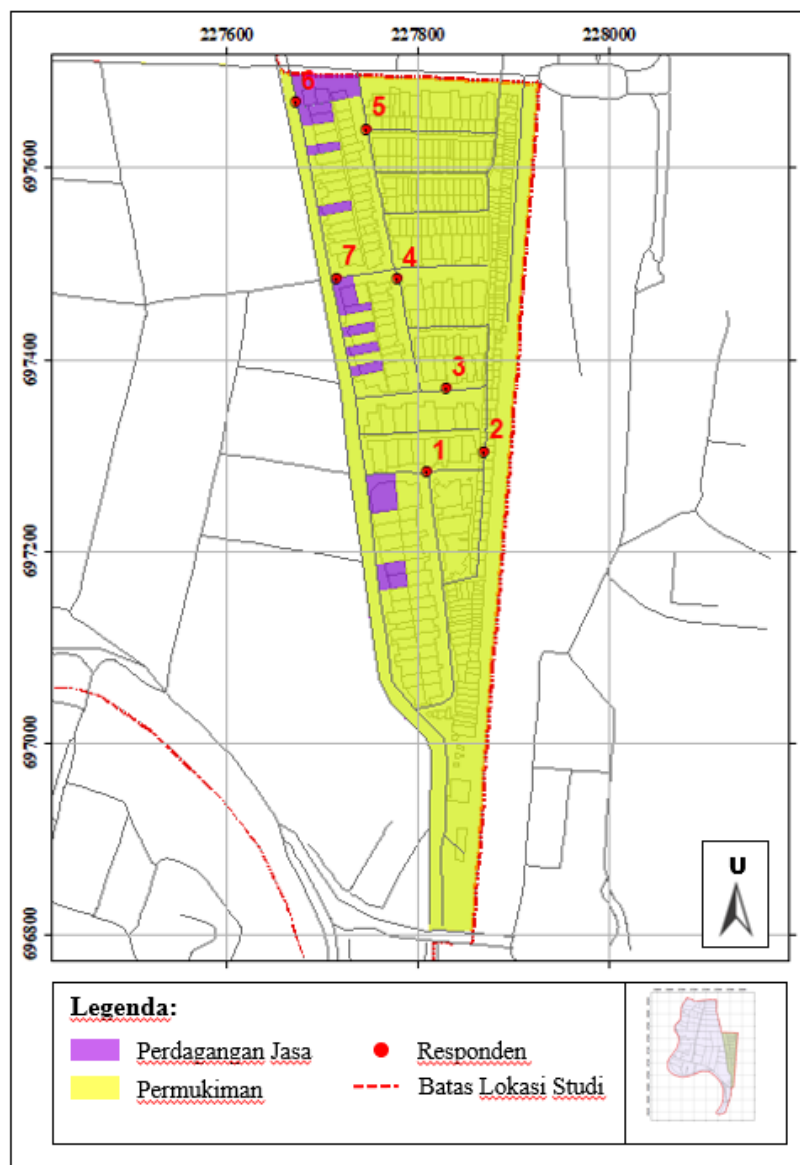
4.2.6 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona G

Zona G terletak pada sisi timur kawasan studi. Zona G tidak terlalu banyak memiliki ruang publik, hal ini disebabkan oleh zona G yang didominasi oleh penggunaan lahan berupa permukiman. Adapun penggunaan lahan lain pada zona G adalah perkantoran serta perdagangan jasa yang terletak di sisi barat zona G. Proses kuisisioner pada zona G lebih banyak melibatkan warga yang ada pada kawasan ini. Adapun responden pada zona G memiliki rentang usia 26 hingga 55 tahun dengan profesi/status sebagai warga yang bertempat tinggal pada zona G, pegawai kantor, pengunjung toko pada area perdagangan jasa, serta pengemudi ojek *online*.

Tabel 4.11 Tabel Responden Kuisioner Zona G Kelurahan Ketabang

No.	Asal	Profesi/ Status	Umur
1	Luar Zona	Pegawai Kantor	31-35
2	Dalam Zona	Warga	46-50
3	Dalam Zona	Warga	51-55
4	Luar Zona	Pengunjung Toko	26-30
5	Dalam Zona	Warga	51-55
6	Dalam Zona	Warga	51-55
7	Luar Zona	Pengemudi Ojek Online	26-30

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.8 Peta Lokasi Kuisioner Zona G (sumber: Peneliti, 2018)

Zona G memiliki tingkat keramaian yang cukup sepi pada area perdagangan jasa serta area permukiman pada ruas jalan besar. Berbeda dengan hal tersebut, area permukiman yang terletak sepanjang gang kecil terlihat lebih ramai meski proses kuisioner dilakukan pada siang hari. Hal ini menyebabkan persepsi yang berbeda pada tingkat keramaian pada zona G.

Proses kuisioner yang dilakukan pada zona G memperlihatkan bahwa zona ini tidak terlalu banyak ancaman keselamatan. Menurut responden, zona ini tidak memiliki sesuatu yang menjadi daya tarik kawasan. Hal ini dapat juga dipengaruhi oleh lebar jalan pada zona G yang tidak terlalu besar dan penggunaan lahannya yang didominasi oleh permukiman. Namun, kesaksian responden mengenai beberapa percobaan pelanggaran memberikan kesimpulan bahwa zona ini tidak sepenuhnya jauh dari ancaman keselamatan. Terkait dengan hal itu, berikut adalah hasil *data reduction* terhadap kuisioner zona G.

Tabel 4.12 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisioner Zona G

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Kendaraan yang terparkir pada sepanjang jalan dan tidak diamankan oleh pemiliknya dapat menjadi target curanmor. Hal ini juga dapat diperkuat dengan sedikitnya jumlah satpam pada area ini serta portal yang membatasi, yakni 4 orang satpam dan 4 portal.	<i>User Satisfaction</i>
2	Tingkat keramaian yang rendah pada area permukiman dapat menjadi salah satu kondisi yang menarik para pelaku pelanggaran.	<i>Crowding</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

4.2.7 Aspek Keselamatan berdasarkan Persepsi Masyarakat Zona F

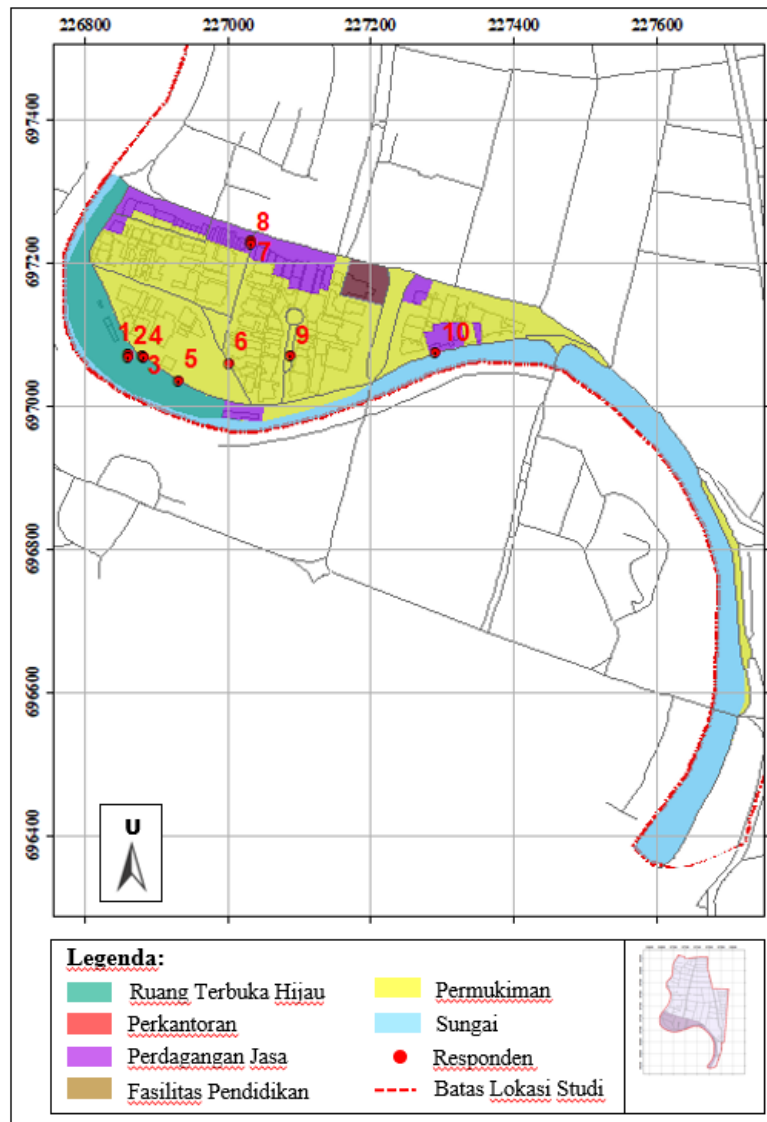
Zona F terletak pada sisi selatan kawasan studi. Zona ini memiliki penggunaan alahn didominasi oleh permukiman dan area terbuka yakni Taman Prestasi yang juga menjadi taman wisata. Hal ini menyebabkan zona ini cukup ramai pada area Taman Prestasi. Di area lain, yakni area permukiman, tingkat keramaian dapat terbilang rendah. Dalam proses kuisioner pada zona F, terdapat 10 responden yang dikuisioneri terkait keselamatan pada kawasan ini. Adapun profesi/status responden adalah pengunjung taman wisata, pemilik warung di area

taman wisata, warga pada area permukiman, juru parkir area taman wisata, serta pengemudi ojek *online*. Responden pada zona F memiliki rentang usia 26 hingga 60 tahun. Untuk lebih jelasnya mengenai responden dan lokasi kuisioner pada zona F dapat dilihat pada tabel 4.11 Dan peta 4.8

Tabel 4.13 Tabel Responden Kuisioner Zona F Kelurahan Ketabang

No.	Asal	Profesi/ Status	Umur
1	Luar Zona	Pengunjung Taman Wisata	31-35
2	Luar Zona	Pengunjung Taman Wisata	31-35
3	Luar Zona	Pemilik Warung	46-50
4	Dalam Zona	Warga	46-50
5	Luar Zona	Pengunjung Taman Wisata	36-40
6	Dalam Zona	Warga	51-60
7	Luar Zona	Juru Parkir	46-50
8	Luar Zona	Pengemudi Ojek <i>Online</i>	31-35
9	Luar Zona	Pengemudi Ojek Online	26-30
10	Luar Zona	Pengemudi Ojek Online	31-35

(sumber: Peneliti, 2018)



Gambar 4.9 Peta Lokasi Kuisisioner Zona F (sumber: Peneliti, 2018)

Zona F memiliki tingkat keramaian yang cukup tinggi pada area Taman Prestasi, yakni lebih dari 20 orang selaku pengunjung, pedagang, maupun masyarakat. Namun, tingkat keramaian pada area permukiman lebih rendah, yakni kurang dari 10 orang yang berkumpul pada ruang publik, hal ini dapat menimbulkan kurangnya kewaspadaan pada area permukiman zona F. Secara umum, zona F merupakan zona yang memiliki ruang publik terbesar pada kawasan studi. Pengaruh hal ini terkait keseleamatan akan lebih diketahui dengan proses kuisisioner.

Proses kuisisioner pada zona F memperlihatkan bahwasanya adanya Taman Wisata pada zona F menyebabkan tingginya pengawasan alami dan peningkatan terhadap rasa akan terjaminnya keselamatan pengguna ruang publik. Meski tingkat keramaian ini telah membuat responden yang bertempat tinggal ini terbiasa, bagi pengunjung Taman Wisata keramaian ini justru dapat menjadi salah satu pertanda rasa keamanannya berkurang. Berdasarkan hal tersebut, berikut hasil *data reduction* terhadap kuisisioner zona F.

Tabel 4.14 *Data Display* berdasarkan *Data Reduction* Kuisisioner Zona F

	A	B
No.	Jenis Ancaman Keselamatan	Aspek Ancaman
1	Tingkat keramaian yang tinggi yakni dapat menyebabkan lengahnya masyarakat terhadap ancaman keselamatan pada zona F.	<i>Crowding</i>
2	Tidak ada pengawasan selain pengawasan alami dapat mengurangi tingkat keselamatan. Hal ini disebabkan dengan tidak adanya fasilitas seperti CCTV, kesempatan para pelaku pelanggaran akan meningkat terutama pada malam hari.	<i>User Satisfaction</i>

(sumber: Peneliti, 2018)

4.2.8 Kesimpulan Analisis Kualitatif pada Ancaman Keselamatan pada Kelurahan Ketabang dari Persepsi Masyarakat

Proses kuisisioner yang telah dilakukan pada 7 zona di kawasan studi memperlihatkan jenis-jenis ancaman keselamatan yang dapat dan beresiko terjadi pada kawasan studi. Hal ini dapat menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi proses perancangan pada penelitian ini. Adapun kuisisioner dilakukan untuk mendapatkan jenis ancaman yang mungkin terjadi dari persepsi masyarakat serta memperlihatkan jenis fasilitas yang masih kurang memadai dari sudut pandang responden. Hal ini merupakan **sasaran 1** penelitian ini untuk dapat meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik pada Kelurahan Ketabang sebagai kawasan studi.

Sub bab 4.2.1 hingga 4.2.7 mengantarkan proses analisa data kualitatif pada hasil kuisisioner yang dilakukan pada wilayah penelitian hingga tahap *data display* berdasarkan hasil *data reduction* pada setiap zona pada wilayah penelitian. Adapun rangkuman *data reduction* dari setiap zona yang dibagi pada setiap aspek

keselamatan kota dari persepsi masyarakat menurut Dogrusoy dan Zengel (2016). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.15 *Data Display* berdasarkan rangkuman *Data Reduction* Kuisisioner pada Wilayah Penelitian

	A	B	C
No.	Aspek Keselamatan	Zona	Jenis Ancaman Keselamatan
1	Crowding	Zona A	Keramaian pada area pendidikan Zona A menyebabkan kurangnya pengawasan bagi pihak berwajib. Hal ini dapat menyebabkan kelengahan dan timbulnya ancaman keselamatan.
2		Zona A	Tingkat keramaian yang rendah pada area pemukiman membuat zona ini memiliki kemungkinan adanya ancaman keselamatan seperti curanmor dan curat, atau dalam kondisi yang lebih ekstrim di area yang tidak diawasi oleh CCTV, curas dapat terjadi.
3		Zona B	Kurangnya generator aktivitas pada area pemukiman membuat tingkat keramaian pada area ini lebih rendah dari area lain. Hal ini dapat menyebabkan munculnya resiko ancaman keselamatan pada pengguna ruang publik.
4		Zona D	Tingkat keramaian pada area pendidikan dapat meningkatkan adanya pengawasan alami. Namun, hal ini dapat menjadi penyebab banyaknya ancaman keselamatan pada zona ini.
5		Zona E	Tingkat keramaian yang disebabkan oleh generator aktivitas pada zona E menjadi faktor peningkat sekaligus penurun tingkat keselamatan pada kawasan ini menurut responden.
6		Zona F	Tingkat keramaian yang tinggi yakni dapat menyebabkan lengahnya masyarakat terhadap ancaman keselamatan pada zona F.
7		Zona G	Tingkat keramaian yang rendah pada area permukiman dapat menjadi salah satu kondisi yang menarik para pelaku pelanggaran.
8	User Satisfaction	Zona A	Kurangnya penyediaan trotoar pada ruas jalan di zona A menyebabkan pejalan kaki harus turun ke badan jalan untuk mencapai suatu lokasi. Hal ini menyebabkan adanya resiko keselamatan terkait lalu lintas seperti kecelakaan.
9		Zona B	Kurangnya pemeliharaan trotoar dapat menyebabkan adanya resiko keselamatan karena pengguna ruang publik harus turun ke

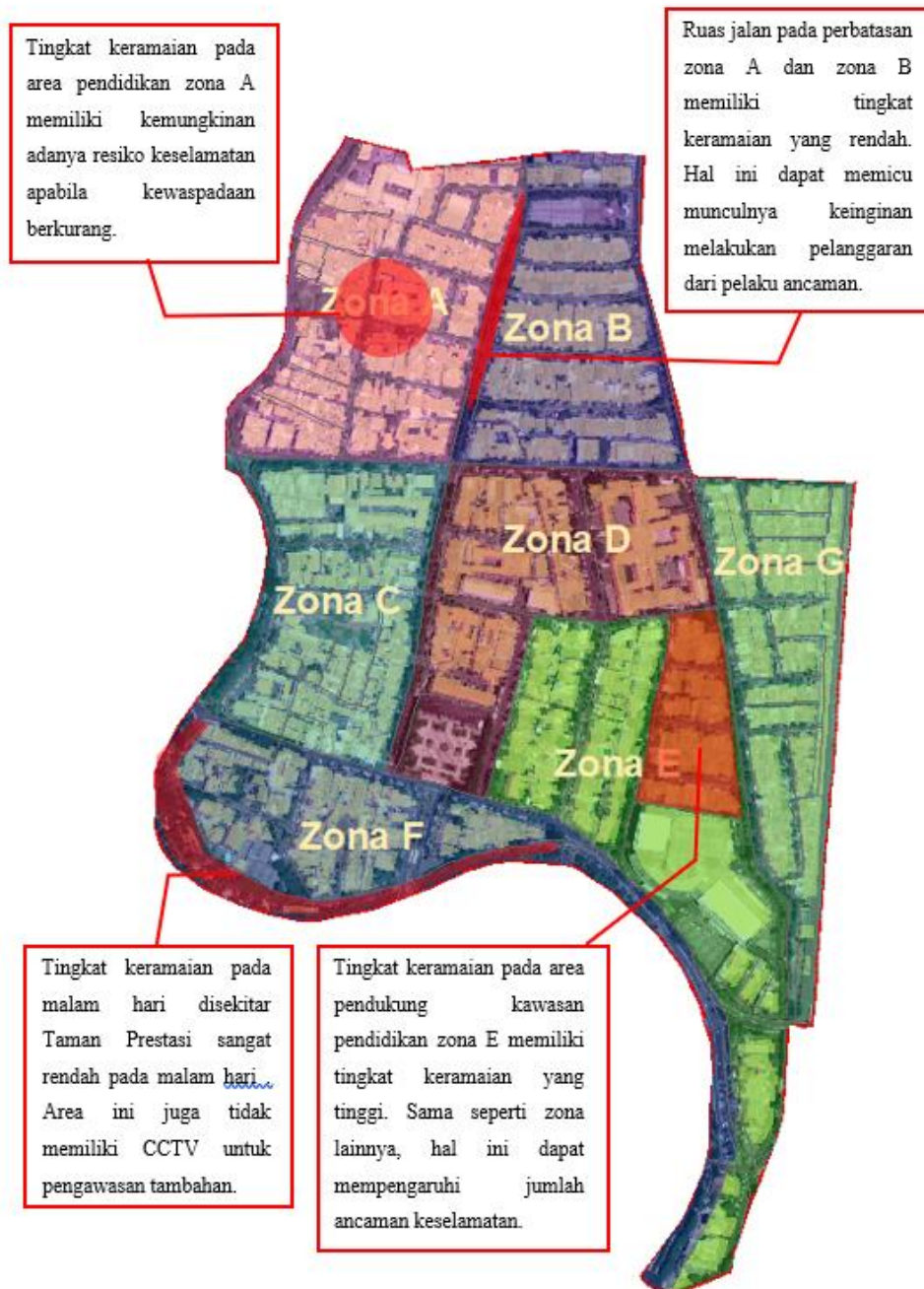
	A	B	C
No.	Aspek Keselamatan	Zona	Jenis Ancaman Keselamatan
			badan jalan agar dapat menuju ke lokasi dalam zona B dengan berjalan kaki.
10		Zona C	Kurangnya penyediaan serta pemeliharaan trotoar pada beberapa titik dapat menyebabkan ancaman keselamatan bagi pengguna ruang publik yang berjalan kaki pada zona C.
11		Zona C	Kurangnya CCTV pada sisi barat zona C dapat menyebabkan munculnya celah keselamatan terhadap pengguna ruang publik.
12		Zona E	Kurangnya penyediaan trotoar serta pelanggaran parkir di badan jalan menyebabkan pengguna ruang publik yang berjalan kaki harus turun ke badan jalan dan berjalan di sisi dalam jalan.
13		Zona F	Tidak ada pengawasan selain pengawasan alami dapat mengurangi tingkat keselamatan. Hal ini disebabkan dengan tidak adanya fasilitas seperti CCTV, kesempatan para pelaku pelanggaran akan meningkat terutama pada malam hari.
14		Zona G	Kendaraan yang terparkir pada sepanjang jalan dan tidak diamankan oleh pemiliknya dapat menjadi target curanmor. Hal ini juga dapat diperkuat dengan sedikitnya jumlah satpam pada area ini serta portal yang membatasi, yakni 4 orang satpam dan 4 portal.
15	<i>Wayfinding</i>	Zona B	Kurangnya penunjuk arah dapat menyebabkan kesulitan bagi pengguna ruang publik yang memperpanjang waktu mereka di ruang publik, sehingga dapat meningkatkan resiko keselamatan mereka.
16		Zona B	Kurangnya penunjuk arah dapat menyebabkan kesulitan bagi pengguna ruang publik yang memperpanjang waktu mereka di ruang publik, sehingga dapat meningkatkan resiko keselamatan mereka.
17		Zona E	Kurangnya penanda serta pembatas fisik maupun simbolis dapat meningkatkan resiko keselamatan pengguna ruang publik pada zona E.
18	<i>Familiarity</i>	Zona B	Dominasi permukiman secara menyeluruh pada bagian dalam zona B menyebabkan kurangnya keinginan kembali pada zona ini.
19		Zona A	Zona A memiliki potensi wisata yakni Masjid Cheng Ho Surabaya, namun hal ini tidak membuat zona ini menjadi tujuan kembali narasumber dari luar zona A karena areanya yang dominan permukiman

(sumber: Peneliti, 2018)

Tabel 4.15 memperlihatkan rangkuman dari hasil *data reduction* berdasarkan kuisioner serta persepsi masyarakat mengenai setiap zona pada wilayah penelitian yaitu Kelurahan Ketabang.

Tahap terakhir pada proses Analisa Data Kualitatif adalah *Conclusion Drawing and Verification* yang merupakan penarikan kesimpulan terhadap masalah yang ingin diselesaikan. Dalam tahap ini, penarikan kesimpulan dilakukan dengan penggambaran visual berupa peta. Pemetaan ini ditujukan untuk menampilkan secara visual lokasi yang rawan terhadap ancaman keselamatan menurut setiap aspek keselamatan menurut masyarakat.

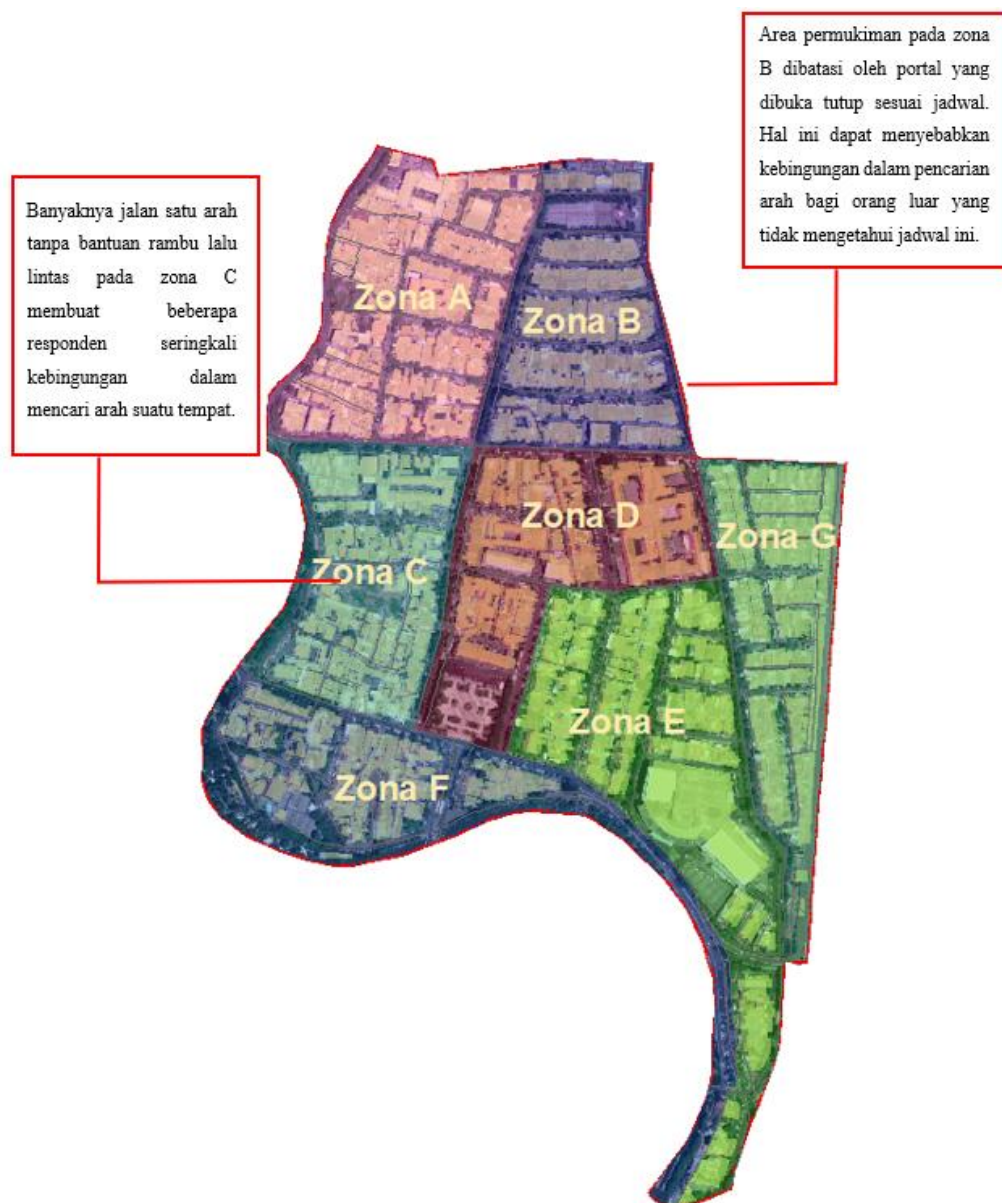
Aspek pertama yaitu *crowding* dinilai dari tingkat keramaian rerata wilayah penelitian dan membaginya dimana apabila kurang dari 10 orang maka keramaian tersebut termasuk keramaian rendah, 10 hingga 20 orang keramaian sedang, dan lebih dari 20 orang termasuk dalam keramaian tinggi. Aspek *crowding* dalam wilayah penelitian memperlihatkan bahwasanya masyarakat cenderung melihat keramaian rendah lebih mengancam keselamatan daripada keramaian tinggi. Hal ini juga menyimpulkan bahwa sebagian besar responden pada wilayah penelitian lebih merujuk terhadap teori keselamatan *encounter model*. Dimana pengguna ruang publik percaya bahwasanya orang asing dapat menjadi “polisi” di ruang publik dan memberikan pertolongan pertama apabila terjadi ancaman keselamatan. Adapun lebih jelasnya pemetaan menurut aspek *crowding* dapat dilihat pada gambar 4.10



Gambar 4.10 Peta Analisis *Crowding* pada Wilayah Penelitian (sumber: Peneliti, 2018)

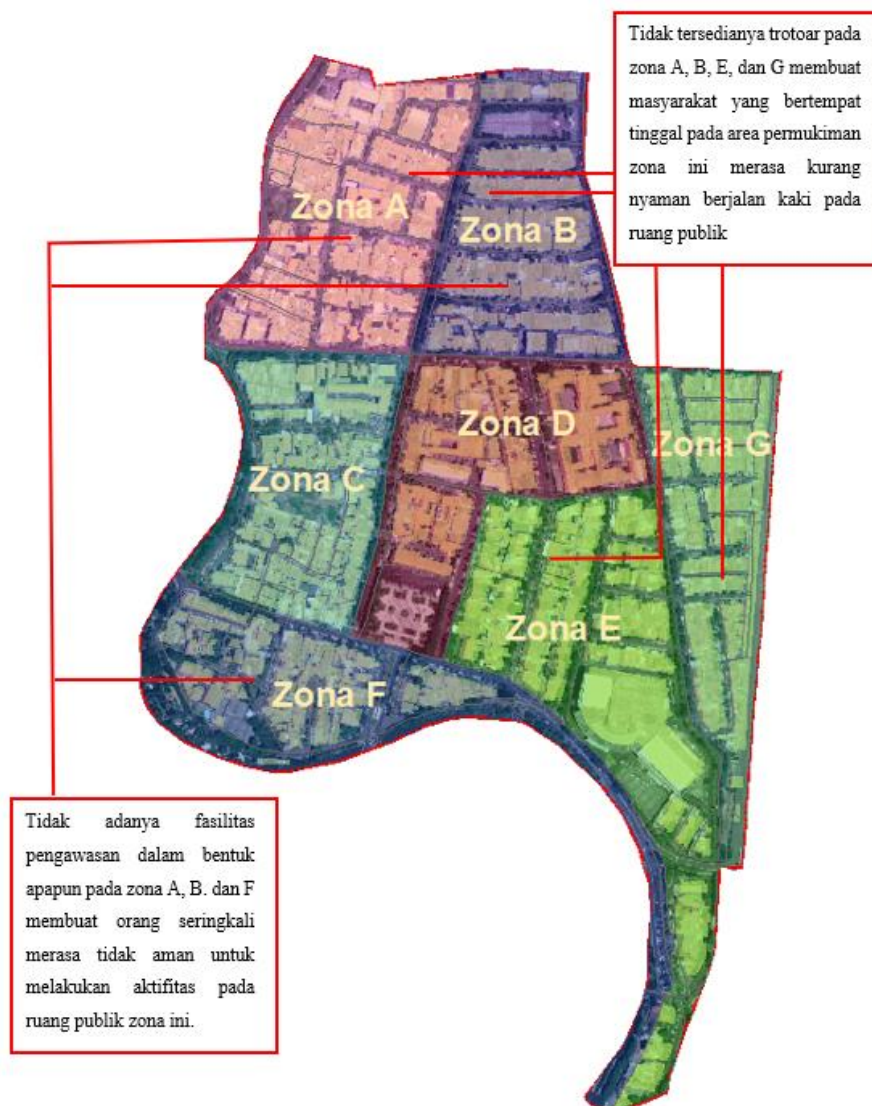
Aspek berikutnya adalah *wayfinding*. Dimana aspek ini melihat seberapa mudah pengguna ruang publik untuk mencari arah menuju area yang lebih aman. Aspek ini menjadi salah satu hal yang penting dalam menentukan keselamatan pengguna ruang publik dikarenakan dengan kemudahan mencari arah, pengguna ruang publik akan merasa kesempatan untuk tersesat menjadi lebih rendah. Adapun

dengan rendahnya kemampuan wilayah dalam menunjukkan arah, pengguna ruang publik akan menjadi lebih lama untuk menyusuri sebuah wilayah sebelum ia sampai ke lokasi yang diinginkan. Dalam wilayah penelitian, aspek *wayfinding* lebih buruk pada area permukiman bagi para pejalan kaki dan pada jalan satu arah tanpa rambu bagi pengguna kendaraan bermotor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.11



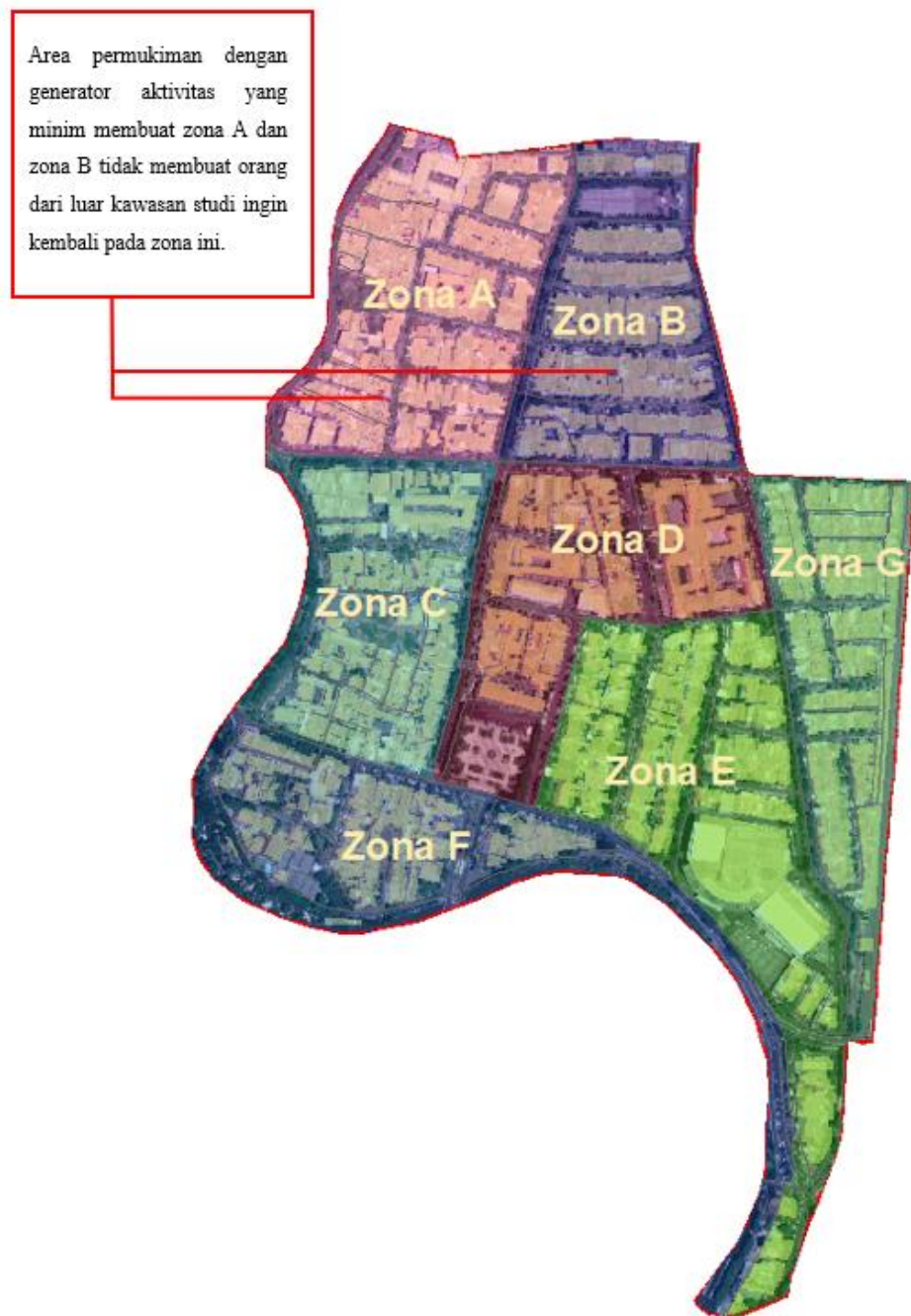
Gambar 4.11 Peta Analisis *Wayfinding* pada Wilayah Penelitian (sumber: Peneliti, 2018)

Aspek berikutnya adalah *user satisfaction* pada ruang publik. *User satisfaction* terkait pada kepuasan estetika pengguna ruang publik. Dengan pengguna ruang publik yang puas dengan fasilitas ruang publik akan menghasilkan keinginan untuk beraktifitas lebih banyak pada ruang publik, sehingga meningkatkan pengawasan alami pada sebuah ruang publik. *User satisfaction* pada wilayah penelitian didominasi oleh keluhan responden terhadap tidak adanya trotoar pada zona A, B, E, dan G. Sedangkan keluhan lain adalah kurangnya fasilitas pengawasan pada zona A, B, dan F. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.12



Gambar 4.12 Peta Analisis *User Satisfaction* pada Wilayah Penelitian (sumber: Peneliti, 2018)

Aspek terakhir adalah *familiarity*. Aspek *familiarity* terkait dengan kenyamanan ruang publik yang membuat pengguna merasa ingin kembali. Hal ini terkait dengan pengalaman yang didapat pengguna pada sebuah ruang publik. Pada wilayah penelitian, area permukiman pada zona A dan zona B tidak membuat pengguna ruang publik ingin kembali. Hal ini disebabkan kurangnya generator aktivitas pada kedua lokasi ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.13



Gambar 4.13 Peta Analisis *Familiarity* pada Wilayah Penelitian (sumber: Peneliti, 2018)

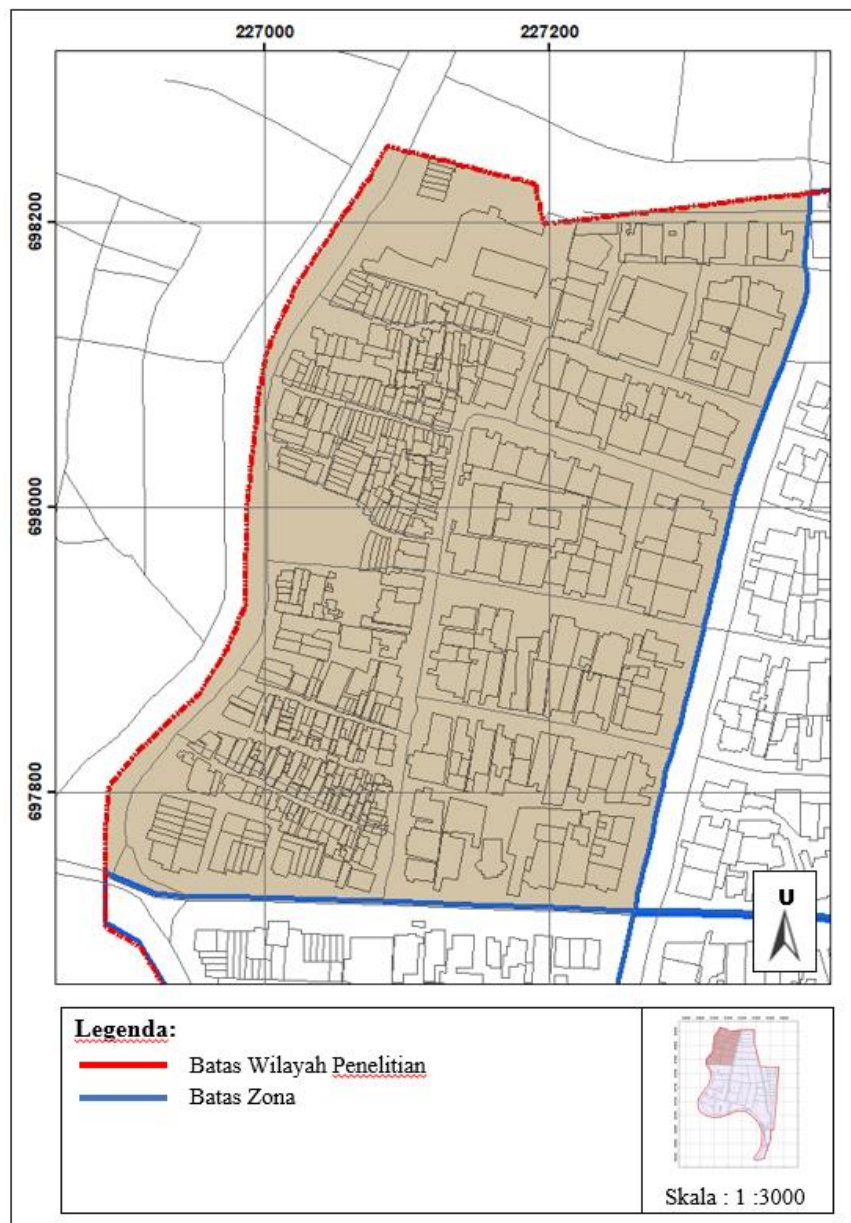
4.3 Pembahasan Faktor Perancangan terkait Keamanan pada Kawasan Studi

Pembahasan faktor perancangan terkait keamanan secara umum diperlukan dalam studi ini untuk melihat bagaimana kesiapan dari fasilitas yang menunjang keselamatan pengguna ruang publik. Pembahasan ini dilakukan dengan melakukan observasi pada wilayah penelitian dan dibahas melalui *walkthrough analysis* untuk menjelaskan kondisi fasilitas keamanan pada wilayah penelitian. Pembahasan ini akan dilakukan pada setiap zona yang ada dalam kawasan studi dengan menjabarkan masing-masing kondisi pada indikator penelitian.

4.3.1 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona A

Zona A merupakan bagian dari kawasan studi dengan dominasi penggunaan lahan permukiman. Adapun faktor yang menjadikan Zona A sebagai zona terpisah adalah keberadaan generator aktivitas seperti Masjid Cheng Ho Surabaya dan fasilitas Pendidikan seperti SMK Negeri 8 Surabaya dan Ketabang Public School. Luas Keseluruhan dari zona A adalah 17, 67 Ha. Adapun batas-batas zona A adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Kalisari III
- Timur : Jl. Jaksa Agung Suprpto
- Barat : Jl. Undaan Wetan
- Selatan : Jl. Ambengan



Gambar 4.14 Peta Orientasi Zona A Kawasan Studi (sumber: Peneliti, 2018)

4.3.1.1 Pembahasan Aspek Site Zona A

Pembahasan site pada zona A meliputi pembahasan terkait keselamatan berdasarkan *image dan milieu*, hirarki bangunan, kepadatan bangunan, penggunaan lahan, serta ketinggian bangunan. Pada pembahasan *image dan milieu*, zona A pada kawasan studi memiliki *image dan milieu* yang menggambarkan kawasan dengan keterbukaan tinggi. Hal ini didasari oleh adanya gerbang pada beberapa ruas jalan yang tidak diberi portal penutup. Hal ini memberikan gambaran

mengenai keterbukaan kawasan pada zona A. Hal ini juga dapat dipengaruhi oleh adanya fasilitas publik yang seringkali digunakan oleh masyarakat yang berasal dari luar zona A.



Gambar 4.15 Ruas jalan pada zona A yang tidak memiliki portal jalan (sumber: Peneliti, 2018)

Zona A sendiri memiliki hirarki bangunan yang didominasi oleh hirarki vertikal. Hal ini disebabkan oleh bangunan yang ada pada zona ini didominasi oleh penggunaan lahan permukiman. Penggunaan lahan ini menjadi dasar hirarki vertikal dimana bangunan pada zona A didominasi oleh ketinggian bangunan 1 lantai hingga 2 lantai. Adapun akibat dari hirarki vertikal ini terhadap keselamatan pada ruang publik adalah kurangnya pengawasan terhadap jalan dari dalam bangunan. Meskipun, zona ini memiliki cukup banyak generator aktivitas.



Gambar 4.16 Dominasi penggunaan lahan permukiman menjadikan zona A memiliki hirarki vertikal (sumber: peneliti, 2018)

Zona A memiliki bangunan dengan kerapatan yang tinggi sebagaimana zona yang lain. Namun, zona A memiliki banyak ruang terbuka dan ruang non-

terbangun, sehingga zona A memiliki kepadatan bangunan yang tidak terlalu padat. Hal ini dibuktikan dari luas keseluruhan wilayah zona A yaitu 17,67 ha, luas keseluruhan dari area terbangun hanya 95.390 m². Sehingga kepadatan bangunan pada zona A adalah 53,90%. Kepadatan ini memperlihatkan bahwa zona A memiliki cukup banyak ruang publik yang dapat dirancang kembali untuk dapat meningkatkan keselamatan penggunaannya.

Pembahasan lain pada aspek *site* adalah penggunaan lahan. Penggunaan lahan pada zona A meliputi permukiman, fasilitas pendidikan, fasilitas peribadatan, industri, perkantoran, dan perdagangan jasa. Salah satu poin penting dalam penggunaan lahan pada zona A adalah fasilitas peribadatan berupa masjid yang memiliki potensi wisata, yakni masjid Cheng Ho Surabaya. Selain itu, penggunaan lahan lain yang patut diperhatikan pada zona A adalah penggunaan lahan perdagangan jasa yang berderet disepanjang sisi barat kawasan ini. Hal ini menyebabkan sisi barat zona A seringkali ramai oleh pengunjung perdagangan jasa yang berimbas pada ketidakteraturan parkir kendaraan serta pemotongan trotoar pada beberapa titik jalan.



Gambar 4.17 Penggunaan trotoar sebagai lahan parkir pada kawasan perdagangan jasa zona A (sumber: peneliti, 2018)

Pembahasan terakhir pada aspek *site* adalah ketinggian bangunan. Dimana, Ketinggian bangunan pada zona A sangat terkait dengan hirarki bangunan, dimana ketinggian bangunan pada zona A didominasi oleh bangunan berlantai 1 hingga berlantai 2. Hal ini menyebabkan hirarki vertikal pada kawasan terbentuk. Adapun beberapa bangunan dengan jumlah lantai 3 berjumlah 2 bangunan yang merupakan bangunan perkantoran dan bangunan perdagangan jasa.

4.3.1.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona A

Teritorial pada zona A terkait dengan pembatasan pada sebuah wilayah yang menyebabkan pengguna ruang publik sadar ia telah berada pada area yang berbeda. Aspek teritorial pada zona A meliputi 2 pembahasan, yakni pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pada pembahasan mengenai pembatas fisik pada zona A berupa pagar, portal, dan gerbang jalan. Pembatas fisik ini dapat memiliki arti yang penting dalam menjaga keselamatan pengguna ruang publik pada kawasan studi. Pada zona A, pembatas fisik memiliki peran penting dikarenakan menjadi penanda riil terhadap teritorial kawasan. Pembatasan teritori ini dapat berpengaruh terhadap kepentingan yang dapat beresiko bagi keselamatan pengguna ruang publik. Dengan menggunakan rancangan yang membatasi teritori, pelaku secara langsung dapat menandai bahwasanya seseorang telah memasuki area yang berbeda, sehingga dapat menekan keinginan melakukan sesuatu yang beresiko bagi keselamatan orang lain. Pembatas fisik pada zona A meliputi adanya portal dan gerbang jalan yang tersebar pada beberapa ruas jalan. Adanya portal serta gerbang jalan pada zona A selain untuk memperlihatkan batas teritorial yang jelas, juga dapat menjadi titik dimana pihak berwajib terhadap keamanan area permukiman berjaga.



Gambar 4.18 Keberadaan gerbang pada zona A (sumber: peneliti, 2018)

Pembahasan aspek teritorial selain pada pembatas fisik, terdapat juga pembatas simbolis. Pembatas simbolis memiliki fungsi untuk menciptakan kesan terdapat perubahan dari setiap area publik ke area publik lain dan dari area publik ke area privat. Pada zona A, pembatas simbolis ditandai dengan perubahan tutupan jalan pada beberapa ruas jalan pada zona A.



Gambar 4.19 Perbedaan tutupan jalan pada zona A sebagai pembatas simbolis (sumber: peneliti, 2018)

4.3.1.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona A

Aspek jalan pada zona A terkait dengan keterhubungan serta kondisi fasilitas yang menghubungkan tiap area pada kawasan serta ruas jalan pada kawasan itu sendiri. Dalam hal ini, pembahasan pertama pada aspek jalan adalah lalu lintas. Pada zona A, lalu lintas dapat dikatakan sepi dimana kendaraan yang melewati sebagian ruas jalan pada area dalam zona A, yakni hanya 5 hingga 10 kendaraan. Kondisi ini berbeda pada area luar zona A dimana lalu lintas sangat ramai dikarenakan jalan pada area luar zona A merupakan salah satu jalan utama Kota Surabaya. Pada ruas jalan yang berada pada area luar zona A, lebih dari 20 kendaraan per menit melewati ruas jalan ini. Pembahasan selanjutnya pada aspek jalan adalah aksesibilitas yang mencakup keberadaan fasilitas yang menghubungkan setiap kawasan diluar ruas jalan. Pada zona A, fasilitas terkait aksesibilitas adalah zebra-cross pada beberapa ruas jalan serta trotoar. Adapun kondisi daripada trotoar tersebut tidak terlalu baik dan terlihat banyak trotoar yang rusak dan memiliki lubang terutama di area perdagangan jasa.

Sub-aspek selanjutnya pada pembahasan aspek jalan adalah jaringan jalan, dimana pada zona A, jaringan jalan terhubung dengan *layout* jalan yang membentuk pola *fragmented parallel*. Pola ini dikembangkan dari pola *gridiron*, dan semakin umum di lingkungan kota yang dibangun untuk pemilik mobil pribadi (Owens dan Southworth, 1993). Pola ini populer dalam mengembangkan subdivisi karena terbatasnya akses yang dibuat melalui pengurangan jumlah titik akses. Sub-aspek selanjutnya pada bahasan aspek jalan adalah parkir. Pada zona A, parkir

kendaraan bermotor seringkali menggunakan badan jalan. Hal ini tidak dibatasi pada sekitar area lingkungan permukiman, namun juga pada area dengan jenis penggunaan lahan yang lain. Pada area dengan jenis penggunaan lahan pendidikan, parkir yang ditujukan untuk kendaraan para siswa diparkir menggunakan setengah badan jalan. Penggunaan badan jalan ini tidak hanya mempersempit lebar jalan yang dapat digunakan namun juga mengambil sisi jalan yang seharusnya dapat digunakan oleh para pejalan kaki.



Gambar 4.20 Aktivitas parkir liar pada zona A (sumber, peneliti, 2018)

4.3.1.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona A

Aspek keterlihatan pada zona A meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada zona A, posisi jendela/pintu tidak terlalu membantu dalam meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik pada area permukiman. Hal ini disebabkan pada area permukiman, posisi jendela/ pintu meskipun menghadap ke arah jalan, namun semua jendela/pintu terhalang oleh pagar rumah. Hal ini dapat menjadi hambatan dalam proses pengawasan alami dari dalam rumah di area permukiman. Namun pada beberapa bangunan di zona A pada area permukiman. Posisi jendela dapat berpengaruh untuk keselamatan pada bangunan dengan ketinggian lebih dari 1 lantai, hal ini juga berlaku pada area perdagangan jasa di sisi barat zona A. Dengan bangunan berlantai lebih dari 1, posisi jendela dapat mengarah ke badan jalan dengan kemampuan untuk melihat seluruh area jalan depan bangunan. Posisi jendela dan pintu juga dapat berpengaruh untuk keselamatan pada area perkampungan. Hal ini disebabkan oleh area perkampungan memiliki tipe bangunan permukiman yang tidak memiliki pagar maupun ruang

pengawasan jalan yang sempit. Sehingga, pengawasan terhadap kegiatan pada badan jalan masih tetap memungkinkan dari dalam rumah.



Gambar 4.21 Keterlihatan ruang publik yang tertutup pagar bangunan (sumber: peneliti. 2018)

Keselamatan pada zona A juga dapat ditunjang dengan kelengkapan fasilitas penerangan. Pada zona A, seluruh ruas jalan telah diberi fasilitas penerangan, namun terdapat perbedaan jarak antar fasilitas penerangan pada area permukiman non-kampung dengan perkampungan. Dimana lampu pada area non-perkampungan memiliki jarak antar lampu sebesar 4 hingga 5 meter. Sedangkan pada area perkampungan, jarak antar lampu hanya sebesar 2 hingga 3 meter. Terdapatnya fasilitas penerangan pada zona A tentu akan membantu meningkatkan perasaan akan terjaminnya keselamatan pada ruang publik. Hal ini disebabkan penerangan akan meningkatkan *sense of safety* pada malam hari karena mengurangi area yang memiliki keterlihatan rendah serta titik buta pada sebuah kawasan (Rijswijk dan Haans, 2017).

4.3.1.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona A

Pembahasan aspek daya tarik pada zona A meliputi vegetasi pendukung serta tutupan jalan. Pada zona A, vegetasi pendukung telah tersebar di setiap ruas jalan. Variasi dari vegetasi pendukung ini mencakup dengan jarak antar vegetasi yang berbeda pada beberapa area pada zona A. Pada area pemukiman, vegetasi didominasi oleh pohon kenanga (*cananga odorata*) yang dapat berguna untuk menjadi vegetasi perindang juga sebagai vegetasi yang dapat memperbaiki kualitas udara. Pada jalur hijau, vegetasi yang mendominasi adalah pohon angkana

(*pterocarpus indicus*) yang merupakan vegetasi peneduh dan peningkat kualitas udara serta pohon tanjung (*mimusops elengi*) yang merupakan vegetasi peneduh. Vegetasi yang ada pada zona A lebih padat dan rimbun pada area sabuk hijau yang terletak pada sisi timur zona A yang berbatasan dengan zona B, sementara pada area permukiman, vegetasi memiliki jarak antara 4 hingga 6 meter antar vegetasi. Terkait dengan hal tersebut, ruang publik yang memiliki vegetasi lebih banyak dan lebih rimbun akan memperkecil *sense of safety* (Fisher dan Nassar, 1992). Sehingga diperlukan pemeliharaan yang baik sehingga vegetasi tidak menutupi keterlihatan ruang publik.

Tutupan jalan pada zona A terbagi menjadi 2, yakni aspal dengan paving blok. Penggunaan aspal sebagai tutupan jalan mendominasi hampir sebagian besar ruas jalan zona A. Sementara penggunaan paving blok ada pada area pendidikan zona A serta gang kecil yang ada pada lingkungan perkampungan zona A.

4.3.1.6 Pembahasan Aspek Pemeliharaan Zona A

Pembahasan aspek pemeliharaan pada zona A terkait dengan lahan kosong. Pada zona A, lahan kosong terletak pada deretan perdagangan jasa pada sisi barat zona A. Lahan kosong seringkali menjadi tempat para pelaku pelanggaran melakukan tindakan yang mengancam keselamatan. Terkait hal ini, lahan kosong pada zona A dibatasi oleh pagar tinggi yang menandakan adanya kepemilikan atas teritori lahan kosong tersebut. Pembatasan teritori terhadap lahan kosong dapat membantu para pelaku pelanggaran menyadari bahwa kesempatan mereka untuk dicurigai akan lebih besar (Jeffrey, 1971). Sehingga, pada aspek pemeliharaan zona A sudah cukup tepat dalam menjaga *milieu* dari zona tersebut dan menghindari *broken window effect*.

4.3.1.7 Analisa *Character Appraisal* pada Zona A

Pembahasan pada tiap aspek keselamatan pada zona A melalui observasi dan *walkthrough analysis* memungkinkan untuk melihat hal-hal yang dapat diperbaiki terkait peningkatan keselamatan pengguna ruang publik. Sehingga, Teknik Analisa *character appraisal* dapat digunakan untuk mencari faktor-faktor perancangan terkait keamanan yang dapat mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik

pada zona A. Untuk lebih jelas terhadap hasil identifikasi dan mengevaluasi aspek keselamatan pada zona A dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.16 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona A

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	- Kawasan memiliki keterbukaan yang tinggi - Kawasan memiliki fasilitas publik didalam area permukiman. - Tingkat keramaian tidak merata. - Hirarki bangunan vertikal dengan dominasi bangunan yang tertutup pagar. - Penggunaan lahan dominasi permukiman dengan perdagangan jasa di sisi luar. - Ketinggian bangunan 1 hingga 2 lantai pada area permukiman, 2 hingga 3 lantai pada area perdagangan jasa.	Keterbukaan yang tinggi pada zona A tidak memberikan keuntungan pada ruang publik karena tingkat keramaian yang cenderung lebih rendah pada area permukiman dibuktikan dengan pengguna ruang publik yang sedikit. Hal ini dapat menjadikan area permukiman sebagai <i>hotspot</i> bagi pelaku pelanggaran, selain itu dominasi bangunan yang tertutup pagar akan membuat pengawasan pada ruang publik menjadi lebih rendah apabila dibandingkan dengan area perdagangan jasa.
2	Teritorial	- Kawasan memiliki pembatas fisik berupa gerbang dan portal pada setiap ruas jalan di sisi dalam kawasan. - Pembatas simbolis berupa perbedaan tutupan jalan dan penanda jalan belum sepenuhnya memberikan batasan yang berarti.	Keberadaan gerbang dan portal pada sebuah kawasan dapat meningkatkan keselamatan. Namun, pada zona A pembatas fisik tidak terlalu berarti karena fasilitas publik terdapat di sisi dalam kawasan. Hal ini dapat menyebabkan pelaku pelanggaran dapat masuk ke area permukiman yang ada di sisi dalam kawasan tanpa menimbulkan kecurigaan.
3	Jalan	- Keramaian lalu lintas tidak merata. - Fasilitas trotoar di sisi luar zona memiliki kondisi yang tidak terpelihara dan berlubang, sementara sisi dalam tidak memiliki trotoar. - Jalan memiliki pola <i>fragmented parallel</i> yang membatasi titik akses. - Kendaraan seringkali menggunakan badan jalan sebagai area parkir.	Fasilitas trotoar yang tidak merata dengan pemeliharaan yang buruk dapat meningkatkan resiko ancaman keselamatan. Pola jalan zona A seharusnya dapat menjadi peningkat keselamatan pengguna ruang publik apabila penggunaan portal serta pembatasan ruang untuk publik lebih optimal.

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
4	Keterlihatan	• Posisi jendela dan pintu terhalang oleh pagar sehingga pengawasan pada ruang publik tidak optimal. • Penerangan pada kawasan telah mencakup seluruh kawasan.	Keterlihatan pada ruang publik zona A tidak dapat mengandalkan pengawasan dari dalam bangunan karena pengaruh pagar bangunan serta ketinggian bangunan. Namun, keterlihatan pada malam hari zona A sudah dapat dipenuhi dengan adanya fasilitas penerangan pada seluruh kawasan.
5	Daya Tarik	• Vegetasi pada sisi timur kawasan memiliki potensi untuk menghalangi pengawasan alami. • Tutupan jalan yang berbeda terdapat pada area publik di sisi dalam kawasan.	Vegetasi yang rimbun pada sisi timur zona A dapat meningkatkan resiko keselamatan apabila dihubungkan dengan tingkat keramaian dan keterlihatan ruang publik dari dalam bangunan.
6	Pemeliharaan	• Lahan kosong sudah tertutup dinding tinggi.	Pemeliharaan pada lahan kosong telah berhasil menghindari <i>broken window effect</i> sehingga keselamatan pengguna ruang publik dapat meningkat. Adapun pemeliharaan lain pada zona A dapat dioptimalkan pada fasilitas trotoar.

(sumber: peneliti, 2018)

Analisa *character appraisal* pada zona A yang telah dijabarkan pada tabel diatas menjelaskan bahwasanya zona A meskipun memiliki beberapa fasilitas publik didalam area permukiman, namun belum ada pembatasan pada ruang publik dan semi-publik. Sehingga, **zona A memiliki masalah faktor perancangan terkait keamanan pada fasilitas yang dapat memperjelas pembatasan teritorial dan pemeliharaan trotoar**. Sehubungan dengan hal tersebut, zona A terlihat menerapkan *enclosure model* yang erat dengan pembatasan teritorial. Namun, pembatasan teritorial pada zona A tidak sepenuhnya menutup kawasan ini. Lebih dari itu, bagian dalam zona A menjadi pusat aktivitas yang menyebabkan tingginya tingkat keramaian pada bagian dalam zona A, hal ini dapat menyebabkan kurangnya pengawasan pada ruang publik. Terkait dengan hal ini, dalam *Crime Prevention of The State of Queensland* (2007), menjabarkan bahwa pembatasan teritorial pada kompleks perumahan cenderung memiliki unsur bias dalam

membedakan pembatasan teritorial dan privasi visual. Hal ini seringkali memicu kurangnya pengawasan alami pada ruang publik seperti jalan dikarenakan terhalangnya pengawasan oleh pagar bangunan seperti pada zona A. Namun, hal ini dapat diselesaikan dengan menambahkan ruang terbuka sekaligus menjaga akses pada ruang semi-publik maupun privat pada sebuah kawasan. Perancangan tersebut dapat menjadi salah satu solusi untuk menjaga adanya pengawasan pada ruang publik serta dapat menjaga kenyamanan masyarakat yang menginginkan ruang privasi yang lebih terjaga.

4.3.2 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona B

Zona B merupakan bagian dari kawasan studi dengan dominasi penggunaan lahan berupa permukiman sama halnya dengan zona A. Adapun hal-hal yang membuat zona B memiliki keistimewaan adalah dengan adanya Makam Pahlawan Kusuma Bangsa pada zona ini. Adapun zona ini berbatasan langsung dengan zona A dan zona D. Zona ini mempunyai luas total sebesar 14,43 ha. Adapun batas-batas zona B adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Kalisari III
- Timur : Jl. Jaksa Agung Suprpto
- Barat : Jl. Kusuma Bangsa
- Selatan : Jl. Ambengan



Gambar 4.22 Peta Orientasi Zona B Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.2.1 Pembahasan Aspek Site Zona B

Aspek *site* pada zona B tidak terlalu banyak berbeda dengan zona A. Hal ini disebabkan oleh persamaan antara zona A dan zona B yang didominasi oleh penggunaan lahan tipe permukiman. Pada sub-aspek *image* dan *milieu*, zona B memiliki citra yang berbeda dengan zona A, citra kawasan zona B terkesan lebih tertutup. Hal ini disebabkan oleh area permukiman pada zona B dilengkapi oleh portal pada setiap ruas jalan yang menuju pada area pemukiman. Hal ini menyebabkan area permukiman pada zona B terlihat tidak terlalu menerima

pengunjung dari luar kawasan. Pada pembahasan hirarki bangunan, zona B memiliki hirarki vertikal pada area dalam zona B, namun pada sisi luar hirarki bangunan mengadopsi hirarki horizontal pada beberapa ruas jalan. Adapun hal ini disebabkan oleh pada sisi luar zona B didominasi oleh perdagangan jasa yang memiliki tinggi lebih dari 3 lantai. Ketinggian lantai bangunan ini menyebabkan hirarki horizontal terlihat lebih dominan pada beberapa ruas jalan.

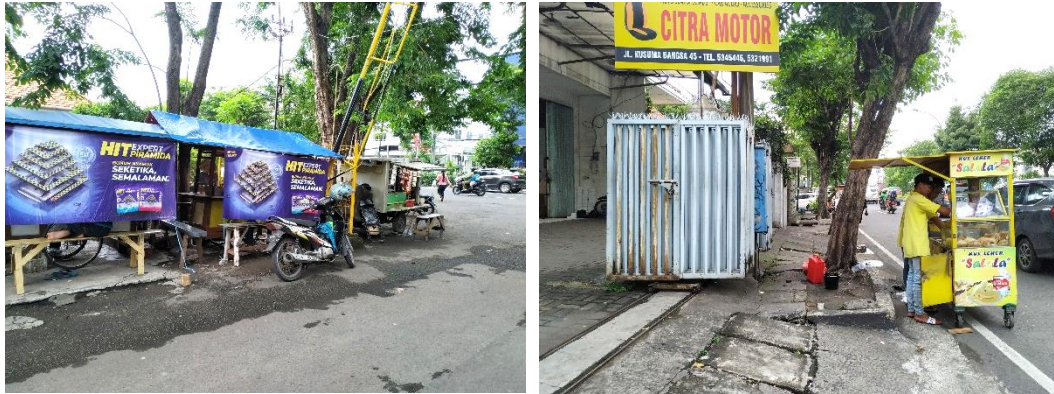


Gambar 4.23 Keberadaan portal yang mengatur keterbukaan zona B (sumber: peneliti, 2018)

Kepadatan bangunan pada zona B tidak terlalu berbeda dengan kepadatan bangunan pada zona A. Kepadatan bangunan pada zona B tidak terlalu tinggi meskipun bangunan pada zona ini berhimpitan, hal ini disebabkan oleh adanya Taman Makam Pahlawan serta lebar jalan mencapai 4 meter pada seluruh kawasan. Hal ini dibuktikan oleh dari luas keseluruhan zona B yaitu sebesar 14,43 ha, luas total keseluruhan area terbangun hanya 6,7 ha. Hal ini menyebabkan kepadatan bangunan zona B hanya mencapai 46,84% dari luas total keseluruhan luas zona B. Terkait dengan hal tersebut, kepadatan bangunan yang rendah mengindikasikan bahwa zona B masih memiliki banyak ruang publik.

Penggunaan lahan pada zona B mencakup permukiman, lahan pemakaman, perdagangan jasa, perkantoran, serta fasilitas pendidikan. Hal yang mencolok dari penggunaan lahan pada zona B adalah area perdagangan jasa yang juga menjadi area dimana terdapat pedagang kaki lima membuka dagangannya. Hal ini selain menjadi generator aktivitas tambahan pada sisi luar zona B, juga memberikan dampak berupa terdapat parkir liar yang cukup menyebabkan

kemacetan yaitu waktu tunda 2-5 menit setiap ada kendaraan besar seperti mobil yang menepi untuk membeli sesuatu pada pedagang kaki lima.



Gambar 4.24 Pedagang kaki lima pada zona B (sumber: peneliti, 2018)

Sub-aspek terakhir pada pembahasan aspek *site* adalah ketinggian bangunan. Pada zona B, ketinggian bangunan sangat beragam, dimana ketinggian bangunan pada area permukiman adalah 1 hingga 2 lantai. Sedangkan pada penggunaan lahan yang lain ketinggian bangunan lebih beragam, dimana pada area perdagangan jasa memiliki ketinggian 1 hingga 4 lantai.

4.3.2.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona B

Aspek teritorial zona B meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pada zona B, pembatas fisik memiliki pengaruh besar pada teritorial kawasan. Hal ini disebabkan fasilitas pembatas fisik berupa portal terdapat pada semua ruas jalan yang menghubungkan area permukiman. Hal ini menyebabkan teritorial pada zona B terkesan sangat tertutup, dimana pada setiap ruas jalan portal yang terbuka hanya satu portal. Adapun hal ini seringkali menyebabkan pengunjung cukup kesulitan apabila ingin memasuki kawasan ini dan tidak mengetahui jadwal portal terbuka atau tertutup. Portal pada zona ini juga seringkali dilengkapi oleh fasilitas pos satpam, hal ini menunjukkan bahwa area permukiman pada zona ini sangat aman. Namun, pada ruas jalan yang tidak memiliki portal, zona ini cukup memberikan ancaman keselamatan. Hal ini disebabkan oleh hubungan antara ruas jalan pada zona ini yang terhubung langsung pada ruas jalan utama Kota Surabaya. Hal ini dapat menimbulkan ancaman keselamatan yang

memiliki pola *street robbery*, dimana pelaku ancaman melakukan tindakan pelanggaran dan segera melarikan diri dari lokasi kejadian (Tompson, 2012).



Gambar 4.25 Keberadaan portal sebagai pembatas fisik teritorial (sumber: peneliti, 2018)

Zona B juga memiliki pembatas simbolis berupa perbedaan tutupan jalan serta perubahan pola vegetasi pada saat masuk ke area permukiman. Pembatas simbolis pada zona B tidak terlalu berpengaruh secara langsung pada kesadaran perbedaan teritorial. Namun hal ini cukup mempengaruhi perbedaan *milieu* yang ada pada kawasan permukiman.

4.3.2.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona B

Aspek jalan pada zona B meliputi pembahasan lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, serta parkir. Pada zona B, lalu lintas dapat terbilang lebih sepi dari zona A, terbilang kurang dari 5 kendaraan per menit. Hal ini disebabkan penggunaan lahan yang didominasi permukiman serta adanya portal yang membatasi tiap ruas jalan pada zona B. Hal ini menyebabkan jumlah kendaraan yang masuk pada area permukiman hanyalah pemilik rumah pada area permukiman, pengunjung yang ingin bertamu serta pengantar barang. Namun, pada sisi luar sebelah timur dan selatan, lalu lintas lebih ramai dimana lebih dari 20 kendaraan melinatsi ruas jalan ini. Terkait dengan hal tersebut, aksesibilitas pada zona B yang berupa *zebra-cross* hanya terdapat pada ruas jalan yang memiliki lalu lintas yang lebih ramai. Zona B memiliki trotoar pada sepanjang area perdagangan jasa yang berada pada sisi luar zona B, namun pada area permukiman

keberadaan trotoar tidak ditemukan sama sekali. Meski tersedia trotoar pada zona B, namun kondisi trotoar yang baik hanya ada pada sisi selatan, sedangkan trotoar pada sisi lain terlihat tidak dipelihara dengan baik, hal ini dibuktikan dengan banyaknya lubang serta ketidakteraturanutupan trotoar pada zona B. Hal ini tentu saja mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik karena harus turun ke badan jalan agar dapat melewati ruas jalan tersebut, sehingga memperbesar resiko terhadap keselamatan mereka.



Gambar 4.26 Kondisi trotoar pada zona B (sumber: peneliti, 2018)

Zona B berbeda dengan zona A, dimana zona B memiliki jaringan jalan yang mengadopsi pola *gridiron* yang menyerupai bentuk *grid*, dimana penghubung antar jaringan jalan hanyalah jalan terluar. Pola ini juga dapat dikatakan merupakan pola yang aman untuk keamanan perkotaan dikarenakan jalan masuk dan keluar untuk sebuah area hanya bias diakses secara terbatas (Owens dan Southworth, 1993).. Terbatasnya akses, tingkat keamanan, serta kawasan yang cenderung tertutup menyebabkan pada zona B banyak ditemui parkir liar yang berada disepanjang jalan area permukiman maupun area perdagangan jasa. Kegiatan parkir yang memakan badan jalan ini tidak hanya dilakukan oleh para pemilik rumah di area permukiman, namun juga oleh orang yang mengunjungi kawaan ini untuk menepi dengan tujuan mendatangi para pedagang kaki lima pada area perdagangan jasa.

4.3.2.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona B

Aspek keterlihatan pada zona B meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada zona B, posisi jendela dan pintu memiliki karakteristik yang sama dengan zona A. Dimana posisi jendela dan pintu seringkali terhalang oleh

pagar rumah pada area permukiman sehingga kehilangan kemampuan untuk mengawasi ruang jalan. Sama halnya dengan zona A, kemampuan untuk mengawasi ini lebih baik pada bangunan dengan lantai lebih 1 karena tidak terhalang oleh pagar bangunan, hal ini berlaku pada area permukiman maupun area perdagangan jasa. Perbedaan zona B dengan zona A terkait dengan pengawasan alami adalah dari tingkat keterbukaan kawasan, dimana zona B memiliki tingkat keterbukaan yang lebih kecil dibandingkan dengan zona A. Hal ini membuat zona B terlihat dapat menerapkan teori *defensible places* dengan lebih baik pada area permukiman, sehingga seluruh pengawasan ditentukan oleh satu titik akses yaitu pintu masuk pada area permukiman dengan bantuan fasilitas pos penjagaan, sehingga membuat pengawasan alami dari rumah tidak terlalu dibutuhkan (Newman, 1972).



Gambar 4.27 Pos satpam yang menjadi fasilitas pengawasan pada zona B (sumber: peneliti, 2018)

Fasilitas penerangan pada zona B telah mencakup seluruh kawasan. Dengan jarak antar lampu sebesar 4 hingga 5 meter, zona B dapat menjamin penerangan pada malam hari. Namun, pada sisi barat zona B yang bersinggungan dengan sisi timur zona A, fasilitas penerangan seringkali tertutup oleh rimbunnya vegetasi peneduh. Hal ini dapat menyebabkan ruas jalan yang memiliki kondisi seperti ini cenderung lebih remang daripada kawasan lain yang tidak memiliki vegetasi peneduh yang banyak. Dapat dikatakan, pada zona B masalah ini seringkali ditemui karena terdapat banyak ruang terbuka hijau berbentuk *boulevard* jalan serta area pemakaman yang memberikan banyak vegetasi hijau.

4.3.2.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona B

Pembahasan aspek daya tarik pada zona A meliputi vegetasi pendukung, fasilitas bangku, serta tutupan jalan. Vegetasi pada zona B tidak terlalu berbeda dengan zona A, dimana kawasan permukiman didominasi oleh pohon kenanga (*cananga odorata*) dan pohon tanjung (*mimusops elengi*), namun ada beberapa ruas jalan yang juga terdapat pohon asam jawa (*tamarindus india l.*). Vegetasi pada area permukiman zona B bertujuan untuk menjadi vegetasi peneduh serta peningkatan kualitas udara. Vegetasi pada zona B tidak menambah resiko pada keselamatan ruang publik dikarenakan jarak antar vegetasi yang cukup renggang dengan kisaran jarak 4 hingga 5 meter. Namun vegetasi pada zona B cukup membatasi ruang gerak pada trotoar di sisi timur zona B. Dengan kondisi trotoar yang buruk dan vegetasi yang membatasi ruang gerak pada trotoar ruas jalan sisi barat zona B, pengguna ruang publik harus turun ke badan jalan untuk dapat berjalan kaki.

Daya tarik pada zona B selain adanya vegetasi peneduh adalah tersedianya fasilitas bangku, meski fasilitas bangku pada zona B sangat minim, yakni hanya 2 buah. Fasilitas bangku ini terletak pada areal taman makam pahlawan dan menjadi titik pengguna ruang publik menunggu kendaraan umum karena tidak tersedianya fasilitas pergantian moda pada zona B. Aspek daya tarik lain pada zona B yang perlu diperhatikan adalah tutupan jalan, dimana tutupan jalan pada zona B dikuasai oleh aspal pada keseluruhan zona B.

4.3.2.6 Analisa *Character Appraisal* pada Zona B

Pembahasan aspek zona B yang didapat melalui *walkthrough analysis* telah dijabarkan pada sub sub bab sebelumnya dapat menjadi dasar penentuan faktor perancangan terkait keamanan yang mempengaruhi keselamatan pada zona B. Sehingga, analisis *character appraisal* digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.17 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona B

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	- Kawasan memiliki keterbukaan yang rendah sehingga menyebabkan sisi dalam memiliki tingkat keramaian yang rendah. - Hirarki bangunan adalah vertikal pada area permukiman, sedangkan area perdagangan jasa memiliki hirarki horizontal. - Penggunaan lahan mencakup permukiman, perkantoran, perdagangan jasa, serta fasilitas pendidikan. - Ketinggian bangunan didominasi 1 hingga 2 lantai kecuali pada area perdagangan jasa yang memiliki ketinggian bangunan 1 hingga 4 lantai.	Keterbukaan yang rendah pada zona B menyebabkan pengawasan terfokus pada area yang memiliki satpam. Hal ini menjadikan kawasan lain akan lebih rawan terhadap ancaman keselamatan terutama pada area permukiman yang tidak memiliki portal dan pos satpam seperti pada permukiman di sekitar Taman Makam Pahlawan.
2	Teritori	- Penggunaan portal sebagai pembatas teritori pada area permukiman terbatas pada beberapa titik akses. - Pembatas simbolis tidak mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik karena hanya pada beberapa ruas jalan.	Pembatasan penggunaan portal pada zona B memperlihatkan bagian dari pemanfaatan Taman Makam Pahlawan sebagai pusat kegiatan. Namun, hal ini dapat menambah resiko keselamatan terutama disaat keramaian pada ruang publik sangat rendah pada waktu-waktu tertentu seperti pada malam hari.
3	Jalan	- Penggunaan portal berpengaruh pada tingkat keramaian lalu lintas pada area permukiman. - Kondisi trotoar pada area perdagangan jasa sisi timur sangat buruk dibuktikan dengan banyaknya trotoar yang berlubang. - Pola jalan <i>gridiron</i> memperlihatkan keterbukaan yang rendah pada kawasan sangat menonjol. - Parkir liar pada badan jalan dipengaruhi banyaknya pedagang kaki lima pada area perdagangan jasa sisi timur.	Kondisi trotoar yang buruk dapat mempengaruhi keselamatan karena pengguna ruang publik harus turun ke badan jalan untuk dapat melewati sebuah ruas jalan. Hal ini diperparah dengan adanya parkir liar yang menyebabkan pengguna ruang publik harus lebih dalam masuk ke badan jalan.

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
4	Keterlihatan	• Keterlihatan dari dalam bangunan pada area permukiman seringkali terhalang oleh pagar bangunan. • Fasilitas penerangan telah tersebar di seluruh ruas jalan meskipun pada beberapa ruas jalan tertutup oleh vegetasi.	Pagar bangunan yang menghalangi keterlihatan tidak menjadi masalah pada area yang memiliki akses terbatas dan penjagaan dari satpam. Namun, hal ini tentu menjadi masalah pada area yang tidak memiliki jaminan keselamatan dari fasilitas pengawasan.
5	Daya Tarik	• Vegetasi pada trotoar membatasi ruang gerak pengguna ruang publik. • Fasilitas bangku pada zona ini sangat terbatas meskipun area Taman Makam Pahlawan sering digunakan sebagai titik pemberhentian moda.	Pemeliharaan trotoar dan pengaturan vegetasi merupakan salah satu masalah pada daya tarik zona B. Rendahnya kualitas trotoar dapat menjadi salah satu faktor yang dapat menyebabkan <i>broken window effect</i> .
6	Pemeliharaan	• Tidak ada lahan kosong maupun tempat pembuangan pada zona B	Pemeliharaan dapat difokuskan pada fasilitas trotoar guna meningkatkan aksesibilitas pengguna ruang publik.

(sumber: peneliti, 2018)

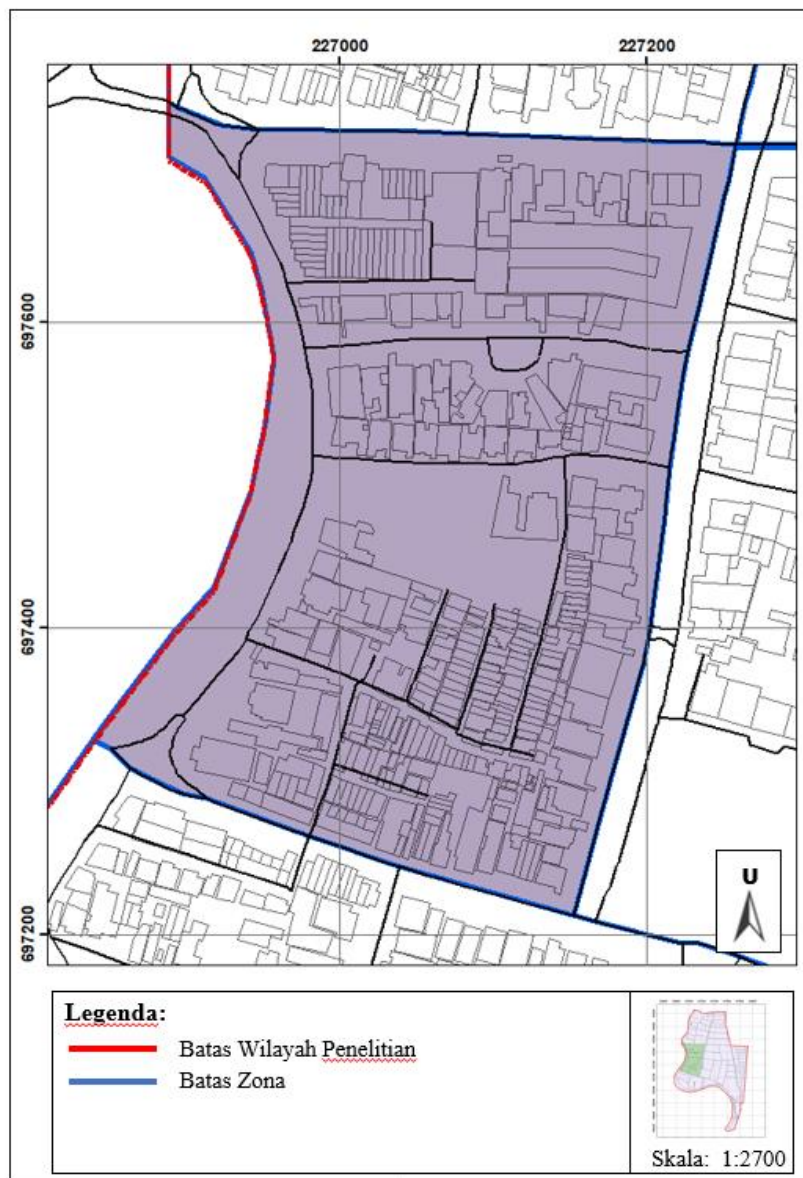
Analisa *character appraisal* yang telah dijabarkan pada tabel 4.17 memperlihatkan bahwa zona B memiliki kecenderungan untuk mengadopsi *enclosure model* pada area permukiman. Hal ini menyebabkan pengawasan pada area lain menjadi berkurang. Namun, pembatasan teritori tidak dapat dilakukan pada area lain karena Taman Makam Pahlawan merupakan salah satu ruang publik dengan cakupan pengunjung yang luas serta pusat kegiatan kawasan. Zona B juga memiliki trotoar dalam kondisi yang buruk dan membuat tingkat keselamatan terkait aksesibilitas berkurang. Sehingga, **zona B memiliki masalah faktor perancangan terkait keamanan pada penyediaan generator aktivitas yang dapat meningkatkan pengawasan serta pemeliharaan trotoar**. Dalam hal, masalah pada zona B dapat dimulai dari kurangnya pemeliharaan dan penyediaan trotoar. Sebagaimana dijelaskan oleh *Safepolis* (2007), penyediaan trotoar dalam strategi perancangan kota mampu menentukan keselamatan masyarakat. Tidak adanya jalur pejalan kaki menyebabkan hilangnya aksesibilitas yang berujung pada kurangnya minat beraktivitas pada sebuah kawasan. Hal ini menyebabkan adanya penurunan dalam kesempatan bersaing secara ekonomi yang membuat kawasan

tersebut menjadi minim generator aktivitas. Dalam hal ini, penyelesaian bagi zona B adalah dengan memberikan batasan teritorial seperti gerbang, namun pembatasan pada zona B telah dilakukan dan membawa ancaman keselamatan pada area lain. Sehingga, penambahan dan pemeliharaan trotoar perlu dilakukan. Meski begitu, ancaman keselamatan timbul akibat kurangnya generator aktivitas yang ada pada zona B. *Safepolis* juga menjelaskan bahwa waktu aktif sebuah kawasan memiliki peran penting dalam menambah pengawasan pada ruang publik, sehingga, zona B memerlukan sebuah generator aktivitas yang mampu aktif selama 24 jam untuk membantu adanya pengawasan alami pada ruang publik.

4.3.3 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona C

Zona C merupakan bagian dari kawasan studi dengan penggunaan lahan didominasi permukiman dan perdagangan jasa. Sebagai zona yang mendukung kegiatan perkantoran pada zona D, zona C memiliki banyak kesamaan fisik dengan zona D. Adapun luas total dari zona C adalah sebesar 14, 19 ha. Batas-batas zona C adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Ambengan
- Timur : Jl. Jaksa Agung Suprpto
- Barat : Jl. Ngemplak
- Selatan : Jl. Walikota Mustajab



Gambar 4.28 Peta Orientasi Zona C Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.3.1 Pembahasan Aspek Site Zona C

Aspek *site* pada zona C meliputi pembahasan *image* dan *milieu*, hirarki bangunan, kepadatan bangunan, penggunaan lahan, serta ketinggian bangunan. Pada zona C, *image* dan *milieu* kawasan memperlihatkan keterbukaan yang sangat tinggi. Dengan dominasi jalan yang memiliki lebar lebih dari 4 meter serta kawasan yang sangat dekat dengan jalan utama Kota Surabaya, keterbukaan zona C tidak menunjukkan sebuah citra kawasan yang tertutup. Adapun hal ini juga ditunjang

oleh pemeliharaan fasilitas yang tersedia pada zona ini seperti trotoar serta bangku yang ada pada beberapa ruas jalan. Hal ini dapat menurunkan tingkat keselamatan sehubungan dengan tingkat keramaian zona C, dimana kawasan yang terbuka dipadu dengan keramaian yang rendah dapat menimbulkan *hotspot* untuk tindakan yang mengancam keselamatan (Tompson, 2012). Terkait dengan hal tersebut, zona C didominasi oleh bangunan dengan ketinggian lebih dari 1 lantai. Hal ini berkaitan dengan posisi zona C yang berbatasan langsung dengan zona D yang merupakan kawasan perkantoran pemerintahan Kota Surabaya. Sehingga, zona ini dipenuhi oleh bangunan bertingkat. Namun, zona C tidak sepenuhnya didominasi oleh bangunan dengan ketinggian lebih dari 1 lantai, pada area perkampungan di zona C, masih terdapat bangunan dengan ketinggian hanya 1 lantai. Oleh sebab itu, zona C memiliki hirarki horizontal pada sisi timur dan hirarki vertikal untuk sisi lain serta bagian dalam zona C.



Gambar 4.29 Keterbukaan wilayah yang tinggi pada zona C (sumber: peneliti, 2018)

Penggunaan lahan pada zona C meliputi permukiman, fasilitas peribadatan, perdagangan jasa, perkantoran, serta lahan kosong pada salah satu lokasi dalam zona C. Masih berkaitan dengan posisi zona C yang bersinggungan dengan area kantor pemerintahan Kota Surabaya, penggunaan lahan pada zona C cenderung berkumpul menjadi satu area. Dimana penggunaan lahan berupa perdagangan jasa, perkantoran, serta permukiman berkumpul menjadi sebuah kompleks bangunan yang memiliki penggunaan lahan yang sama. Sehingga, kepadatan pada zona C dapat dikatakan rendah. Hal ini dibuktikan oleh dari keseluruhan luas zona C yang mencapai 14,19 ha, luas total area terbangun hanya 6,5 ha yang menyebabkan kepadatan bangunan pada zona C hanya sebesar 45,81% dari keseluruhan luas kawasan.

4.3.3.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona C

Aspek teritorial zona C meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pada zona C, pembatas fisik yang ada dalam zona ini beragam, yakni gerbang, dinding tinggi, serta pagar. Pembatas fisik pada zona C meskipun beragam namun hanya berada di beberapa ruas jalan pada zona ini. Gerbang yang menjadi salah satu pembatas fisik paling jelas hanya berada pada area perkampungan pada zona C. Selain pada area perkampungan, area permukiman pada zona ini tidak memiliki gerbang maupun portal, hal ini terkait dengan ruas jalan pada zona C didominasi oleh jalan yang menjadi penghubung antar ruas jalan satu arah. Selain gerbang, pembatas fisik lain yakni dinding tinggi serta pagar juga berada pada area perkampungan, yakni sebagai pembatas fisik untuk membatasi lahan kosong yang ada pada zona C dengan area terbangun. Dengan adanya pembatas antara lahan kosong dengan ruang publik, keselamatan akan meningkat disebabkan terlihat adanya pemeliharaan pada lahan yang tidak terpakai, lebih lanjut akan dibahas pada sub bab pemeliharaan zona C.



Gambar 4.30 Gerbang pada wilayah perkampungan zona C (sumber: peneliti, 2018)

Pembatas simbolis pada zona C diperlihatkan oleh penanda jalan serta perbedaan pemeliharaan serta bentuk trotoar. Zona C dan Zona D memiliki trotoar yang terlihat lebih baik dari zona lain, hal ini menyebabkan perbedaan ini menjadi pembatas simbolis yang cukup signifikan. Selain hal tersebut, perbedaan kualitas trotoar ini juga mempengaruhi pembatasan teritori di dalam zona C sendiri, dimana kualitas trotoar memperlihatkan perbedaan antara area yang memiliki kualitas pengawasan yang ketat dan area yang memiliki pengawasan yang lebih renggang.

4.3.3.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona C

Aspek jalan yang akan dibahas pada zona C meliputi lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, serta parkir. Pada zona C, lalu lintas ramai dengan jumlah kendaraan yang melintasi ruas jalan utama lebih dari 10 kendaraan per menit. Namun, pada area perkampungan, lalu lintas lebih sepi dengan jumlah kendaraan kurang dari 5 kendaraan per menit. Hal ini disebabkan jalan utama pada zona C menghubungkan jalan tepi sungai dengan area perkantoran, adapun alasan lain adalah pada zona C lalu lintas didominasi oleh jalan satu arah yang membuat banyak kendaraan membutuhkan waktu perjalanan yang lebih lama untuk mengunjungi sebuah tempat pada zona C. Untuk sub-aspek aksesibilitas, zona C memiliki beberapa ruas jalan yang dilengkapi *zebra-cross*. Terkait dengan hal ini, fasilitas *zebra-cross* mengikuti jumlah lampu lalu lintas pada zona C, namun ada juga *zebra-cross* yang terdapat pada tengah ruas jalan yaitu tepat di area perkantoran pemerintahan Kota Surabaya serta pada area perdagangan.



Gambar 4.31 *Zebra-cross* pada zona C (sumber: peneliti, 2018)

Jaringan jalan pada zona C sama seperti zona B, yaitu memiliki pola *gridiron* yang saling menghubungkan jalan utama. Jalan pada zona C didominasi oleh lebar 4 meter dengan trotoar selebar 1,5 m hingga 2 m. Namun, lebar jalan pada area perkampungan lebih sempit daripada jalan utama pada zona ini yaitu hanya selebar 3 m. Adapun pembahasan parkir pada zona ini lebih sesuai daripada zona A dan zona B. Hal ini disebabkan jalan pada zona C memiliki ruas parkir yang ditujukan untuk parkir kendaraan secara paralel. Tentu saja hal tersebut menyebabkan zona ini tidak memiliki aktifitas parkir liar.

4.3.3.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona C

Aspek keterlihatan pada zona C meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Zona C memiliki ketinggian bangunan yang lebih beragam dari zona sebelumnya. Selain pada area perkampungan, zona C didominasi oleh bangunan dengan ketinggian lebih dari 1 lantai, hal ini menyebabkan pengawasan alami dari dalam bangunan di zona C lebih tinggi daripada zona A dan zona B. Posisi jendela dan pintu juga memberikan jaminan terhadap keselamatan pada area perkampungan zona C, hal ini disebabkan karakteristik perkampungan zona C sama dengan zona A, dengan lebar jalan yang sempit serta bangunan yang tidak memiliki pagar. Sehingga, pengawasan alami dapat terjadi langsung dari dalam bangunan ke badan jalan yang ada di depannya.

Fasilitas penerangan pada zona C telah mencakup seluruh badan jalan. Fasilitas penerangan pada zona C memiliki jarak antar lampu 4 hingga 5 meter di area non-perkampungan dan berjarak 2 hingga 3 meter di area perkampungan.

4.3.3.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona C

Pembahasan aspek daya tarik pada zona C meliputi vegetasi pendukung, fasilitas bangku, serta tutupan jalan. Vegetasi pada zona C terdiri dari pohon kenanga (*cananga odorata*) dan pohon tanjung (*mimusops elengi*) pada area permukiman. Sedangkan pada jalur hijau terdapat vegetasi berupa pohon kiara payung (*filicium decipiens*) dan pohon asam jawa (*tamarindus india l.*). Vegetasi pada zona C memiliki tujuan untuk meningkatkan kualitas perkotaan sekaligus menjadi vegetasi peneduh.

Daya tarik zona C selain vegetasi adalah tersedianya fasilitas bangku. Fasilitas bangku ini terletak pada area perdagangan. Fasilitas bangku ini dapat menjadi titik dimana pengguna ruang publik dapat beristirahat sekaligus menjadi pengawas alami untuk meningkatkan keselamatan ruang publik. Adapun aspek lain pada zona C adalah tutupan jalan, dimana dominasi tutupan jalan pada zona C adalah aspal. Namun, pada area perkampungan zona C memiliki tutupan jalan berupa paving blok.

4.3.3.6 Pembahasan Aspek Pemeliharaan Zona C

Pembahasan aspek pemeliharaan pada zona C terkait dengan lahan kosong. Pada zona C, lahan kosong terletak pada sisi barat. Lahan kosong ini menempel dengan wilayah permukiman kampung serta fasilitas peribadatan berupa gereja. Sama halnya dengan lahan kosong yang ada pada zona A, lahan kosong pada zona C dibatasi oleh dinding tinggi sebagai tanda kepemilikan lahan. Hal ini dapat mempengaruhi para pelaku ancaman keselamatan untuk menyadari bahwa mereka tidak dapat melakukan pelanggaran pada area tersebut, yang disebabkan oleh ketidaktauan terhadap teritori (Jeffrey, 1971). Terkait dengan hal tersebut, meskipun pada zona C terdapat lahan kosong, namun lahan kosong tersebut dipelihara dengan baik sehingga tidak menimbulkan *broken window effect*.

4.3.3.7 Analisa *Character Appraisal* pada Zona C

Pembahasan pada setiap aspek pada zona C yang telah dilakukan dengan menggunakan *walkthrough analysis* pada sub sub bab sebelumnya kemudian dapat dijadikan data untuk melakukan analisa *character appraisal*. Sehingga didapatkan faktor perancangan terkait keamanan yang mempengaruhi keselamatan pada zona C. Adapun analisa *character appraisal* pada zona C dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.18 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona C

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	- Kawasan memiliki keterbukaan yang tinggi kecuali pada kawasan perkampungan. - Kawasan pada area permukiman non-kampung memiliki tingkat keramaian yang rendah, - Kawasan memiliki hirarki vertikal kecuali pada sisi timur zona C yang memiliki hirarki horizontal. - Penggunaan lahan mencakup permukiman, perdagangan jasa,	Kawasan yang memiliki keterbukaan tinggi dan keramaian rendah dapat menyebabkan peningkatan keselamatan menurut Tompson (2012). Sehingga keterbukaan ini harus dipadu dengan fasilitas pengawasan yang baik guna mencegah adanya resiko keselamatan sekaligus mengoptimalkan faktor keterbukaan pada zona C.

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		perkantoran, serta fasilitas peribadatan.	
2	Teritorial	• Pemabatas fisik hanya berupa gerbang pada area perkampungan. • Pembatas simboliks pada kawasan ini hanya perbedaan kualitas pemeliharaan trotoar.	Keterbukaan yang tinggi pada zona C membuat fasilitas pembatas teritori tidak terlalu diperlukan, namun pembatas simbolis yang jelas dapat mempertegas perbedaan teritori tanpa mengurangi keterbukaan kawasan.
3	Jalan	• Lalu lintas pada perkampungan lebih sepi dibandingkan dengan ruas jalan utama • Lalu lintas pada seluruh kawasan merupakan jalan satu arah kecuali pada area perdagangan jasa pada sisi selatan zona C. • Fasilitas penyeberangan telah tersedia pada area yang ramai pengguna ruang publik • Tidak ada aktifitas parkir liar pada zona C karena telah difasilitasi zona parkir pada beberapa ruas jalan.	Aspek jalan pada zona C telah menyediakan berbagai fasilitas untuk meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Meskipun fasilitas ini telah terpenuhi, namun penambahan fasilitas penyeberangan berupa <i>pelican-crossing</i> yang dilengkapi dengan CCTV akan menambah tingkat keselamatan pada aspek keterlihatan. Adapun hal lain yang perlu diperhatikan adalah kualitas trotoar pada zona C yang tidak terawat secara merata, hal ini memperlihatkan eksklusitas beberapa area terkait dengan prioritas pemeliharaan.
4	Keterlihatan	• Pengawasan alami tidak terlalu baik pada area permukiman non-kampung karena tidak terdapat fasilitas pengawasan dan tingkat keramaian lebih rendah. • Fasilitas penerangan telah mencakup seluruh wilayah zona C.	Keterlihatan pada area permukiman non-kampung akan lebih baik apabila dilengkapi dengan fasilitas pengawasan. Namun, hal ini merupakan usulan tambahan karena zona C didominasi oleh jalan satu arah sehingga kekurangan fasilitas pengawasan berupa CCTV dapat dipenuhi oleh CCTV pada lampu lalu lintas.
5	Daya Tarik	• Vegetasi pada zona C telah mencakup seluruh kawasan tanpa menutupi pengawasan maupun penerangan. • Fasilitas bangku pada area perdagangan perlu ditambahkan guna membantu meningkatkan pengawasan.	Aspek daya tarik pada zona C telah memenuhi kebutuhan fasilitas, namun tidak tersebar dengan baik. Hal ini terlihat pada tidak adanya fasilitas bangku pada area perdagangan yang membuat

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
			pengguna ruang publik harus tetap berjalan atau masuk ke dalam restoran untuk beristirahat. Hal ini akan mengurangi keselamatan pada saat tidak ada kegiatan aktif seperti pada saat malam hari.
6	Pemeliharaan	Lahan kosong pada zona C telah dibatasi oleh dinding tinggi untuk memperlihatkan pemeliharaan dan pembatasan teritori.	Pemeliharaan pada lahan kosong telah berhasil menghindari <i>broken window effect</i> . Adapun pemeliharaan dapat difokuskan pada fasilitas trotoar pada sisi utara zona C.

(sumber: peneliti, 2018)

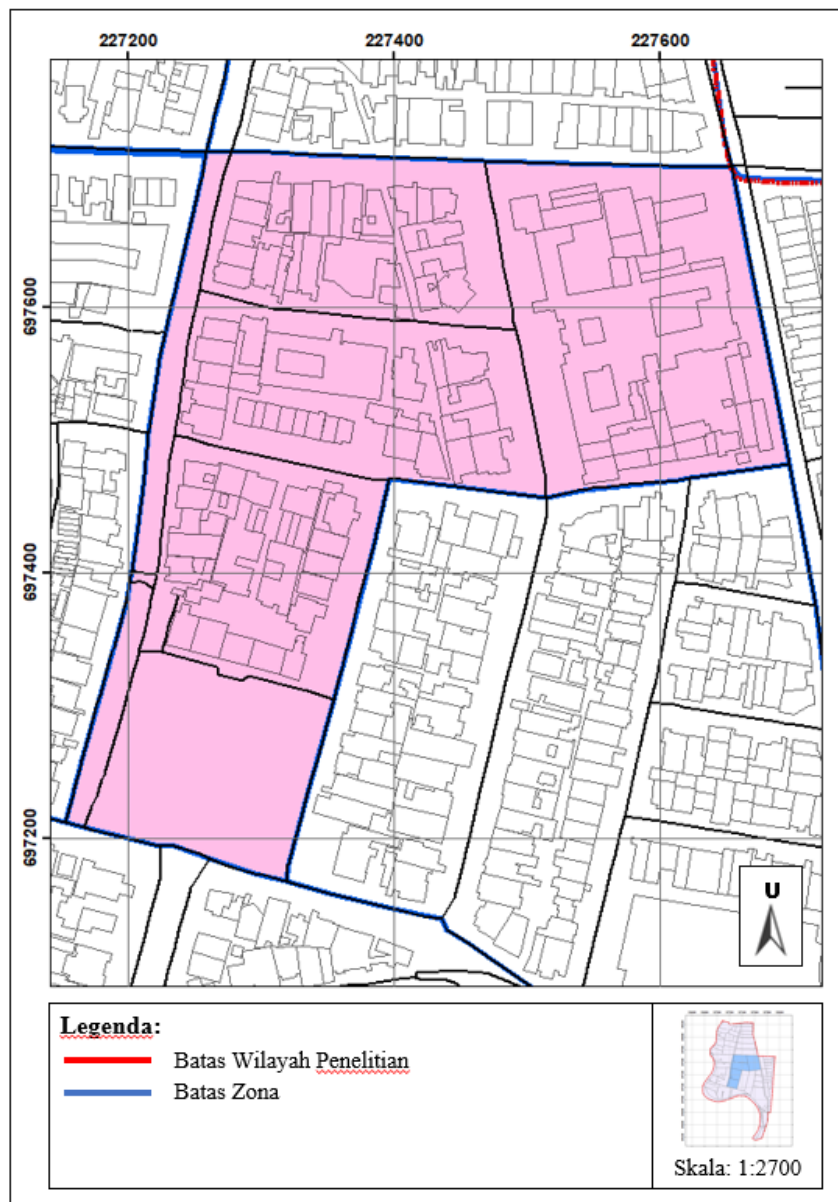
Analisa *character appraisal* pada zona C menjelaskan bahwasanya zona C memiliki penyediaan fasilitas yang baik, namun pemeliharaan fasilitas belum merata. Hal ini dibuktikan oleh kondisi trotoar yang buruk pada area perdagangan sebelah utara serta kurangnya fasilitas pengawasan pada zona C. Sehingga, **zona C memiliki masalah faktor perancangan terkait keamanan pada penyediaan fasilitas pengawasan pada beberapa ruas jalan dan pemeliharaan trotoar.** Berbeda dengan zona B, zona C memiliki permasalahan yang terfokus pada sebelah utara dan barat kawasan. Permasalahan terkait penyediaan dan pemeliharaan trotoar cukup banyak menyumbang timbulnya “*Broken Window Effect*”. Mengutip *Safepolis* (2007), “Tempat-tempat di mana pemeliharaannya buruk dan di mana lansekap dan perabotan ruang publik memburuk, komunikasikan bahwa perawatan kurang. Untuk pelaku potensial, ini adalah tanda yang jelas bahwa mereka dapat bertindak tanpa gangguan, karena tidak ada yang mengawasi tempat itu.”. Berdasarkan hal tersebut, zona C memerlukan pemeliharaan yang merata pada kawasan, perbedaan kualitas pemeliharaan fasilitas publik pada zona C dapat menimbulkan ancaman keselamatan pada penggunanya apabila dibiarkan.

4.3.4 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona D

Zona D merupakan bagian dari kawasan kawasan studi yang memiliki dominasi kegiatan formal seperti perkantoran dan fasilitas pendidikan. Zona D

merupakan zona yang memiliki kelengkapan fasilitas paling baik, dimana pemeliharaan dari fasilitas tersebut juga berbeda dengan zona lain. Zona D memiliki total luas sebesar 15, 78 Ha. Adapun batas-batas dari zona D adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Ambengan
- Timur : Jl. Kusuma Bangsa
- Barat : Jl. Jaksa Agung Suprpto
- Selatan : Jl. Walikota Mustajab



Gambar 4.32 Peta Orientasi Zona D Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.4.1 Pembahasan Aspek Site Zona D

Aspek *site* pada zona D mencakup pembahasan *image* dan *milieu*, ketinggian bangunan, hirarki bangunan, penggunaan lahan serta kepadatan bangunan. Pembahasan sub-aspek pertama pada zona D adalah *image* dan *milieu*, dimana zona D memiliki *image* kawasan yang formal dengan *milieu* yang menggambarkan pemeliharaan kawasan yang berada pada titik prioritas. Hal ini disebabkan oleh zona D yang didominasi penggunaan lahan perkantoran dan fasilitas pendidikan, sehingga menyebabkan kawasan ini terlihat memiliki tujuan pengembangan untuk melayani kedua jenis penggunaan lahan ini. Terkait dengan hal tersebut, bangunan pada zona D didominasi oleh ketinggian 2 lantai hingga lebih dari 2 lantai. Adapun bangunan yang memiliki ketinggian bangunan 1 lantai adalah bangunan yang termasuk pada penggunaan lahan permukiman. Sehingga, hirarki pada zona D adalah horizontal yang memberikan batasan jelas antara daerah privat bangunan dan area untuk publik.



Gambar 4.33 Keterbukaan tinggi pada zona D (sumber: peneliti, 2018)

Penggunaan lahan pada zona D selain perkantoran serta fasilitas pendidikan juga terdapat permukiman, perdagangan jasa, fasilitas peribadatan, serta ruang terbuka hijau berupa lapangan. Penggunaan lahan pada zona D terlihat difokuskan pada kegiatan-kegiatan formal, hal ini menyebabkan zona D memberikan sebuah pengalaman yang terasa sangat aman dari tindakan yang mengancam keselamatan. Terkait dengan hal tersebut, kepadatan bangunan pada zona D sama seperti zona C, dimana penggunaan lahan jenis tertentu membentuk sebuah kompleks yang menyebabkan kerapatan bangunan yang tinggi. Sehingga,

kepadatan bangunan zona D dapat dikatakan rendah apabila dibandingkan zona lain dalam wilayah penelitian, yaitu hanya sebesar 37,95% dimana dari luas total wilayah sebesar 15,78 ha, luas kawasan terbangun hanya 6 ha.

4.3.4.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona D

Aspek teritorial zona C meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Berbeda dengan zona lain pada kawasan penelitian, ruang publik pada zona D tidak memiliki pembatas fisik. Hal ini disebabkan zona D merupakan kawasan yang memiliki kegiatan formal seperti perkantoran dan pendidikan serta permukiman yang berada diantara kedua kegiatan tersebut. Sehingga, tidak ada alasan untuk memberikan batasan fisik dikarenakan pengunjung kawasan ini bisa siapa saja dan berasal dari berbagai lapisan masyarakat. Tidak adanya pembatas fisik pada zona D dapat diartikan sebagai kawasan yang terbuka bagi siapa saja, namun hal ini dapat menjadi sebuah celah. Celah bagi keselamatan pada zona D terkait dengan fungsinya sebagai kawasan formal yang lebih ramai pada siang hari, hal ini dapat meningkatkan resiko keselamatan pada zona D di malam hari apabila tidak didukung dengan fasilitas pengawasan yang baik.

Pembatas simbolis pada zona D berbeda dengan pembatas fisik, pembatas simbolis pada zona D sangat beragam. Pembatas simbolis pada zona D seringkali berupa penanda jalan yang membatasi setiap ruas jalan. Adapun pembatas simbolis lain yang dapat dijadikan batasan teritorial antar wilayah adalah rambu jalan yang berupa batasan area parkir pada area perkantoran. Rambu ini dapat menjadi pembatas untuk memberitahukan pada pengunjung mereka telah masuk kedalam area kegiatan formal yakni perkantoran pemerintahan Kota Surabaya.

4.3.4.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona D

Pembahasan aspek jalan pada zona D meliputi lalu lintas, aksesibilitas, fasilitas pergantian moda, jaringan jalan, serta parkir. Pada zona D, lalu lintas masuk dalam kategori ramai, dimana kendaraan yang melewati zona ini sebanyak lebih dari 10 kendaraan per menit. Adapun lalu lintas pada zona D lebih ramai pada ruas jalan utama yaitu pada area perkantoran dan area pendidikan. Pada area permukiman, lalu lintas masuk dalam kategori cukup ramai yakni dengan jumlah

5-10 kendaraan yang melintasi ruas jalan per menit. Terkait dengan hal tersebut, aksesibilitas pada zona D sangat baik, dimana fasilitas yang disediakan pada zona ini tidak hanya *zebra-cross* seperti pada zona lain. Pada zona D, fasilitas penyeberangan lain seperti *pelican-crossing* juga disediakan terutama disekitar area pendidikan yang berada pada sisi timur zona D. Selain *pelican-crossing*, zona D juga memiliki fasilitas lain yang tidak dimiliki oleh zona lain, yaitu fasilitas pergantian moda. Fasilitas ini terletak pada area pendidikan yang juga menjadi tempat para siswa yang mengenyam pendidikan di area ini menunggu kendaraan umum berupa angkot. Lebih dari itu, fasilitas aksesibilitas sangat terjamin pada zona D, dimana keseluruhan ruas jalan pada zona ini memiliki trotoar yang berada pada kondisi yang baik, hal ini memperlihatkan bahwa zona ini termasuk dalam kawasan prioritas pemeliharaan pada Kota Surabaya.



Gambar 4.34 *Pelican-crossing* dan *zebra-cross* pada zona D (sumber: peneliti, 2018)

Jaringan jalan pada zona D mengadopsi pola *gridiron* seperti zona B dan zona C. Pola ini terjadi karena banyaknya penggunaan lahan yang bergabung menjadi sebuah kompleks penggunaan lahan. Adapun hal ini juga mempermudah pengelolaan lalu lintas guna mencapai fasilitas-fasilitas formal yang ada pada zona ini. Terkait dengan hal tersebut, pola *gridiron* ini juga dimanfaatkan sebagai ruas jalan yang digunakan sebagai zona parkir pada area perkantoran. Sehingga, pada area perkantoran zona D jarang ditemui aktifitas parkir liar. Adapun aktifitas parkir liar ditemukan pada area pendidikan yang seringkali dilakukan oleh para penjemput siswa yang mengenyam pendidikan pada kawasan ini.

4.3.4.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona D

Aspek keterlihatan pada zona D meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada zona D, posisi jendela/ pintu tidak terlalu menjamin adanya pengawasan alami. Pada area perkantoran serta area pendidikan, posisi jendela dan pintu pada bangunan memiliki potensi untuk mengawasi ruang publik yang ada disekitarnya, namun hal ini tertutupi oleh adanya pagar bangunan untuk bangunan dengan 1 lantai, serta tertutup oleh vegetasi peneduh pada bangunan dengan lantai lebih dari 1. Hal ini menyebabkan ruang publik pada area perkantoran tidak dapat diawasi dengan maksimal dari dalam bangunan. Namun pada area permukiman dan perdagangan jasa, pengawasan alami dari dalam bangunan masih mungkin dilakukan, meskipun seringkali ditemui bangunan yang memiliki pagar ataupun jarak jendela dan pintu yang jauh dari badan jalan karena penyediaan fasilitas parkir pada lahan bangunan. Meskipun demikian, pengawasan pada zona D terbantu oleh adanya fasilitas pengawasan berbentuk CCTV yang tersebar hampir diseluruh kawasan, sehingga membantu kegiatan pengawasan ruang publik untuk menghindari adanya pelanggaran.

Fasilitas penerangan pada zona D telah mencakup seluruh kawasan. Namun sama halnya dengan zona A, seringkali lampu pada zona D tertutup oleh rimbunnya vegetasi peneduh yang menyebabkan kondisi remang pada beberapa titik di kawasan ini.

4.3.4.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona D

Pembahasan aspek daya tarik pada zona D meliputi vegetasi pendukung, fasilitas bangku, serta tutupan jalan. Vegetasi pada zona D pada area perkantoran dan permukiman adalah pohon tanjung (*mimusops elengi*) dan asam jawa (*tamarindus india l.*). Sedangkan pada area pendidikan, vegetasi yang ada terdiri dari pohon tanjung (*mimusops elengi*), pohon trembesi (*samanea saman*), serta beberapa palem puteri (*roystonea regia*) di beberapa titik. Adapun fungsi vegetasi pada zona D adalah sebagai peneduh, perindang, serta membantu peningkatan kualitas udara. Pada zona D, area perkantoran adalah area dengan jumlah vegetasi yang paling banyak dengan jalur hijau yang ada di seluruh ruas jalan di sekitar area perkantoran. Vegetasi pada zona D secara garis besar tidak dapat menimbulkan

ancaman pada keselamatan, namun pada sisi barat zona D vegetasi dapat mempengaruhi keterlihatan yang disebabkan oleh jarak antar vegetasi yang kecil. Hal ini dapatkan ancaman keselamatan pada ruang publik terutama pada bagian yang jauh dari fasilitas pengawas seperti CCTV.

Zona D juga memiliki daya tarik berupa fasilitas bangku. Zona D merupakan kawasan yang memiliki fasilitas bangku paling banyak, yakni lebih dari 10 buah. Fasilitas bangku ini terutama terletak disekitar area perkantoran. Sedangkan pada area pendidikan, fasilitas bangku yang tersedia hanya bangku pada halte yang merupakan bagian dari fasilitas pergantian moda. Adapun pada aspek tutupan lahan, keseluruhan ruas jalan zona D dilapisi dengan tutupan jalan berjenis aspal.



Gambar 4.35 Variasi bangku pada zona D (sumber: peneliti, 2018)

4.3.4.6 Analisa *Character Appraisal* pada Zona D

Pembahasan faktor-faktor perancangan terkait keamanan pada zona D yang didapat melalui proses observasi dan *walkthrough analysis* dapat mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi tingkat keselamatan menggunakan analisa *character appraisal*. Adapun lebih jelasnya mengenai analisa *character appraisal* pada zona D dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.19 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona D

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	Kawasan memiliki keterbukaan yang tinggi akibat banyaknya fasilitas publik.	Keterbukaan tinggi zona D karena banyaknya fasilitas publik yang

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		• Penggunaan lahan mencakup permukiman, perdagangan jasa, fasilitas peribadatan, dan ruang terbuka hijau. • Banyaknya kompleks bangunan menyebabkan kepadatan bangunan rendah.	bertujuan untuk aktivitas formal dapat menyebabkan celah untuk menimbulkan resiko terhadap keselamatan apabila tidak dilengkapi oleh fasilitas pengawasan.
2	Teritorial	• Tidak ada pembatas fisik pada zona D disebabkan oleh keterbukaan yang tinggi pada kawasan. • Pembatas simbolis berupa penanda jalan, penunjuk arah serta batasan zona parkir cukup untuk menjelaskan perbedaan teritorial kawasan.	Teritorial pada zona D memperlihatkan bahwa kawasan ini bebas menerima siapapun namun tetap memperhatikan adanya tanda yang menjelaskan perbedaan teritori.
3	Jalan	• Penyediaan fasilitas terkait aksesibilitas sangat lengkap dengan adanya trotoar, <i>zebra-cross</i>, serta <i>pelican-crossing</i>. • Fasilitas pergantian moda berupa halte hanya terdapat pada zona D. • Aktivitas parkir liar ditemukan pada area pendidikan dan bersifat kondisional, yakni pada saat jam masuk sekolah dan pulang sekolah.	Aspek jalan pada zona D telah menyediakan segala fasilitas yang dapat menjamin keselamatan pengguna ruang publik. Adapun aktivitas parkir liar pada zona D tidak dilakukan pada trotoar tapi pada badan jalan. Hal ini menyebabkan pengguna ruang publik tetap dapat melintasi ruas jalan dengan lancar namun menimbulkan kemacetan pada jam-jam tertentu.
4	Keterlihatan	• Pengawasan dari dalam bangunan tidak terlalu baik pada zona D dengan keterlihatan ruang publik yang tertutupi oleh pagar bangunan maupun vegetasi. • Fasilitas penerangan telah mencakup seluruh kawasan.	Keterlihatan pada zona D tidak dapat diserakan pada pengawasan dari dalam bangunan, hal ini tentu dapat menurunkan tingkat keselamatan pengguna ruang publik. Namun adanya fasilitas pengawasan berupa CCTV yang tersebar diseluruh kawasan dapat menutupi kekurangan tersebut.
5	Daya Tarik	• Vegetasi pada sisi barat zona D dapat menutupi keterlihatan dari dalam bangunan maupun dari ruang publik yang berseberangan. • Fasilitas bangku tersebar pada setiap ruas jalan dan memiliki jumlah yang banyak.	Keterlihatan pada ruang publik zona D pada sisi barat secara langsung tertutup oleh vegetasi, namun hal ini ditutupi oleh adanya fasilitas pengawasan yang baik pada zona D.
6	Pemeliharaan	• Tidak ada lahan kosong maupun lahan pembuangan pada zona D.	Pemeliharaan pada zona D merupakan yang terbaik dari seluruh wilayah penelitian. Hal ini dapat menjadi standar bagi zona lain dalam melakukan pemeliharaan terutama pada fasilitas trotoar, penyediaan fasilitas bangku, serta penyediaan fasilitas pengawasan.

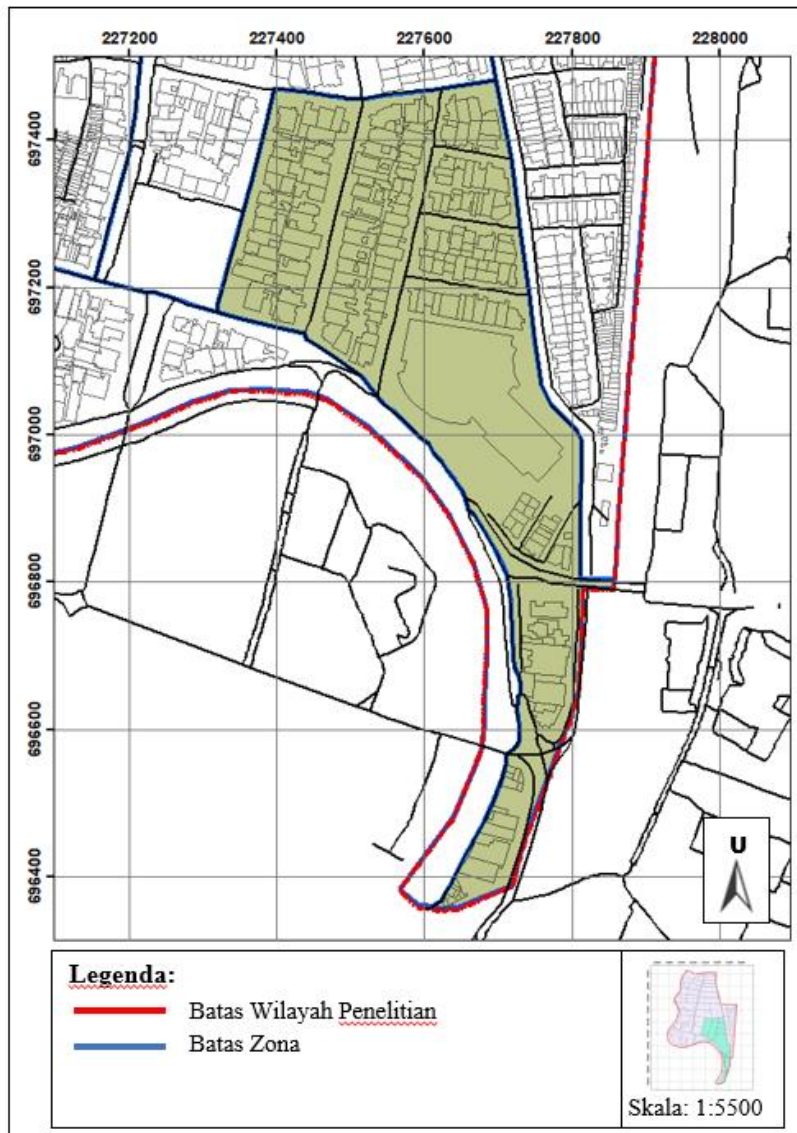
(sumber: peneliti, 2018)

Analisa *character appraisal* pada zona D memperlihatkan bahwa zona D tidak memiliki masalah pada faktor perancangan. Adapun kekurangan pada zona D adalah kurangnya generator aktivitas yang dapat bertahan 24 jam. Namun, hal ini telah teratasi oleh adanya fasilitas pengawasan yang tersebar di seluruh zona D. Terkait dengan hal tersebut, **zona D tidak memiliki masalah dengan faktor perancangan terkait keamanan, sehingga dapat menjadi standar penyediaan fasilitas pada zona lain.** Zona D pada lokasi penelitian, menyediakan fasilitas terkait keselamatan dengan sangat baik. Namun sama halnya dengan zona B, zona D yang didominasi oleh kegiatan formal memiliki waktu kegiatan aktif yang terbatas. Hal ini dapat menjadikan zona D sebagai *hotspot* untuk adanya aksi yang mengancam keselamatan. Meski demikian, zona D telah dilengkapi oleh fasilitas pengawasan buatan seperti CCTV yang dapat menambah jaminan keselamatan pengguna ruang publik.

4.3.5 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona E

Zona E merupakan bagian dari wilayah penelitian dengan dominasi penggunaan lahan adalah permukiman serta perdagangan jasa. Zona E sendiri memiliki kegiatan yang terfokus pada kegiatan pendukung pendidikan pada bagian utara, sedangkan bagian selatan difokuskan pada perdagangan jasa. Luas total zona E adalah sebesar 21, 95 ha. Adapun batas-batas zona E adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Jimerto
- Timur : Jl. Kusuma Bangsa
- Barat : Jl. Gubeng Pojok
- Selatan : Jl. Banda



Gambar 4.36 Peta Orientasi Zona E Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.5.1 Pembahasan Aspek Site Zona E

Aspek *site* pada zona E mencakup pembahasan *image* dan *milieu*, ketinggian bangunan, hirarki bangunan, penggunaan lahan, serta kepadatan bangunan. Pada zona E, *image* dan *milieu* pada kawasan ini memiliki keterbukaan yang tinggi. Sebagai zona yang didominasi oleh perdagangan jasa serta permukiman, keterbukaan zona E memperlihatkan bagaimana permukiman serta perdagangan jasa mendukung satu sama lain. Zona E memiliki hirarki bangunan campuran, dimana pada area disekitar area pendidikan zona D, hirarki zona E

adalah hirarki vertikal, didominasi oleh permukiman dengan ketinggian satu lantai, serta perdagangan jasa yang memiliki ketinggian 1 hingga 2 lantai. Namun pada area perdagangan jasa pada bagian selatan, zona E memiliki hirarki horizontal yang disebabkan oleh kompleks bangunan yang tergabung dalam Grand City Mall yang memiliki ketinggian bangunan lebih dari 3 lantai.

Penggunaan lahan pada zona E didominasi oleh permukiman serta perdagangan jasa, adapun penggunaan lahan jenis lain adalah perkantoran serta fasilitas pendidikan yaitu tempat kursus yang mendukung kegiatan pendidikan pada zona D dan diluar zona E. Terkait dengan hal tersebut, kepadatan bangunan pada zona E dapat dikatakan rendah dikarenakan banyaknya area perdagangan jasa yang memakan banyak lahan untuk ruang non-terbangun. Kepadatan bangunan pada zona E hanya sebesar 48,16% dari luas lahan sebesar 21,95 ha. Hal ini disebabkan oleh luas zona E yang merupakan zona terluas pada wilayah penelitian dengan total luas sebesar 21,95 ha. Adapun sebab lain adalah lebar jalan yang besar pada zona E sehingga ruang non-terbangun pada zona E lebih luas dari ruang terbangun.

4.3.5.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona E

Aspek teritorial zona E meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pada zona E, pembatas fisik berupa portal jalan serta pagar. Pembatas fisik berupa portal ditemukan pada area permukiman selatan, namun permukiman pada zona E di sisi selatan area pendidikan zona D tidak memiliki portal. Hal ini memperlihatkan perbedaan antara tingkat keterbukaan kedua area meski masih dalam satu jenis penggunaan lahan. Selain portal, pembatas fisik lain pada zona E adalah pagar. Pagar ditemukan pada area perdagangan yakni Grand City Mall. Penggunaan pagar ini selain untuk membatasi teritori namun juga untuk memberi kesempatan pengguna jalan menyadari adanya kegiatan perdagangan jasa (Reynald dan Hank, 2009), yaitu Grand City Mall Surabaya pada zona ini. Pada pembahasan pembatas simbolis, berbeda dengan zona lain yang memiliki beberapa jenis pembatas simbolis, zona E hanya memiliki pembatas simbolis berupa papan nama jalan. Hal ini juga terkait dengan tingkat keterbukaan zona E yang tinggi, sehingga pembatasan teritori tidak terlalu banyak diperhatikan pada area yang

memiliki tingkat keterbukaan yang mengharapkan orang lain berkunjung (Newman, 1972).



Gambar 4.37 Penggunaan pagar sebagai pembatas fisik zona E (sumber: peneliti, 2018)

4.3.5.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona E

Aspek jalan pada zona E meliputi pembahasan lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, serta parkir. Lalu lintas pada zona E memiliki tingkat keramaian yang berbeda. Beberapa ruas jalan yakni ruas jalan yang berada pada sisi terluar zona E memiliki tingkat keramaian yang sangat tinggi, yakni lebih dari 15 kendaraan per menit yang melalui ruas jalan tersebut. Namun pada area yang ada didalam zona E, kondisi lalu lintas cukup ramai dengan jumlah kendaraan sebanyak 5 hingga 10 kendaraan per menit, Kondisi lalu lintas ini disebabkan oleh fasilitas-fasilitas utama zona E berada pada sisi terluar kawasan, sebut saja diantaranya adalah area pendidikan dan area perdagangan jasa yang berupa Grand City Mall. Pada area yang lebih dalam di zona E, yakni pada area permukiman, lalu lintas hanya dilalui oleh para penjemput siswa dari area pendidikan serta beberapa kendaraan yang berasal dari fasilitas pendidikan sebagai salah satu fasilitas utama zona D. Oleh sebab itu aksesibilitas pada zona E berada di sekitar fasilitas pendidikan yang terletak pada zona D. Fasilitas ini berupa *pelican-crossing* yang menghubungkan antar trotoar pada satu ruas jalan. Adapun trotoar pada zona E meliputi sebagian besar ruas jalan kecuali pada area permukiman pada area permukiman zona E di sisi selatan fasilitas pendidikan zona D. Hal ini tentu dapat diperbaiki guna mencegah adanya peningkatan ancaman terhadap keselamatan

mengingat area permukiman zona E seringkali digunakan sebagai jalan publik oleh pengguna ruang publik



Gambar 4.38 Keramaian lalu lintas pada zona E (sumber: peneliti, 2018)

Zona E memiliki jaringan jalan seperti zona sebelumnya yaitu pola *gridiron*. Jalan pada zona E memiliki lebar 4 m pada area permukiman, 6 pada area pendidikan, serta 6 hingga 8 m pada area perdagangan jasa Grand City Mall. Fasilitas pendidikan pada zona D juga mempengaruhi kegiatan parkir liar pada zona E. Terkait dengan hal tersebut, banyak parkir liar yang dilakukan oleh para penjemput siswa yang mengenyam pendidikan pada area pendidikan pada zona D. Adapun parkir liar lain dilakukan pada area perdagangan jasa sekitar fasilitas pendidikan, adapun kegiatan parkir liar ini juga seringkali dilakukan oleh siswa yang membawa kendaraan bermotor.

4.3.5.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona E

Aspek keterlihatan pada zona E meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada area permukiman zona E, posisi jendela dan pintu sama halnya dengan area permukiman lain, yaitu dengan kondisi pengawasan dari dalam bangunan yang tertutup pagar serta vegetasi peneduh. Namun pada area perdagangan jasa, posisi jendela dan pintu pada bangunan dapat melihat ruang publik secara jelas. Pada area perdagangan juga terjadi pengawasan alami dari beberapa perdagangan jasa yang memiliki *serving area* di depan bangunan. Hal ini menyebabkan munculnya kemungkinan pengawasan alami yang tinggi terhadap ruang publik di depan area perdagangan jasa.

Fasilitas penerangan pada zona E sama seperti zona lain yang telah mencakup seluruh kawasan. Namun sama halnya dengan zona lain, seringkali fasilitas penerangan tersebut ditutupi oleh rimbunnya vegetasi peneduh. Hal ini menyebabkan fasilitas penerangan tidak optimal dalam memberikan penerangan pada ruang publik pada zona E terutama pada area permukiman.

4.3.5.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona E

Pembahasan aspek daya tarik pada zona E meliputi vegetasi pendukung serta tutupan jalan. Pada zona E, vegetasi pada area permukiman terdiri dari pohon kenanga (*cananga odorata*), pohon tanjung (*mimusops elengi*), serta palem puteri (*roystonea regia*). Fungsi daripada vegetasi pada area permukiman adalah sebagai vegetasi peneduh dan perindang. Adapun vegetasi pada jalur hijau serta area perdagangan adalah pohon tanjung (*mimusops elengi*) dan asam jawa (*tamarindus india l.*), dimana vegetasi tersebut berperan sebagai vegetasi peneduh. Aspek daya tarik lain adalah tutupan jalan, dimana pada zona E seluruh kawasan ditutupi oleh tutupan jalan jenis aspal.

4.3.5.6 Analisa Character Appraisal pada Zona E

Pembahasan faktor perancangan terkait keamanan yang didapat melalui observasi dan *walkthrough analysis* pada zona E dapat dijadikan sebagai data untuk melakukan analisa *character appraisal*. Berdasarkan hal tersebut, maka didapatkan faktor-faktor perancangan terkait keamanan yang berpengaruh pada tingkat keselamatan pengguna ruang publik pada zona E. Lebih jelasnya mengenai analisa *character appraisal* pada zona E dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.20 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona E

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	Kawasan memiliki keterbukaan yang tinggi kecuali area permukiman pada sisi selatan kawasan.	Keterbukaan yang tinggi pada zona D menandakan penerimaan yang tinggi pada semua orang. Namun, pada area permukiman hal ini berlaku sebaliknya. Hal ini dapat dibedakan

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		- Penggunaan lahan mencakup perkantoran, fasilitas pendidikan, perdagangan jasa, serta permukiman. - Hirarki bangunan campuran yakni hirarki horizontal pada area perdagangan jasa dan vertikal pada penggunaan lahan lain.	dengan pembatasan teritori yang jelas dengan bantuan penanda arah serta perbedaan tutupan jalan.
2	Teritorial	- Pembatas fisik berupa portal berada pada area permukiman, sedangkan pagar berada pada area perdagangan tepatnya pada Grand City Mall. - Pembatas simbolis hanya berupa papan jalan.	Pembatasan teritori pada zona E cukup dibutuhkan untuk menandai area publik dan privat. Hal ini disebabkan karena adanya tingkat keterbukaan yang berbeda pada area permukiman dan perdagangan jasa. Sehingga pembatasan teritori yang jelas dengan penambahan gerbang, portal, maupun penanda arah diperlukan.
3	Jalan	- Keramaian lalu lintas berbeda pada area permukiman dan area lainnya. - Fasilitas trotoar tidak cukup dalam memenuhi kebutuhan para pengguna ruang publik dalam menghubungkan dua pusat kegiatan, yakni fasilitas pendidikan dan area perdagangan. - Aktivitas parkir liar mempengaruhi kenyamanan pengguna ruang publik yang ingin bergerak dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lain.	Fasilitas trotoar pada zona E memiliki kualitas yang baik, namun penyediaan trotoar tidak merata. Selain penyediaan yang tidak merata, aktivitas parkir liar menyebabkan adanya kesulitan pada area publik untuk melintasi ruas jalan yang penuh dengan fasilitas publik. Hal ini tentu mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik terkait aksesibilitas.
4	Keterlihatan	- Pengawasan dari dalam bangunan terhalangi oleh pagar bangunan serta vegetasi peneduh pada area dengan hirarki vertikal. - Pengawasan alami terjadi secara optimal pada area perdagangan jasa disekitar fasilitas pendidikan. - Fasilitas penerangan mencakup seluruh kawasan zona E.	Aspek keterlihatan pada zona E cukup tinggi dengan adanya fasilitas publik yang memiliki <i>serving area</i> pada luar bangunan. Namun hal ini tidak cukup menutupi pengawasan alami pada seluruh kawasan. Hal ini diperburuk dengan tidak adanya fasilitas pengawasan pada zona ini kecuali dari lampu lalu lintas yang dilengkapi CCTV.
5	Daya Tarik	Vegetasi peneduh pada zona E menutupi keterlihatan ruang publik dari	Tidak banyak daya tarik pada zona E dalam ruang publik. Hal ini

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		dalam bangunan pada area dengan hirarki bertikal.	disebabkan oleh daya tarik zona E adalah pada area perdagangan jasa yang merupakan salah satu mall besar di Kota Surabaya yakni Grand City Mall. Hal ini dapat mempengaruhi keselamatan karena dapat menyebabkan rendahnya pengguna ruang publik itu sendiri. Sehingga, mengurangi pengawasan alami dari sudut pandang <i>encounter model</i> .
6	Pemeliharaan	Tidak ada lahan kosong atau lahan pembuangan pada zona E.	Pemeliharaan dapat difokuskan pada penyediaan trotoar serta fasilitas pengawasan.

(sumber: peneliti, 2018)

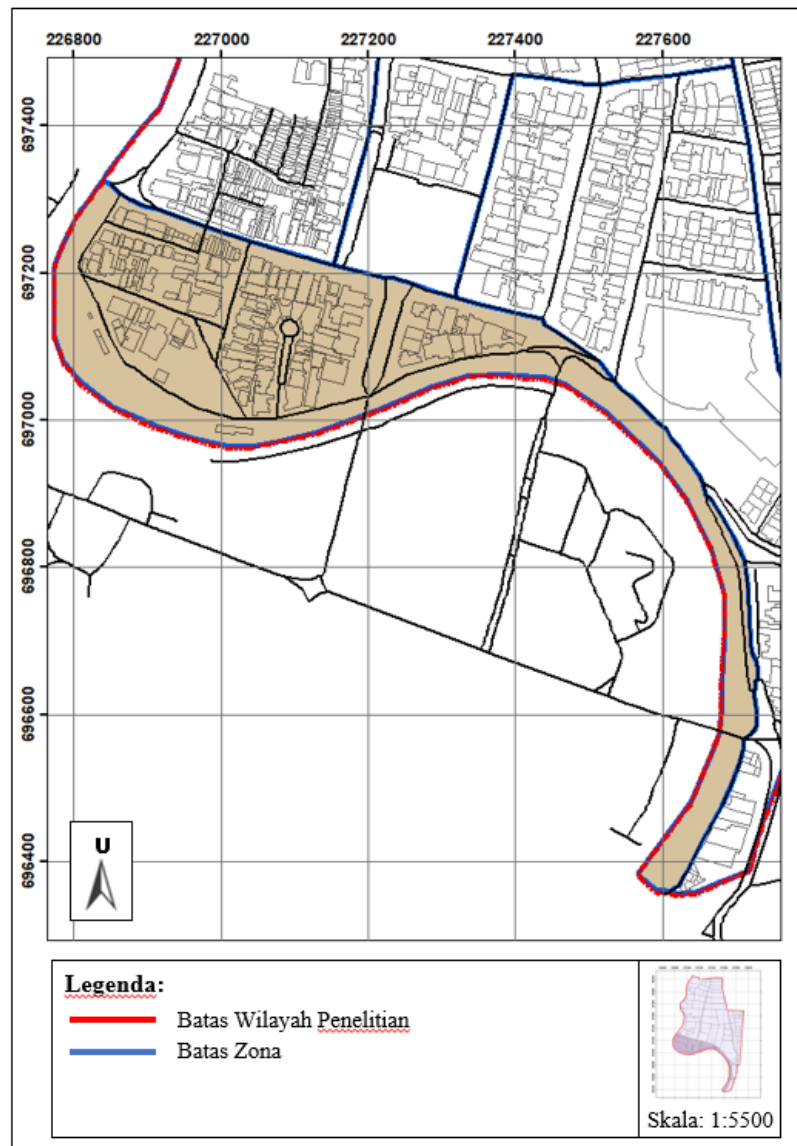
Analisa *character appraisal* pada zona E yang telah dijelaskan pada tabel 4.20 menjabarkan bahwa zona E memiliki masalah pembatasan teritori pada area publik yaitu area perdagangan jasa dan area semi-publik yaitu area permukiman. Adapun masalah lain pada zona E adalah tidak adanya trotoar pada ruas jalan yang menghubungkan fasilitas pendidikan dengan area perdagangan jasa serta kurangnya penyediaan fasilitas pengawasan pada area publik. Sehingga, **zona E memiliki masalah faktor perancangan terkait keselamatan pada pembatasan teritori, penyediaan fasilitas terkait aksesibilitas pada ruang publik, serta penyediaan fasilitas pengawasan pada beberapa ruas jalan.** Zona E sama halnya dengan zona A, memiliki area permukiman yang menempel pada kegiatan-kegiatan yang mengundang keramaian. Hal ini dapat menjadi salah satu faktor yang meningkatkan ancaman keselamatan, oleh sebab itu pembatasan kontrol akses diperlukan pada kawasan ini sama halnya dengan zona A.

4.3.6 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona F

Zona F adalah bagian dari wilayah penelitian dengan dominasi penggunaan lahan permukiman. Adapun yang membuat zona ini dapat berdiri sendiri adalah adanya Taman Prestasi Surabaya yang merupakan satu-satunya taman wisata pada

wilayah penelitian. Zona F terletak pada bagian selatan wilayah penelitian dengan luas total sebesar 17, 51 ha. Adapun batas-batas zona F adalah sebagai berikut.

- Utara : Jl. Walikota Mustajab
- Timur : Jl. Gubeng Pojok
- Barat : Jl. Ketabang Kali
- Selaan : Jl. Ketabang Kali



Gambar 4.39 Peta Orientasi Zona F Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.6.1 Pembahasan Aspek Site Zona F

Aspek *site* pada zona F meliputi pembahasan *image* dan *milieu*, ketinggian bangunan, hirarki bangunan, penggunaan lahan, serta kepadatan bangunan. Pada zona F, *image* dan *milieu* memiliki kesan yang tertutup pada area permukiman dan terbuka pada area taman wisata. Perbedaan ini disebabkan oleh adanya perbedaan blok penggunaan lahan. Terkait dengan hal tersebut, *image* kawasan pada zona E terlihat dapat dijelajahi para taman wisata saja untuk pengunjung dari luar kawasan. Untuk hirarki bangunan, zona F memiliki hirarki vertikal dengan ketinggian bangunan rata-rata hanya 1 hingga 2 lantai, adapun bangunan yang memiliki 3 lantai berada pada titik yang tersebar sehingga tidak mempengaruhi hirarki bangunan kawasan secara keseluruhan.

Penggunaan lahan pada zona F meliputi permukiman, perdagangan jasa, fasilitas peribadatan serta ruang terbuka hijau yakni Taman Prestasi Surabaya yang menjadi salah satu taman wisata. Penggunaan lahan pada zona F yang berbeda dari zona lain adalah Taman Prestasi Surabaya yang merupakan sebuah ruang terbuka hijau untuk wisata. Taman Prestasi Surabaya juga secara tidak langsung mempengaruhi penggunaan lahan yang lain. Dimana disekitar Taman Prestasi Surabaya seringkali terdapat perdagangan jasa yang menjual makanan bagi para pengunjung Taman Prestasi Surabaya. Terkait dengan keberadaan Taman prestasi Surabaya juga, kepadatan bangunan pada zona F hanya mencapai 25,24%. Kepadatan bangunan zona F adalah yang terendah dari semua zona pada wilayah penelitian. Hal ini juga dapat diartikan bahwa zona F memiliki ruang publik yang paling besar mengingat zona F tidak memiliki banyak bangunan dengan ruang non-terbangun didalamnya.

4.3.6.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona F

Aspek teritorial zona F meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pada zona F, pembatas fisik pada zona ini berbentuk portal, gerbang, pagar, serta dinding tinggi. Batasan berupa portal dan gerbang terletak pada area permukiman, sedangkan pagar dan dinding tinggi berada di area taman wisata. Hal ini menandakan bahwa perbedaan antara tingkat keterbukaan kedua area berbeda. Hal ini juga dapat menjadi pembeda antara teritori yang dapat dimasuki

pengunjung dari laur zona dengan teritori yang memiliki akses bebas terbatas (Newman,1972) . Pada pembahasan pembatas simbolis, zona F sama seperti zona E yang hanya memiliki pembatas simbolis berupa papan nama jalan yang berada pada masing-masing ruas jalan.

4.3.6.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona F

Aspek jalan pada zona F meliputi pembahasan lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, serta parkir. Lalu lintas pada zona F memiliki tingkat keramaian yang beragam. Dimana pada area Taman Prestasi Surabaya, lalu lintas dapat dikatakan cukup ramai dengan jumlah kendaraan 5 hingga 10 kendaraan per menit, pada area permukiman kondisi lalu lintas lebih sepi yakni kurang dari 5 kendaraan per menit, sedangkan area perdagangan jasa yang terletak pada sisi utara zona f ramai dimana lebih dari 10 kendaraan per menit melintasi ruas jalan ini. Untuk fasilitas terkait aksesibilitas, zona F sama sekali tidak memiliki fasilitas penyeberangan, selain hal tersebut trotoar pada zona F hanya ada pada beberapa ruas jalan. Hal ini sangat disayangkan mengingat zona ini memiliki area wisata didalamnya.

Jaringan jalan pada zona ini mengadopsi pola *loops and lollipops*. Pola jalan ini ditandai dengan adanya *loop* dan *cul-de-sacs*. *Loop* dan *lolipop* menciptakan pola jalan non-direksional yang cenderung berputar kembali pada diri mereka sendiri. Interkoneksi terbatas pada beberapa ruas jalan yang tidak mudah terlihat dalam rencana. Karena pola ini memiliki pilihan rute terbatas dan beberapa titik akses, itu menciptakan jalan-jalan sepi yang relatif aman untuk anak-anak. Italso membatasi akses pejalan kaki dan meningkatkan perjalanan otomatis tetapi memusatkannya pada beberapa arteri yang ada (Owens dan Southworth, 1993). Adapun pada zona ini, fasilitas parkir diberikan pada area taman wisata serta area perdagangan jasa. Selain area-area tersebut, zona ini dipenuhi oleh kendaraan yang terparkir pada pinggir jalan, hal ini terkait dengan kepadatan bangunan yang tinggi pada area permukiman sehingga jarang bangunan yang memiliki garasi.

4.3.6.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona E

Aspek keterlihatan pada zona E meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada zona F, posisi jendela dan pintu tidak terlalu berbeda dengan zona lain pada area permukiman. Pada area permukiman zona F, dominasi ketinggian bangunan 1 lantai dengan pagar bangunan yang dimiliki sebagian besar rumah, posisi jendela serta pintu tidak memberikan pengaruh pada keterlihatan ruang publik. Hal ini menyebabkan pengawasan alami pada area ini berkurang. Namun, menurut hasil kuisisioner, pengawasan pada area ini sepenuhnya dipercayakan pada pihak berwajib setempat yakni satpam perumahan. Berbeda dengan area permukiman, area perdagangan jasa zona F memiliki keterlihatan ruang publik yang lebih besar dari dalam bangunan. Hal ini disebabkan area perdagangan jasa pada zona F memiliki ketinggian bangunan antara 2 hingga 3 lantai yang menyebabkan pengawasan pada ruang publik di depan bangunan lebih terjamin.

Fasilitas penerangan pada zona F telah mencakup seluruh kawasan. Dengan jarak lampu 3 hingga 4 meter pada kawasan permukiman, penerangan akan lebih terjamin pada malam hari. Namun, pada area taman wisata penerangan menjadi lebih remang, dengan jarak lampu 5 meter yang hanya terdapat pada satu sisi serta lebar jalan yang lebih besar, suasana malam hari pada area taman wisata terlihat lebih remang apabila dibandingkan dengan area permukiman.

4.3.6.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona F

Pembahasan aspek daya tarik pada zona D meliputi vegetasi pendukung, fasilitas bangku, serta tutupan jalan. Pada zona F, vegetasi pendukung pada area permukiman adalah pohon kenanga (*cananga odorata*), palem puteri (*roystonea regia*), asam jawa (*tamarindus india l.*), serta pohon manga (*mangifera indica*). Sedangkan pada area jalur hijau dan taman prestasi, vegetasi peneduh terdiri dari palem puteri (*roystonea regia*), asam jawa (*tamarindus india l.*), serta pohon tanjung (*mimusops elengi*). Adapun fungsi dari vegetasi pada zona F adalah sebagai peneduh dan perindang.

Zona F memiliki fasilitas bangku pada area taman wisata. Fasilitas bangku pada taman wisata ini diperuntukkan untuk pengunjung taman wisata. Namun

sebagai bagian dari ruang publik, taman ini memiliki daya tarik tambahan dengan adanya fasilitas bangku pada taman ini. Adapun tutupan lahan pada zona F adalah aspal yang mencakup seluruh kawasan zona F.

4.3.6.6 Analisa Character Appraisal pada zona F

Faktor perancangan terkait keamanan pada zona F yang didapatkan melalui observasi dan telah dijabarkan melalui *walkthrough analysis* pada sub sub bab sebelumnya. Hasil pembahasan ini kemudian dapat menjadi dasar dilakukannya analisa *character appraisal* untuk mengidentifikasi faktor perancangan terkait keamanan yang dapat mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik. Adapun lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.21 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona F

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	- Keterbukaan kawasan terbagi dua, yakni keterbukaan yang rendah pada area permukiman dan tinggi pada area taman wisata. - Penggunaan lahan mencakup permukiman, perdagangan jasa, fasilitas peribadatan, serta ruang terbuka hijau berupa taman. - Area perdagangan jasa membuat banyak pedagang kaki lima pada area ini.	Perbedaan keterbukaan pada dua penggunaan lahan pada zona F yaitu permukiman dan taman wisata menyebabkan perbedaan teritorial dan perlakuan pengawasan. Hal ini dapat mempengaruhi keselamatan pada area taman wisata pada saat-saat tertentu.
2	Teritorial	- Area permukiman telah dilengkapi portal untuk membatasi orang yang diperbolehkan masuk. - Pembatas simbolis hanya berupa papan nama jalan.	Pembatasan teritori yang jelas antara dua penggunaan lahan menjadikan area permukiman terlihat seperti area semi-publik. Hal ini menjadikan area taman wisata dapat menjadi <i>hotspot</i> bagi para pelaku pelanggaran di saat tingkat keramaian menjadi lebih rendah seperti pada malam hari.
3	Jalan	Lalu lintas pada area taman wisata lebih ramai dari area permukiman pada siang hari.	Aksesibilitas pada zona F dapat dikatakan kurang memadai. Hal ini disebabkan dari dua generator

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
		• Tidak ada trotoar area permukiman. • Parkir liar sering terjadi pada trotoar karena tidak ada perbedaan ketinggian trotoar dengan badan jalan. • Jalan pada area permukiman mengadopsi pola <i>loops and lollipops</i>.	aktivitas pada zona F yakni area perdagangan dan area taman wisata, hanya area perdagangan yang memiliki trotoar. Hal ini cukup disayangkan mengingat area taman wisata juga memiliki area perdagangan jasa yang menjual produk makanan sehingga banyak pengguna ruang publik diluar pengunjung taman wisata yang turun ke badan jalan untuk menuju area tersebut.
4	Keterlihatan	• Pengawasan dipercayakan pada petugas berwajib setempat yakni satpam kompleks perumahan. • Keterlihatan dari dalam bangunan terhalang oleh pagar bangunan dan parkir liar disepanjang ruas jalan permukiman. • Penerangan telah mencakup seluruh kawasan zona F.	Keterlihatan pada zona F tidak terlalu baik. Hal ini disebabkan oleh banyaknya penghalang terhadap keterlihatan ruang publik dari dalam bangunan. Terkait dengan hal tersebut, pengawasan hanya dilakukan oleh satpam setempat. Zona F juga tidak memiliki jumlah fasilitas pengawasan yang memadai terutama pada area taman wisata.
5	Daya Tarik	• Vegetasi pada zona F sudah mencukupi dan tidak menutupi fasilitas penerangan.	Daya tarik zona F yang memiliki taman wisata menjadikan zona ini seringkali didatangi pengunjung dari luar zona F maupun dari luar wilayah penelitian. Sehingga penambahan fasilitas pengawasan dapat dipertimbangkan.
6	Pemeliharaan	• Tidak ada lahan kosong maupun tempat pembuangan pada zona F.	Pemeliharaan pada zona F dapat difokuskan pada pemeliharaan trotoar dengan memberikan perbedaan ketinggian pada trotoar dengan badan jalan guna mencegah parkir liar.

(sumber: peneliti, 2018)

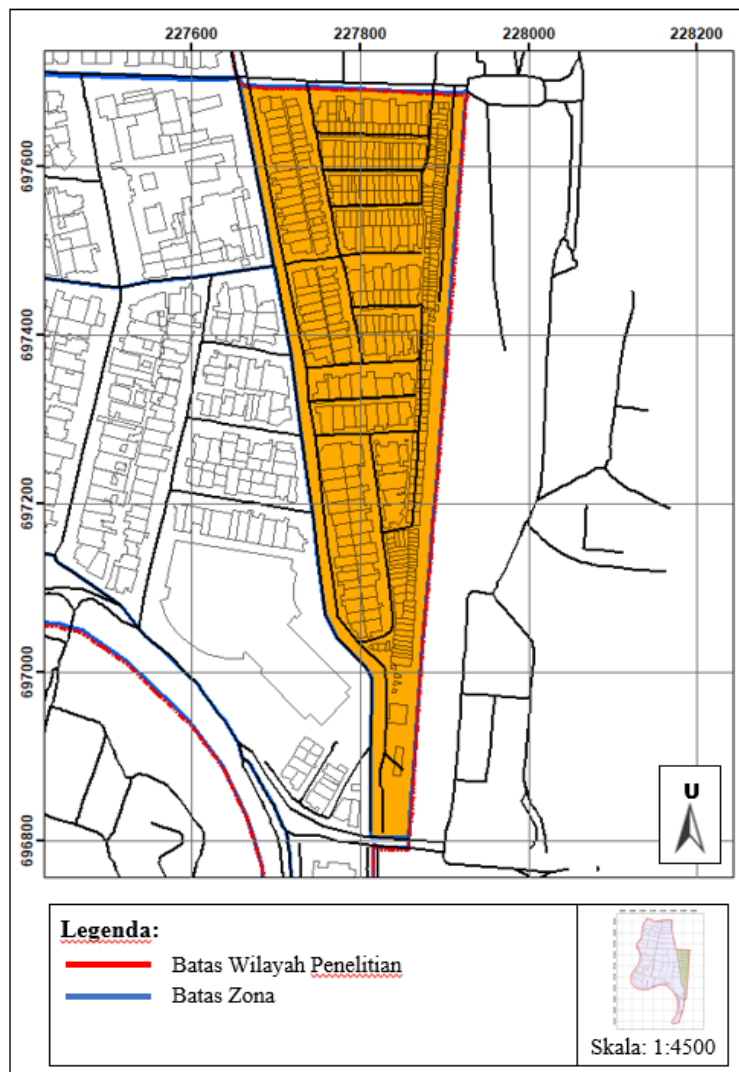
Analisa *character appraisal* pada zona F menjelaskan bahwa zona F memiliki taman wisata yang menjadi pusat kegiatan didalam maupun diluar wilayah penelitian. Namun, penyediaan trotoar pada zona F belum optimal.

Adapun maslaah lain adalah kurangnya fasilitas pengawasan pada zona F. Sehingga, **zona F memiliki masalah faktor perancangan terkait keamanan pada penyediaan fasilitas pengawasan dan optimalisasi penyediaan trotoar.** Pada zona F, permasalahan terjadi pada area disekitar Taman Prestasi Surabaya di malam hari. Hal ini disebabkan area disekitar Taman Prestasi Surabaya hanya memiliki waktu aktif hingga sore hari dimana pengunjung Taman Prestasi masih ada. Pada malam hari, area ini memiliki tingkat keramaian yang rendah, sehingga menyebabkan meningkatnya resiko keselamatan. Terkait dengan hal ini, *Safepolis* (2007) mempertegas pentingnya keberadaan generator aktivitas yang mampu aktif selama 24 jam. *Safepolis* menjabarkan bahwasanya “Untuk berkontribusi pada keselamatan perkotaan, fungsi dan kegiatan bangunan yang menghadap ruang publik, harus dipilih dengan mempertimbangkan waktu aktif secara keseluruhan, kegiatan bangunan harus menyediakan "mata di jalan" yang berkelanjutan atau meminimalkan kesenjangan waktu pengawasan.”. Oleh sebab itu, zona F memerlukan kegiatan bangunan yang mencakup waktu aktif sepanjang hari, hal ini apabila disesuaikan dengan karakteristik kawasan, maka zona F memerlukan ruang tambahan untuk deret jasa kuliner yang mampu aktif sepanjang hari guna membantu pengawasan alami.

4.3.7 Pembahasan Aspek Keselamatan pada Zona G

Zona G merupakan bagian dari wilayah penelitian dengan dominasi penggunaan lahan permukiman. Adapun yang membuat zona ini dapat berdiri sendiri adalah lokasinya yang dipisah oleh jalan utama yakni Jl. Kusuma Bangsa. Hal ini membuat zona ini memiliki pusat kegiatan yang tidak terpengaruh oleh zona lain. Zona G memiliki luas total sebesar 13, 47 ha. Adapun batas-batas dari zona G adalah sebagai berikut:

- Utara : Jl. Ambengan
- Timur : Jl. Ambengan D
- Barat : Jl. Kusuma Bangsa
- Selatan : Jl. Stasiun Gubeng



Gambar 4.40 Peta Orientasi Zona G Kawasan Studi (sumber: peneliti, 2018)

4.3.7.1 Pembahasan Aspek Site Zona G

Aspek *site* pada zona G meliputi pembahasan *image* dan *milieu*, hirarki bangunan, ketinggian bangunan, penggunaan lahan, serta kepadatan bangunan. Pada zona G, *image* dan *milieu* pada zona G memperlihatkan kawasan yang memiliki kesan tertutup. Adapun hal ini dipengaruhi oleh penggunaan lahan yang didominasi oleh permukiman. Tidak banyak hal yang dapat dinikmati pada ruang publik zona G. akibat dari dominasi permukiman, hirarki bangunan pada zona G adalah vertikal dimana ketinggian bangunan yang dapat ditemui hanya 1 hingga 3 lantai dimana bangunan dengan ketinggian 3 lantai tersebar pada beberapa titik di dalam kawasan zona G.

Penggunaan lahan pada zona G hanya permukiman dan perdagangan jasa. Hal ini dipengaruhi oleh jarak zona G yang cukup jauh pada fasilitas-fasilitas utama di kawasan penelitian. Sebagai kawasan yang didominasi oleh permukiman, zona G tidak memiliki banyak ruang publik selain jalan, adapun pada area perdagangan jasa yaitu disisi luar sebelah barat zona G, ruang publik hanya berupa trotoar. Terkait dengan hal tersebut, kepadatan zona G cukup padat, yakni sebesar 53,52%. Hal ini disebabkan banyaknya permukiman pada zona G yang memiliki kerapatan yang tinggi antar bangunan.

4.3.7.2 Pembahasan Aspek Teritorial Zona G

Aspek teritorial zona G meliputi pembahasan pembatas fisik dan pembatas simbolis. Pembatas fisik pada zona G berupa portal jalan yang berada pada beberapa ruas jalan. Keberadaan portal seringkali ditemukan pada kawasan permukiman di kawasan penelitian, sama halnya dengan zona G, keberadaan portal ini juga merupakan tindakan yang mencerminkan bahwasanya residen area permukiman menginginkan jumlah pengunjung yang terbatas (Newman, 1972). Pada pembahasan pembatas simbolis, zona G memiliki pembatas simbolis berupa penanda nama jalan serta perubahan tutupan lahan. Terkait dengan hal tersebut, perbedaan tutupan jalan ini terjadi antara ruas jalan permukiman dengan perkampungan, dimana pada wilayah permukiman ruas jalan memiliki tutupan jalan sedangkan pada area perkampungan tutupan jalan berupa paving blok.

4.3.7.3 Pembahasan Aspek Jalan Zona G

Aspek jalan pada zona G meliputi pembahasan lalu lintas, aksesibilitas, jaringan jalan, serta parkir. Lalu lintas pada zona G terbagi menjadi 2 kategori, pada area permukiman, lalu lintas dapat dikatakan cukup ramai dengan 5 hingga 10 kendaraan yang melewati ruas jalan sepanjang permukiman, sedangkan pada area perdagangan jasa di sisi barat dan utara zona G, lalu lintas lebih ramai dengan lebih dari 15 kendaraan yang melintasi ruas jalan ini. Adapun aksesibilitas pada zona G sangat minim. Fasilitas terkait aksesibilitas yang berupa *zebra-cross* hanya terdapat pada satu ruas jalan dan trotoar hanya ada pada area perdagangan jasa di sisi barat zona G.

Pola jalan pada zona ini adalah *fragmented parallel* yang seringkali ditemui pada area permukiman. Pola jalan ini juga disebabkan banyaknya gang kecil yang saling menghubungkan ruas jalan yang lebih besar. Adapun lebar jalan pada zona ini adalah 4 meter pada area permukiman, namun pada gang kecil lebar jalan hanya sebesar 2,5 m. Zona ini sama seperti zona F terkait dengan masalah parkir. Dimana seringkali ditemukan kendaraan dari pemilik rumah di lingkungan permukiman yang terparkir di pinggir jalan.

4.3.7.4 Pembahasan Aspek Keterlihatan Zona G

Aspek keterlihatan pada zona G meliputi pembahasan posisi jendela/ pintu serta lampu. Pada zona G, posisi jendela serta pintu tidak optimal. Hal ini disebabkan oleh zona G yang didominasi oleh permukiman dengan ketinggian bangunan 1 hingga 2 lantai serta memiliki pagar dan vegetasi peneduh yang rimbun di depan setiap bangunan menyebabkan posisi jendela dan pintu tidak bisa meningkatkan keterlihatan pada ruang publik dari dalam bangunan. Namun, pengawasan alami pada area perkampungan zona G lebih tinggi dari permukiman non-kampung. Hal ini disebabkan, pada area perkampungan zona G didominasi oleh bangunan yang tidak memiliki ruang pengawasan jalan dan tidak dibatasi pagar sehingga lebih memungkinkan adanya pengawasan dari dalam bangunan. Hal ini juga berlaku pada area perdagangan jasa zona G dimana pengawasan dari dalam bangunan serta keterlihatan ruang publik dari dalam bangunan lebih tinggi. Fasilitas penerangan pada zona G telah mencakup seluruh kawasan dengan jarak antar lampu 3 hingga 5 meter yang telah tersebar ke seluruh kawasan.

4.3.7.5 Pembahasan Aspek Daya Tarik Zona G

Pembahasan aspek daya tarik pada zona D meliputi vegetasi pendukung, dan tutupan jalan. Pada zona G, area permukiman memiliki vegetasi pendukung yang terdiri dari pohon kenanga (*cananga odorata*), pohon tanjung (*mimusops elengi*), serta palem puteri (*roystonea regia*). Sementara jalur hijau pada zona G yang terletak pada jalan utama sisi barat kawasan memiliki vegetasi pendukung yakni pohon tanjung (*mimusops elengi*). Adapun aspek tutupan jalan pada zona G

didominasi oleh aspal pada setiap ruas jalan kecuali pada area perkampungan yang memiliki paving blok sebagai tutupan jalan.

4.3.7.6 Analisa *Character Appraisal* pada Zona G

Faktor perancangan terkait keamanan pada zona G telah dibahas melalui *walkthrough analysis*. Berdasarkan hal tersebut, analisa *character appraisal* dapat dilakukan untuk melihat faktor perancangan yang dapat mempengaruhi keselamatan pengguna ruang publik pada zona G. Adapun analisa *character appraisal* pada zona G lebih lengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.22 Tabel Analisa *Character Appraisal* Pada Zona G

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	<i>Character Appraisal</i>
1	Site	- Kawaan memiliki keterbukaan yang rendah. - Penggunaan lahan didominasi oleh permukiman dengan area beberapa perdagangan jasa yang berada pada sisi barat kawasan.	Keterbukaan yang rendah pada zona G membuat ruang publik pada zona ini memiliki akses terbatas. Adapun keselamatan pada area permukiman cukup tinggi karena memiliki pintu akses yang terbatas. Namun, pada area perdagangan jasa keselamatan tidak terjamin karena kurangnya fasilitas terkait keamanan ruang publik.
2	Teritorial	- Area permukiman dibatasi dengan portal untuk membatasi pengunjung. - Pembatas simbolis hanya berupa perbedaan tutupan jalan dan papan nama jalan.	Zona G mengadopsi <i>enclosure model</i> dalam hal pembatasan teritorial. Hal ini disebabkan oleh dominasi permukiman pada kawasan ini. Hal ini menyebabkan area permukiman menjadi area semi-publik yang memiliki akses terbatas dan teritorial yang jelas.
3	Jalan	- Lalu lintas pada area perdagangan lebih ramai daripada area permukiman. - Fasilitas trotoar dan <i>zebra-cross</i> hanya terdapat pada area perdagangan. - Aktivitas parkir liar pada area permukiman merupakan hal yang sering ditemui.	Area permukiman zona G yang dipenuhi oleh aktivitas parkir liar memperlihatkan bahwa ruang publik area ini hanya diperuntukkan pada warga permukiman. Terkait dengan hal tersebut, ruang publik pada area permukiman jelas memperlihatkan

	A	B	C
	Aspek Amatan	Rangkuman Temuan di Lapangan	Character Appraisal
			bahwa fasilitas trotoar akan menjadi gangguan bagi masyarakat yang mengandalkan jalan sebagai area parkir.
4	Keterlihatan	• Pengawasan ruang publik dari dalam bangunan tertutupi oleh pagar, vegetasi, serta parkir liar. • Area perdagangan memiliki pengawasan yang lebih tinggi dari dalam bangunan.	Keterlihatan pada zona G di area permukiman tidak dapat mengandalkan penduduk lokal. Namun, hal ini wajar bagi zona G yang mengadopsi <i>enclosure model</i> yang menyerahkan pengawasan pada pihak berwajib setempat yaitu satpam dengan bantuan akses terbatas zona ini.
5	Daya Tarik	• Vegetasi mencakup seluruh kawasan. • Vegetasi menghalangi keterlihatan ruang publik dari dalam bangunan.	Zona G yang memiliki dominasi penggunaan lahan permukiman menyebabkan kawasan ini tidak memiliki ruang publik yang terlalu banyak. Hal ini menjadikan ruang publik pada zona ini kekurangan daya tarik serta fasilitas yang mendukung aspek ini.
6	Pemeliharaan	• Tidak ada lahan kosong atau tempat pembuangan pada zona G.	Pemeliharaan dapat difokuskan pada penambahan fasilitas pengawasan pada area perdagangan yang banyak memiliki fasilitas publik dan ruang publik.

(sumber: peneliti, 2018)

Analisa *character appraisal* pada zona G menjelaskan bahwa zona G yang didominasi penggunaan lahan permukiman mengadopsi *enclosure model* yang membatasi pengunjung ke area semi-publik. Sehingga, **masalah faktor perancangan terkait keamanan pada zona G difokuskan pada kurangnya fasilitas pengawasan pada ruang publik di area perdagangan.** Terkait dengan hal tersebut, zona G yang didominasi oleh permukiman tidak mampu untuk memberikan pengawasan pada ruang publik secara utuh. Sebagaimana dijelaskan oleh *Crime Prevention of The State of Queensland* (2007), bangunan yang tertutupi oleh pagar tidak mampu untuk membantu mencegah adanya ancaman keselamatan

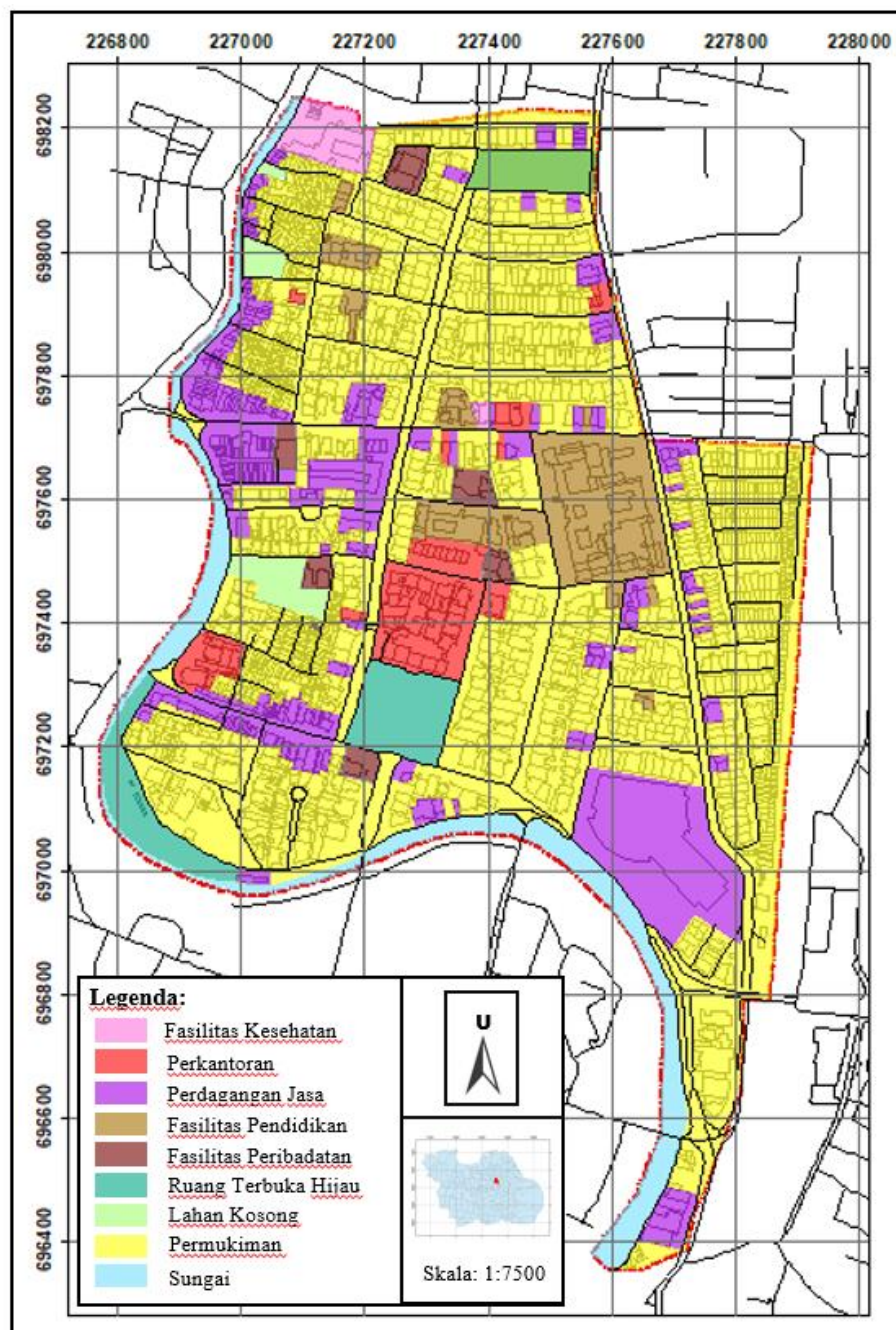
secara optimal. Sehingga zona G memerlukan bantuan dari fasilitas pengawasan buatan yang disebar pada titik-titik akses masuk untuk dapat mengawasi secara efisien pada kawasan ini.

4.4 Analisa *Cognitive Mapping* pada Aspek Keselamatan Wilayah Penelitian

Analisa data kualitatif pada aspek non-fisik yang didapatkan dengan kuisioner dan analisa *character appraisal* pada aspek fisik yang didapatkan melalui observasi dan *walkthrough analysis* membawa penelitian ini pada tahap akhir. Tahap akhir penelitian ini adalah dengan memetakan area yang memiliki masalah pada faktor perancangan digabungkan dengan persepsi masyarakat terkait masalah keselamatan pada masing-masing zona. Proses pemetaan ini menggunakan Teknik analisa *cognitive mapping* yang dapat memberikan informasi visual ruang kota terkait dengan topik penelitian. Informasi ini mengacu pada atribut dan lokasi relatif orang dan benda di lingkungan, dan merupakan komponen penting dalam proses adaptif pengambilan keputusan spasial yang dalam hal ini adalah proses perancangan yang menjadi sasaran 3 dalam penelitian ini.

4.4.1 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Site pada Wilayah Penelitian

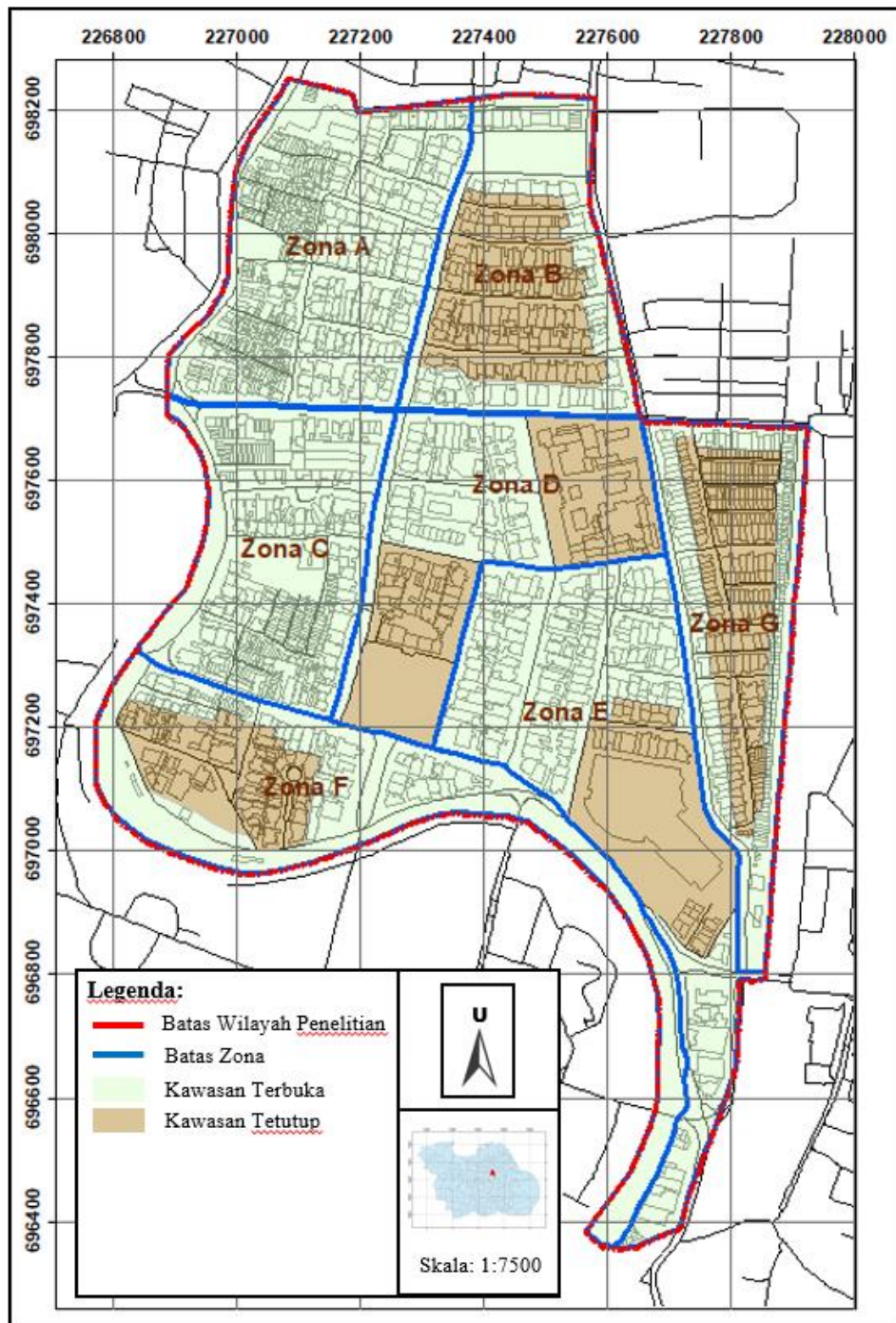
Aspek *site* pada wilayah penelitian memiliki permasalahan terkait dengan keterbukaan wilayah yang seringkali tidak didukung dengan keramaian yang cukup untuk menjamin keselamatan. Adapun hal ini juga seringkali disebabkan oleh fasilitas publik yang berada disekitar area permukiman. Fasilitas publik pada wilayah penelitian meliputi fasilitas pendidikan, perkantoran, perdagangan jasa, serta taman wisata. Untuk lebih jelas mengenai persebaran penggunaan lahan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut.



Gambar 4.41 Peta Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian (sumber: peneliti, 2018)

Peta penggunaan lahan memperlihatkan penggunaan lahan pada masing-masing zona. Terkait dengan masalah pada aspek site, zona A, zona B, serta zona F masing-masing memiliki fasilitas publik yang sekaligus berperan sebagai pusat kegiatan wilayah. Fasilitas publik pada ketiga zona ini memiliki kesamaan, yakni kedekatannya pada fasilitas permukiman dan tidak memiliki tipe deret penggunaan lahan yang sama ataupun membentuk kompleks penggunaan lahan yang sama

seperti perkantoran dan fasilitas pendidikan pada zona D, perdagangan jasa pada zona C, zona E, dan zona G. Hal ini menyebabkan perbedaan keterbukaan pada masing-masing zona. Untuk lebih jelasnya mengenai keterbukaan pada wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut.



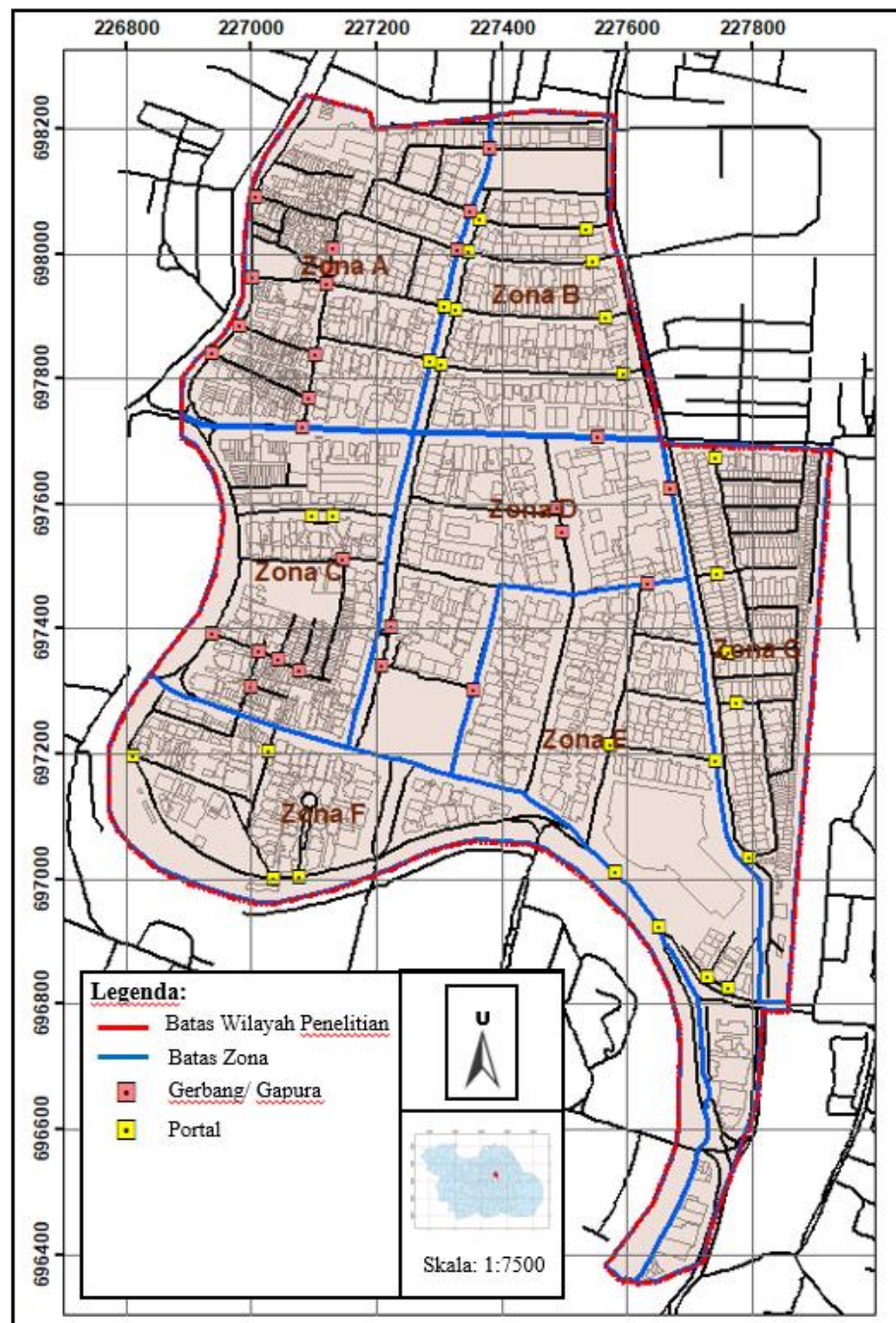
Gambar 4.42 Peta Keterbukaan Wilayah (sumber: peneliti, 2018)

Peta diatas memperlihatkan keterbukaan dari masing-masing wilayah pada wilayah penelitian. Terkait dengan hal tersebut, wilayah dengan fasilitas publik memiliki tingkat keterbukaan yang besar, sehingga fasilitas publik yang berada di tengah permukiman memiliki resiko untuk memiliki resiko keselamatan lebih tinggi akibat dari keterbukaan yang tinggi dengan pusat kegiatan yang mampu menarik banyak orang asing untuk datang ke kawasan tersebut.

4.4.2 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Teritorial pada Wilayah Penelitian

Aspek teritorial pada wilayah penelitian memiliki beberapa masalah berdasarkan hasil *character appraisal* pada masing-masing zona di wilayah penelitian. Masalah pada aspek teritorial terkait dengan aspek site yakni pada pembahasan *milieu* yang membahas seputar keterbukaan kawasan. Masalah teritorial pada wilayah penelitian terkait dengan pembatasan teritori antara ruang publik dan semi-publik. Hal ini masih terkait dengan pembatas antara fasilitas publik yang berperan sebagai pusat kegiatan dan area permukiman pada zona A, zona B, dan zona F.

Pembatasan teritorial ini disebabkan oleh ketersediaan gerbang dan portal. Kedua pembatas fisik ini memiliki fungsi yang sama yaitu untuk memberikan pembatasan teritori namun dengan sifat yang berbeda. Gerbang sebagai pembatas teritori hanya memberikan fungsi penanda bagi pengguna ruang publik bahwa mereka memasuki teritori yang berbeda. Hal ini dikaitkan dengan definisi gerbang pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang menyatakan bahwa gerbang atau dengan nama lain gapura adalah pintu besar untuk masuk pekarangan rumah (jalan, taman, dan sebagainya). Terkait dengan hal tersebut, portal memiliki definisi menurut KBBI sebagai persamaan gerbang serta tonggak atau palang yang dipasang di ujung gang (jalan) untuk menghalangi masuknya kendaraan tertentu. Hal ini menjelaskan bahwa portal memiliki fungsi yang sama dengan gerbang tetapi portal memiliki kemampuan untuk menutup akses kedalam teritori tersebut. Hal ini menandakan bahwa wilayah yang menggunakan portal memiliki akses terbatas dan lebih tertutup apabila dibandingkan dengan wilayah yang hanya memiliki gerbang. Untuk lebih jelasnya mengenai keberadaan gerbang dan portal pada wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut.



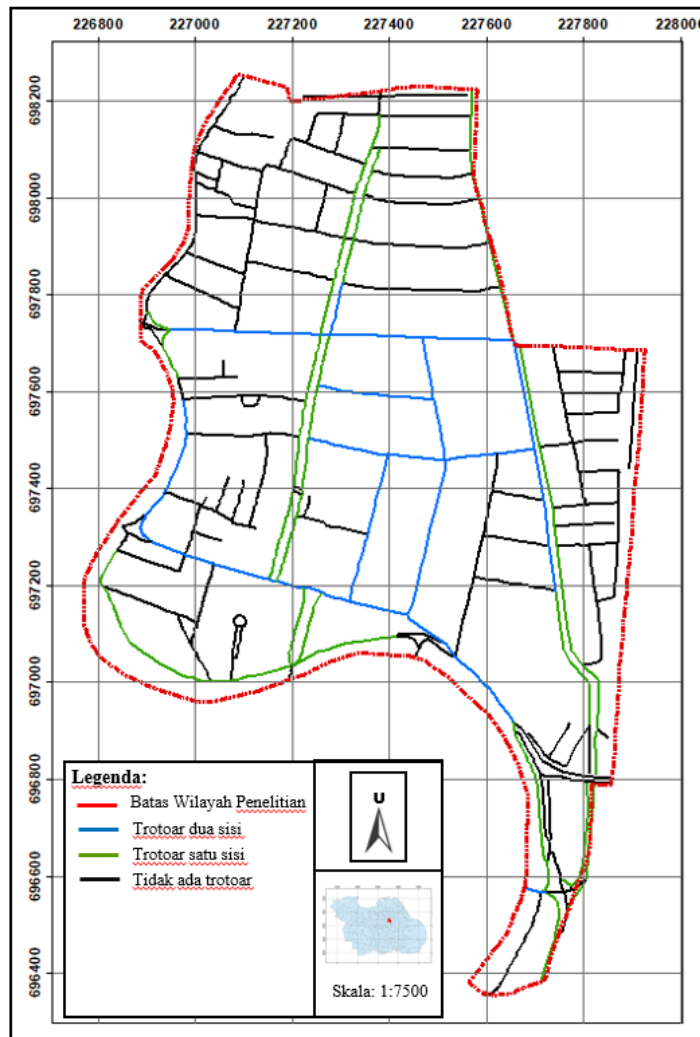
Gambar 4.43 Peta Sebaran Gerbang dan Portal pada Wilayah Penelitian (sumber: peneliti, 2018)

Peta diatas memperlihatkan sebaran gerbang dan portal pada wilayah penelitian. Apabila dihubungkan dengan peta keterbukaan wilayah pada sub sub bab sebelumnya, maka akan terlihat bahwa keberadaan gerbang dan portal ini dipengaruhi oleh banyaknya permintaan akses pada sebuah fasilitas publik yang

menjadi pusat kegiatan. Hal ini tentu meningkatkan akses pada sebuah kawasan, namun hal ini juga dapat berpengaruh pada peningkatan resiko keselamatan pada saat sebuah fasilitas publik tersebut tidak banyak dikunjungi orang seperti pada saat malam hari atau hari libur.

4.4.3 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Jalan pada Wilayah Penelitian

Aspek jalan pada wilayah penelitian memiliki masalah terutama pada penyediaan trotoar. Berdasarkan observasi dan hasil analisa *character appraisal*, banyak dari ruas jalan pada wilayah penelitian tidak tersedia trotoar. Hal ini menunjukkan bahwa aksesibilitas antar ruas jalan tidak sepenuhnya bekerja secara optimal. Untuk lebih jelasnya mengenai ketersediaan trotoar dapat dilihat pada peta berikut.



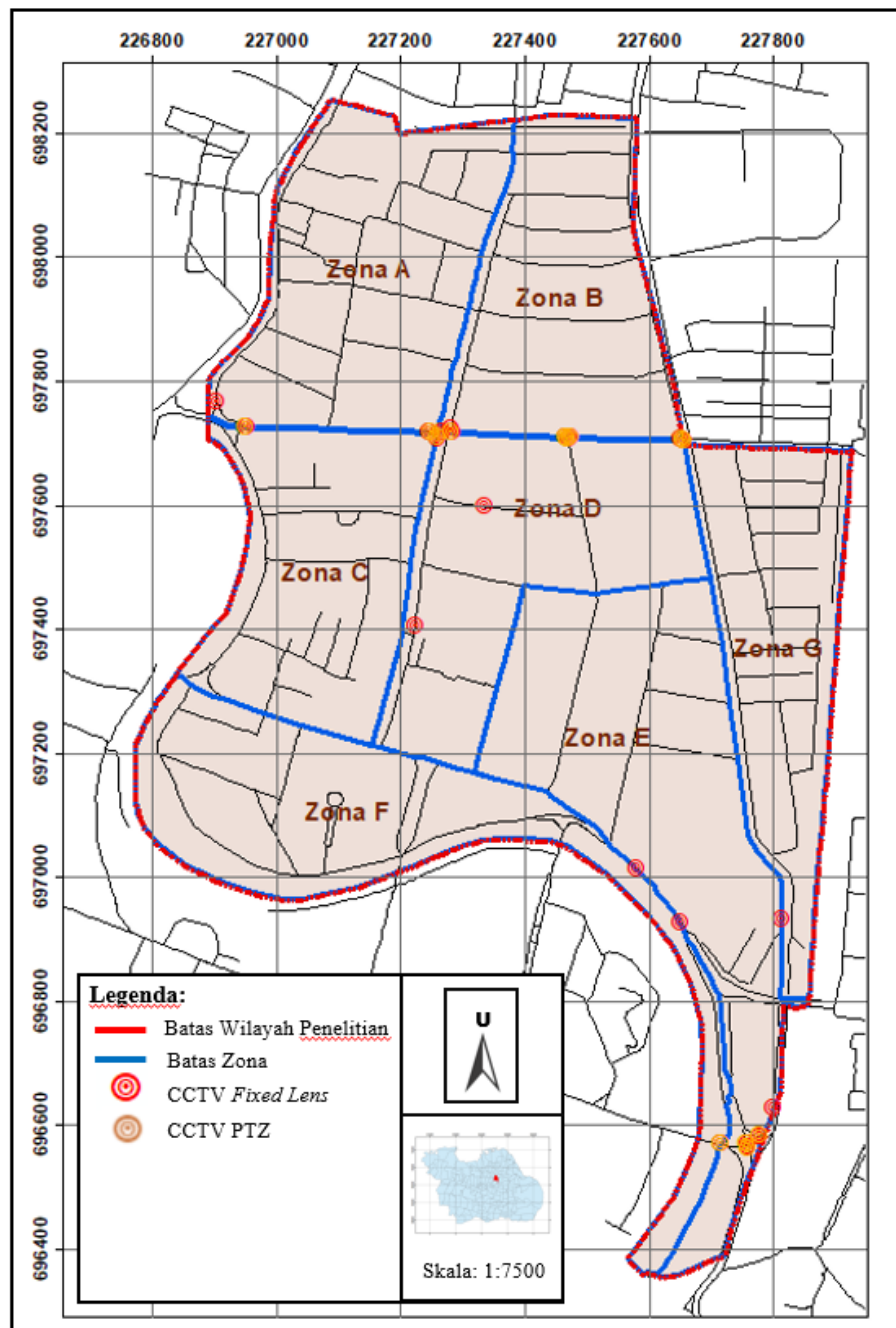
Gambar 4.44 Peta Ketersediaan Trotoar pada Wilayah Penelitian (sumber: peneliti, 2018)

Peta diatas memperlihatkan ketersediaan trotoar pada wilayah penelitian. Peta tersebut juga memperlihatkan bahwa ketersediaan trotoar hanya 44,54 % dari keseluruhan ruas jalan pada wilayah penelitian sepanjang 24 km. Terkait dengan hal tersebut, ketersediaan trotoar mempengaruhi resiko keselamatan pengguna ruang publik pada wilayah penelitian. Resiko keselamatan ini terkait dengan wilayah yang tidak memiliki trotoar menyebabkan pengguna ruang publik harus turun ke badan jalan untuk dapat melintasi suatu ruas jalan. Sehingga, pengguna ruang publik dapat beresiko untuk mendapat resiko keselamatan seperti kecelakaan dengan kendaraan bermotor serta curas menggunakan kendaraan bermotor seperti perampasan.

4.4.4 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Keterlihatan pada Wilayah Penelitian

Aspek keterlihatan pada wilayah penelitian memiliki masalah terutama terkait dengan bagaimana setiap fasilitas mendukung pengawasan untuk meningkatkan keselamatan. Terkait dengan hal tersebut, proses observasi serta analisa *character appraisal* pada wilayah penelitian memperlihatkan bahwa penataan serta penyediaan fasilitas dalam aspek keterlihatan sudah cukup baik. Hal ini didasarkan pada penyediaan vegetasi dan fasilitas penerangan yang telah mencakup seluruh kawasan. Namun, keterlihatan pada kawasan tidak cukup baik disebabkan oleh tingkat keramaian yang rendah pada beberapa lokasi pada wilayah penelitian yang dapat memicu peningkatan resiko keselamatan pengguna ruang publik. Hal ini disebabkan aspek keterlihatan berdasar pada penataan aspek fasilitas pada kawasan untuk memicu adanya pengawasan alami dari para pengguna ruang publik. Sehubungan dengan hal tersebut, tingkat keramaian yang rendah menyebabkan penataan fasilitas pada aspek keterlihatan terasa tidak efektif. Sehingga, pada wilayah penelitian aspek keterlihatan perlu peningkatan tidak hanya dari pengawasan alami pada wilayah penelitian, namun juga pengawasan buatan yang diperoleh dari fasilitas pengawasan seperti CCTV.

Fasilitas pengawasan berupa CCTV pada wilayah penelitian terdiri dari 2 jenis, yaitu CCTV *Fixed Lens* dan CCTV *Pan, Tilt, Zoom (PTZ)*. Perbedaan kedua CCTV ini adalah dimana CCTV *Fixed Lens* hanya dapat mengarah pada satu titik dan hanya memiliki kemampuan sebagai fasilitas pengawasan. Sedangkan CCTV PTZ memiliki kemampuan untuk mendekatkan gambar objek serta merekam situasi untuk dijadikan bukti sah pada pengadilan. Untuk lebih jelasnya mengenai sebaran CCTV pada wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut.



Gambar 4.45 Peta Sebaran CCTV pada Wilayah Penelitian (sumber: peneliti, 2018)

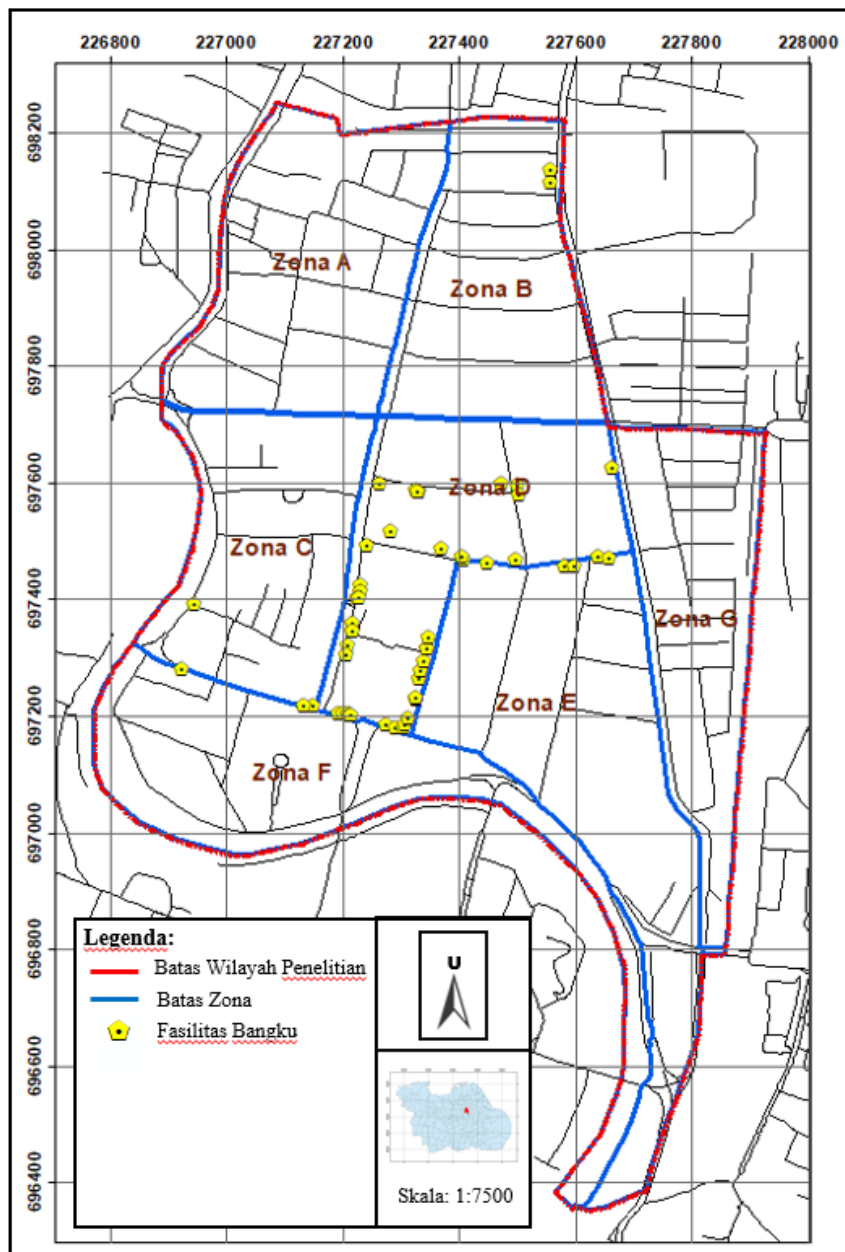
Peta diatas memperlihatkan sebaran CCTV pada wilayah penelitian sebagai fasilitas pengawasan. Dari peta tersebut juga dapat dilihat bahwasanya jumlah CCTV pada wilayah penelitian sangat terbatas pada area kegiatan formal seperti perkantoran dan pendidikan. Hal ini dapat meningkatkan resiko keselamatan pada

area lain dengan fasilitas publik didalamnya. Sehingga penambahan CCTV pada wilayah penelitian diperlukan untuk mengatasi masalah tersebut.

4.4.5 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Daya Tarik pada Wilayah Penelitian

Aspek daya tarik pada wilayah penelitian memiliki masalah spesifik yang terkait dengan jumlah persebaran fasilitas yang dapat meningkatkan keselamatan. Sama halnya dengan keterlihatan, aspek daya tarik bertujuan untuk menarik pengguna ruang publik untuk dapat kembali serta memiliki rentang waktu yang lama dalam beraktivitas di ruang publik. Hal ini berguna untuk memperbanyak pengguna ruang publik yang ada sehingga dapat meningkatkan pengawasan alami mengikuti *enclosure model*. Namun, pada wilayah penelitian aspek daya tarik tidak terlalu baik dalam hal persebaran fasilitas bangku.

Fasilitas bangku pada wilayah penelitian mengikuti keberadaan trotoar dengan pemeliharaan yang baik. Namun, sebagaimana telah dijelaskan pada aspek jalan di sub bab sebelumnya, bahwasanya keberadaan trotoar tidak mencakup seluruh ruas jalan pada wilayah penelitian. Hal ini menyebabkan ketersediaan fasilitas bangku tidak merata pada seluruh wilayah penelitian. Adapun fasilitas bangku yang diperlukan adalah disekitar area perdagangan pada wilayah penelitian serta pada sekitar fasilitas publik yang seringkali digunakan sebagai tempat menunggu terkait dengan fasilitas pergantian moda. Untuk lebih jelasnya mengenai persebaran fasilitas bangku dapat dilihat pada peta berikut.

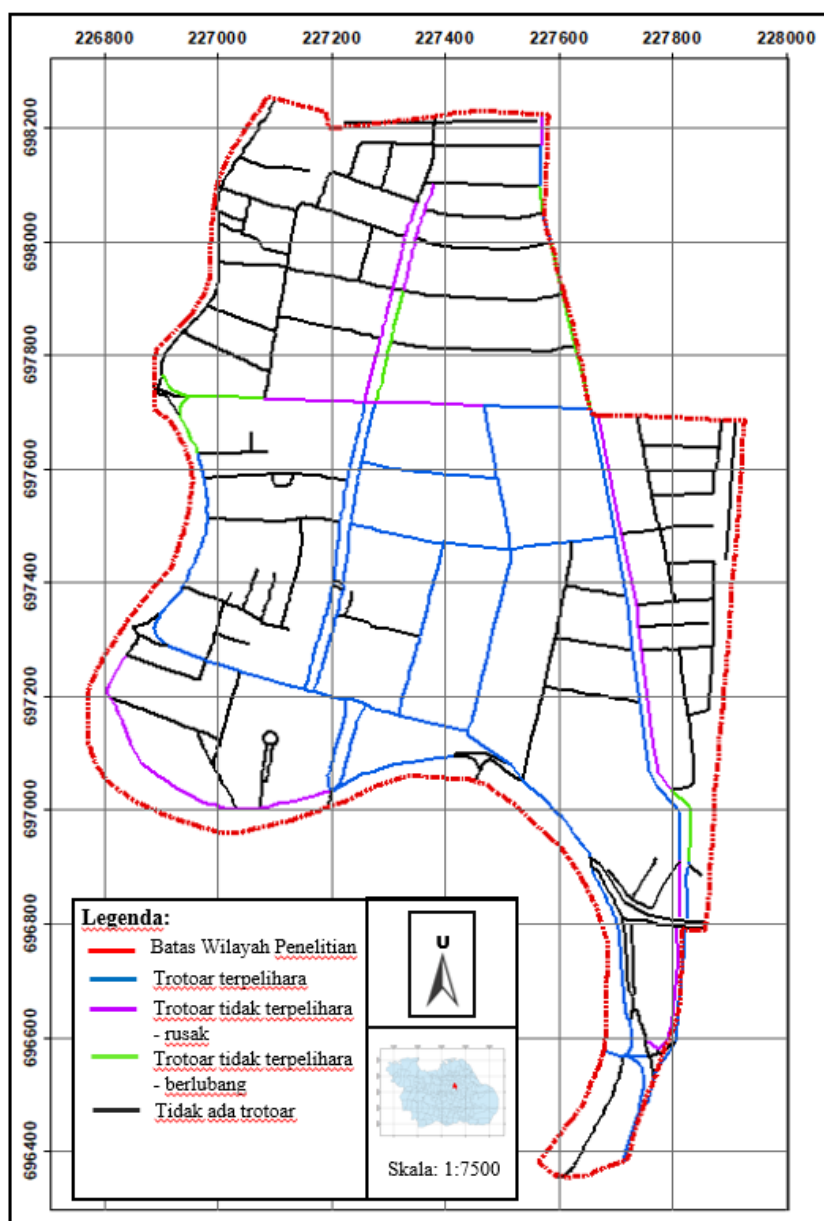


Gambar 4.46 Peta Sebaran Fasilitas Bangku pada Wilayah Penelitian (sumber: peneliti, 2018)

4.4.6 Analisa *Cognitive Mapping* terkait Aspek Pemeliharaan pada Wilayah Penelitian

Aspek pemeliharaan pada wilayah penelitian dapat dikatakan baik apabila mengacu pada dasar teori penelitian ini. Yakni pada pembahasan lahan kosong dan tempat pembuangan. Namun, dalam wilayah penelitian aspek pemeliharaan diperluas pada fasilitas lain yang memiliki kualitas pemeliharaan yang buruk, fasilitas tersebut adalah trotoar. Pada dasar teori penelitian, pemeliharaan

digunakan untuk melihat area yang dapat menimbulkan *broken window effect*, dimana sebuah kawasan memiliki kualitas pemeliharaan yang buruk sehingga memperlihatkan bahwa kawasan tersebut tidak diperhatikan oleh pihak yang berwenang dalam memelihara fasilitas atau lingkungan sebuah kawasan. Terkait dengan hal tersebut, trotoar pada wilayah penelitian adalah satu-satunya fasilitas yang memiliki kualitas pemeliharaan yang buruk. Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pemeliharaan fasilitas trotoar pada wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut.



Gambar 4.47 Peta Kualitas Pemeliharaan Trotoar (sumber: peneliti, 2018)

Peta diatas memperlihatkan bahwa dalam wilayah penelitian masih banyak area yang belum memiliki trotoar sebagaimana telah dibahas pada aspek jalan. Lebih jauh lagi, peta diatas memperlihatkan bahwa dari trotoar yang telah tersedia pada wilayah penelitian, masih banyak trotoat yang dalam kondisi tidak terpelihara. Hal ini dibuktikan dengan total luas trotoar yang tidak terpelihara adalah 74,67 % termasuk ruas jalan yang tidak memiliki trotoar. Dari keseluruhan luas total trotoar di seluruh wilayah penelitian sepanjang 10,8 km. Berdasarkan hal tersebut, aspek pemeliharaan pada wilayah penelitian dapat disimpulkan masih dapat menimbulkan *broken window effect* yang disebabkan dari kualitas pemeliharaan fasilitas trotoar.

4.5 Kesimpulan Hasil Analisa Penelitian dan Kriteria

Proses analisa yang telah dilakukan pada sub bab sebelumnya mencakup analisa data kualitatif, analisa *character appraisal*, serta analisa *cognitive mapping* memberikan hasil mengenai resiko keselamatan serta faktor perancangan yang berpengaruh pada keselamatan pengguna ruang publik. Hasil ini dapat menjadi dasar untuk dilakukannya proses perancangan yang menghasilkan rancangan skematik guna meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Terkait dengan hal itu, proses analisa yang telah dilakukan juga menjelaskan beberapa masalah utama terkait keselamatan pada wilayah penelitian. Masalah tersebut terkait dengan kurangnya penyediaan serta pemeliharaan beberapa fasilitas yang dapat mengurangi serta kurang mendukung adanya peningkatan keselamatan. Lebih dari itu, peningkatan keselamatan pada wilayah penelitian didasarkan pada jawaban responden yang didapat melalui proses kuisioner dan dilanjutkan dengan penilaian faktor perancangan terkait keselamatan pada wilayah penelitian. Faktor-faktor terkait keselamatan pada ruang publik yang didapat dari responden memiliki pernyataan yang sejalan dengan konsep *urban safety* yang digunakan pada penelitian ini. Namun, terdapat beberapa temuan yang dapat menjadi sebuah pembeda dan peningkatan tambahan pada faktor yang tidak termasuk dalam teori-teori dasar konsep *urban safety* yang telah dijelaskan pada bab 2. Adapun lebih jelasnya mengenai faktor perancangan yang mempengaruhi tingkat keselamatan pengguna ruang publik dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.23 Tabel Rangkuman Kelengkapan Fasilitas terhadap Peningkatan Keselamatan Pengguna Ruang Publik

	A	B	C
No.	Mendukung Peningkatan Keselamatan	Kurang Mendukung Peningkatan Keselamatan	Mengurangi Tingkat Keselamatan
1	Kepadatan bangunan	<i>Image</i> dan <i>Millieu</i>	Hirarki bangunan
2	Pembatas simbolis	Penggunaan lahan	Ketinggian bangunan
3	Lampu	Pembatas fisik	Aksesibilitas
4	Vegetasi pendukung	Lalu lintas	Parkir
5	Tutupan jalan	Jaringan jalan	Posisi jendela/pintu
6	Lahan kosong	Fasilitas pergantian moda	Fasiltias bangku
7	Tempat pembuangan	Penanda	

(sumber: peneliti,2018)

Tabel 4.23 telah memperlihatkan masalah yang didapatkan berdasarkan proses analisis pada wilayah penelitian. Lebih dari itu, proses analisis juga menghasilkan temuan-temuan baru dalam wilayah penelitian dalam mengartikan keselamatan pengguna ruang publik dari aspek non-fisik maupun aspek fisik. Adapun temuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Keramaian yang rendah menjadi faktor utama yang menimbulkan kekhawatiran akan resiko keselamatan pada masyarakat. Hal ini dibuktikan dengan hasil kuisisioner serta analisa data kualitatif. Responden terutama pada responden yang beraktifitas pada pusat kegiatan di sekitar area permukiman dimana mereka merasa bahwa keramaian yang rendah lebih mengancam keselamatan daripada tingkat keramaian yang tinggi. Hal ini menjelaskan bahwa responden pada wilayah penelitian lebih percaya *enclosure model* sebagai pola penyelamatan pada ruang kota yang lebih efektif.
2. Pengawasan alami pada masyarakat pada wilayah penelitian terhitung rendah apabila diserahkan pada pengawasan dari dalam bangunan. Hal ini disebabkan area permukiman pada zona A, zona B, zona F, dan zona G mengadopsi *encounter model* yang berlawanan dengan poin sebelumnya. Hal ini didapatkan melalui proses analisa *character appraisal* dan

cognitive mapping. Sehingga, penambahan fasilitas pengawasan buatan sebagai bantuan terhadap pengawasan alami dapat dipertimbangkan.

3. Tingkat keramaian yang rendah sebagai ketakutan utama masyarakat pada wilayah penelitian menghasilkan harapan lebih tinggi terhadap ketersediaan fasilitas pengawasan. Hal ini terbukti dari kuisisioner serta analisa *cognitive mapping* yang menjelaskan bahwa keberadaan fasilitas pengawasan pada wilayah penelitian masih sangat terbatas.
4. Keberadaan trotoar serta pemeliharannya menjadi salah satu fasilitas yang menjadi tolak ukur keselamatan. Hal ini dibuktikan dengan hasil analisa data kualitatif yang menjelaskan bahwa keberadaan trotoar membuat masyarakat kurang nyaman dalam bergerak. Berdasarkan observasi serta analisa *character appraisal* juga memperlihatkan bahwa kurangnya ketersediaan trotoar menjadi dasar adanya aktivitas parkir liar.
5. Pembatasan teritorial yang eksklusif menyebabkan area lain mengalami peningkatan resiko keselamatan. Hal ini terkait dengan keberadaan portal serta pos satpam yang ada pada setiap permukiman. Hal ini tentu positif untuk menjaga area permukiman tetap dalam kondisi yang aman. Namun, kondisi terkait keselamatan ruang publik diluar area permukiman terlihat tidak terlalu menjadi prioritas terutama pada area kegiatan non-formal.

Temuan diatas menjelaskan bagaimana konsep *urban safety* dapat digunakan pada wilayah penelitian sebagai acuan peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di Kota Surabaya. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwasanya penerapan faktor keamanan perkotaan untuk meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik dapat diterapkan. Hal ini sesuai dengan penerapan dua konsep keamanan perkotaan yakni *enclosure model* dan *encounter model* secara bersamaan. Terkait dengan hal tersebut, penerapan *enclosure model* diadaptasi dengan menambahkan pembatasan teritorial terhadap ruang publik dan semi-publik. Hal ini sesuai dengan teori peningkatan keamanan perkotaan *defensible space* (1972) yang menekankan pengembangan konsep keamanan perkotaan yang terfokus pada pengawasan alami dan pendefinisian teritorial. Namun, penggunaan *defensible space* yang menekankan pembatasan teritorial hanya dapat dilakukan pada area permukiman di wilayah penelitian. Hal tersebut berguna untuk membatasi akses masuk serta membatasi ruang yang dapat menjadi pusat keramaian. Selain sesuai dengan teori

defensible space, pembatasan teritorial juga ditekankan pada teori CPTED yang menyarankan adanya *natural access control* guna mengurangi ruang yang dapat menjadi lokasi dengan ancaman keselamatan tinggi.

Penerapan *encounter model* juga dapat dilakukan pada wilayah penelitian dengan memfokuskan adanya pengawasan mengadopsi prinsip pengawasan *eyes on the street* (1961) oleh Jane Jacobs yang menjelaskan pentingnya pengawasan pada ruang publik untuk menekan ancaman keselamatan. Penambahan generator aktivitas guna meningkatkan pengawasan juga menjadi salah satu faktor yang menjadi kunci peningkatan keselamatan pada wilayah penelitian. Namun, faktor pengawasan pada wilayah penelitian tidak sepenuhnya mengadopsi pengawasan alami. Hal ini disebabkan oleh posisi jendela/ pintu pada wilayah penelitian yang seringkali tertutup pagar bangunan. Hal ini menjadikan pengawasan alami dari dalam bangunan sebagaimana dijabarkan oleh Jacobs (1961) dan Jeffrey (1971) tidak dapat dilakukan. Berdasarkan hal tersebut *European Forum for Urban Security* (2010) menjelaskan bahwa penggunaan kamera CCTV dapat membantu peningkatan keselamatan pada ruang publik sekaligus menjamin keselamatan penggunaannya. Hal ini sesuai dengan keinginan responden pada wilayah penelitian yang menginginkan adanya tambahan fasilitas pengawasan yang dipercaya mampu mengawasi selama 24 jam lebih baik daripada pengawasan alami terutama pada area yang tidak memiliki waktu kegiatan aktif sepanjang hari.

Pembahasan diatas merupakan masalah utama yang ada pada wilayah penelitian terkait keselamatan pengguna ruang publik. Berdasarkan hal tersebut, hasil analisa yang telah dilakukan sebelumnya maka dapat dirumuskan kriteria khusus terkait peningkatan keselamatan pengguna ruang publik. Kriteria khusus pada penelitian ini merupakan faktor-faktor yang menjadi kriteria spesifik pada wilayah penelitian. Adapun kriteria khusus merupakan turunan dari kriteria umum yang diambil dari teori dasar konsep *urban safety* yang digunakan pada penelitian ini. Untuk lebih jelasnya mengenai kriteria khusus penelitian dapat dilihat pada tabel 4.24 berikut.

Tabel 4.24 Tabel Rangkuman Analisa dan Kriteria Khusus Penelitian

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
1	Aspek Non-Fisik (Sasaran 1)				
2	Crowding: Mampu mengurangi perasaan sendiri pada kawasan dengan menghadirkan tingkat keramaian yang dapat menunjang pengawasan alami.	1. Wilayah penelitian yang memiliki tingkat keramaian tinggi membuat responden merasa lebih aman. 2. Tingkat keramaian yang tinggi pada zona E yang tinggi membuat responden merasa kurang aman.	Analisa Data Kualitatif	1. Masyarakat cenderung melihat keramaian rendah lebih mengancam keselamatan daripada keramaian tinggi. 2. Perasaan kurang aman pada zona E disebabkan oleh banyaknya pengunjung ruang publik yang bercampur antara pengguna dari area pendidikan dan area perdagangan jasa	1. Mampu memberikan batasan teritori untuk mampu mengontrol area yang dapat memiliki tingkat keramaian yang tinggi. 2. Mampu meningkatkan pengawasan buatan sebagai bantuan terhadap pengawasan alami.
3	User Satisfaction: Mampu memberikan kelengkapan fasilitas terkait keselamatan pada wilayah sehingga meningkatkan perasaan terlindungi dari ancaman keselamatan.	1. Kurangnya ketersediaan serta pemeliharaan fasilitas terkait aksesibilitas pada wilayah penelitian 2. Terbatasnya ketersediaan trotoar seringkali menjadi alasan terjadinya aktivitas parkir liar pada zona B dan zona E.	Analisa Data Kualitatif	1. Keterbatasan trotoar pada wilayah penelitian membuat pengguna ruang publik harus turun ke badan jalan dan beresiko terhadap keselamatan mereka. 2. Aktivitas parkir liar pada zona B dan zona E terjadi tidak hanya dari kurangnya ketersediaan trotoar namun	1. Mampu meningkatkan aksesibilitas dan ruang gerak pengguna ruang publik. 2. Mampu meningkatkan pengawasan buatan guna membantu pengawasan alami.

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
		3. Terbatasnya fasilitas pengawasan pada zona B, zona E, dan zona F penelitian menyebabkan responden merasa kurang terjamin keselamatannya.		juga dari banyaknya generator aktivitas yang tidak memiliki tempat parkir. 3. Fasilitas pengawasan pada zona B, zona E, dan zona F membuat responden merasa lebih aman daripada hanya mengandalkan pengawasan alami dari sesama pengguna ruang publik.	
4	Wayfinding: Mampu menghadirkan informasi yang lengkap mengenai petunjuk kawasan guna meningkatkan aksesibilitas pada kawasan.	1. Kurangnya papan penunjuk arah menyebabkan responden cukup kesulitan menemukan arah pada wilayah penelitian. 2. Papan penanda dengan kualitas yang baik hanya terdapat pada zona E.	Analisa Data Kualitatif	1. Kurangnya fasilitas penunjuk arah dan penanda membuat pengguna ruang publik akan merasa kesempatan untuk tersesat menjadi lebih tinggi. 2. Papan penanda yang kurang tersebar menyebabkan pengguna ruang publik perlu waktu lama untuk mencapai tujuan.	1. Mampu memberikan kejelasan terkait dengan arah guna meningkatkan aksesibilitas, 2. Mampu memberikan informasi terkait dengan wilayah guna meningkatkan pergerakan pengguna ruang publik.

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
5	Familiarity: Mampu memberikan pengalaman yang dapat menjamin keselamatan dan mampu menarik keinginan untuk kembali.	Keterbatasan generator aktivitas pada wilayah penelitian menyebabkan responden tidak mendapat pengalaman berarti untuk kembali.	Analisa Data Kualitatif	Kurang optimalnya pemeliharaan, promosi, serta variasi pada pusat kegiatan membuat ruang publik pada wilayah penelitian hanya mampu melaksanakan fungsi utama tanpa memberikan keinginan untuk kembali menikmati ruang publik.	Mampu menghadirkan generator aktivitas yang memberikan kesan mendalam pada pengguna ruang publik sekaligus menjamin keselamatan.
6	Aspek Fisik				
7	Site: Mampu meningkatkan kapasitas lingkungan fisik untuk menciptakan keterikatan dengan lingkungan dan rasa kepemilikan, serta mendorong penduduk untuk melakukan pengawasan di wilayah mereka.	1.Keterbukaan wilayah yang tidak didukung dengan pembatasan teritori yang baik pada zona A dan zona B menyebabkan timbulnya resiko keselamatan. 2.Ketinggian bangunan dan hirarki bangunan pada zona A dan zona B tidak dapat diandalkan untuk menjadi alat bantu pengawasan ruang publik.	<i>Character appraisal dan cognitive mapping</i>	1.Keterbukaan wilayah pada kawasan yang memiliki pusat kegiatan harus didukung fasilitas penunjang terkait pembatasan teritorial. 2.Zona A dan zona B yang didominasi oleh hirarki vertikal perlu ditambahkan generator aktivitas yang dapat aktif 24 jam guna menjadi bantuan pengawasan alami.	1. Mampu menciptakan kondisi lingkungan yang dapat mengontrol batas keramaian dari pusat kegiatan. 2. Mampu memberikan generator aktivitas yang aktif sepanjang hari.

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
8	Teritorial: Mampu mendefinisikan secara jelas ruang publik, semi-publik, dan privat pada pengguna ruang publik,	1. Pembatasan teritori pada area zona A dan zona B dapat meningkatkan resiko keselamatan terutama pada area permukiman. 2. Pembatasan fisik pada zona F meninggalkan area taman wisata sebagai <i>hotspot</i> terhadap ancaman keselamatan saat tingkat keramaian menjadi rendah.	<i>Character appraisal</i> dan <i>cognitive mapping</i>	1. Pembatasan teritori pada zona A dan zona B mengarah pada kebebasan akses yang dapat meningkatkan jumlah orang asing yang dapat meningkatkan resiko keselamatan apabila tidak didukung fasilitas pengawasan yang baik. 2. Fasilitas publik pada zona F yang tidak dibatasi oleh pembatas fisik harus menyediakan fasilitas pengawasan untuk menutupi kebebasan akses pada area tersebut.	1. Mampu membatasi akses pada ruang semi-publik guna mengurangi tingkat resiko keselamatan. 2. Mampu menyediakan fasilitas pengawasan pada pusat kegiatan yang memiliki masa aktif kurang dari sehari.
9	Jalan: Mampu meningkatkan aksesibilitas dan menjelaskan titik akses kawasan.	1. Penyediaan trotoar pada wilayah penelitian tidak mencakup keseluruhan ruang publik. 2. Aktivitas parkir liar seringkali ditemukan pada pusat-pusat kegiatan setiap zona.	<i>Character appraisal</i> dan <i>cognitive mapping</i>	1. Kurangnya penyediaan trotoar pada wilayah penelitian mempengaruhi penurunan aksesibilitas pengguna ruang publik serta meningkatkan resiko keselamatan. 2. Kurangnya penyediaan zona parkir membuat	1. Mampu meningkatkan aksesibilitas untuk menekan waktu perjalanan antar zona serta memperjelas ruang gerak pengguna ruang publik. 2. Mampu menyediakan zona parkir serta parkir kendaraan umum guna mengurangi kegiatan parkir liar

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
		3. Fasilitas pergantian moda hanya terdapat pada area pendidikan pada zona D.		aktivitas parkir liar dianggap hal yang wajar. 3. Terbatasnya fasilitas pergantian moda pada wilayah penelitian membuat aksesibilitas pada ruang publik terbatas.	3. Mampu menyediakan fasilitas terkait aksesibilitas antar kawawan.
10	Keterlihatan: Mampu membantu penghuni bangunan dan pengguna ruang publik untuk mengawasi kegiatan yang terjadi pada ruang publik.	Kurangnya fasilitas pengawasan pada wilayah penelitian dapat menjadi penyebab meningkatnya resiko keselamatan pengguna ruang publik.	<i>Character appraisal dan cognitive mapping</i>	Kurangnya pengaturan kawasan yang mendukung pengawasan alami membuat wilayah penelitian perlu menambah fasilitas pengawasan yang dapat memberikan pengawasan buatan pada ruang publik.	Mampu meningkatkan perasaan terawasi pada ruang publik untuk menekan adanya keinginan pelaku pelanggaran yang dapat menimbulkan resiko keselamatan.
11	Daya Tarik: Mampu berkontribusi untuk keselamatan melalui peningkatan peluang untuk pengawasan alami dan membantu pembatasan teritorial.	Kurangnya persebaran fasilitas bangku yang disebabkan oleh terbatasnya penyediaan trotoar menyebabkan pengawasan alami tidak optimal pada wilayah penelitian.	<i>Character appraisal dan cognitive mapping</i>	Terbatasnya ruas jalan yang dilengkapi trotoar maupun pemeliharaan trotoar yang baik menyebabkan fasilitas bangku sebagai salah satu daya tarik kawasan tidak bisa tersebar pada seluruh wilayah penelitian.	Mampu menghadirkan fasilitas terkait daya tarik yang dapat membantu peningkatan pengawasan alami.

	A	B	C	D	E
No.	Aspek Penelitian & Kriteria Umum	Data	Teknik Analisa	Hasil Analisa	Kriteria Khusus
12	Pemeliharaan: Mampu menghindarkan pengguna ruang publik untuk membuang sampah sembarangan, mencuri, dan melanggar ketika melihat orang lain melanggar peraturan.	Kurangnya pemeliharaan pada fasilitas trotoar dapat menjadi salah satu penyebab berkurangnya tingkat keselamatan pengguna ruang publik.	<i>Character appraisal</i> dan <i>cognitive mapping</i>	Tidak meratanya pemeliharaan fasilitas pada wilayah penelitian dapat menyebabkan timbulnya perasaan akan terasingnya sebuah wilayah yang menjadi salah satu faktor terhadap munculnya keinginan untuk melakukan pelanggaran terkait keselamatan di ruang publik.	Mampu menciptakan kawasan yang memiliki citra terawat serta menekan timbulnya resiko keselamatan.

(sumber: peneliti, 2018)

4.6 Konsep Perancangan guna Meningkatkan Keselamatan Pengguna Ruang Publik

Kriteria khusus yang telah didapatkan pada sub bab sebelumnya membawa penelitian ini pada penentuan konsep perancangan. Penentuan konsep perancangan didasarkan pada penetapan keputusan yang terakumulasi dari semua proses yang telah dilakukan untuk menghasilkan konsep penataan. Dalam tahapan ini, penelitian masuk ke dalam proses perancangan dengan mempertimbangkan hasil yang telah didapat dari proses analisa. Adapun kriteria perancangan dalam penelitian ini dipertimbangkan berdasarkan keseluruhan kriteria khusus pada aspek fisik dan aspek non-fisik. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.25 Tabel Konsep Perancangan terkait Peningkatan Keselamatan Pengguna Ruang Publik

	A	B	C	D
	Aspek Penelitian	Kriteria Khusus	Konsep Rancangan	Pertimbangan
1	Aspek Non-Fisik			
2	Crowding	1. Mampu memberikan batasan teritori untuk mampu mengontrol area yang dapat memiliki tingkat keramaian yang tinggi. 2. meningkatkan pengawasan buatan sebagai bantuan terhadap pengawasan alami.	1. Perlu adanya penambahan portal untuk dapat membatasi area publik dan semi-publik pada area permukiman. 2. Penambahan fasilitas CCTV pada area publik yang tidak berbatasan dengan permukiman dan pos satpam sebagai alternatif pada area publik yang berbatasan dengan permukiman.	Penambahan portal akan memberikan efek pembatas pada kawasan. Dengan adanya penambahan portal pada pusat kegiatan di sekitar permukiman, diharapkan tingkat keramaian yang tinggi terbatas pada area publik. Adapun area permukiman yang memiliki tingkat keramaian rendah tetap dapat menjamin keselamatan kawasan dengan bantuan penambahan pos satpam.
3	User Satisfaction	1. Mampu meningkatkan aksesibilitas dan ruang gerak pengguna ruang publik.	1. Perlu adanya penambahan trotoar pada area publik yang menghubungkan pusat kegiatan antar zona.	Tidak adanya trotoar merupakan salah satu masalah yang seringkali dikeluhkan oleh para responden. Penambahan Jalur pedestrian ini diharapkan akan menambah kepuasan

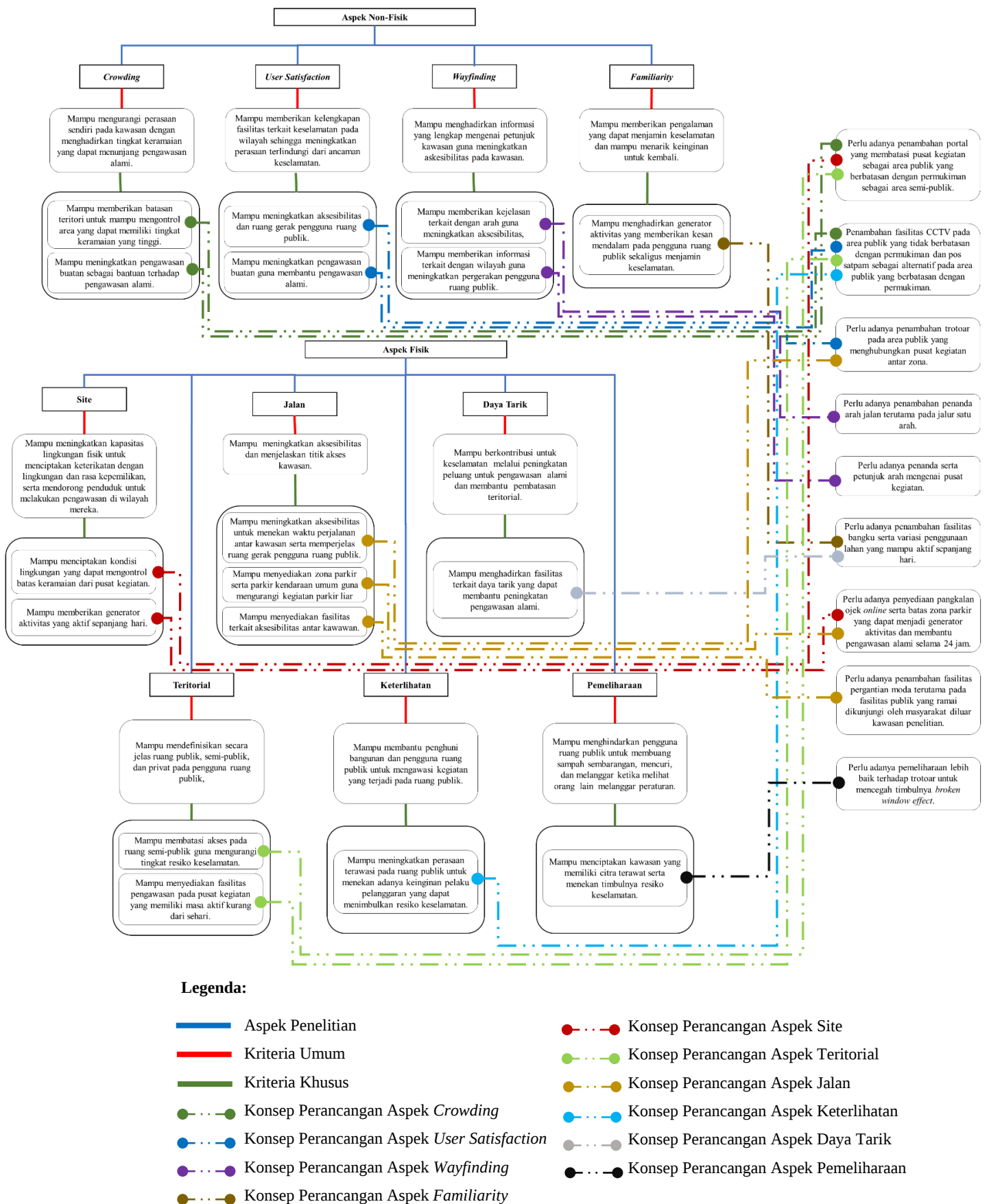
	A	B	C	D
	Aspek Penelitian	Kriteria Khusus	Konsep Rancangan	Pertimbangan
		2. Mampu meningkatkan pengawasan buatan guna membantu pengawasan alami.	2. Perlu adanya penambahan fasilitas CCTV yang dapat membuat pengguna ruang publik terjamin keselamatannya.	pengguna ruang publik. Selain itu, penambahan CCTV juga dapat menambah peningkatan pengguna ruang publik yang berjalan pada jalur pedestrian.
4	<i>Wayfinding</i>	1. Mampu memberikan kejelasan terkait dengan arah guna meningkatkan aksesibilitas, 2. Mampu memberikan informasi terkait dengan wilayah guna meningkatkan pergerakan pengguna ruang publik.	1. Perlu adanya penambahan petunjuk arah jalan terutama pada jalur satu arah. 2. Perlu adanya penanda serta petunjuk arah mengenai pusat kegiatan.	Penambahan petunjuk arah jalan berguna untuk menambah kemudahan pengguna ruang publik dalam mencari arah. Berdasarkan hal tersebut, kemungkinan tersesat pada kawasan juga akan semakin kecil.
5	<i>Familiarity</i>	Mampu menghadirkan generator aktivitas yang memberikan kesan mendalam pada pengguna ruang publik sekaligus menjamin keselamatan.	Perlu adanya penambahan fasilitas bangku serta variasi penggunaan lahan yang mampu aktif sepanjang hari.	Penambahan fasilitas bangku serta generator aktivitas dibutuhkan agar pengawasan alami dapat tersebar diseluruh kawasan, hal ini juga memberi nilai tambah pada pengguna ruang publik sehingga dapat meningkatkan keinginan untuk kembali.
6	Aspek Non-Fisik			
7	Site	1. Mampu menciptakan kondisi lingkungan yang dapat mengontrol batas keramaian dari pusat kegiatan. 2. Mampu memberikan generator aktivitas yang aktif sepanjang hari.	1. Perlu adanya pembatasan teritorial yang membatasi pusat kegiatan dengan area semi-publik, 2. Perlu adanya penyediaan pangkalan ojek online yang dapat menjadi generator aktivitas dan membantu pengawasan alami selama 24 jam.	Penyediaan pangkalan ojek online pada wilayah penelitian dapat menyelesaikan permasalahan generator aktivitas pada area dengan tingkat keramaian rendah. Penyediaan pangkalan ini juga dapat berpengaruh pada permasalahan parkir liar yang seringkali dilakukan oleh pengemudi ojek online.
8	Teritorial	1. Mampu membatasi akses pada ruang semi-publik	1. Perlu adanya penambahan portal yang membatasi pusat kegiatan	Penambahan portal dilakukan untuk dapat menjadikan area permukiman

	A	B	C	D
	Aspek Penelitian	Kriteria Khusus	Konsep Rancangan	Pertimbangan
		guna mengurangi tingkat resiko keselamatan. 2. Mampu menyediakan fasilitas pengawasan pada pusat kegiatan yang memiliki masa aktif kurang dari sehari.	yang berbatasan dengan permukiman. 2. Perlu adanya penambahan fasilitas CCTV sebagai bantuan terhadap pengawasan pada kawasan dengan tingkat keramaian rendah.	mengadopsi <i>encounter model</i> yang dapat menjamin keselamatan pada area permukiman.
9	Jalan	1. Mampu meningkatkan aksesibilitas untuk menekan waktu perjalanan antar zona serta memperjelas ruang gerak pengguna ruang publik. 2. Mampu menyediakan zona parkir serta parkir kendaraan umum guna mengurangi kegiatan parkir liar 3. Mampu menyediakan fasilitas terkait aksesibilitas antar kawawan.	1. Perlu adanya penambahan jalur pedestrian yang menghubungkan antar pusat kegiatan serta dapat menjadi pembatas simbolis yang membantu pembatasan trotoar. 2. Perlu adanya penyediaan pangkalan ojek <i>online</i> serta batas zona parkir sebagai solusi penyelesaian parkir liar. 3. Perlu adanya penambahan fasilitas pergantian moda terutama pada fasilitas publik yang ramai dikunjungi oleh masyarakat diluar kawasan penelitian.	Penambahan trotoar pada wilayah penelitian dapat meningkatkan aksesibilitas antar wilayah. Hal ini akan menambah kepuasan pengguna ruang publik sekaligus meningkatkan sirkulasi pada wilayah penelitian. Adapun penambahan fasilitas pergantian moda dapat menambah pergerakan antar kawasan dan mengurangi waktu yang diperlukan dalam mengakses sebuah ruang publik.
10	Keterlihatan	Mampu meningkatkan perasaan terawasi pada ruang publik untuk menekan adanya keinginan pelaku pelanggaran yang dapat menimbulkan resiko keselamatan.	Perlu adanya penambahan CCTV untuk dapat membantu pengawasan alami serta meningkatkan pengawasan terawasi pada ruang publik.	Penambahan CCTV pada wilayah penelitian dapat memberikan kesan aman dan terawasi. CCTV sebagai pengawasan buatan juga dapat membantu pengawasan alami menjaga keselamatan ruang publik guna menjadi bukti tegas adanya tindakan pelanggaran pada ruang publik.

	A	B	C	D
	Aspek Penelitian	Kriteria Khusus	Konsep Rancangan	Pertimbangan
11	Daya tarik	Mampu menghadirkan fasilitas terkait daya tarik yang dapat membantu peningkatan pengawasan alami.	Perlu adanya penyebaran fasilitas bangku secara lebih merata guna meningkatkan pengawasan alami.	Penyebaran bangku pada seluruh trotoar di wilayah penelitian akan menghasilkan citra yang baik dan terawat. Sehingga diharapkan bisa meningkatkan daya tarik.
12	Pemeliharaan	Mampu menciptakan kawasan yang memiliki citra terawat serta menekan timbulnya resiko keselamatan.	Perlu adanya pemeliharaan lebih baik terhadap trotoar untuk mencegah timbulnya <i>broken window effect</i> .	Pemeliharaan trotoar yang memiliki kondisi buruk akan menghindarkan kesan diacuhkan dan terisolasi. Hal ini juga dapat menjadi pembatas simbolis dari kawasan lain.

(sumber: peneliti, 2018)

Tabel 4.25 telah memperlihatkan konsep rancangan pada setiap aspek pada penelitian baik dari aspek fisik maupun aspek non-fisik. Konsep rancangan ini ditarik dari kriteria khusus pada wilayah penelitian guna meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Pada tabel diatas juga memperlihatkan bahwasanya beberapa konsep perancangan dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan beberapa aspek sekaligus. Hal ini merupakan bukti bahwasanya aspek-aspek yang berpengaruh pada keselamatan pengguna ruang publik kterhubung satu sama lain dan membutuhkan penyelesaian yang dapat mendukung satu sama lain. Untuk lebih jelasnya mengenai keterkaitan tiap aspek penelitian dengan konsep perancangan yang dihasilkan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4.48 Gambar Keterhubungan Aspek Penelitian terhadap Konsep Perancangan

Gambar 4.48 telah menjelaskan keterkaitan antar aspek penelitian terhadap konsep perancangan guna meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Adapun **konsep perancangan tersebut terdiri dari penambahan portal guna mempertegas teritorial, penambahan fasilitas CCTV, penambahan jalur trotoar, penambahan penanda arah jalan, penambahan petunjuk menuju pusat kegiatan atau fasilitas publik, penambahan fasilitas bangku, penambahan pangkalan ojek *online* serta batas parkir, penambahan fasilitas pergantian moda, serta pemeliharaan trotoar eksisting.** Konsep perancangan tersebut merupakan bagian dari setiap aspek dalam penelitian ini. Sehubungan dengan hal tersebut, skala prioritas perancangan dapat disusun sesuai dengan tabel 2.2 yang menunjukkan tingkat kepentingan tiap sub-aspek terhadap peningkatan keselamatan pengguna ruang publik. Berdasarkan hal tersebut, prioritas tiap perancangan diatas adalah sebagai berikut.

1. **Skala Prioritas 1:** Penambahan Jalur Trotoar dan Pemeliharaan Trotoar Eksisting.
2. **Skala Prioritas 2:** Penambahan CCTV.
3. **Skala Prioritas 3:** Penambahan Portal Jalan.
4. **Skala Prioritas 4:** Penyediaan Pangkalan ojek *online* dan Batas Zona Parkir.
5. **Skala Prioritas 5:** Penambahan Fasilitas Pergantian Moda.
6. **Skala Prioritas 6:** Penambahan Penunjuk Arah serta Penanda.
7. **Skala Prioritas 7:** Penambahan Fasilitas Bangku.

Skala prioritas diatas menunjukkan tingkat kepentingan masing-masing konsep perancangan terhadap peningkatan keselamatan pengguna ruang publik pada wilayah penelitian. Selanjutnya akan dijelaskan lebih detil mengenai masing-masing konsep perancangan.

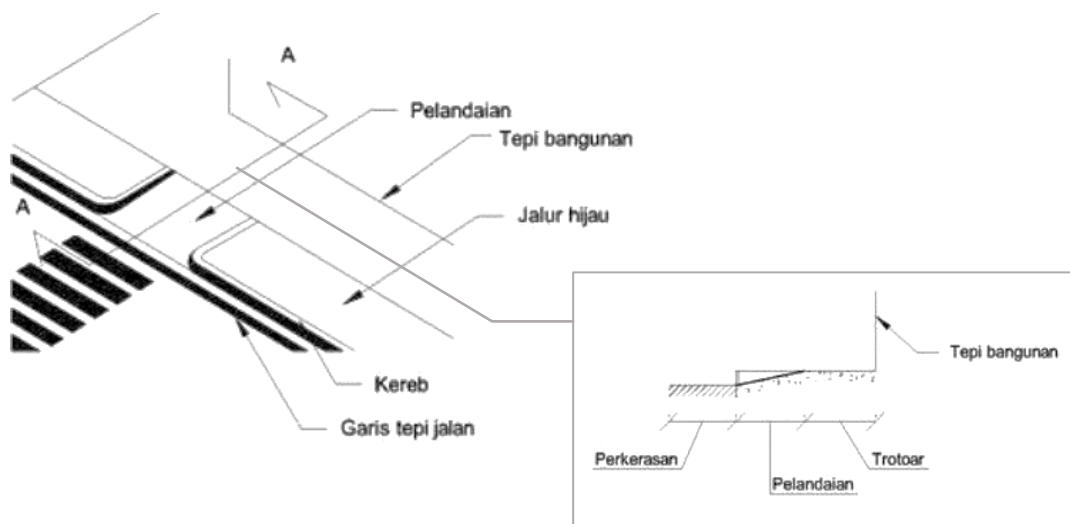
4.6.1 Konsep Perancangan 1

Konsep perancangan 1 terkait dengan konsep perancangan terhadap penambahan jalur trotoar beserta dengan pemeliharaannya. Terkait dengan hal tersebut, penataan trotoar terkait dengan keselamatan pengguna ruang publik

dijelaskan oleh *Crime Prevention of The State of Queensland* (2017). Dimana perancangan trotoar harus memperhatikan hal berikut:

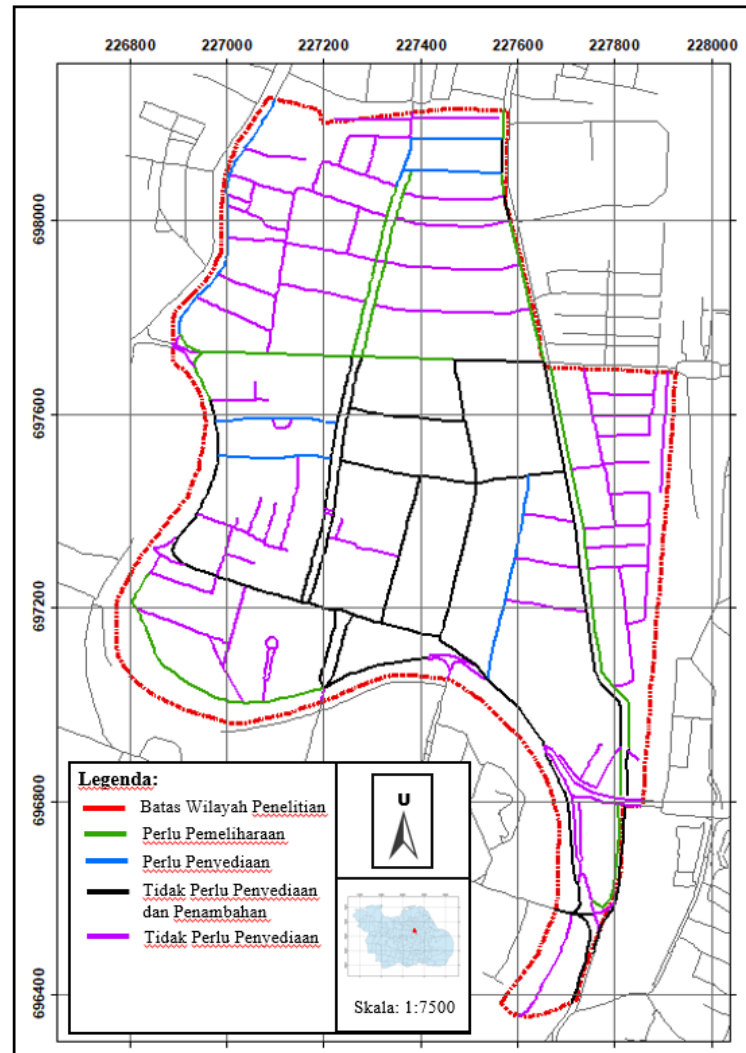
- a) Menyediakan jalur dan titik-titik penyeberangan yang aman di sepanjang garis-garis keinginan pejalan kaki yang dapat diprediksi, dan di lokasi seperti pendekatan ke sekolah, taman, dan kawasan perbelanjaan.
- b) Sejajarkan trotoar yang landai dengan persyaratan akses pejalan.
- c) Jika memungkinkan, pisahkan jalur bersama dari tepi jalan.
- d) Menyediakan gradien rendah dari kendaraan bermotor di persimpangan poin dengan jalan setapak.
- e) Di jalan-jalan lokal, hindari jalan yang lurus tanpa terputus lebih dari 400 meter guna menghambat kecepatan yang berlebihan oleh pengemudi.

Poin diatas juga ditambahkan poin tambahan berdasarkan pedoman perancangan fasilitas pejalan kaki menurut SE Menteri PUPR Pd 03-2017-B mengenai Perencanaan Teknik Fasilitas Pejalan Kaki. Dimana lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm. Konsep ini dilakukan pada seluruh ruang publik non-permukiman wilayah penelitian.



Gambar 4.49 Skema Perancangan Trotoar

Konsep Perancangan 1 diterapkan pada keseluruhan ruas wilayah penelitian kecuali pada trotoar eksisting dengan kualitas pemeliharaan baik dan pada ruas jalan permukiman. Oleh sebab itu, konsep perancangan 1 hanya diterapkan pada trotoar eksisting dengan pemeliharaan buruk, serta ruas jalan yang tidak memiliki trotoar pada wilayah penelitian.

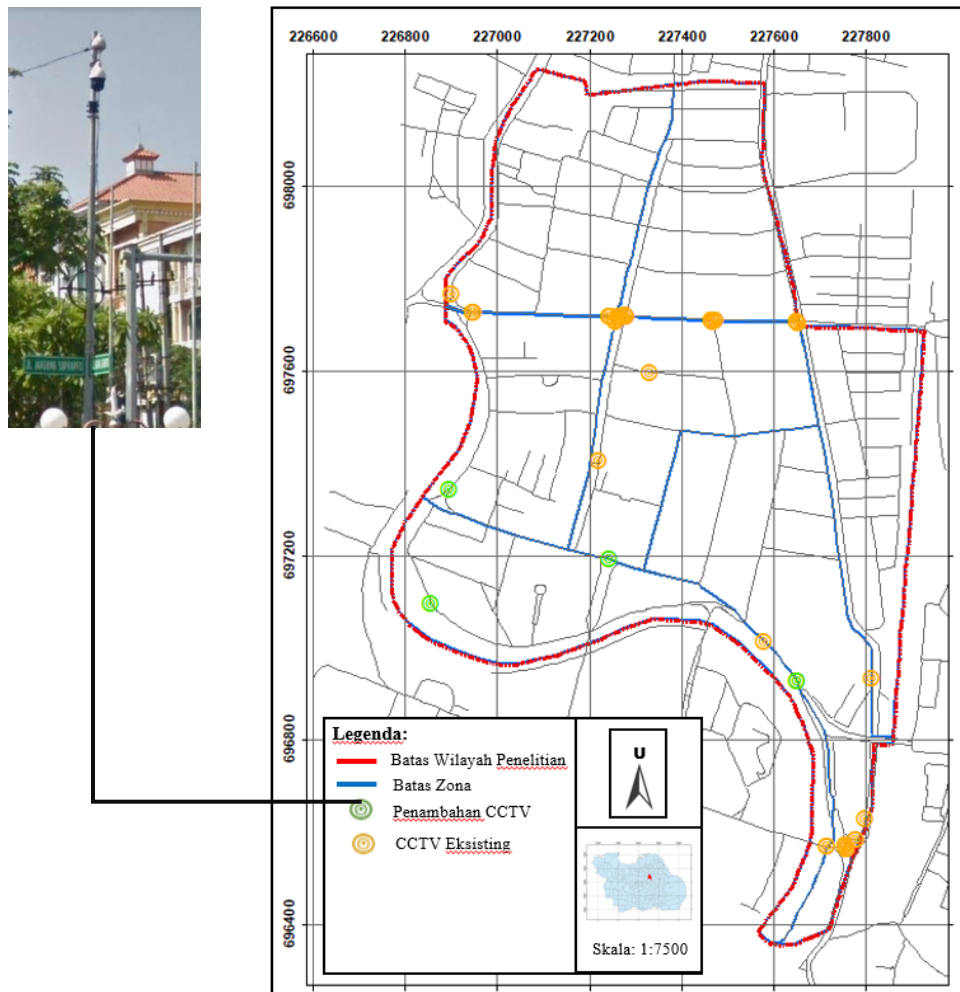


Gambar 4.50 Peta Perancangan Trotoar Wilayah Penelitian

4.6.1 Konsep Perancangan 2

Konsep Perancangan 2 terkait penambahan fasilitas CCTV. Fasilitas pengawasan CCTV pada wilayah penelitian diharapkan mampu menggantikan

fungsi pengawasan alami dari dalam bangunan melalui jendela dan pintu bangunan. Terkait dengan hal tersebut, penambahan fasilitas CCTV pada wilayah penelitian difokuskan pada ruang publik. Namun, wilayah penelitian tidak cukup banyak memiliki lampu lalu lintas yang dapat menjadi media pemasangan fasilitas CCTV. Sehingga, perlu ada penambahan titik pantau yang tidak mengikuti lampu lalu lintas. Hal ini telah dilakukan pada satu titik pada wilayah penelitian yaitu sisi utara zona D. Adapun, pemasangan CCTV tambahan bisa dilakukan pada fasilitas *pelican-crossing* serta fasilitas pergantian moda. CCTV yang disarankan adalah CCTV PTZ yang berfungsi untuk mengawasi dan mampu merekam situasi pada ruang publik.

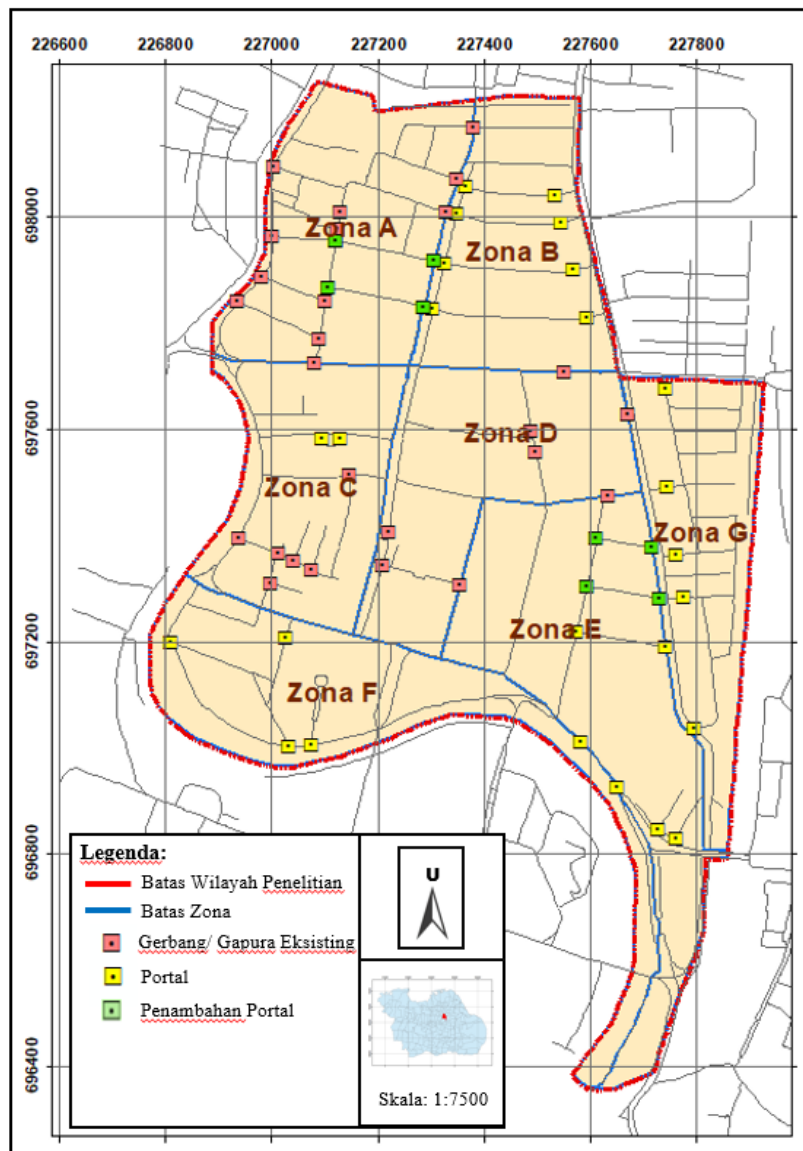


Gambar 4.51 Peta Penambahan CCTV Wilayah Penelitian

4.6.3 Konsep Perancangan 3

Konsep perancangan 3 terkait dengan penambahan portal jalan guna mempertegas batasan teritorial. Penambahan portal jalan dilakukan pada area permukiman yang memiliki kemungkinan bersinggungan dengan pusat kegiatan, yaitu pada zona A, zona B, serta zona E. Portal jalan tambahan ini bertujuan untuk membatasi ruang publik dengan ruang semi-publik. Adapun hal ini juga bertujuan membatasi keramaian pada area permukiman. Terkait dengan hal tersebut berikut standar perancangan portal menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna jalan, adapun standar tersebut adalah sebagai berikut.

- a. Jarak lebar antar sisi bagian dalam tiang vertikal paling kecil 2.000 mm (dua ribu milimeter);
- b. Jarak tinggi sisi bagian dalam tiang horizontal paling kecil 2.000 mm (dua ribu milimeter) di atas permukaan jalan;
- c. Ukuran diameter tiang vertikal antara 4 (empat) inci sampai dengan 8 (delapan) inci;
- d. Ukuran diameter tiang horizontal antara 3 (tiga) inci sampai dengan 6 (enam) inci; dan
- e. dilengkapi dengan pengunci yang dapat dibuka sewaktu-waktu dalam keadaan darurat pada bagian atas portal.

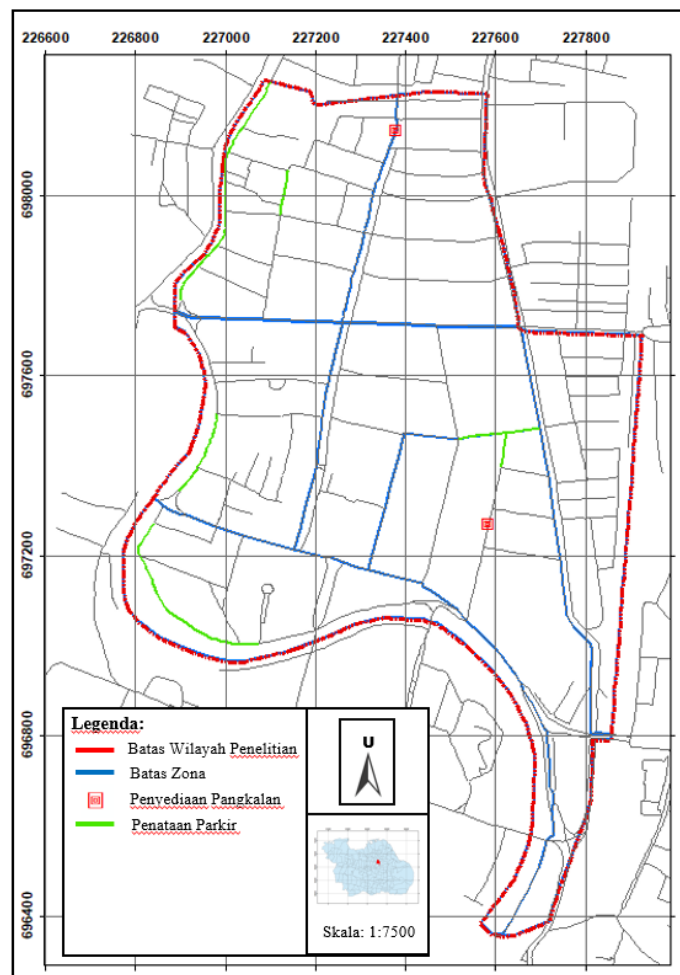


Gambar 4.52 Peta Penambahan Portal Wilayah Penelitian

4.6.4 Konsep Perancangan 4

Konsep Perancangan 4 terkait dengan Penyediaan Pangkalan ojek *online* dan Batas Zona Parkir. Konsep perancangan 4 bertujuan untuk menangani permasalahan parkir liar yang marak dilakukan pada seluruh wilayah penelitian terutama oleh pengemudi *ojek online*. Terkait hal tersebut, pengadaan pangkalan ojek *online* akan menambah pengawasan alami dikarenakan waktu aktif pengemudi ojek *online* adalah 24 jam. Selain itu, pembatasan zona parkir ditujukan untuk menertibkan penggunaan badan jalan sebagai area parkir liar. Pembatasan zona parkir dapat menggunakan pemotongan ruas jalan untuk area parkir

sebagaimana dilakukan pada zona D pada sekitar area perkantoran. Pada area parkir yang lain, penggunaan batasan yang dapat dirubah akan lebih efektif, sehingga penggunaan *road barrier* sebagai batasan zona dapat diusulkan. Konsep perancangan 4 dilakukan pada area yang memiliki aktifitas parkir liar. Adapu penambahan pangkalan ojek *online* ditempatkan pada titik yang memiliki tingkat keramaian rendah dan tidak memungkinkan adanya penambahan CCTV akibat rendahnya vegetasi peneduh guna meningkatkan pengawasan alami sekaligus mengatasi parkir liar yang seringkali dilakukan oleh pengemudi ojek *online*.



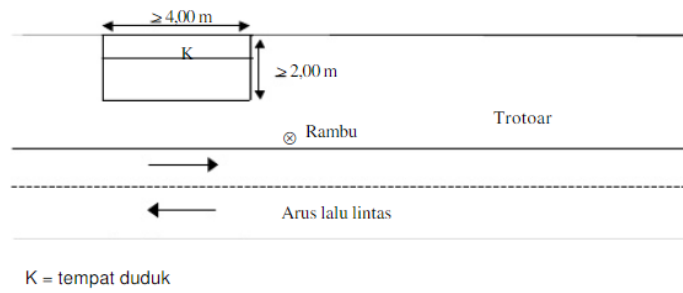
Gambar 4.53 Peta Penambahan Pangkalan Ojek *Online* dan Penataan Zona Parkir

4.6.5 Konsep Perancangan 5

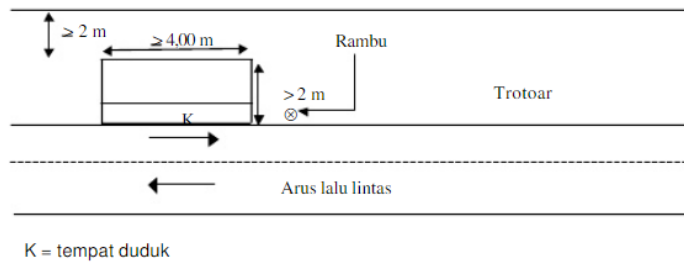
Konsep perancangan 5 terkait Penambahan Fasilitas Pergantian Moda pada wilayah penelitian. Fasilitas pergantian moda berupa tempat pemberhentian angkutan umum pada wilayah penelitian hanya terdapat pada zona D di depan fasilitas pendidikan. Hal ini mengakibatkan aksesibilitas antar kawasan berkurang. Lebih dari itu, kurangnya fasilitas pergantian moda menyebabkan pengguna ruang publik harus berjalan lebih jauh dari fasilitas pergantian moda menuju pusat kegiatan yang dituju. Penambahan fasilitas pergantian moda pada konsep perancangan 5 mengikuti konsep perancangan 1, sehingga fasilitas pergantian moda diletakkan pada trotoar yang memberikan kemudahan pada pengguna ruang publik yang berjalan kaki untuk mengakses fasilitas pergantian moda. Hal ini sesuai dengan penjabaran *Northern Territory Government Department of Land and Planning* (2010) terkait fasilitas pergantian moda, yaitu:

- a. Pastikan perhentian bus / taksi di lokasi aktif.
- b. Pastikan pemberhentian jelas terlihat dari pembangunan dan rumah di sekitarnya, dan tidak terletak di tempat terpencil
- c. Pastikan rute gerakan yang digunakan dengan baik di antara pemberhentian transportasi ditetapkan dan dirancang untuk gerakan yang aman dengan signage yang jelas, terang dan terlihat serta titik panggilan darurat
- d. Titik koneksi harus jelas ke dan dari kedua sisi jalan dan harus mempertimbangkan 'garis keinginan' untuk penyeberangan yang nyaman
- e. Pengurangan kecepatan kendaraan di sekitar titik koneksi juga harus dipertimbangkan pada semua jalan
- f. Jalan berkecepatan tinggi, berikan kemiringan yang tepat untuk memungkinkan bus masuk dan keluar dari halte bus.

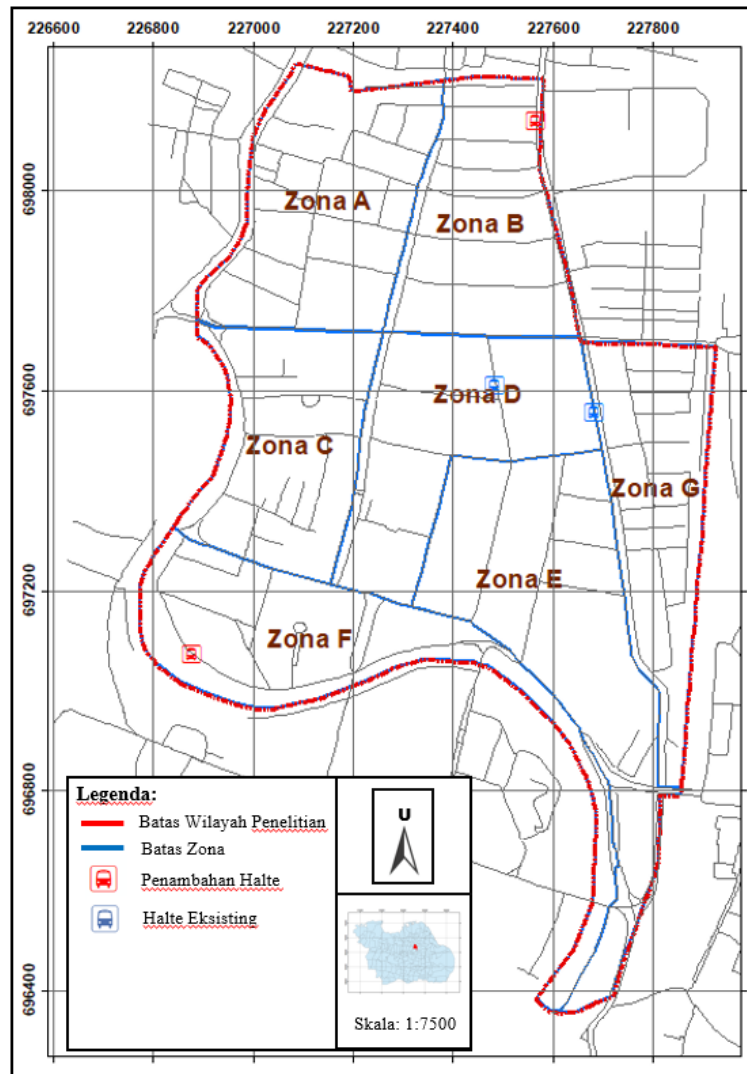
Terkait dengan hal tersebut, perancangan fasilitas pergantian moda juga diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan No. 271 tahun 1996 terkait dengan Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (Halte). Dimana standar perancangan halte pada trotoar serta peta lokasi penambahan dapat dilihat pada gambar-gambar berikut.



Gambar 4.54 Kriteria Rancang Lindungan Menghadap Muka



Gambar 4.55 Kriteria Rancang Lindungan Menghadap Belakang

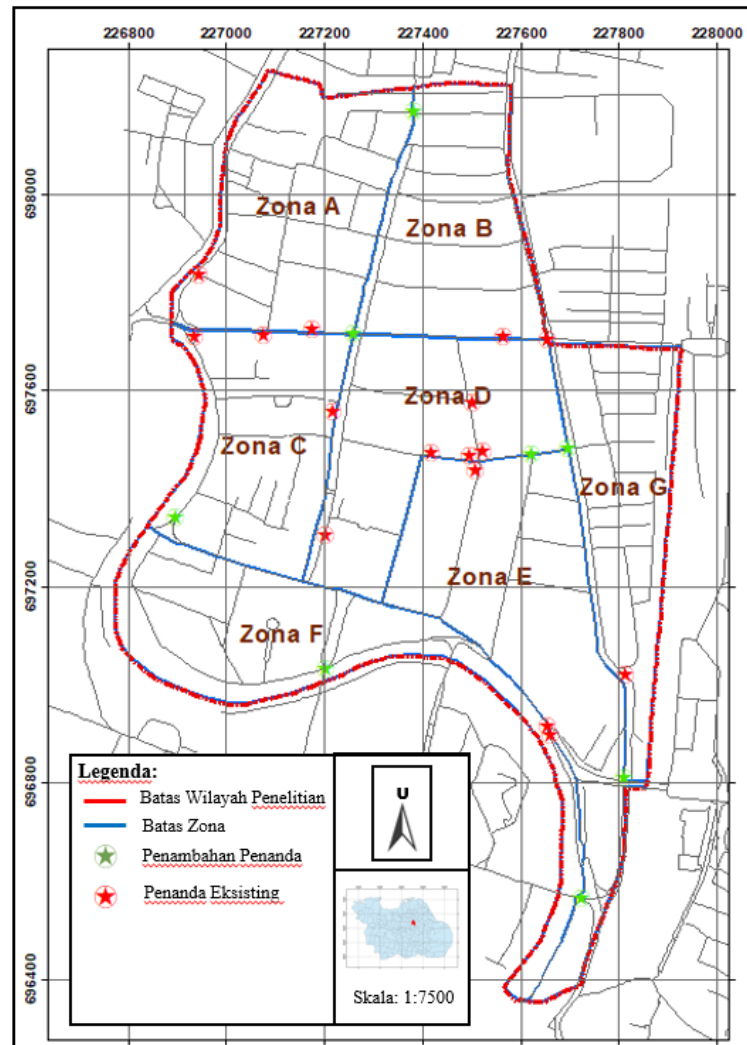


Gambar 4.56 Peta Penambahan Halte Wilayah Penelitian

4.6.6 Konsep Perancangan 6

Konsep Perancangan 6 terkait dengan penambahan penunjuk arah serta penanda. Penambahan petunjuk arah dan penanda ini bertujuan untuk menambah kemudahan pengguna ruang publik untuk dapat mencari tujuan mereka. Penunjuk arah serta penanda juga berguna sebagai pembatas simbolis, dimana pembatas ini memperlihatkan perbedaan serta pembatasan teritorial secara tidak langsung. Adapun perancangan penanda serta penunjuk arah sebagai bagian dari rambu lalu lintas dijelaskan oleh Departemen Perhubungan pada Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan sebagai berikut:

- Rambu petunjuk ditempatkan pada sisi jalan, pemisah jalan atau di atas daerah manfaat jalan sebelum tempat, daerah atau lokasi yang ditunjuk
- Rambu petunjuk ditempatkan sedekat mungkin pada lokasi yang ditunjuk dengan jarak maksimum 50 meter.



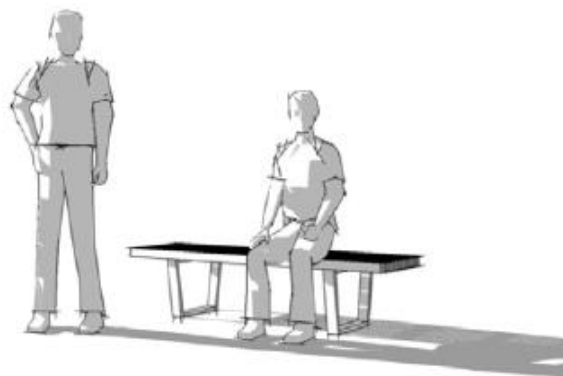
Gambar 4.57 Peta Penambahan Pendanda Wilayah Penelitian

4.6.7 Konsep Perancangan 7

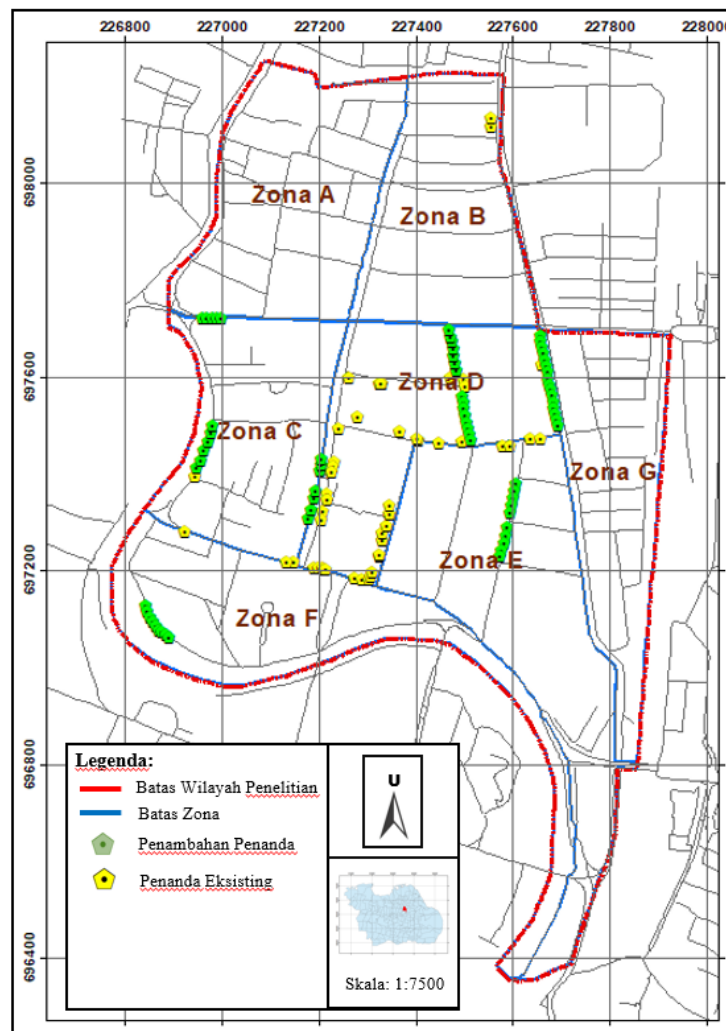
Konsep Perancangan 7 terkait dengan penambahan fasilitas bangku pada wilayah penelitian. Fasilitas bangku merupakan bagian dari pembahasan

aspek daya tarik kawasan, namun terkait dengan peningkatan keselamatan pada ruang publik, penambahan fasilitas bangku dapat meningkatkan keselamatan. Hal ini disebabkan fasilitas bangku memberikan waktu pengguna ruang publik untuk berhenti sejenak.

Tundaan dalam waktu perjalanan para pengguna ruang publik ini akan berpengaruh pada peningkatan pengawasan alami pada ruang publik. Berdasarkan hal tersebut, penambahan fasilitas bangku sebagai konsep perancangan diperlukan pada wilayah penelitian yang memiliki kemungkinan terdapat kesempatan guna mengancam keselamatan pengguna ruang publik terkait tingkat keramaian kawasan. Hal tersebut telah dilakukan pada zona D wilayah penelitian, dimana dengan banyaknya fasilitas bangku, pengguna ruang publik akan cenderung membantu adanya pengawasan alami. Sehingga hal ini dapat diterapkan pada zona lainnya mengikuti keberadaan trotoar pada Konsep Perancangan 1. Hal ini sesuai dengan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan dari Departemen Pekerjaan Umum dimana fasilitas bangku merupakan bagian dari *street furniture* yang harus disediakan dalam penyediaan ruang pejalan kaki. Dimana Terletak setiap minimum 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Penambahan fasilitas bangku pada wilayah penelitian terfokus pada area pusat kegiatan yang seringkali digunakan pengguna ruang publik untuk menunggu.



Gambar 4.58 Contoh Rancangan Fasilitas Tempat Duduk



Gambar 4.59 Peta Penambahan Fasilitas Bangku Wilayah Penelitian

4.7 Visualisasi Konsep Perancangan

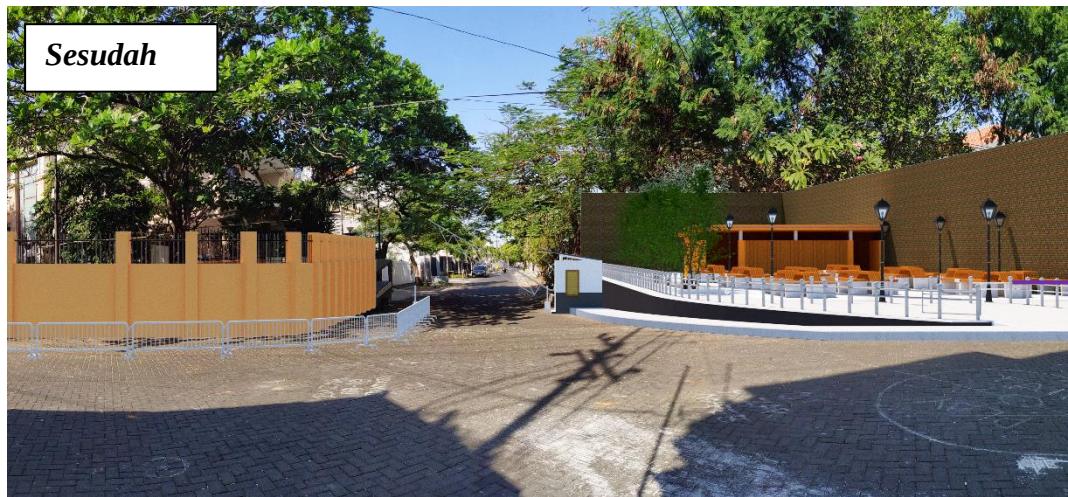
Visualisasi konsep perancangan dibagi menjadi 4 visualisasi. Setiap visualisasi merupakan gabungan dari beberapa konsep perancangan yang ditunjukkan dengan sebuah penggambaran pada wilayah penelitian. Berikut merupakan sistematika pembagian visualisasi perancangan terkait peningkatan keselamatan pengguna ruang publik pada Kelurahan Ketabang berbasis *urban safety*:

1. Visualisasi 1, merupakan gabungan dari:
 - a) Konsep Perancangan 3: Penambahan Portal Jalan

- b) Konsep Perancangan 4: Penambahan Pangkalan Ojek *Online* dan Pembatasan Zona Parkir
- 2. Visualisasi 2, merupakan gabungan dari:
 - a) Konsep Perancangan 1: Penambahan Jalur Trotoar dan Pemeliharaan Trotoar Eksisting
 - b) Konsep Perancangan 2: Penambahan CCTV
 - c) Konsep Perancangan 4: Penambahan Pangkalan Ojek *Online* dan Pembatasan Zona Parkir
- 3. Visualisasi 3, merupakan gabungan dari:
 - a) Konsep Perancangan 1: Penambahan Jalur Trotoar dan Pemeliharaan Trotoar Eksisting
 - b) Konsep Perancangan 4: Penambahan Generator Aktivitas

4.7.1 Visualisasi 1

Visualisasi 1 mencakup visualisasi konsep perancangan terkait **Penambahan Portal Jalan** serta **Pembatasan Zona Parkir**. Penerapan konsep perancangan pada visualisasi 1 ditujukan untuk memperlihatkan solusi yang dapat dilakukan untuk melakukan pembatasan pada area publik dan area semi-publik. Adapun pembatasan zona parkir dilakukan untuk mencegah adanya ketidakteraturan aktivitas parkir pada area di sekitar fasilitas pendidikan yang terdapat pada zona A. Untuk lebih jelas mengenai penerapan konsep perancangan pada visualisasi 1 dapat dilihat pada gambar 4.60



Sesudah

Penggunaan *Steel Barricade* ditujukan untuk mengatur aktivitas parkir disekitar fasilitas pendidikan

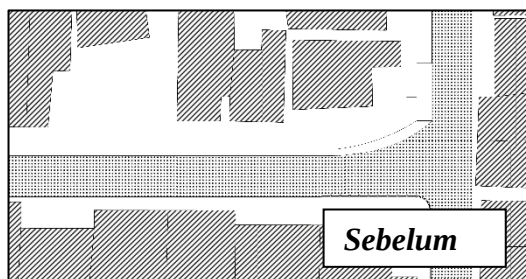
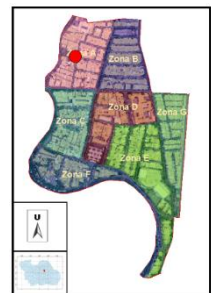
Penambahan portal jalan dan pos satpam digunakan untuk dapat membatasi akses pengguna ruang publik ke area semi-publik

Penambahan ruang terbuka digunakan sebagai pengontrol keramaian yang dapat meningkatkan ancaman keselamatan.

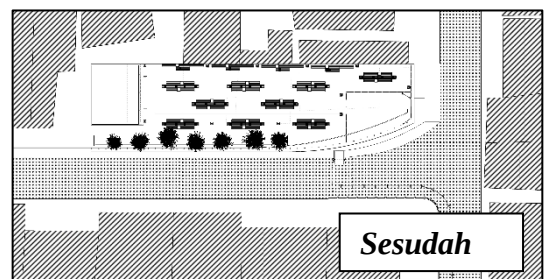


Sebelum

Titik Lokasi



Sebelum



Sesudah



Jalan



Bangunan

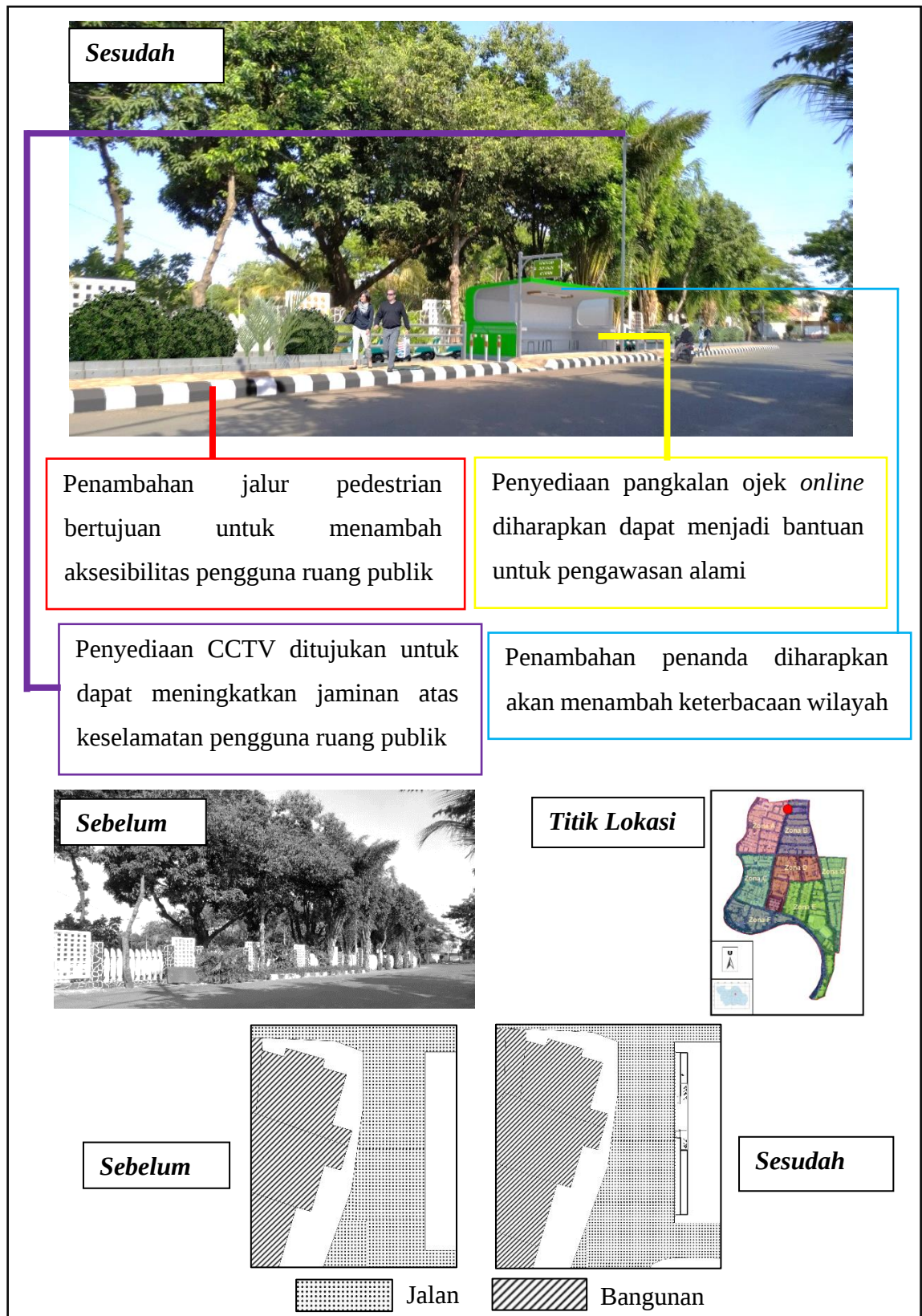
Gambar 4.60 Visualisasi 1 Konsep Perancangan

Visualisasi 1 pada gambar 4.60 memperlihatkan penerapan konsep perancangan 3 dan konsep perancangan 4. Konsep perancangan 3 yakni Penambahan portal jalan dilakukan untuk dapat membatasi akses pengguna ruang publik ke area semi-publik. Dengan adanya pembatasan ini, maka tingkat keselamatan pada wilayah penelitian akan lebih tinggi dikarenakan pengawasan dapat difokuskan pada ruang publik tanpa mengkhawatirkan adanya tambahan ancaman keselamatan pada area semi-publik. Selain itu, penerapan konsep perancangan 4 yakni pembatasan zona parkir digunakan untuk mengatur kegiatan parkir yang seringkali tidak teratur pada area disekitar fasilitas pendidikan. Pembatasan zona parkir ini juga ditujukan untuk menjaga keamanan kendaraan sehingga dapat menurunkan adanya ancaman curanmor.

4.7.2 Visualisasi 2

Visualisasi 2 mencakup visualisasi konsep perancangan terkait **Penambahan Jalur Trotoar dan Pemeliharaan Trotoar Eksisting, Penambahan CCTV, dan Penyediaan Pangkalan Ojek**. Penerapan konsep perancangan pada visualisasi 2 ditujukan untuk menambah pengawasan pada area yang memiliki tingkat keramaian rendah pada perbatasan zona A dan zona B. Penambahan jalur trotoar dan pemeliharaan trotoar eksisting juga digunakan untuk dapat meningkatkan aksesibilitas pengguna ruang publik.

Penerapan konsep pada visualisasi 2 digunakan untuk menambah pengawasan dari adanya pangkalan ojek *online*. Dimana pangkalan ojek *online* diharapkan dapat menjadi kegiatan yang dapat memiliki rentang waktu aktivitas 24 jam. Selain itu, penambahan pangkalan ojek *online* digunakan untuk mengatur kegiatan parkir liar pada wilayah penelitian yang seringkali dilakukan oleh para pengemudi ojek *online*. Selain itu, fasilitas pengawasan berupa CCTV juga ditambahkan untuk memberikan jaminan keselamatan yang lebih tinggi mengingat lokasi pada visualisasi 2 merupakan area yang paling rawan akan tingkat keselamatan sesuai dengan Peta Dinamika Kejadian dari Polrestabes Surabaya. Adapun terkait dengan hal tersebut, penambahan trotoar juga dilakukan untuk dapat membatasi area dimana pengguna ruang publik dapat beraktivitas dan area yang ditujukan untuk kendaraan bermotor. Untuk lebih jelasnya mengenai visualisasi 2 dapat dilihat pada gambar 4.61

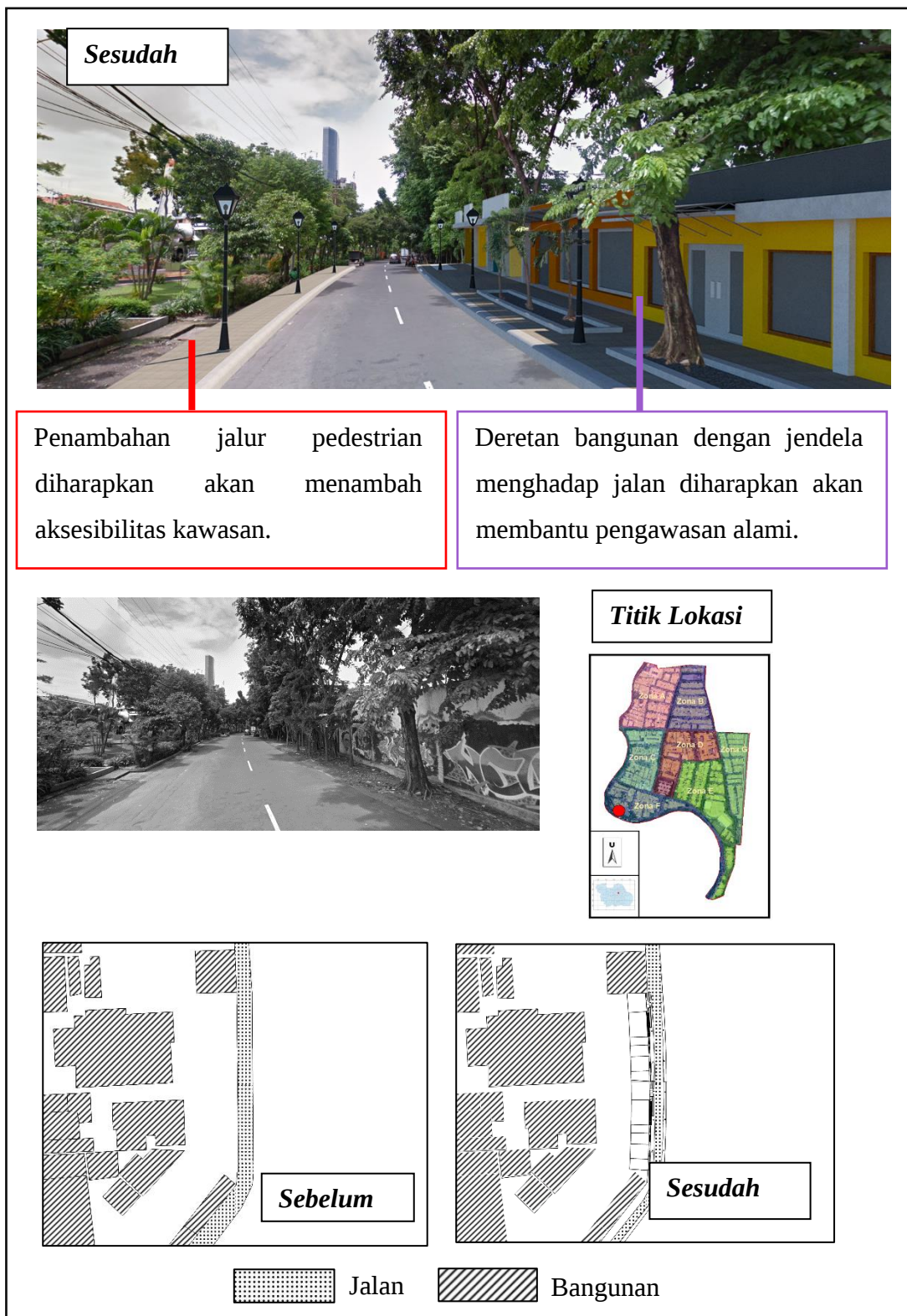


Gambar 4.61 Visualisasi 2 Konsep Perancangan

4.7.4 Visualisasi 3

Visualisasi 3 mencakup visualisasi terhadap konsep perancangan terkait **Penambahan Jalur Trotoar**. Penerapan Konsep Perancangan 4 terfokus pada penambahan fasilitas keselamatan serta aksesibilitas pada area Taman Prestasi Surabaya. Untuk lebih jelasnya mengenai visualisasi 4 dapat dilihat pada gambar 4.63

Visualisasi 3 memperlihatkan penataan pada area disekitar Taman Prestasi Surabaya. Area ini merupakan area yang memiliki tingkat keramaian sangat tinggi pada siang hari dan tingkat keramaian yang sangat rendah pada malam hari. Terkait dengan hal tersebut, konsep perancangan pada lokasi ini difokuskan agar pengguna ruang publik dapat beraktifitas dan terjamin keselamatannya selama 24 jam. Terkait dengan hal ini, area Taman Prestasi Surabaya diusulkan untuk menambah deret bangunan dengan jendela yang menghadap ke ruang publik. Hal ini ditujukan untuk membantu adanya pengawasan alami serta diharapkan akan meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik.



Gambar 4.62 Visualisasi 3 Konsep Perancangan

4.8 Validasi Perancangan

Penjabaran konsep dan visualisasi perancangan membawa penelitian ke akhir tahap perancangan yakni validasi perancangan. Pada tahap ini, usulan perancangan yang dibuat dibawa kembali ke masyarakat pada lokasi penelitian guna melihat persetujuan masyarakat terhadap usulan perancangan. Terkait dengan hal tersebut, proses validasi dilakukan dengan memberikan kuisioner yang berisi pernyataan terkait dengan hasil penelitian yang mencakup hasil analisa serta usulan perancangan. Proses validasi ini mengikutsertakan 40 responden yang terdiri dari 5 orang pengguna ruang publik dari setiap zona dalam wilayah penelitian serta 5 orang tokoh masyarakat.

Hasil kuisioner terkait validasi perancangan ini kemudian dilakukan perhitungan guna mengukur baik tanggapan positif ataupun negatif terhadap suatu pernyataan dalam kuisioner yang diajukan. Hasil dari kuisioner ini adalah prosentase terkait dengan pernyataan pada hasil penelitian. Prosentase ini kemudian dimasukkan dalam salah satu kategori yang merupakan bagian dari enam kategori terkait dengan tingkat persetujuan responden terhadap hasil penelitian. Adapun kategori tersebut terdiri dari **Sangat Setuju, Setuju, Cukup Setuju, Kurang Setuju, Tidak Setuju, Sangat Tidak Setuju**. Adapun interval terkait dengan pengkategorian ini adalah sebagai berikut:

- 0 % - 16,66667 % : Sangat Tidak Setuju
- 16,66667 % - 33,33333 % : Tidak Setuju
- 33,33333 % - 50% : Kurang Setuju
- 50 % - 66,66667 % : Cukup Setuju
- 66,66667 % - 83,33333 % : Setuju
- 83,3333 % - 100 % : Sangat Setuju

Interval tersebut kemudian akan memperlihatkan persepsi masyarakat terkait dengan persetujuan terhadap usulan perancangan penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.26

Tabel 4.26 Tabel Hasil Kuisioner Validasi Penelitian

No.	Pernyataan	Interval Hasil (%)	Kategori
Aspek Site			
1	Hasil analisa pada aspek site memperlihatkan bahwa keterbukaan ruang pada lokasi penelitian membuat keselamatan pengguna ruang publik berkurang	55,42	Cukup Setuju
2	Penambahan fasilitas yang mengontrol akses ruang publik perlu dilakukan	67,08	Setuju
3	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek site mencakup:		
	• Membuat perumahan memiliki keterbukaan kawasan yang rendah.	57,08	Cukup Setuju
	• Penambahan generator aktivitas pada titik-titik terkait.	55,42	Cukup Setuju
Aspek Teritorial			
1	Hasil analisa pada aspek teritorial memperlihatkan pembatasan antara ruang publik dan semi publik tidak maksimal	68,33	Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan bahwa penanda simbolis belum cukup menyebar pada seluruh kawasan.	62,50	Cukup Setuju
3	Penambahan fasilitas pembatas teritorial diperlukan.	61,25	Cukup Setuju
4	Penambahan fasilitas penanda sebagai pembatas simbolis serta penunjuk arah diperlukan.	54,17	Cukup Setuju
5	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek teritorial mencakup:		
	• Penambahan portal sebagai bentuk pembatas fisik.	69,17	Setuju
	• Penambahan penanda sebagai bentuk pembatas simbolis.	56,67	Cukup Setuju
	• Penambahan penanda guna meningkatkan keterbacaan wilayah.	60,83	Cukup Setuju
Aspek Jalan			
1	Hasil analisa pada aspek jalan memperlihatkan aktivitas parkir liar menyebabkan keselamatan pengguna ruang publik berkurang.	75,42	Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan penyediaan trotoar belum mencakup keseluruhan wilayah.	74,58	Setuju

No.	Pernyataan	Interval Hasil (%)	Kategori
3	Hasil analisa memperlihatkan terbatasnya fasilitas yang menjadi penghubung antar kawasan.	54,58	Cukup Setuju
4	Perlu adanya penambahan fasilitas yang dapat membatasi area parkir secara temporal.	74,17	Setuju
5	Perlu adanya penambahan trotoar yang mampu melayani ragam jenis pengguna ruang publik.	68,75	Setuju
6	Perlu adanya penambahan fasilitas pergantian moda sebagai peningkatan aksesibilitas antar kawasan	53,33	Cukup Setuju
7	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek jalan mencakup:		
	• Penambahan halte untuk meningkatkan aksesibilitas antar kawasan.	55,83	Cukup Setuju
	• Pengadaan pangkalan ojek online guna mencegah parkir liar dari driver ojek online.	69,17	Setuju
	• Penambahan steel barricade sebagai solusi pembatasan zona parkir temporal.	57,50	Cukup Setuju
	• Penyediaan trotoar pada titik-titik terkait.	75,00	Setuju
	• Penyediaan tactile paving sebagai bentuk pelayanan bagi pengguna ruang publik yang memiliki disabilitas.	67,92	Setuju
	• Penyediaan bollard guna mencegah adanya kendaraan bermotor naik ke atas trotoar	73,33	Setuju
Aspek Keterlihatan			
1	Hasil analisa pada aspek keterlihatan memperlihatkan ruang publik memiliki keterlihatan yang rendah dari dalam bangunan.	60,42	Cukup Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan bahwa fasilitas pengawasan belum mampu sepenuhnya menjadi bantuan pengawasan alami.	79,17	Setuju
3	Perlu adanya tambahan generator aktivitas yang sesuai sebagai bentuk peningkatan pengawasan alami.	63,75	Cukup Setuju
4	Perlu adanya penambahan CCTV sebagai fasilitas pengawasan buatan.	80,42	Setuju

No.	Pernyataan	Interval Hasil (%)	Kategori
5	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan terkait aspek keterlihatan mencakup:		
	• Penambahan ruang terbuka sebagai bantuan pengawasan alami dan pengendali keramaian.	70,00	Setuju
	• Penambahan deret bangunan dengan jendela yang menghadap ke badan jalan dan tidak terbatas pagar.	68,75	Setuju
	• Penambahan fasilitas CCTV di titik-titik terkait.	80,42	Setuju
Aspek Daya Tarik			
1	Hasil analisa pada aspek daya tarik memperlihatkan kurangnya fasilitas yang mampu menghadirkan aktivitas spontan.	48,75	Kurang Setuju
2	Perlu adanya penambahan fasilitas bangku di titik-titik terkait.	42,92	Kurang Setuju
3	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan terkait aspek daya tarik mencakup:		
4	• Penambahan fasilitas bangku pada titik-titik terkait sebagai fasilitas yang dapat menghadirkan aktivitas secara spontan.	42,92	Kurang Setuju
Aspek Pemeliharaan			
1	Hasil analisa pada aspek pemeliharaan memperlihatkan kondisi yang buruk pada trototar dapat menurunkan resiko keselamatan	79,58	Setuju
2	Perlu adanya pemeliharaan terhadap kondisi trotoar.	81,25	Setuju
	Perlu adanya pemeliharaan pada kawasan untuk membantu meningkatkan milieu kawasan	66,67	Setuju
3	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan terkait aspek pemeliharaan terkait.		
	• Pemeliharaan trotoar eksisting.	77,50	Setuju
	• Pemeliharaan fasilitas eksisting terkait keselamatan.	57,08	Cukup Setuju

Tabel diatas memperlihatkan tingkat persetujuan masyarakat terkait dengan usulan perancangan. Dalam hal ini, perbedaan persetujuan dikemukakan secara jelas antara persepsi masyarakat setempat dengan pengguna ruang publik yang berasal dari luar wilayah. Persepsi masyarakat setempat lebih terfokus pada

penambahan fasilitas terkait dengan keselamatan. Hal ini terkait dengan penambahan fasilitas pembatas teritorial, penambahan fasilitas pengawasan buatan, penambahan jalur trotoar, serta penambahan fasilitas bangku. Masyarakat setempat juga tidak terlalu setuju dengan usulan perancangan terkait penambahan generator aktivitas yang akan merubah bangunan yang telah ada. Berbeda dengan hal tersebut, pengguna ruang publik yang berasal dari luar wilayah penelitian dan berkegiatan sehari-hari pada wilayah penelitian lebih banyak mengemukakan persetujuan terhadap usulan perancangan. Sehingga, untuk mendapatkan kesepakatan antara kedua pendapat ini, perlu diterapkan kebijakan yang dapat mengatur kebutuhan fasilitas terkait keselamatan pengguna ruang publik.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik berbasis *urban safety* di Kota Surabaya. Adapun penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan persepsi masyarakat terkait keselamatan ruang publik serta menilai ketersediaan fasilitas terkait keselamatan ruang publik pada wilayah penelitian yang dipilih berdasarkan jumlah pelanggaran pada ruang publik menurut Peta Dinamika Kejadian Polrestabes Surabaya Periode Bulan Mei 2017 hingga Bulan Mei 2018. Hasil penilaian pada ketersediaan fasilitas yang digabungkan dengan kesimpulan persepsi masyarakat terkait keselamatan kemudian menjadi acuan dalam usaha peningkatan keselamatan pengguna ruang publik pada wilayah penelitian.

Proses analisa yang telah dilakukan pada penelitian ini yakni analisa data kualitatif, analisa *character appraisal*, serta analisa *cognitive mapping* menghasilkan usulan yang dapat meningkatkan keselamatan pengguna ruang publik. Usulan terkait peningkatan keselamatan ruang publik yang dihasilkan pada penelitian ini terkait dengan pembatasan teritorial, penambahan fasilitas pengawasan, perbaikan serta penambahan trotoar, penambahan generator aktivitas dan penambahan *street furniture* yang dapat meningkatkan pengawasan alami.

Usulan peningkatan keselamatan yang didapat dari hasil analisa merupakan kesimpulan yang didapat melalui jawaban responden serta penilaian fasilitas terkait keselamatan. Hasil dari penelitian ini sejalan dengan konsep *urban safety* yang menjadi dasar penelitian ini. Namun, ada beberapa faktor tambahan yang menjadi perluasan dari teori dasar yang digunakan. Penambahan ini terjadi karena adanya pertimbangan berdasarkan persepsi masyarakat yang dapat tidak sesuai dengan teori dasar konsep *urban safety* yang digunakan pada penelitian ini.

Faktor tambahan yang ada dalam penelitian ini seperti penambahan CCTV dan penambahan generator aktivitas seperti pangkalan ojek menjadi salah satu jenis usulan perancangan yang mengganti fungsi pengawasan alami dari masyarakat yang mendiami sebuah wilayah. Hal ini terjadi karena perbedaan jenis bangunan

yang ada pada wilayah penelitian sebagaimana perkotaan lain yang menjadi dasar pengembangan konsep *urban safety*. Penambahan faktor-faktor tersebut dinilai dapat melengkapi peningkatan keselamatan pengguna ruang publik di wilayah penelitian berbasis konsep *urban safety*. Adapun berdasarkan hal tersebut rancangan skematik dapat dibuat dan memberikan gambaran terhadap ruang publik yang dapat menjamin keselamatan penggunaannya di Kota Surabaya.

5.2 Saran

Penelitian ini telah melakukan identifikasi, evaluasi, dan perancangan terhadap ruang publik di Kelurahan Ketabang guna dapat meningkatkan keselamatan penggunaannya. Adapun saran yang dapat diberikan berdasarkan penelitian ini diharapkan mampu membantu pihak-pihak terkait.

5.2.1 Saran Akademis

Penelitian ini dilakukan pada Kelurahan Ketabang Kota Surabaya dengan batasan materi penelitian yang difokuskan pada peningkatan keselamatan pengguna ruang publik. Kelurahan Ketabang merupakan wilayah yang dapat disebut sebagai pusat Kota Surabaya dibuktikan dengan adanya Kantor Walikota Surabaya. Lokasi wilayah penelitian yang berada pada pusat kota Surabaya menjadikan penerapan konsep *urban safety* pada Kelurahan Ketabang dapat mengadopsi kedua teori keamanan perkotaan yaitu *enclosure model* dan *encounter model*. Lokasi wilayah penelitian juga mempengaruhi persepsi masyarakat dalam mendukung adanya pengawasan alami yang dilengkapi pengawasan buatan. Hal ini menjadi faktor tambahan sekaligus kriteria khusus pada penelitian ini. Adapun faktor tambahan ini dapat menjadi kajian lanjutan bagi penelitian selanjutnya dengan membandingkan efektivitas pengawasan alami dengan pengawasan buatan pada lingkungan perkotaan. Selain itu, pembahasan setiap aspek penelitian dengan lokasi yang berbeda juga dapat menghasilkan kesimpulan yang berbeda apabila persepsi masyarakat tetap diikutsertakan dalam kajian.

5.2.2 Saran Praktis

Penelitian ini juga menghasilkan usulan praktis terkait ruang publik yang dapat menjamin keselamatan penggunanya. Usulan tersebut dirumuskan berdasarkan faktor-faktor yang didapatkan berdasarkan teori dasar konsep *urban safety* yang digunakan dalam penelitian ini beserta faktor tambahan yang didapat melalui proses analisa. Adapun faktor-faktor tersebut yang menjamin keselamatan pada ruang publik tersebut dapat digunakan oleh perancang kota dalam merancang sebuah ruang publik yang menekankan pada keselamatan penggunanya. Sehingga, masyarakat yang menjadi pengguna ruang publik dapat bergerak dalam kota tanpa harus mengkhawatirkan keselamatannya terancam.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- Agus, Salim, (2006), *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*, Tiara Wacana, Yogyakarta.
- Al-Kodmany, Kheir, (2001), *Supporting imageability on the World Wide Web: Lynch's five elements of the city in community planning*, Environment and Planning B: Planning and Design 2001, 28 (1) hal. 805.
- Alfonso, M. A., (2005), *To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs*, *Environment and Behavior*, 37, hal. 808-836.
- Alexander C. (1977), *A Pattern Language: Town's-Buildings-Construction*, Oxford University Press, New York.
- Arikunto, (2006), *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- Atkins, S., Husain, S., dan Storey, A., (1991), *The influence of street lighting on crime and fear of crime*, Crime Prevention Unit, 28.
- Atkins, S., Husain, S. and Storey, A., (1991), *The Influence of Street Lighting on Crime and Fear of Crime*, London.
- Antunes, P., Santos, R., Videira, N., Colaco, F., Szanto, R., Dobos, E. R., Jkovacs, S., Vari, A., (2012), *Approaches to integration in sustainability assessment of technologies*, PROSUITE Project.
- Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, (2017), *Surabaya Dalam Angka Tahun 2017*, BPS Kota Surabaya, Surabaya.
- Berg, L.V.D; Pol, P.M.J; Mingardo,G; Speller, C.J.M., (2006), *The Safe City*,. USA: Ashgate Publishing Company.
- Blackmar, E., (2006), *Appropriating the commons: The tragedy of property rights discourse*, The politics of public space, New York, Routledge.
- Carr, Stephen., et al, (1992), *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge.

- Chiang, Y.C., Nasar, J.L., Ko, C.C., (2014), *Influence of visibility and situational threats on forest trail evaluations*, Landscape Urban Plan. 125 hal. 166–173.
- Cinelli, M., Coles, S., Kirwan, K., (2014), *Analysis of the Potentials of Multi Criteria Decision Analysis Methods to Conduct Sustainability Assessment*, Ecological Indicators, 46, hal. 138-148.
- City of Gosnells (2001), *Designing Out Crime: Safe City Urban Strategy*, City of Gosnells.
- Clarke, R. V. (1997), *Situational Crime Prevention*, Harrow and Heston Publishers, Guilderland, New York.
- Cozens, P. M., (2002), *Sustainable urban development and crime prevention through environmental design for the British city*, Towards an effective urban environmentalism for the 21st century, Cities 19, hal. 129–137.
- Cozens, P. and Hillier, D., (2012), *Revisiting Jane Jacobs' 'Eyes on the Street' for the 21st Century: Evidence from Environmental Criminology*, The Urban Wisdom of Jane Jacobs, Routledge.
- Crofts, P., Morris, T., Wells, K. dan Powell, A., (2010), *Illegal dumping and crime prevention: a case study of Ash Road, Liverpool Council*, Public Space: The Journal of Law and Social Justice, 5, hal. 1-23.
- Crime Prevention Victoria (2011), *Design for safe and healthy communities: The matrix of like design considerations for Tasmania*, Crime Prevention Victoria, the Department of Sustainability and Environment, Australia.
- Crime Prevention of The State of Queensland, (2017), *Crime Prevention through Environmental Design*, The State of Queensland.
- Crowe, T.D., (2000), *Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts*, National Crime Prevention Institute, USA.
- Darjosanjoto, Endang T.S. (2012), *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*, Surabaya: ITS Press.

- Denigan, Claire, (2010), *Designing Safer Places*, Gloucester City Council, Gloucester.
- Dogrusoy, I. Zengel, R. (2016), *Analysis of Preceived Safety in Urban Parks: A Field Study in BuyukPark and Hasanaga Park*, METU JFA, 34 (1) hal. 63-84.
- Downs, M. R. Stea, D. (1973), *Image and Environment. Cognitive Mapping and Spatial Behavior*, Aldine Pub, Chicago.
- Evans, J. Jones, P. (2010), *The Walking Interview, methodology, mobility, and place*, School of Environment and Development, University of Manchester.
- Farral, S., Bannister, J., Ditton, J., & Gilchrist, E., (2000), *Social psychology and the fear of crime: Re-examining a speculative model*, British Journal of Criminology, hal. 399-413.
- Fisher, B.S., and Nasar, J.L., (1992), *Fear of crime in relation to three exterior site features: prospect, refuge, and escape*, Environenment Behaviour. 24 hal. 35–65.
- Gloucester City Council, (2010), *Designing Safer Place*, Gloucester City Council.
- Groat, Linda N, and David Wang, (2013), *Architectural Research Methods*, John Wiley & Sons,Inc, New Jersey and Canada.
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). *Competing paradigms in qualitative research*. Handbook of qualitative research, London, hal. 105-117.
- Hakim, Rustam, (2003), *Komponen Perencanaan Arsitektur Lanskap*, PT Bumi Aksara, Jakarta.
- Hale, C., (1996), *Fear of crime: A review of the literature*, International Review of Victimology, hal. 79-150.
- Hall, Tim, and Hubbard, Phill, (1998), *The entrepreneurial city*, Chichester.
- Haryadi & Setiawan B. (1995), *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku: Suatu ke Teori, Metodologi dan Aplikasi*, Direktorat Jendral DIKTI, Depdikbud.

- Herzog, T.R., and Miller, E.J., (1998), *The role of mystery in perceived danger and environmental preference*, *Environment Behaviour*. 30 hal. 429–449.
- Herzog, T. R., dan Chernick, K. K., (2000), *Tranquility and danger in urban and natural settings*, *Journal of Environmental Psychology*, hal. 29-39.
- Herzog, T.R., and Kutzli, G.E., (2002), *Preference and perceived danger in field/forest settings*, *Environment Behaviour*. 34 hal. 819–835.
- Herzog, T.R., and Kropscott, L.S., (2004), *Legibility, mystery, and visual access as predictors of preference and perceived danger in forest settings without pathways*, *Environment Behaviour*. 36 hal. 659–677.
- Hill, K. Dan Blears, H., (2004), *Safer Places: The Planning System and Crime Prevention*, Thomas Telford Publishing, London.
- International Centre for the Prevention of Crime, (2016), *5th International Report on Crime Prevention and Community Safety: Cities and the New Urban Agenda*, CIPC, Canada.
- International Committee of the Red Cross, (2016), *Annual Report 2016*.
- Jacobs, Jane, (1961), *Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Jansson, M., Fors, H., Lindgren, T., Wiström, B., (2013), *Perceived personal safety in relation to urban woodland vegetation – A review*, *Urban Green*. 12 hal. 127–133.
- Jeffrey, C. Ray, (1971), *Crime Prevention Through Environmental Design*, SAGE Publications, California.
- Kaizhen, Cai, and Jianguo, Wang, (2009), *Urban design based on public safety—Discussion on safety-based urban design*, *Front. Archit. Civ. Eng.*, China
- Kim, Dovey, (2016), *Urban Design Thinking*, Bloomsbury Academic, London.
- Kubilay, B. A., (2009), *Crime Prevention by Means of Urban Design Tools: The Case of Istiklal Neighborhood*, Middle East Technical University, Turki.

- Lab, S.P., (1997), *Crime Prevention. Approaches, Practice and Evaluations*, Cincinnati.
- Lang, Jon (1987), *Creating Architectural Theory: The Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design*, Van Nostrand Reinhold, Baltimore.
- Lynch, Kevin. (1990), *Image of the City*, The MIT Press, London.
- Lynch, Kevin, (1981), *Good City Form*, MIT Press, Cambridge.
- Macdonald, J. E. & Gifford, R., (1989), *Territorial cues and defensible space theory: the burglar's point of view*, Journal of Environmental Psychology, 9, hal. 193-205.
- Mair, J. S. & Mair, M., (2003), *Violence prevention and control through environmental modifications*, Annual Review of Public Health, 24, hal. 209-225.
- Marcuse, P. (2006). *Security or Safety in Cities? The Threat of Terrorism after 9/11*. International Journal of Urban and Regional Research, 30 (4) hal. 919-929.
- Ministry of Environment, (2006), *Urban Design Toolkit*, Ministry of Environment, Wellington, New Zealand.
- Moleong, j, Lexy, (2006), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Moughtin, Cliff, (1996), *Urban Design: Green Dimensions*, Architectural Press.
- Mohit, M. A., dan Hannan, M. H. E., (2012), *A study of crime potentials in Taman Melati terrace housing in Kuala Lumpur: issues and challenges*, Social and Behavioral Sciences, 42, hal. 271-283.
- Montoya, L., Junger, M., Ongena, Y., (2016), *The Relation Between Residential Property and Its Surroundings and Day- and Night-Time Residential Burglary*, Environment and Behavior, 48, hal. 515-549.
- Moughtin, Cliff, (1999), *Urban design: Method and techniques*, Architectural Press, England.

- Nasar, J. L., dan Jones, K. M., (1997), *Landscapes of fear and stress*. Environment and Behavior, hal. 291-323.
- Newman, O., dan Franck, K. A., (1982), *The effects of building size on personal crime and fear of Crime*, Population and Environment, 5, hal. 203-220.
- Newman, Oscar, (1972), *Defensible space: crime prevention through urban design*, Macmillan, New York.
- Newport, F., (2002), *Pessimism about war on terrorism highest since Sep. 11*, Truthout.
- Noll, H. H., (2000), *Öffentliche sicherheit und kriminalitätsbedrohung (Public safety and crime)*, In S. Bundesamt, Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland, hal. 521-528.
- Northern Territory Government Departments of Land and Planning, (2010), *Northern Territory Government Community Safety Design*, Coomes Consulting Group Pty Ltd, Melbourne.
- Park, A., Curtice, J., Thomson, K., Jarvis, L., & Bromley, C., (2001), *British social attitudes, the 18th report. Public policy, social ties*, London.
- Peeters, M. P., Beken. T. V., (2015), *The relation of CPTED characteristics to the risk of residential burglary in and outside the city center of Ghent*, Applied Geography, 2017, hal. 1-9.
- Perkins, D. D., Wandersman, A., Rich, R. C. & Taylor, R. B., (1993), *The physical environment of street crime: defensible space, territoriality and incivilities*, Journal of Environmental Psychology, 13, hal. 29-49.
- Planning and Development Services Abbotsford, (2013), *City of Abbotsford CPTED*, Abbotsford.
- Rowley, H. V., Peters, G. M., Lundie, S., Moore, S. J., (2012), *Aggregating sustainability indicators: beyond the weighted sum*, Journal of Environmental Management, 111, hal. 24-33.
- Safepolis, (2007), *Planning Urban Design and management for Crime Prevention*, Safepolis, Europe.

- Schneider, R. H., dan Kitchen, T., (2007), *Crime Prevention in the Built Enviroment*, New York, Routledge.
- Shaftoe, H., (2004), *Crime Prevention: Facts, Fallacies and the Future*, London: Palgrave Macmillans.
- Sommer, R., (1987), *Crime and Vandalism in University Residence Halls: A Comfirmation of Defensible Space Theory*, Journal of Environmental Psychology, 7, hal. 1-12.
- Tilley, N., (2005), "*Crime prevention and system design*", *Handbook of Crime Prevention and Community Safety*, Willan Publishing.
- Tonnelat, Stephane, (2010), *The Sociology of Urban Public Spaces*, Atlantic Press, Paris.
- Trochim, W.M.K. (2002), *The Research Methods Knowledge Base*. 2nd Edition, Cornell University, New York.
- United Nations Human Settlements Programme, (2007), *Enhancing urban safety and security : global report on human settlements*, Earthscan, United States.
- Van den Berg, L., Pol, P. M. J., Mingardo, G., and Speller, C. J. M., (2006). *The safe city: Safety and urban development in European cities*, Euricur: Ashgate, hal. 344.
- Wekerle, G.R. dan Whitzman, C. (1995), *Safe Cities: Guidelines for Planning, Design and Management*, Van Nostrand Reinhold Publishing, New York, USA.

LAMPIRAN

Tabel Rekapitulasi Kuisioner Zona A

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (3)
		Kesimpulan: Sebagian besar responden dari zona A mengatakan bahwa zona ini memungkinkan terjadinya ancaman keselamatan. Hal ini terjadi dikarenakan kondisi area yang seringkali sepi dari segi pengguna ruang publik yang berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan pada area selain kawasan pendidikan. Pendapat lain disebutkan oleh beberapa responden karena mereka merasa zona A sudah cukup aman dengan adanya satpam yang menjaga, tukang parkir yang mengamankan kendaraan di sekitar area yang ramai, serta adanya markas kepolisian yang tidak jauh dari tempat tinggal mereka.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (0) b. Curat (1) c. Curanmor (5) d. Lain-lain (3)
		Kesimpulan: Curanmor merupakan hal yang paling ditakuti oleh responden dari zona ini. Hal ini disebabkan adanya lahan parkir yang disediakan untuk fasilitas pendidikan. Meskipun adanya penjaga lahan parkir, masyarakat didalam zona ini tidak terlalu merasa terjamin keselamatannya dikarenakan banyaknya orang dari luar zona ini yang datang, terutama pada saat jam makan siang hingga sore hari. Sehingga, responden mengatakan apabila kelengahan terjadi, maka ancaman keselamatan bias saja terjadi. Adapun beberapa responden mengatakan hal lain dapat terjadi seperti curat, penipuan, hipnotis, maupun penculikan anak disekitar fasilitas pendidikan yang berupa Sekolah Dasar.
	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (2) b. Tidak (7)
		Kesimpulan: Tingkat keramaian tidak membuat para responden takut adanya resiko keselamatan. Meskipun seringkali adanya curanmor, namun responden mengatakan bahwa masyarakat telah lebih waspada terhadap kendaraan bermotor milik masing-masing, sehingga untuk pribadi responden sendiri, mereka tidak merasa takut akan adanya ancaman keselamatan. Adapun responden yang mengatakan keramaian di zona A menyebabkan dirinya merasa tidak aman dikarenakan lokasi tempat tinggal responden tersemut digunakan sebagai jalan umum, meskipun sudah lama menempati rumah tersebut, namun responden

	No.	Pertanyaan & Jawaban
S A T P A M A N I O N		berkata bahwa masih diperlukan kewaspadaan yang cukup tinggi, sehingga tidak terjadi hal-hal yang mengancam keselamatan dari orang asing pada zona ini.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (8) a-1. Cukup Sering (1) a-2. Sering (6) a-3. Sangat Sering (1) b. Tidak (1)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa mereka sering mendengar adanya ancaman keselamatan berupa percobaan pencurian kendaraan atau kecelakaan. Meskipun dari mereka pernah mendengar adanya himbauan untuk meningkatkan kewaspadaan terhadap kasus penculikan anak, pada akhirnya pelanggaran tersebut tidak pernah terjadi.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari? Jawaban: a. Tidak aman (3) b. Kurang aman (4) c. Aman (0) d. Sangat Aman (1)
		Kesimpulan: Responden yang memiliki tempat tinggal di area ini mengatakan mereka memilih untuk tidak seorang diri apabila ingin melakukan aktifitas di malam hari. Hal ini dikarenakan zona A memiliki kondisi yang sepi di malam hari dan menjadi tidak aman. Pendapat berbeda dikatakan oleh responden yang bekerja sebagai satpam komplek perumahan, dikarenakan tuntutan profesi, responden merasa aman apabila melakukan aktifitas di malam hari.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (1)
		Kesimpulan: Responden mengatakan fasilitas yang disediakan sudah cukup. Dengan adanya portal dan gerbang di beberapa titik, serta penjagaan satpam, responden mengatakan hal tersebut sudah terhitung sebagai fasilitas yang cukup disediakan.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (3)
		Kesimpulan: Rekomendasi yang diberikan responden kepada orang lain adalah mengenai tempat makam yang berada disekitar fasilitas pendidikan. Hal ini

	No.	Pertanyaan & Jawaban
W A Y F I		dilakukan apabila responden merasa cukup dekat dengan kawasan ini. Selain itu, beberapa responden seringkali merekomendasikan atau memberikan info mengenai keberadaan masjid Cheng Ho kepada orang lain diluar kawasan ini.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (0) c. Aman (6) d. Sangat Aman (3) Kesimpulan: Semua responden mengatakan bahwa mereka merasa aman melakukan aktifitas pada zona A. Meskipun beberapa responden mengatakan bahwasanya mereka merasa kurang aman apabila beraktifitas di malam hari, namun untuk siang hari para responden merasa zona A sangat aman. Hal ini disebabkan oleh banyaknya generator aktivitas yang ada pada zona A, sehingga apabila ada ancaman keselamatan yang terjadi. Maka para responden masih memiliki kepercayaan bahwa akan banyak orang yang akan menolong mereka dari ancaman tersebut.
	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (4) b. Tidak (5) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa mencari arah pada zona A cukup sulit untuk orang yang berada dari luar zona A. Hal ini disebabkan jalan yang menuju pusat generator aktivitas yaitu area pendidikan hanya satu jalan. Pendapat berbeda dikatakan oleh responden yang bekerja sebagai pengemudi ojek <i>online</i> yang mengatakan jalan berupa gang kecil seringkali membuat mencari arah cukup sulit karena tidak jelas terlihat dari peta yang disediakan oleh jejaring <i>online</i> .
W A Y F I	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (7) b. Cukup sulit (2) c. Tidak sulit (0) Kesimpulan: Proses menjelaskan lokasi pada zona A menurut para responden tidak terlalu sulit. Hal ini disebabkan banyaknya penanda berupa bangunan maupun lampu lalu lintas pada zona A. Beberapa responden juga mengatakan menjelaskan lokasi zona A hanya memerlukan waktu yang cukup singkat karena

	No.	Pertanyaan & Jawaban
N D I N G		memiliki penanda yang cukup diketahui orang luar pada area sekitar zona A seperti Kantor Walikota Surabaya dan Komplek SMA Surabaya.
	11	Apa menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (0) b. Tidak (9) Kesimpulan: Semua responden yang berasal dari laur zona A mengatakan bahwa area disekitar zona pendidikan merupakan area yang paling rawan terhadap tindak kriminal, namun responden mengatakan hal tersebut tidak cukup untuk dikatakan sebagai ancaman keselamatan. Hal ini disebabkan pada area disekitar fasilitas pendidikan sering terjadi kasus pencurian barang kecil seperti telepon genggam. Berbeda dengan pernyataan tersebut, responden yang bertempat tinggal di zona A mengatakan ruang publik pada area ini cukup aman.
	12	Apa anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (3) b. Tidak (6) Kesimpulan: Responden yang memiliki profesi sebagai pegawai dinas mengatakan lokasi ini cukup mudah diingat. Namun, responden lain yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan area ini cukup sulit diingat terutama pada jalan yang berupa gang kecil. Selain dua pernyataan tersebut, responden lain mengatakan zona A termasuk area yang mudah diingat karena jalannya yang rata-rata memiliki penanda seperti gerbang dan <i>nodes</i> yang dapat menjadi penanda untuk kembali ke kawasan ini.
F A M I L I A R I	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (0) b. Cukup Nyaman (0) c. Nyaman (9) d. Sangat Nyaman (0) Kesimpulan: Semua responden yang menjadi target kuisioner ini mengatakan bahwa mereka merasa nyaman beraktifitas di ruang publik ini karena terdapat generator aktivitas yang menjadi titik temu bagi orang dari luar zona A maupun orang dari dalam zona A.

	No.	Pertanyaan & Jawaban
T Y	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (4) b. Tidak (5)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona A menjawab Ya untuk pertanyaan ini, namun responden yang berasal dari luar zona A mengatakan bahwa mereka kembali ke zona A hanya untuk melakukan kegiatan yang menuntut mereka kembali ke zona ini seperti menjemput anak yang bersekolah di zona ini atau untuk sekedar makan siang sesekali.

Tabel Rekapitulasi Kuisioner Zona B

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (2) b. Tidak (8) Kesimpulan: Responden memiliki jawaban yang seimbang. Untuk responden yang bertempat tinggal pada zona B. mereka mengatakan bahwa kawasan ini cukup aman karena banyaknya jumlah portal dan satpam yang berjaga di masing-masing segmen jalan yang menghubungkan jalan utama dengan area permukiman. Namun untuk responden yang berasal dari luar zona B mengatakan bahwa area ini tidak cukup aman dikarenakan kurangnya pengawasan bagi sisi barat dari zona B.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (0) b. Curat (2) c. Curanmor (7) d. Lain-lain (1) Kesimpulan: Berbeda dengan zona A. responden pada zona B mengatakan selain curanmor, ancaman keselamatan curas pada malam hari bisa saja terjadi pada kawasan ini. Hal ini dikarenakan jumlah lampu lalu lintas yang tidak terlalu banyak dan jalur yang memungkinkan pelaku melarikan diri cukup banyak terutama di jalan sekitar Makam Pahlawan.
	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (0) Kesimpulan: Responden mengatakan keramaian pada zona B membuat mereka merasa lebih aman. Hal ini disebabkan zona B meskipun berada tepat disamping jalan utama Kota Surabaya, namun area pemukiman kawasan ini dapat dikatakan sangat sepi. Hal ini menyebabkan responden mengatakan keramaian yang berada di sisi luar zona B membuat mereka dapat merasa terjamin keselamatannya.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (10) a-1. Cukup Sering (2) a-2. Sering (7) a-3. Sangat Sering (1) b. Tidak (0) Kesimpulan: Responden cukup sering mendengar adanya pelanggaran dan resiko ancaman keselamatan pada zona B. Beberapa responden juga mengingat kejadian yang terjadi pada periode setahun yang lalu, yang juga menjadi data dasar penelitian ini. Responden yang berprofesi sebagai polisi, mengatakan hal tersebut
S A		

	No.	Pertanyaan & Jawaban
T I S F A C T I O N		juga menjadi dasar dilakukannya patrol yang dilakukan pada zona ini dan zona lainnya yang termasuk dalam kategori kawasan yang sepi dan dapat menjadi target dari para pelaku pelanggaran.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari? Jawaban: a. Tidak aman (1) b. Kurang aman (7) c. Aman (2) d. Sangat Aman (0) Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar zona B mengatakan bahwa area ini tidak menjamin keselamatan mereka pada malam hari. Hal ini disebabkan pada malam hari, area ini cukup sepi, adapun penyebabnya adalah generator aktivitas pada zona ini yaitu warung serta pedagang kaki lima tidak berjualan hingga malam hari yang menyebabkan zona B lebih sepi dari zona lainnya. Sementara, responden yang bertempat tinggal pada zona ini mengatakan bahwa zona ini hanya kurang aman pada malam hari, namun hal itu dapat diminimalisir dikarenakan adanya satpam disetiap ruas jalan pada area permukiman.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (4) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona B memiliki fasilitas yang cukup menjamin keselamatan mereka. Responden yang bertempat tinggal pada zona B mengatakan adanya portal yang dibuka dan ditutup pada waktu tertentu membuat mereka merasa zona ini cukup aman. Namun, bagi responden yang berasal dari luar zona B mengatakan fasilitas terkait keselamatan diluar area permukiman masih kurang dapat menjamin keselamatan mereka, terutama karena pemeliharaan trotoar yang terbilang buruk dan membuat pejalan kaki harus turun ke badan jalan.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (2) Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar zona B mengatakan mereka seringkali merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain. Hal ini disebabkan banyaknya pedagang kaki lima yang menjual beraneka ragam produk makanan. Hal ini menyebabkan mereka seringkali mengajak orang baru untuk mengunjungi kawasan ini atau meminta orang lain untuk mengunjungi kawasan ini untuk mencicipi produk makanan tersebut.

	No.	Pertanyaan & Jawaban
W A Y F I N D I N G	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (0) c. Aman (9) d. Sangat Aman (1) Kesimpulan: Responden mengatakan mereka merasa aman untuk melakukan aktifitas pada ruang publik zona B pada siang hari. Nmaun untuk malam hari mereka merasa ragu untuk dapat mengatakan bahwa keselamatan mereka terjamin dikarenakan zona B memiliki kondisi yang sangat sepi pada malam hari.
	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (5) b. Tidak (5) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa mencari arah dalam zona ini cukup sulit untuk orang dari luar zona B. Hal ini disebabkan oleh adanya portal yang seringkali dibuka dan ditutup pada waktu yang tidak diketahui oleh orang dari luar kawasan, sehingga mereka harus memutar ke jalan yang lebih jauh untuk dapat memasuki sebuah area permukiman.
	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (8) b. Cukup sulit (2) c. Tidak sulit (0) Kesimpulan: Responden dari luar zona B mengatakan hal yang berbeda dari pertanyaan sebelumnya, menurut mereka tidak sulit untuk menjelaskan lokasi mereka pada orang lain dikarenakan generator aktivitas yang dapat dinikmati oleh orang diluar zona B berada pada sisi luar zona B, sehingga penanda seperti lampu lalu lintas serta penggunaan lahan seperti Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) cukup untuk menjelaskan lokasi mereka. Sedangkan untuk responden yang bertempat tinggal pada area ini mengatakan bahwa mereka harus mengingatkan orang dari laur zona B mengenai keberadaan portal yang ditutup apabila ada yang ingin mengunjungi rumah tinggal mereka.
	11	Apa menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (7) b. Tidak (3)

	No.	Pertanyaan & Jawaban
F A M I L I A R I T Y		Kesimpulan: Responden mengatakan sisi terluar bagian barat dan area pemakaman cukup dihindari pada malam hari. Hal ini disebabkan lokasi-lokasi ini sangat sepi pada malam hari sehingga tidak dapat menjamin keselamatan mereka.
	12	Apa anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (0)
		Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar zona B mengatakan ruang publik yang terbatas pada zona B membuat kawasan ini mudah dikenali dan diingat. Adapun hal ini berkaitan dengan banyaknya penanda yang dapat dijadikan sebagai titik pertemuan maupun pengingat apabila mereka ingin kembali ke kawasan ini.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (0) b. Cukup Nyaman (1) c. Nyaman (9) d. Sangat Nyaman
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona B mengatakan mereka cukup nyaman untuk melakukan aktifitas pada area ini, hal ini disebabkan oleh keramaian yang ada pada zona ini seringkali menyebabkan permasalahan lalu lintas seperti pelanggaran parkir. Namun, hal sebaliknya dikatakan oleh responden dari luar zona B yang mengatakan keramaian pada kawasan ini menyebabkan mereka nyaman untuk melakukan aktifitas di ruang publik.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (7) b. Tidak (3)
		Kesimpulan: Responden yang berasal dari zona B mengatakan mereka seringkali kembali ke ruang publik pada zona ini. Beberapa responden yang memiliki profesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan bahwa ia seringkali menunggu pesanan pada ruang publik pada area ini. Sementara, responden lain mengatakan mereka mekemabli ke zona ini untuk mencari kebutuhan masing-masing.

Tabel Rekapitulasi Kuisioner Zona C

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (2) Kesimpulan: Beberapa responden mengatakan bahwasanya mereka merasa tidak akan ada ancaman keselamatan yang terjadi di ruang publik pada zona C. Namun, responden lain yang melakukan kuisioner pada bagian barat zona C mengatakan bahwa masih ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan dari CCTV di sisi barat zona C.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (0) b. Curat (0) c. Curanmor (8) d. Lain-lain (0) Kesimpulan: Responden mengatakan curanmor memiliki kemungkinan besar terjadi pada zona C. Adapun lokasi yang memungkinkan adanya curanmor adalah area perdagangan jasa yang terletak di sebelah utara zona C. Hal ini disebabkan oleh rendahnya pengawasan pada area ini sehingga memungkinkan adanya pelanggaran berupa curanmor.
	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (4) b. Tidak (6) Kesimpulan: Tingkat keramaian pada zona C tidak terbilang tinggi pada area permukiman. Hal ini merupakan salah satu hal yang menurut responden dapat menambah tingginya resiko keselamatan. Tingkat keramaian ini didasarkan pada jumlah orang yang menggunakan ruang publik pada area permukiman kurang dari 10 orang.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (3) a-1. Cukup Sering (3) a-2. Sering (0) a-3. Sangat Sering (0) b. Tidak (7) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa mereka tidak pernah mendengar adanya pelanggaran dan ancaman keselamatan yang pernah terjadi. Namun, seringkali adanya himbauan untuk berhati-hati terhadap kendaraan yang dibawa ke zona C. Untuk hal itu, seringkali responden mencari lahan parkir yang memiliki pengawasan dari juru parkir yang bertugas, hal ini juga seringkali

	No.	Pertanyaan & Jawaban
S A T I S F A C T I O N		diselesaikan oleh responden dengan tidak meninggalkan kendaraan yang terparkir di pinggir badan jalan terlalu jauh.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari?
		Jawaban: a. Tidak aman (1) b. Kurang aman (4) c. Aman (4) d. Sangat Aman (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan mereka merasa aman untuk beraktifitas di area yang memiliki trotoar. Namun untuk area yang tidak memiliki trotoar, mereka merasa kondisi tersebut tidak aman untuk melakukan aktifitas di malam hari kecuali dalam kondisi yang tidak sendirian.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan?
		Jawaban: a. Ya (7) b. Tidak (2)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa area ini memberikan fasilitas yang cukup namun tidak merata. Di sisi timur zona C, fasilitas berupa lampu jalan dan trotoar, serta bangku disediakan dengan baik. Namun untuk sisi barat, trotoar hanya disediakan hingga deret perkantoran, sehingga untuk menuju ke sisi utara dimana area perdagangan jasa berada, trotoar tidak disediakan dan responden harus turun ke badan jalan agar dapat menuju area tersebut.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain?
		Jawaban: a. Ya (9) b. Tidak (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa area perdagangan jasa yang berada di sisi selatan zona C merupakan salah satu lokasi yang paling sering direkomendasikan responden ke orang lain. Hal ini disebabkan area ini memiliki deret perdagangan jasa yang menjual produk makanan. Hal ini dipercaya beberapa responden sebagai salah satu daya tarik dari kawasan ini.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini?
		Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (2) c. Aman (3) d. Sangat Aman (4)
		Kesimpulan: Beberapa responden yang berprofesi sebagai pegawai dinas pemerintahan mengatakan bahwa ia merasa sangat aman beraktifitas di ruang publik pada area ini. Namun responden yang berasal dari luar zona C mengatakan

	No.	Pertanyaan & Jawaban
		bahwa ia merasa aman pada lokasi-lokasi tertentu saja saat beraktifitas pada zona C. Hal ini dirasa responden cukup beralasan dengan lalu lintas yang cukup ramai pada sisi barat zona C sehingga memungkinkan terjadinya kecelakaan.
W A Y F I N D I N G	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (1) Kesimpulan: Responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan bahwa fasilitas terkait pencarian arah tidak terlalu baik pada zona C. Hal ini disebabkan oleh banyaknya jalur satu arah untuk kendaraan, sehingga apabila responden tidak mengetahui arus dari lalu lintas, maka kemungkinan ia dapat salah masuk ke jalur dengan arus berlawanan. Pendapat berbeda dikatakan oleh responden dengan profesi sebagai pegawai dinas pemerintahan, sebagai seseorang yang seringkali menggunakan trotoar, ia mengatakan tidak sulit untuk mencari arah dalam zona C. Hanya saja ia berpendapat kurangnya <i>zebra-cross</i> pada titik tertentu yang membuatnya harus berjalan lebih jauh atau melanggar lalu lintas.
	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (0) b. Cukup sulit (0) c. Tidak sulit (9) Kesimpulan: Responden mengatakan tidak sulit menjelaskan lokasi mereka pada ruang publik zona C. Jawaban dari responden tidak terlalu kuat dikarenakan mereka seringkali berada di lokasi yang sama secara berkala, sehingga jawaban tersebut tidak dapat mencakup keseluruhan dari ruang publik pada zona C.
	11	Apa menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (3) b. Tidak (6) Kesimpulan: Beberapa responden mengatakan mereka cukup menghindari area yang sepi dan tidak memiliki pemeliharaan yang baik. Hal ini mengacu pada area perdagangan jasa di sisi utara zona C. Jawaban berbeda dikatakan oleh responden lain, dimana mereka tidak menghindari lokasi manapun karena mereka cukup percaya terhadap tingkat keramaian kawasan ini. Adapun jawaban tersebut memiliki alas an apabila terjadi sesuatu yang mengancam keselamatan mereka, mereka percaya akan ada banyak orang yang akan memberikan bantuan.

	No.	Pertanyaan & Jawaban
F A M I L I A R I T Y	12	Apa anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (1)
		Kesimpulan: Semua responden dari luar kawasan mengatakan ruang publik di zona C mudah diingat. Jawaban berbeda dikatakan pada penduduk kampung di dalam zona C, mereka mengatakan ruang publik di zona C cukup sulit dikenali untuk orang dari luar kawasan. Karena kawasan perkampungan zona C memiliki jalan yang lebih kecil dan bercabang-cabang.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (2) b. Cukup Nyaman (5) c. Nyaman (2) d. Sangat Nyaman (0)
		Kesimpulan: Responden memiliki jawaban yang berbeda-beda untuk pertanyaan ini. Responden yang bekerja sebagai pegawai dinas pemerintahan mereka nyaman beraktifitas di kawasan ini karena mereka berpendapat fasilitas yang disediakan sudah cukup baik. Namun responden lain mengatakan mereka tidak terlalu nyaman beraktifitas di kawasan ini karena terlihat kurangnya pemeliharaan di beberapa titik yang berbeda dengan kawasan perkantoran. Hal ini membuat mereka tidak terlalu nyaman untuk beraktifitas di ruang publik pada zona C kecuali pada zona perkantoran dan zona perdagangan jasa di sisi selatan.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (4) b. Tidak (5)
		Kesimpulan: Responden menjelaskan bahwa mereka cukup sering kembali ke beberapa titik lokasi pada zona C. Lokasi yang paling sering membuat responden kembali adalah zona perdagangan di sisi selatan zona C. Selain itu, bagi responden yang bekerja sebagai pegawai dinas pemerintahan, mereka tentu selalu kembali ke ruang publik zona C karena salah satu kawasan yang paling dekat untuk mereka menghabiskan waktu di jam istirahat.

Tabel Rekapitulasi Kuisisioner Zona D

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (6)
		Kesimpulan: Responden yang melakukan wawancara di sekitar area perkantoran, mengatakan bahwa tidak ada ancaman keselamatan saat mereka beraktifitas pada zona D. Hal ini didasarkan pada kepercayaan mereka mengenai banyaknya fasilitas tambahan di area perkantoran seperti trotoar dengan pemeliharaan yang baik, zona parkir yang luas, serta CCTV tambahan di beberapa titik. Namun, pada area pendidikan, jawaban yang diberikan responden cukup berbeda. Mereka mengatakan bahwa area pendidikan tidak terlalu memberikan fasilitas yang baik. Hal ini dikarenakan kurangnya pengawasan pada sisi selatan, utara, serta timur area pendidikan.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (0) b. Curat (0) c. Curanmor (0) d. Lain-lain (1)
		Kesimpulan: Responden mengatakan kecil kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan di zona D. Hal ini disebabkan oleh banyaknya fasilitas yang ada pada zona D. Hal ini juga ditambahkan narasumber bahwa setiap hari petugas Satuan Polisi Pamong Praja selalu berjaga di sekitar area perkantoran hingga bersinggungan ke area pendidikan.
	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (0) b. Tidak (1)
		Kesimpulan: Responden berkata bahwa bukan hal yang aneh zona D didatangi oleh orang asing. Orang asing tersebut bias saja orang yang memiliki kepentingan untuk dating ke dinas pemerintahan atau untuk menjemput pelajar di area pendidikan. Sehingga tingkat keramaian di zona D membuat responden tidak merasa keselamatannya terancam.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (2) a-1. Cukup Sering (2) a-2. Sering (0) a-3. Sangat Sering (0) b. Tidak (4)

	No.	Pertanyaan & Jawaban
S A T I S F A C T I O N		Kesimpulan: Responden berkata pelanggaran yang paling sering terjadi terkait dengan lalu lintas, adapun hal tersebut bias terkait dengan kecelakaan maupun pelanggaran lampu merah. Hal lain yang sering responden dengar adalah pelanggaran berupa pencurian barang namun tanpa kekerasan maupun pemerataan.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (6) c. Aman (0) d. Sangat Aman (0) Kesimpulan: Responden pada zona D merasa kurang aman melakukan aktifitas di malam hari pada zona D. Hal ini disebabkan oleh generator aktivitas yang tidak aktif pada malam hari di Zona D.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (0) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona D menyediakan fasilitas terkait keselamatan dengan sangat lengkap. Hal ini terkait dengan pemeliharaan trotoar, jumlah bangku yang banyak, lalu lintas yang terarah, zona parkir lengkap dengan mesin pembayar elektronik, serta jumlah CCTV tambahan di beberapa titik yang dapat membuat responden merasa terjamin keselamatannya.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (5) Kesimpulan: Responden tidak terlalu sering merekomendasikan ruang publik di zona D kepada orang lain. Hal ini disebabkan oleh fungsi kawasan yang merupakan zona formal seperti perkantoran dan pendidikan serta deret permukiman. Namun, responden yang masih berstatus pelajar SMA mengatakan bahwa ia merekomendasikan ruang publik di zona D sebagai titik temu dengan orang lain.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (0) c. Aman (0) d. Sangat Aman (6)

	No.	Pertanyaan & Jawaban
		Kesimpulan: Responden mengatakan merasa merasa sangat aman untuk beraktifitas di zona D pada selain pada malam hari. Hal ini disebabkan banyaknya jumlah pengawasan dari CCTV maupun pihak berwajib. Sehingga, responden menyatakan mereka tidak merasa ragu untuk melakukan aktifitas di ruang publik tanpa mengkhawatirkan resiko keselamatan mereka.
W A Y F I N D I N G	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan zona D dipenuhi oleh rambu dan penanda jalan. Hal ini menyebabkan responden merasa sangat mudah untuk mencari tahu arah ke lokasi yang ingin mereka tuju.
	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (6) b. Cukup sulit (0) c. Tidak sulit (0)
		Kesimpulan: Jawaban responden terhadap pertanyaan ini berhubungan dengan pertanyaan sebelumnya. Menurut responden, Zona D merupakan lokasi yang diketahui oleh banyak orang. Sehingga, zona D penuh dengan bangunan yang sering menjadi tengaran bagi kawasan studi. Hal ini menyebabkan responden merasa tidak sulit menjelaskan lokasi mereka.
	11	Apakah menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (5)
		Kesimpulan: Responden mengatakan mereka tidak punya lokasi spesifik untuk menghindari suatu lokasi pada pagi dan siang hari. Namun untuk malam hari, mereka memilih tidak berjalan kaki di sisi selatan area pendidikan. Hal ini disebabkan pada malam hari area ini cukup sepi.
	12	Apakah anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (5)
		Kesimpulan: Responden mengatakan sebagai orang yang berkegiatan di zona D, mereka cukup mudah mengenali dan mengingat lokasi pada zona D. Namun

	No.	Pertanyaan & Jawaban
F A M I L I A R I T Y		mereka mengatakan seringkali orang dari luar zona D mendapatkan cukup banyak kesulitan pada saat menjelajah zona D. Hal ini terkait dengan area parkir yang diperbolehkan untuk umum.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini?
		Jawaban: a. Tidak Nyaman (0) b. Cukup Nyaman (0) c. Nyaman (0) d. Sangat Nyaman (6)
		Kesimpulan: Responden mengatakan merasa sangat nyaman beraktifitas di zona D. Hal ini terutama disebabkan oleh banyaknya jumlah bangku yang disediakan pada trotoar di zona D. Hal ini menyebabkan ruang publik zona D memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi bagi responden.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali?
		Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa mereka adalah orang yang melakukan kegiatan sehari-hari pada zona D. Sehingga mereka akan kembali ke zona ini setiap hari. Namun, responden mengatakan mereka kemungkinan kecil kembali ke zona D apabila tidak ada keperluan terkait pekerjaan atau pendidikan.

Tabel Rekapitulasi Kuisioner Zona E

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (2)
		Kesimpulan: Responden menjelaskan bahwa kemungkinan terdapat ancaman keselatan pada zona E cukup besar. Hal ini disebabkan zona E memiliki banyak area perdagangan jasa dan area permukiman tanpa ada pengawasan dari fasilitas CCTV atau pihak berwajib. Hal ini menjadi dasar responden mengatakan mereka seringkali pergi ke zona E dengan orang lain.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (2) b. Curat (0) c. Curanmor (8) d. Lain-lain (2)
		Kesimpulan: Curanmor dan curas sangat memungkinkan terjadi menurut responden. Hal ini disebabkan banyaknya kendaraan yang terparkir di zona E tanpa masuk ke area parkir. Kendaraan ini seringkali diparkir di badan jalan, meskipun terdapat petugas parkir namun responden tetap mengkhawatirkan adanya resiko ancaman keselamatan tersebut. Adapun pelanggaran lain yang menurut responden dapat terjadi adalah penipuan dan hipnotis.
S A T I S F	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (4)
		Kesimpulan: Responden yang berstatus pelajar SMA mengatakan mereka merasa tidak cukup aman dengan banyaknya orang asing yang tidak berstatus pelajar. Hal ini disebabkan mereka tidak bias membedakan orang tersebut memiliki kepentingan atau memiliki niat untuk melakukan pelanggaran. Namun, responden yang berprofesi sebagai penjaga sebuah toko dan pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan mereka merasa tingkat keramaian pada zona E tidak membuat mereka terancam keselamatannya.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (9) a-1. Cukup Sering (5) a-2. Sering (3) a-3. Sangat Sering (1) b. Tidak (3)
		Kesimpulan: Responden yang berstatus sebagai pelajar SMA mengatakan ia pernah mendengar adanya pelanggaran berupa pencurian cukup sering. Hal ini menyebabkan ia selalu berhati-hati dalam membawa barang-barang. Adapun

	No.	Pertanyaan & Jawaban
A C T I O N		responden yang berasal dari luar zona E menjelaskan ia pernah mendengar terjadinya curanmor pada kawasan ini.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari? Jawaban: a. Tidak aman (9) b. Kurang aman (2) c. Aman (1) d. Sangat Aman (0) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona E bukanlah lokasi yang tepat untuk melakukan aktifitas berupa berjalan kaki di malam hari. Hal ini disebabkan zona E pada malam hari merupakan lokasi yang cukup ramai namun ada beberapa titik yang sangat sepi pada malam hari. Adapun titik lokasi tersebut menurut responden adalah deret permukiman yang menurut responden tidak memiliki portal maupun satpam yang berjaga.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (11) Kesimpulan: Responden yang berstatus pelajar SMA mengatakan zona E tidak terlalu baik dalam menyediakan trotoar di deret permukiman. Hal ini menyebabkan ia harus turun ke badan jalan apabila ingin pergi ke pusat perbelanjaan yang berada di ujung jalan dari area pendidikan. Adapun responden yang bertempat tinggal pada zona E mengatakan ia berharap ada portal yang mebatasi area perdagangan jasa dan area permukiman.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain? Jawaban: a. Ya (11) b. Tidak (1) Kesimpulan: Responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i>, penjaga toko, serta responden mengatakan bahwa mereka seringkali merekomendasikan ruang publik pada zona E kepada orang lain. Hal ini disebabkan karena banyaknya ragam perdagangan jasa yang tersedia di zona E.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (6) c. Aman (5) d. Sangat Aman (1) Kesimpulan: Beberapa responden mengatakan mereka merasa aman untuk beraktifitas di ruang publik zona E. Hal ini disebabkan oleh keramaian pada zona

	No.	Pertanyaan & Jawaban
		E yang membuat kawasan ini terlihat menjamin keselamatan penggunanya. Namun, responden yang masih berstatus pelajar SMA mengatakan keramaian pada zona E justru membuatnya merasa kurang aman untuk beraktifitas.
W A Y F I N D I N G	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah?
		Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (2)
	10	Kesimpulan: Responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan bahwa ia merasa ruang publik di zona E belum terlalu memudahkan ia dalam mencari arah. Hal ini disebabkan oleh jalannya yang bercabang sehingga membuatnya seringkali kebingungan. Namun, responden lain yang berkegiatan sehari-hari di zona E mengatakan bahwa zona E sudah memberikan fasilitas penanda arah yang memudahkan mereka.
		Jawaban: a. Tidak sulit (11) b. Cukup sulit (1) c. Tidak sulit (0)
	11	Kesimpulan: Responden mengatakan mereka cukup mudah menjelaskan lokasi mereka di ruang publik zona E pada orang lain. Hal ini berhubungan dengan banyaknya bangunan yang ada pada area pendidikan atau perdagangan jasa yang diketahui banyak orang sehingga bergunda sebagai tengaran untuk responden menjelaskan lokasi mereka pada orang lain.
		Apakah anda merasa ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda?
	12	Jawaban: a. Ya (12) b. Tidak (0)

	No.	Pertanyaan & Jawaban
F A M I L I A R I T Y		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa ruang publik di zona E mudah diingat. Hal ini dikarenakan banyaknya bangunan yang dapat menjadi tengaran di sekitar maupun didalam zona E, seperti kantor Walikota Surabaya, Grand City Mall, atau Komplek SMA Negeri Surabaya. Hal tersebut juga ditambahkan dengan beberapa penanda yang tersebar di zona E yang juga berfungsi sebagai tengaran.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (1) b. Cukup Nyaman (3) c. Nyaman (8) d. Sangat Nyaman (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan mereka tidak cukup nyaman untuk berjalan kaki di zona E. Responden yang berstatus sebagai pelajar SMA mengatakan bahwa ia harus turun ke badan jalan saat ia ingin pergi ke pusat perbelanjaan yang letaknya di ujung jalan yang berseberangan dengan area pendidikan. Hal ini membuatnya merasa cukup kesulitan apabila ada kendaraan yang terparkir di badan jalan.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (2) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa ruang publik pada zona E seringkali mereka datang karena mereka memiliki kegiatan sehari-hari di zona E. Namun responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan mereka tidak terlalu sering kembali ke ruang publik pada zona E.

Tabel Rekapitulasi Kuisisioner Zona F

	No.	Pertanyaan & Pertanyaan
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (7) b. Tidak (3)
		Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar kawasan studi dan sedang berkunjung ke Taman Prestasi mengatakan bahwa sangat mungkin terjadinya ancaman keselamatan pada zona ini. Hal berbeda dikatakan oleh responden yang bertempat tinggal di area permukiman zona F, ia berpendapat zona F sudah cukup aman dikarenakan telah ada sistem penjagaan seperti satpam untuk area permukiman.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (1) b. Curat (2) c. Curanmor (7) d. Lain-lain (1)
		Kesimpulan: Responden mengatakan ancaman keselamatan yang dapat terjadi bermacam-macam. Dari curas, curanmor, serta curat. Hal ini dikatakan responden dengan dasar kurangnya pengawasan CCTV pada jalan yang besat diluar area permukiman.
S A T I	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (2) b. Tidak (8)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal di dalam zona F mengatakan bahwa ia merasa tingkat keramaian pada zona ini terjadi setiap hari karena banyaknya pengunjung di area taman wisata dan deretan perdagangan jasa, sehingga ia tidak merasa adanya resiko keselamatan karena telah terbiasa. Berbeda dengan jawaban nari responden yang berasal dari luar kawasan studi dan sedang berkunjung ke Taman Prestasi, ia mengatakan kewaspadaan tetap perlu dipertahankan karena banyaknya jumlah orang asing terutama terhadap barang bawaan masing-masing.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (2) a-1. Cukup Sering (1) a-2. Sering (1) a-3. Sangat Sering (0) b. Tidak (8)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona F mengatakan ia pernah mendengar beberapa kali usaha curat dan curanmor yang digagalkan oleh

	No.	Pertanyaan & Pertanyaan
S F A C T I O N		pihak berwajib setempat. Beberapa responden lain mengatakan seringkali terjadi barang hilang di area Taman Wisata.
	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari? Jawaban: a. Tidak aman (1) b. Kurang aman (6) c. Aman (3) d. Sangat Aman (0) Kesimpulan: Responden mengatakan ia merasa bahwa zona F kurang aman untuk menjamin keselamatannya. Hal ini didasarkan oleh banyaknya celah keamanan pada zona F. Maka dari itu, responden yang bertempat tinggal pada zona F mengatakan warga mempercayakan keselamatannya pada satpam untuk menjaga area permukiman.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan? Jawaban: a. Ya (4) b. Tidak (6) Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona F menyediakan fasilitas terkait keselamatan dalam tingkat menengah. Di satu sisi yang menjamin keselamatan, portal, penjagaan satpam, lahan parkir, dan gerbang telah disediakan. Namun di sisi lain, responden mengatakan bahwa fasilitas lain seperti <i>zebra-cross</i> serta CCTV masih belum tersedia.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain? Jawaban: a. Ya (10) b. Tidak (0) Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar kawasan studi dan sedang berkunjung ke Taman Prestasi mengatakan ia seringkali merekomendasikan ruang publik ini kepada orang lain. Hal ini disebabkan oleh reputasi Taman Prestasi sebagai tempat wisata yang murah. Jawaban lain diberikan oleh responden yang bertempat tinggal di sisi timur zona F. Ia mengatakan bahwa ia jarang merekomendasikan ruang publik pada zona F dikarenakan tidak terlalu menarik.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (1) c. Aman (9) d. Sangat Aman (0)

	No.	Pertanyaan & Pertanyaan
W A Y F I N D I N G		Kesimpulan: Responden mengatakan mereka merasa cukup aman beraktifitas di ruang publik pada zona F. Meskipun fasilitas yang disediakan tidak terlalu menjamin keselamatan, mereka percaya bahwa tingkat keramaian zona F memberikan sebuah jaminan lain terhadap keselamatan mereka.
	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (2)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona F mengatakan tidak terlalu banyak penanda yang dapat mengarahkan orang lain ke rumahnya, sehingga seringkali ia kesulitan dalam menjelaskan. Hal berbeda dinyatakan oleh responden yang menjadi pengunjung Taman Prestasi, ia mengatakan arah menuju zona F cukup mudah karena sudah cukup terkenal di Kota Surabaya sendiri.
	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (0) b. Cukup sulit (3) c. Tidak sulit (7)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal di timur zona F mengatakan ia cukup sulit untuk menjelaskan lokasinya pada orang lain. Meski jalan pada zona F terhitung sedikit, yaitu hanya 18 ruas jalan. Namun banyaknya jalan satu arah menyebabkan ia sulit menjelaskan apabila orang lain telah melewati lokasi yang ia maksud.
	11	Apakah menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (2) b. Tidak (8)
		Kesimpulan: Beberapa responden mengatakan ia tidak memiliki lokasi khusus yang ia hindari. Namun, responden yang berasal dari luar zona F mengatakan ia lebih berhati-hati apabila melewati jalan di depan Taman Prestasi pada malam hari.
	12	Apakah anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (9) b. Tidak (1)

	No.	Pertanyaan & Pertanyaan
F A M I L I A R I T Y		Kesimpulan: Responden mengatakan dengan adanya Kantor Walikota Surabaya dan Taman Prestasi, mereka cukup mudah mengingat dan mengenali zona F dan kawasan sekitarnya. Hal ini juga ditambahkan oleh responden yang berasal dari luar kawasan studi yang mengatakan zona F hanya memiliki jumlah jalan sebanyak 9 ruas jalan untuk dilalui oleh masyarakat umum guna mencapai kebutuhan sehari. Sehingga untuk mengingat ruang publik pada area ini tidak cukup sulit.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (0) b. Cukup Nyaman (1) c. Nyaman (9) d. Sangat Nyaman (0)
		Kesimpulan: Responden yang responden yang berasal dari luar kawasan studi dan sedang berkunjung ke Taman Prestasi, ia mengatakan beraktifitas di ruang publik pada zona F cukup nyaman. Hal ini ditambahkan oleh responden lain yang bertempat tinggal di zona F. Ia mengatakan bahwa apabila zona F memiliki trotoar akan lebih memudahkan masyarakat sekitar.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (8) b. Tidak (2)
		Kesimpulan: Responden yang berasal dari luar kawasan studi dan sedang berkunjung ke Taman Prestasi mengatakan ia ingin kembali ke ruang publik pada area ini untuk kembali melakukan wisata. Namun, responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan ia tidak terlalu ingin kembali karena harga makanan yang ditawarkan lebih mahal dari zona lain pada kawasan studi.

Tabel Rekapitulasi Kuisioner Zona G

	No.	Pertanyaan & Jawaban
C R O W D I N G	1	Apa menurut anda ada kemungkinan terjadinya ancaman keselamatan saat anda beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (6)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona G memiliki kemungkinan kecil terjadinya ancaman keselamatan. Hal ini juga dikatakan oleh beberapa narasumber bahwa zona G didominasi oleh permukiman, adapun hal yang mengancam keselamatan yang dapat terjadi adalah curanmor terhadap kendaraan yang terparkir dan lolos dari pengawasaan satpam setempat.
	2	Menurut anda ancaman apa yang dapat terjadi pada ruang publik di area ini? Jawaban: a. Curas (0) b. Curat (0) c. Curanmor (1) d. Lain-lain (0)
		Kesimpulan: Curanmor memiliki kemungkinan tertinggi untuk dilakukan pada zona G. Hal ini disebabkan ada beberapa perkantoran pada zona G. Adapun curanmor dapat terjadi di area permukiman dimana masyarakat setempat tidak memarkir kendaraannya dengan baik.
S A	3	Apa tingkat keramaian di ruang publik pada area ini membuat anda merasa tidak dapat terjamin keselamatannya? Jawaban: a. Ya (0) b. Tidak (7)
		Kesimpulan: Zona G menurut responden tidak memiliki tingkat keramaian yang tinggi yaitu kurang dari 10 orang pada ruang publik, hal ini menyebabkan responden merasa mereka tidak memiliki perasaan akan terganggu keselamatannya. Adapun beberapa responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> menyebutkan, keramaian di zona G tidak membuatnya merasa terancam sama sekali karena tidak ada sesuatu yang menarik pada kawasan ini.
	4	Apa anda pernah mendengar pelanggaran dan ancaman keselamatan terjadi di ruang publik pada area ini? Seberapa Sering? Jawaban: a. Ya (1) a-1. Cukup Sering (1) a-2. Sering (0) a-3. Sangat Sering (0) b. Tidak (6)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona G hanya mengatakan bahwa ia pernah mendengar adanya curanmor dan percobaan curat. Namun hal itu terjadi pada waktu yang sudah lama sekali. Adapun rumor yang terdengar adalah beberapa bentuk penipuan yang membuat responden merasa harus lebih waspada.

	No.	Pertanyaan & Jawaban
T I S F A C T I O N	5	Apa anda merasa aman apabila beraktifitas di ruang publik pada area ini saat malam hari?
		Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman (0) c. Aman (4) d. Sangat Aman (3)
		Kesimpulan: Responden yang bertempat tinggal pada zona G mengatakan bahwa ia merasa aman untuk beraktifitas di malam hari pada kawasan ini. Hal ini disebabkan zona G didominasi oleh penggunaan lahan permukiman, maka dari itu ia merasa akan mudah melihat gerak-gerik mencurigakan apabila ada ancaman keselamatan. Lebih dari itu, responden mengatakan ia hanya perlu melaporkan ke satpam setempat apabila hal itu terjadi.
	6	Apa anda merasa ruang publik ini menyediakan fasilitas yang anda butuhkan terkait keselamatan?
		Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (6)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa zona G tidak terlalu banyak menyediakan fasilitas terkait keselamatan. Namun, responden mengatakan ia merasa tidak terlalu khawatir dengan minimnya fasilitas. Sebab, menurut responden ia tidak terlalu melihat akan adanya ancaman keselamatan pada area ini. Pendapat lain dikatakan oleh responden yang berprofesi sebagai penjaga parkir di sebuah zona parkir, ia mengatakan bahwa tambahan fasilitas seperti CCTV akan memberikan kemudahan untuknya bekerja.
	7	Apa anda merekomendasikan ruang publik pada area ini kepada orang lain?
		Jawaban: a. Ya (1) b. Tidak (6)
		Kesimpulan: Tidak banyak responden yang merekomendasikan ruang publik pada zona G kepada orang lain. Adapun responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan ia merekomendasikan area ini pada teman seprofesi agar mendapat pelanggan yang lebih banyak.
	8	Apakah anda merasa aman beraktifitas di ruang publik pada area ini?
		Jawaban: a. Tidak aman (0) b. Kurang aman c. Aman (6) d. Sangat Aman (1)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa ia merasa aman untuk melakukan aktifitas pada zona G. Menurut responden, jalan pada area permukiman zona G tidak terlalu banyak dikunjungi oleh orang dari luar kawasan. Hal ini

	No.	Pertanyaan & Jawaban
		menyebabkan minimnya ancaman keselamatan selama ia beraktifitas pada ruang publik di area ini.
W A Y F I N D I N G	9	Apakah anda merasa faslitas pada ruang publik di area ini memudahkan anda dalam mencari arah? Jawaban: a. Ya (5) b. Tidak (2) Kesimpulan: Responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan cukup sulit menemukan arah pada zona G. Hal ini disebabkan adanya gang kecil yang berada di sisi timur zona G. Gang ini seringkali tidak memiliki nama jalan sehingga ia seringkali kebingungan. Jawaban berbeda dikatakan oleh responden yang bertempat tinggal pada zona G. Ia mengatakan cukup mudah menemukan arah pada kawasan ini.
	10	Apa anda merasa kesulitan menjelaskan lokasi anda di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak sulit (0) b. Cukup sulit (0) c. Tidak sulit (7) Kesimpulan: Responden mengatakan ia tidak merasa kesulitan untuk menjelaskan lokasinya pada zona G. Responden yang bertempat tinggal pada zona G mengatakan zona G tidak memiliki jalan yang terlalu banyak sehingga tidak sulit menelusuri area permukiman. Jawaban berbeda diberikan oleh responden yang telah mengunjungi sebuah toko bahwa ia tidak terlalu sulit menjelaskan lokasinya pada orang lain, hal ini disebabkan ruang publik yang seringkali dikunjungi umum hanya pada jalan besar saja.
	11	Apa menurut anda ruang publik pada area ini memiliki lokasi yang anda hindari terkait dengan keselamatan anda? Jawaban: a. Ya (0) b. Tidak (7) Kesimpulan: Semua responden mengatakan ia tidak memiliki lokasi yang dihindari pada zona G karena mereka merasa zona G tidak terlalu sering menjadi target para pelaku pelanggaran.
	12	Apa anda merasa ruang publik di area ini mudah dikenali dan diingat? Jawaban: a. Ya (6) b. Tidak (1)

	No.	Pertanyaan & Jawaban
F A M I L I A R I T Y		Kesimpulan: Responden yang berprofesi sebagai penjaga sebuah tempat makan mengatakan ruang publik di zona G sangat terbatas, sehingga mudah dikenali dan diingat. Namun, responden yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> mengatakan apabila tidak terbiasa, zona G cukup sulit untuk diingat.
	13	Apa anda merasa nyaman beraktifitas di ruang publik pada area ini? Jawaban: a. Tidak Nyaman (0) b. Cukup Nyaman (0) c. Nyaman (6) d. Sangat Nyaman (0)
		Kesimpulan: Responden mengatakan bahwa tidak banyak fasilitas yang disediakan pada ruang publik ini. Namun, menurut responden yang bertempat tinggal pada zona G, ia merasa hal ini bukan masalah. Sebab, tidak banyak hal yang dapat dilakukan pada ruang publik zona G. Jawaban yang sama diberikan oleh seorang narasumber yang berprofesi sebagai pengemudi ojek <i>online</i> . Ia mengatakan, ia jarang melakukan aktifitas pada ruang publik zona G, sehingga ia tidak bisa mengatakan mengenai kenyamanan ruang publik pada zona ini.
	14	Apa anda merasa ruang publik pada area ini membuat anda ingin kembali? Jawaban: a. Ya (5) b. Tidak (2) Kesimpulan: Responden yang mengunjungi area perdagangan jasa mengatakan, tidak banyak hal yang bias dilakukan pada ruang publik zona G, sehingga ia tidak terlalu ingin kembali ke ruang publik ini kecuali apabila ia merasa akan mengunjungi gerai makanan yang ada pada kawasan ini.

Tabel Data Kuisioner Validasi Perancangan

No.	Pernyataan	SS	S	CS	KS	TS	STS	Rata-Rata	Prosentase	Kategori
Aspek Site										
1	Hasil analisa pada aspek site memperlihatkan bahwa keterbukaan ruang pada lokasi penelitian membuat keselamatan pengguna ruang publik berkurang	3	2	13	11	9	2	133	55,42	Cukup Setuju
2	Penambahan fasilitas yang mengontrol akses ruang publik perlu dilakukan	4	16	7	6	4	3	161	67,08	Setuju
3	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek site mencakup:									
	· Membuat perumahan memiliki keterbukaan kawasan yang rendah.	1	9	11	8	7	4	137	57,08	Cukup Setuju
	· Penambahan generator aktivitas pada titik-titik terkait.	6	3	9	10	4	8	133	55,42	Cukup Setuju
Aspek Teritorial										
1	Hasil analisa pada aspek teritorial memperlihatkan pembatasan antara ruang publik dan semi publik tidak maksimal	9	11	7	4	6	3	164	68,33	Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan bahwa penanda simbolis belum cukup menyebar pada seluruh kawasan.	6	7	10	7	8	2	150	62,50	Cukup Setuju
3	Penambahan fasilitas pembatas teritorial diperlukan.	4	12	6	8	5	5	147	61,25	Cukup Setuju
4	Penambahan fasilitas penanda sebagai pembatas	2	5	14	5	8	6	130	54,17	Cukup Setuju

No.	Pernyataan	SS	S	CS	KS	TS	STS	Rata-Rata	Prosentase	Kategori
	simbolis serta penunjuk arah diperlukan.									
5	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek teritorial mencakup:									
	· Penambahan portal sebagai bentuk pembatas fisik.	8	10	9	5	7	3	166	69,17	Setuju
	· Penambahan penanda sebagai bentuk pembatas simbolis.	5	7	6	8	9	5	136	56,67	Cukup Setuju
	· Penambahan penanda guna meningkatkan keterbacaan wilayah.	3	9	11	7	8	2	146	60,83	Cukup Setuju
Aspek Jalan										
1	Hasil analisa pada aspek jalan memperlihatkan aktivitas parkir liar menyebabkan keselamatan pengguna ruang publik berkurang.	9	15	8	5	2	1	181	75,42	Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan penyediaan trotoar belum mencakup keseluruhan wilayah.	10	13	7	6	4	0	179	74,58	Setuju
3	Hasil analisa memperlihatkan terbatasnya fasilitas yang menjadi penghubung antar kawasan.	2	4	12	10	9	3	131	54,58	Cukup Setuju
4	Perlu adanya penambahan fasilitas yang dapat membatasi area parkir secara temporal.	9	14	8	4	5	0	178	74,17	Setuju
5	Perlu adanya penambahan trotoar yang mampu melayani ragam jenis pengguna ruang publik.	8	9	10	7	5	1	165	68,75	Setuju
6	Perlu adanya penambahan fasilitas pergantian moda	4	3	9	12	5	7	128	53,33	Cukup Setuju

No.	Pernyataan	SS	S	CS	KS	TS	STS	Rata-Rata	Prosentase	Kategori
	sebagai peningkatan aksesibilitas antar kawasan									
7	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan pada aspek jalan mencakup:									
	· Penambahan halte untuk meningkatkan aksesibilitas antar kawasan.	4	5	9	7	13	2	134	55,83	Cukup Setuju
	· Pengadaan pangkalan ojek online guna mencegah parkir liar dari driver ojek online.	9	8	11	6	4	2	166	69,17	Setuju
	· Penambahan steel barricade sebagai solusi pembatasan zona parkir temporal.	5	8	8	4	9	6	138	57,50	Cukup Setuju
	· Penyediaan trotoar pada titik-titik terkait.	10	16	4	5	4	1	180	75,00	Setuju
	· Penyediaan tactile paving sebagai bentuk pelayanan bagi pengguna ruang publik yang memiliki disabilitas.	6	11	10	8	3	2	163	67,92	Setuju
	· Penyediaan bollard guna mencegah adanya kendaraan bermotor naik ke atas trotoar	9	12	9	7	2	1	176	73,33	Setuju
Aspek Keterlihatan										
1	Hasil analisa pada aspek keterlihatan memperlihatkan ruang publik memiliki keterlihatan yang rendah dari dalam bangunan.	4	7	12	9	3	5	145	60,42	Cukup Setuju
2	Hasil analisa memperlihatkan bahwa fasilitas pengawasan belum mampu sepenuhnya menjadi bantuan pengawasan alami.	11	18	4	4	3	0	190	79,17	Setuju

No.	Pernyataan	SS	S	CS	KS	TS	STS	Rata-Rata	Prosentase	Kategori
3	Perlu adanya tambahan generator aktivitas yang sesuai sebagai bentuk peningkatan pengawasan alami.	7	10	8	5	4	6	153	63,75	Cukup Setuju
4	Perlu adanya penambahan CCTV sebagai fasilitas pengawasan buatan.	9	20	7	3	1	0	193	80,42	Setuju
	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan terkait aspek keterlihatan mencakup:									
	· Penambahan ruang terbuka sebagai bantuan pengawasan alami dan pengendali keramaian.	12	10	5	4	5	4	168	70,00	Setuju
	· Penambahan deret bangunan dengan jendela yang menghadap ke badan jalan dan tidak terbatas pagar.	9	11	7	5	5	3	165	68,75	Setuju
	· Penambahan fasilitas CCTV di titik-titik terkait.	9	20	7	3	1	0	193	80,42	Setuju
Aspek Daya Tarik										
1	Hasil analisa pada aspek daya tarik memperlihatkan kurangnya fasilitas yang mampu menghadirkan aktivitas spontan.	4	3	8	6	9	10	117	48,75	Kurang Setuju
2	Perlu adanya penambahan fasilitas bangku di titik-titik terkait.	1	3	7	8	9	12	103	42,92	Kurang Setuju
3	Perancangan untuk meningkatkan keselamatan terkait aspek daya tarik mencakup:									

No.	Pernyataan	SS	S	CS	KS	TS	STS	Rata-Rata	Prosentase	Kategori
	· Penambahan fasilitas bangku pada titik-titik terkait sebagai fasilitas yang dapat menghadirkan aktivitas secara spontan.	1	3	7	8	9	12	103	42,92	Kurang Setuju

BIODATA PENULIS



Fery Asta Wibowo lahir di Kota Surabaya 16 Februari 1993. Mengenyam pendidikan di SD Kemala Bhayangkari I Surabaya, SMPN 32 Surabaya, dan SMA TRIMURTI Surabaya. Penulis mendapatkan gelar Sarjana Teknik di Institut Teknologi Nasional Malang di tahun 2015. Setelah bekerja di sebuah konsultan swasta di Kota Kupang selama 2 tahun, penulis membulatkan tekad untuk mempelajari lebih dalam mengenai studi tentang perkotaan, yaitu perancangan kota di Institut Teknologi Sepuluh

Nopember Kota Surabaya. Penulis menganggap sebuah kota yang baik untuk generasi di masa depan dapat dibentuk dengan baik dimulai dari masa kini dengan tetap mengingat dan menghargai kesalahan serta budaya kota di masa lalu. Penulis acapkali mengikuti perkembangan studi perkotaan terkini dengan terus mengikuti informasi mengenai gerakan pembangunan di negara lain. Sehingga penulis dapat menemukan ide baru guna memeriahkan era pembangunan.

Penulis terbuka dengan segala ide baru terutama terkait dengan kenyamanan masyarakat di dalam perkotaan dan mampu membantu masyarakat mendapatkan tingkat kesejahteraan yang lebih baik. Penulis juga berharap mampu untuk terus berkontribusi terhadap studi perkotaan di Indonesia sehingga Indonesia dapat menjadi salah satu negara dengan kota yang baik dengan mendukung keberlanjutan dan keberagaman.