



Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kota Lama Surabaya

Rangkuman Lini Masa dan Daftar Rekomendasi Penataan Kawasan

Agustus 2024





Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Bandung, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui transportasi publik massal, fasilitas pejalan kaki, manajemen parkir dan kawasan berbasis transit (TOD).



Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kota Lama Surabaya

Rangkuman Linimasa dan Daftar Rekomendasi
Penataan Kawasan

Agustus 2024

Disusun oleh:

Ajani Raushanfikra Batuparan

Editor:

Deliani Poetriayu Siregar
Fani Rachmita

Desain Editorial:

Nadia Kalosa
Ayi Safira

Dipublikasikan pada:

Agustus 2024

Kontak:

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager
fani.rachmita@itdp.org

Ajani Raushanfikra Batuparan - Urban Planning and Design Assistant
ajani.raushanfikra@itdp.org

ITDP Indonesia
Jalan Johar No. 20, lantai 5,
Menteng, Jakarta 10340

Daftar Isi

Daftar Isi	1
Daftar Gambar	5
Daftar Tabel	10
Ringkasan Eksekutif	11
1. Peningkatan Konektivitas Kota Lama	11
2. Peningkatan Aksesibilitas Kota Lama	11
3. Intervensi Prioritas Kota Lama	13
4. Pengembangan Rute Wisata	14
5. Konsep Desain Wayfinding	14
6. Aktivasi Kawasan	14
1 Proses Kolaborasi Pemerintah Kota Surabaya dan ITDP Indonesia	16
1.1 Audiensi dengan Walikota Surabaya (Maret 2023)	17
1.2 Tindak Lanjut Pertama Rencana Pengerjaan Kota Lama Surabaya (Mei 2023)	17
1.3 Penentuan Deliniasi Wilayah Studi Kawasan Kota Lama (Juni 2023)	18
1.4 Penyampaian Hasil Studi Pertama Dan Survei Konfirmasi Kawasan Kota Lama (Agustus 2023)	19
1.5 Penyerahan Dokumen Laporan Rekomendasi Kota Lama (November 2023)	20
2 Analisis Isu dan Potensi Kota Lama Surabaya	21
2.1 Metode Pengumpulan Data	21
2.2 Kondisi Kota Lama Surabaya	22
2.2.1 Delineasi Kawasan Kota Lama Surabaya	23
2.2.2 Guna Lahan dan Aktivitas Kawasan	24
2.2.3 Aktivitas Wisata Kawasan Kota Lama	25
2.2.4 Kondisi Mobilitas	28
2.2.4.1 Konektivitas Kawasan	28
2.2.4.2 Ketersediaan Fasilitas Pejalan Kaki	33
2.2.4.3 Ketersediaan Fasilitas Pesepeda	35
2.2.4.4 Lalu Lintas Kendaraan Bermotor	36
2.2.4.5 Parkir dan Aktivitas Logistik	38
2.2.4.6 Persepsi terhadap Kawasan Kota Lama	39
Survei Persepsi	39
Wawancara	42
2.3 Isu dan Temuan Konektivitas Kota Lama	44
2.3.1 Transportasi Publik Belum Menjangkau Seluruh Kawasan Kota Lama	44
2.3.2 Keberadaan “Pintu Masuk” Kota Lama	47
2.3.3 Kebutuhan Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki Dan Pesepeda Pada Ruas Utama	49

2.3.4	Penataan Parkir	50
2.4	Isu dan Temuan Aksesibilitas Kota Lama	50
2.4.1	Aksesibilitas Pejalan Kaki	50
2.4.2	Aksesibilitas Pesepeda	54
2.5	Isu dan Temuan Pengembangan Aktivitas Kota Lama	55
	Potensi Pengembangan Moda Sepeda dan Becak Kayuh	55
	Pemanfaatan Ruang di Luar Jam Sibuk Kawasan	56
3	Rekomendasi	59
3.1	Peningkatan Konektivitas	59
	1. Menambahkan layanan dan/atau pilihan moda transportasi publik serta menambah pemberhentian moda menuju ke dan/atau dari Kawasan Ampel dan Pecinan	59
	2. Jalan Rajawali, Jalan Veteran, dan Jalan Kembang Jepun harus direncanakan memiliki fasilitas pejalan kaki berkeselamatan tinggi	60
	3. Memaksimalkan penataan stasiun dan halte yang menjadi “pintu masuk” Kawasan Kota Lama	61
	4. Meminimalisir hingga Menghilangkan Parkir On-Street Sepanjang Hari di Jalan Rajawali dan Kembang Jepun	66
3.2	Peningkatan Aksesibilitas Intra Kawasan	68
3.2.1	Rute Prioritas Pejalan Kaki Kawasan	68
3.2.2	Panduan Desain Jalur Pejalan Kaki/Trotoar	69
	A. Dimensi Trotoar	70
	B. Material Trotoar	70
	C. Pelandaian	70
	D. Akses Keluar-Masuk Kendaraan	71
	E. Jalur Pemandu	71
	F. Penerangan	72
	G. Bollard	73
	H. Tempat duduk	73
	I. Tempat Sampah	74
	J. Peneduhan	74
3.2.3	Panduan Desain Jalur Sepeda	74
3.2.4	Peningkatan Aksesibilitas Simpang dan Penyeberangan	76
3.2.5	Akses Transit	79
3.2.6	Pembatas Kecepatan	80
3.2.7	Tipologi Penataan Ruas Jalan	83
	A. Tipologi A: Complete Street	85
	B. Tipologi B (Jalan Berbagi)	94
	C. Tipologi C (Khusus Pejalan Kaki)	97
3.3	Intervensi Prioritas	98
3.3.1	Area Titik Integrasi	99
3.3.2	Ruas jalan utama (Tipologi A1, Complete Street)	101

3.4	Pengembangan Rute Wisata	110
3.4.1	Rute Jalan Kaki Berkelompok (Group Tour)	110
3.4.2	Rute Jalan Kaki Individu (Self-guided)	111
	Rute Eropa 1	112
	Rute Eropa 2	113
	Rute Eropa 3	114
	Rute Pecinan 1	115
	Rute Pecinan 2	116
	Rute Ampel 1	117
	Rute Ampel 2	118
3.4.3	Rute Sepeda Grup (Group Tour)	119
	Rute Sepeda Grup Eropa 1	120
	Rute Sepeda Grup - Eropa 2	121
	Rute Sepeda Grup - Pecinan	122
	Rute Sepeda Grup - Ampel	123
3.4.4	Rute Sepeda Individu (Self-guided, atau Becak Wisata)	124
	Rekomendasi: Becak Wisata	124
	Rute Sepeda Eropa 1	125
	Rute Sepeda Eropa 2	125
	Rute Sepeda Eropa 3	125
	Rute Pecinan 1	126
	Rute Pecinan 2	126
	Rute Ampel 1	127
	Rute Ampel 2	127
3.5	Konsep Perencanaan Wayfinding	128
	Proses Pembacaan Informasi	130
	Bentuk-bentuk Wayfinding	131
	Rambu Bus Stop / Bus Pole	131
	Papan Informasi pada Stasiun Pemberhentian Transportasi Publik	132
	Totem Informasi	133
	Gantry Pole	135
	Papan Informasi per Lokasi Wisata	136
	Letak Wayfinding pada Ruang Jalan	137
3.6	Aktivasi Kawasan	138
3.6.1	Pop-up Store	138
3.6.2	Mural dan Spot Foto	139
3.6.3	Scavenger Hunt	142
3.6.4	Diversifikasi Kegiatan	143
	1. Penambahan ruang untuk kegiatan	143
	2. Pengalihan fungsi ruas jalan	143
3.6.5	Tur Bus Wisata dan Sepeda Sewa	144



3.6.6 Wisata Malam Hari	145
3.6.7 Kegiatan Tahunan	146
1. 3D Projection Mapping	146
2. Aktivasi Plaza atau Taman	147
4 Kesimpulan dan Penutup	148
Daftar Pustaka	149

Daftar Gambar

Gambar 1.1. Lini Masa Kegiatan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	13
Gambar 1.2. Audiensi dengan Wali Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	14
Gambar 1.3. Diskusi Lanjutan dengan DPRKPP dan Bappedalitbang (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	15
Gambar 1.4. Rapat Penentuan Delineasi Kawasan Studi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	16
Gambar 1.5. Diskusi dan Survei bersama Oud Soerabaja, Bersukaria Walk Surabaya, dan Koalisi Pejalan Kaki (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	17
Gambar 1.6. Pemaparan Hasil Temuan dan Analisis Awal kepada Perwakilan Pemerintah Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	17
Gambar 1.7. Penyerahan Dokumen Laporan Rekomendasi Kota Lama oleh ITDP kepada Perwakilan Pemerintah Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	17
Gambar 2.1. Arsitektur Bangunan Bersejarah di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	20
Gambar 2.2. Delineasi Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	21
Gambar 2.3. Peta Guna Lahan Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	22
Gambar 2.4. Peta Aktivitas Wisata Intra Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	23
Gambar 2.5. Kegiatan Wisata di Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	25
Gambar 2.6. Peta Layanan Angkutan Umum seluruh Kota Surabaya (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	26
Gambar 2.7. Peta Layanan Angkutan Umum Dalam Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	27
Gambar 2.8. Tempat Pemberhentian Bus di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	28
Gambar 2.9. Stasiun Surabaya Kota dan Dermaga di Area Jembatan Merah Plaza (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	29
Gambar 2.10. Peta Konektivitas Kawasan Eksisting (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	29
Gambar 2.11. Peta Jaringan Infrastruktur Pejalan Kaki Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	31
Gambar 2.12. Ruas Jalan dengan Trotoar dan Tanpa Trotoar di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	31
Gambar 2.13. Penyeberangan Eksisting di Jalan Kebon Rojo (Pelican Cross) dan Jalan Rajawali (Zebra Cross). (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	32
Gambar 2.14. Peta Jaringan Infrastruktur Sepeda Kota Surabaya (sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2022)	33
Gambar 2.15. Peta Rencana Layanan Sepeda Dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	33
Gambar 2.16. Peta Mobilitas Kendaraan Dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	37
Gambar 2.17. Peta Sirkulasi Kendaraan Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	35
Gambar 2.18. Peta Titik Parkir dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	36
Gambar 2.19. Profil Responden Survei	37
Gambar 2.20. Frekuensi Kunjungan dan Alasan Berkunjung ke Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	37
Gambar 2.21. Preferensi Moda Transportasi Responden Survei (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	38
Gambar 2.22. Pengalaman Berjalan Kaki dan Menyeberang Responden Survei (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	38

Gambar 2.23. Hambatan dan Harapan Pejalan Kaki (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	39
Gambar 2.24. Penyedia Jasa Becak Kayuh di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	40
Gambar 2.25. Kegiatan Usaha Lokal di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	41
Gambar 2.26. Peta Konektivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	42
Gambar 2.27. Peta Analisis Konektivitas Kawasan Eksisting (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	43
Gambar 2.28. Kondisi Halte dan Ruas Jalan sekitar Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	45
Gambar 2.29. Stasiun Surabaya Kota (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	46
Gambar 2.30. Pengalaman Berjalan Kaki dan Menyeberang di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	47
Gambar 2.31. Hambatan saat Berjalan Kaki dan Harapan Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	48
Gambar 2.32. Peta Tingkat Kerentanan Berjalan Kaki di Siang Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	50
Gambar 2.33. Peta Tingkat Kerentanan Berjalan Kaki di Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	50
Gambar 2.34. Peta Level of Traffic Stress (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	52
Gambar 2.35. Ketertarikan terhadap Alternatif Moda Transportasi Intra Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	53
Gambar 2.36. Ketertarikan terhadap Wisata Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	54
Gambar 2.37. Alternatif Aktivitas Wisata yang Diminati (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	54
Gambar 2.38. Potensi Aktivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	55
Gambar 3.1. Peta Rekomendasi Peningkatan Konektivitas Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	57
Gambar 3.2. Peta Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	58
Gambar 3.3. Peta Rekomendasi Peningkatan Konektivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	59
Gambar 3.4. Desain Halte dan Stasiun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	60
Gambar 3.5. Prinsip Aksesibel dan Inklusif (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	61
Gambar 3.6. Prinsip Jelas dan Informatif (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	62
Gambar 3.7. Prinsip Aman dan Selamat (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	62
Gambar 3.8. Prinsip Terintegrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	63
Gambar 3.9. Peta Konektivitas Kawasan dan Tingkat Kerentanan Jalan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	64
Gambar 3.10. Peta Indikator Rute Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	65
Gambar 3.11. Peta Tingkatan Ruas Jalan Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	66
Gambar 3.12. Ketentuan Desain Ramp (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR, 2023)	68
Gambar 3.13. Desain Trotoar pada Driveway (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR, 2023)	68
Gambar 3.14. Tipe Ubin Pemandu (Sumber: Rekomendasi Mobilitas Inklusif Kota Medan, 2022)	69
Gambar 3.15. Ketentuan Fasilitas Penerangan (Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor, ITDP Indonesia, 2020)	70
Gambar 3.16. Desain dan Peletakkan Bollard (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	70
Gambar 3.17. Jalur Sepeda Tipe A (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)	72
Gambar 3.18. Jalur Sepeda Tipe B (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)	72
Gambar 3.19. Jalur Sepeda tipe C (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)	72

Gambar 3.20. Penentuan Tipe Lajur Berdasarkan Fungsi Jalan (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)	72
Gambar 3.21. Penentuan Tipe Lajur Berdasarkan Volume dan Kecepatan Kendaraan (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)	73
Gambar 3.22. Dimensi Pedestrian Platform	74
Gambar 3.23. Pengecilan Radius Belok (kiri), Desain Bulb-out (Sumber: Visi Nasional Transportasi Tidak Bermotor, ITDP, 2020)	75
Gambar 3.24. Peta Rekomendasi Lokasi Penyeberangan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	76
Gambar 3.25. Peningkatan Akses Transit pada Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	77
Gambar 3.26. Penyesuaian Material Permukaan (Sumber: NACTO Urban Street Design Guide, 2013)	78
Gambar 3.27. Ilustrasi Chicane (sumber: sfbetterstreets.org)	79
Gambar 3.28. Penerapan Speed Table (sumber: NACTO Urban Street Design Guide and penangmonthly.com, 2013)	79
Gambar 3.29. Peta Tipologi Ruas Jalan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	81
Gambar 3.30. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A1, Jalan Kembang Jepun (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	84
Gambar 3.31. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A2, Jalan Veteran (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	86
Gambar 3.32. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A3, Jalan Kepanjen (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	87
Gambar 3.33. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A4, Jalan Krembangan Barat (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	89
Gambar 3.34. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A5, Jalan Karet (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	90
Gambar 3.35. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi B1, Jalan Mliwis (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	92
Gambar 3.36. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi B2, Jalan Slopmpretan (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	94
Gambar 3.37. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi C, Jalan Ampel Lonceng (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	95
Gambar 3.38. Intervensi Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	96
Gambar 3.39. Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	97
Gambar 3.40. Site Plan Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	98
Gambar 3.41. Ilustrasi Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	98
Gambar 3.42. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Rajawali (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	100
Gambar 3.43. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Kembang Jepun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	101
Gambar 3.44. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Indrapura (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	103
Gambar 3.45. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Nyamplungan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	105
Gambar 3.46. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Stasiun Kota (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	106
Gambar 3.47. Rekomendasi Rute Wisata Jalan Kaki Group Tour (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	108
Gambar 3.48. Contoh Penerapan Self-guided tour di Seoul dan Athena	109
Gambar 3.49. Contoh Penerapan Signage Wayfinding Kawasan Wisata	109
Gambar 3.50. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Eropa 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	110
Gambar 3.51. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Eropa 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	111
Gambar 3.52. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Eropa 3 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	112
Gambar 3.53. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Pecinan 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	113
Gambar 3.54. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Pecinan 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	114
Gambar 3.55. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Ampel 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	115

Gambar 3.56. Rute Wisata Jalan Kaki Self-guided Zona Ampel 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	116
Gambar 3.57. Kegiatan Tur Sepeda (sumber: ITDP Indonesia, 2021)	117
Gambar 3.58. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Eropa 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	118
Gambar 3.59. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Eropa 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	119
Gambar 3.60. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	120
Gambar 3.61. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Ampel (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	121
Gambar 3.62. Kegiatan Becak Wisata (Sumber: tripdo.com dan detik.com, 2017)	122
Gambar 3.63. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda Self-guided atau Becak di Zona Eropa (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	123
Gambar 3.64. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda Self-guided atau Becak di Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	124
Gambar 3.65. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda Self-guided atau Becak di Zona Ampel (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	125
Gambar 3.66. Prinsip wayfinding (sumber: Legible London, 2007)	126
Gambar 3.67. Rekomendasi Konsep Sistem wayfinding Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	126
Gambar 3.68. Jarak Peletakan Informasi wayfinding (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding)	127
Gambar 3.69. Contoh Desain Bus Pole (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	129
Gambar 3.70. Contoh Desain Papan Informasi Halte Bus (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	130
Gambar 3.71. Contoh Penempatan Totem Informasi (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding)	130
Gambar 3.72. Contoh Penerapan Desain Totem Informasi di Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	132
Gambar 3.73. Contoh Penerapan Gantry Pole di Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	133
Gambar 3.74. Contoh Penerapan Papan Informasi Pada Lokasi POI (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	134
Gambar 3.75. Ketentuan Letak Wayfinding Pada Trotoar dengan Lebar Lebih Dari 3 Meter (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding)	134
Gambar 3.76. Ketentuan Letak Wayfinding Pada Trotoar dengan Lebar Kurang Dari 3 Meter (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding)	135
Gambar 3.77. Desain Kios Pop-up Store (sumber: Pinterest)	136
Gambar 3.78. Peta Rekomendasi Aktivasi Ruang Ekonomi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	136
Gambar 3.79. Mural di kawasan Ipoh yang interaktif dan menjadi spot foto (Sumber: nomadtravellers.com)	
Gambar 3.80. Mural kegiatan di Songkhla (sumber: amazingthailand.com.au)	137
Gambar 3.81. Mural yang Menyajikan Informasi atau Cerita Terkait Kawasan (Sumber: ORegister.com)	137
Gambar 3.82. Outdoor photo booth dengan latar belakang bangunan-bangunan tua (Sumber: Trinax.sg, findingbeyond.com)	137
Gambar 3.83. Peta Rekomendasi Lokasi Spot Foto (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	138
Gambar 3.84. Contoh Rekomendasi Lokasi Spot Foto atau Mural di Jalan Branjangan dan Jalan Mliwis (Sumber: google street view, 2023)	138
Gambar 3.85. Contoh Kegiatan Scavenger Hunt (Sumber: Tokyoweekender.com)	139

Gambar 3.86. Peta Rekomendasi Rute Scavenger Hunt (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	140
Gambar 3.87. Peta Rekomendasi Lokasi untuk Diversifikasi Kegiatan (sumber; ITDP Indonesia, 2023)	141
Gambar 3.88. Peta Rekomendasi Bus Wisata dan Sepeda Sewa (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	142
Gambar 3.89. Peta Rekomendasi Rute Wisata Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	143
Gambar 3.90.. 3D Projection Mapping (sumber: tiktok)	143
Gambar 3.91. Peta Rekomendasi Kegiatan tahunan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	144

Daftar Tabel

Tabel 2.1. Judul Data dan Penggunaan	18
Tabel 2.2. Pilihan Rute Tur Wisata Kawasan	23
Tabel 2.3. Kawasan di Kota Surabaya dan Moda Transportasi Publik yang tersedia	43
Tabel 2.4. Level of Traffic Stress (Sumber: olahan dari Montgomery County Bicycle Master Plan)	51
Tabel 3.1. Ketinggian Trotoar (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR)	67
Tabel 3.2. Detail dan Contoh Implementasi Tipe Lajur atau Jalur Sepeda	72
Tabel 3.3. Prinsip dan Elemen Desain pada Titik Pemberhentian Transportasi Publik	76
Tabel 3.4. Rekomendasi Tipologi Ruas Jalan (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	80
Tabel 3.5. Pembagian Tipologi (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)	82
Tabel 3.6. Rekomendasi Intervensi Jalan Rajawali (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	99
Tabel 3.7. Rekomendasi Intervensi Jalan Kembang Jepun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	100
Tabel 3.8. Rekomendasi Intervensi Jalan Kebon Rojo-Indrapura (sumber: ITDP Indonesia, 2023)	102
Tabel 3.9. 2 Rekomendasi Intervensi Jalan Nyamplungan	103
Tabel 3.10. Rekomendasi Intervensi Jalan Stasiun Kota	105

Ringkasan Eksekutif

Pada tahun 2023, Pemerintah Kota Surabaya memiliki rencana revitalisasi Kawasan Kota Lama untuk menjadi salah satu destinasi wisata yang ramah pejalan kaki, pesepeda, dan dapat diakses dengan transportasi publik. Dalam mendukung rencana tersebut, ITDP Indonesia melakukan rangkaian kegiatan kolaborasi dengan Pemerintah Kota Surabaya dan menghasilkan dokumen **“Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama Surabaya”**.

Dalam prosesnya, selain melibatkan pemangku kepentingan penataan Kota Lama Surabaya, ITDP Indonesia juga menerapkan proses perencanaan kolaboratif dengan komunitas pegiat wisata dan pejalan kaki serta para penghuni Kawasan Kota Lama. Pelibatan tersebut dilakukan melalui serangkaian kegiatan meliputi pengambilan data primer dan sekunder; diskusi, survei, serta wawancara untuk dapat memahami persepsi mereka terhadap kondisi konektivitas dan aksesibilitas kawasan; serta potensi pengembangan kawasan sebagai lokasi wisata sejak Maret 2023.

Rekomendasi “Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kawasan Kota Lama” diserahkan kepada Pemerintah Kota Surabaya pada November 2023 yang ditindaklanjuti dengan adopsi rekomendasi dan pembangunan di Kawasan Kota Lama Surabaya secara bertahap. Adapun rekomendasi yang diberikan berdasarkan isu dan temuan terkait konektivitas, aksesibilitas dan pengembangan aktivitas Kawasan Kota Lama, 6 (enam) kategori rekomendasi yang diberikan, termasuk:

1. PENURUNAN KUALITAS PROTEKSI JALUR SEPEDA

- a. Menambahkan layanan dan/atau pilihan moda transportasi publik serta menambah lokasi pemberhentian moda menuju ke dan/atau dari Kawasan Ampel dan Pecinan.
- b. Sebagai ruas jalan utama kawasan, Jalan Rajawali, Jalan Veteran, dan Jalan Kembang Jepun harus direncanakan memiliki fasilitas pejalan kaki berkeselamatan tinggi.
- c. Memaksimalkan penataan stasiun dan halte yang menjadi “pintu masuk” Kawasan Kota Lama.
- d. Ruas jalan dengan kegiatan wisata tinggi seperti Jalan Rajawali dan Kembang Jepun disarankan tidak mengakomodir parkir on-street sepanjang hari.
- e. Menciptakan koridor berjalan kaki dan bersepeda ke dalam kawasan, terutama menghubungkan kedua moda tersebut dengan transportasi publik.

2. PENINGKATAN AKSESIBILITAS KOTA LAMA

- a. Intervensi peningkatan aksesibilitas, terutama untuk ruas jalan yang termasuk ke dalam Rute Prioritas Pejalan Kaki Kawasan.
- b. Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeda perlu mengacu kepada standar atau publikasi yang sudah terbit sebelumnya dengan memastikan penyediaan ruang yang adil dan inklusif, serta mengutamakan keselamatan seluruh pengguna jalan, terutama kelompok rentan.
- c. Peningkatan aksesibilitas ruas jalan di Kawasan Kota Lama dilakukan melalui intervensi yang berbeda-beda sesuai tipologi ruas jalan. Secara umum, tipologi terbagi atas tiga yaitu Tipologi A: *Complete street*, Tipologi B: Jalan berbagi, Tipologi C: Khusus pejalan kaki dan pesepeda.

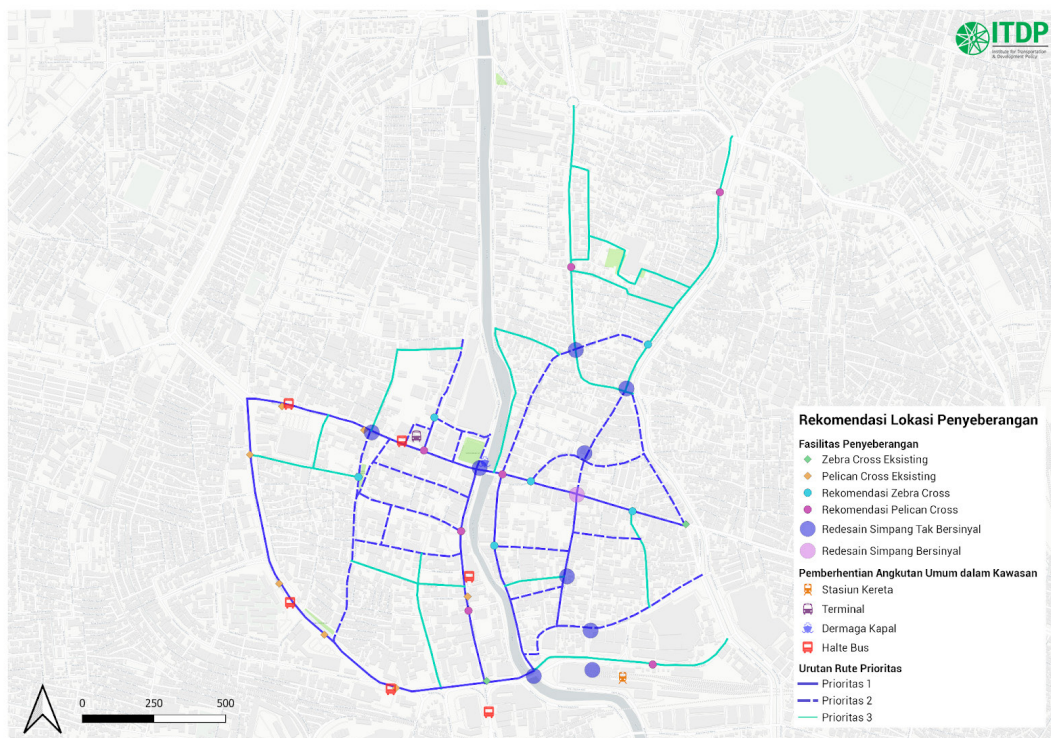
Tabel 1. Rekomendasi Tipologi Ruas Jalan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Tipologi	Tingkat Kerentanan	Level Traffic Stress	Skor Wisata	ROW	Fungsi Pergudangan	Parkir On-Street	Tingkat Layanan Lokalitas	Jenis Muka Bangunan	Rekomendasi Dasar
A1	Tinggi	Tinggi	Tinggi	>11 m	Dengan/ tanpa fungsi pergudangan	Dengan parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street dengan pengaturan waktu Jalur sepeda
A2	Tinggi	Tinggi	Tinggi	8-15 m	Dengan fungsi pergudangan	Dengan parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Rekomendasi tanpa parkir Jalur sepeda
A3	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	8-15 m	Tidak ada fungsi pergudangan	Dengan parkir on-street	Sedang-Tinggi	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street
A4	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	7-11 m	Dengan fungsi pergudangan	Dengan parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street dengan pengaturan waktu
A5	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	5-7 m	Dengan fungsi pergudangan	Tanpa parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan tidak aktif (<i>wall</i>) satu sisi	Trotoar 1 sisi Tanpa parkir on-street Lajur Sepeda Berbagi
B1	Tinggi	Tinggi	Tinggi	3-7 m	Dengan/ tanpa fungsi pergudangan	Tanpa parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Rekomendasi tanpa parkir
B2	Tinggi	Tinggi	Tinggi	3-7 m	Dengan fungsi pergudangan	Dengan parkir on-street	Rendah-Sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Parkir dengan pengaturan waktu
B3	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	3-7 m	Tidak ada fungsi pergudangan	Tanpa parkir on-street	Tinggi	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Parkir on-street permanen
C	Rendah-Sedang	Rendah-Sedang	Tinggi		Tidak ada fungsi pergudangan	Tanpa parkir on-street	Rendah-Tinggi	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	<i>Pedestrian only</i>

d. Peningkatan Aksesibilitas Simpang dan Penyeberangan

Direkomendasikan penambahan dan/atau peningkatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki sebagai berikut:

Gambar 4. Rekomendasi Peningkatan Fasilitas Penyeberangan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



e. Peningkatan Akses Titik Pemberhentian Transportasi Publik

Seiring dengan peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki, akses terhadap titik pemberhentian transportasi publik juga perlu ditingkatkan. Beberapa prinsip dan elemen desain yang dapat diterapkan pada titik pemberhentian transportasi publik yaitu:

- Halte & stasiun sebagai “pintu” kawasan
- Mempersingkat waktu naik/turun
- Memudahkan perpindahan penumpang
- Aman dan selamat
- Desain inklusif
- Integrasi armada kendaraan dan infrastruktur

3. INTERVENSI PRIORITAS KOTA LAMA

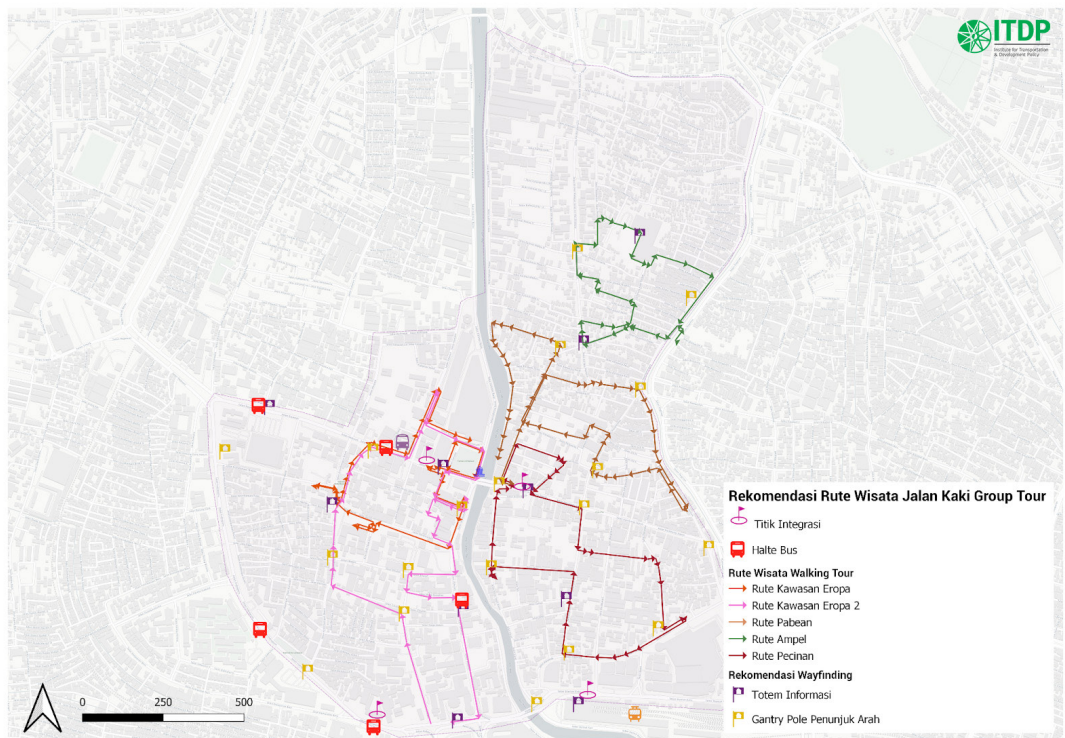
Kawasan Kota Lama dapat dikatakan memiliki area yang cukup luas. Terdapat banyak titik lokasi dan ruas jalan yang perlu diintervensi dalam peningkatan konektivitas dan aksesibilitasnya. Oleh karena itu, studi ini juga merangkum poin-poin rekomendasi yang dapat menjadi prioritas intervensi awal perbaikan kawasan ini. Penentuan prioritas tersebut dilakukan berdasarkan analisis rekomendasi peningkatan konektivitas dan aksesibilitas kawasan, serta pemilihan rute tur yang akan dijelaskan pada subbab setelah ini. Lokasi yang direkomendasikan sebagai intervensi prioritas termasuk:

- a. Area titik integrasi, termasuk untuk titik henti becak dan sepeda sewa.
- b. Ruas jalan utama kawasan, merupakan ruas jalan yang termasuk tipologi A1.
- c. Fasilitas penyeberangan dan perbaikan simpang.
- d. Fasilitas *wayfinding* kawasan.

4. PENGEMBANGAN RUTE WISATA

Rekomendasi Pengembangan Rute Wisata diberikan berdasarkan lokasi *point of interests* serta analisis aksesibilitas pada Kawasan Kota Lama Surabaya. Pilihan rute wisata terbagi atas pilihan moda (pejalan kaki dan pesepeda) serta secara mandiri (*self-guided*) atau grup.

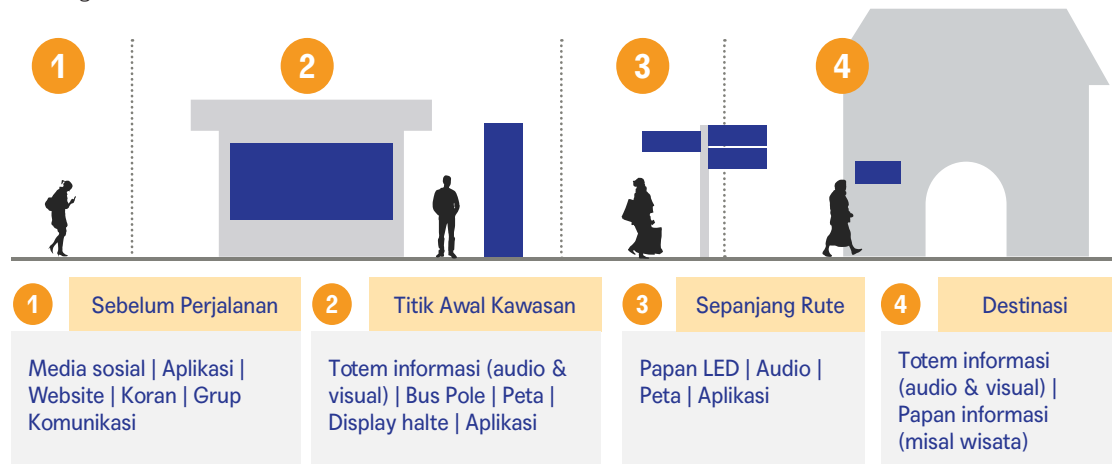
Gambar 3. Rekomendasi Rute Wisata Jalan Kaki (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)



5. KONSEP DESAIN WAYFINDING

Kehadiran *Wayfinding* sangat penting bagi kawasan wisata. Tahapan perjalanan di dalam kawasan wisata beserta bentuk informasi *wayfinding* yang dibutuhkan di Kota Lama sebagai kawasan wisata adalah sebagai berikut:

Gambar 4. Rekomendasi Sistem Wayfinding dalam Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



6. AKTIVASI KAWASAN

Dalam melakukan aktivasi kawasan, terdapat beberapa ide kegiatan yaitu:

1. *Pop-up Store*
2. Mural dan Spot Foto
3. *Scavenger Hunt*
4. Diversifikasi Kegiatan
5. Tur Bus Wisata dan Sepeda Sewa
6. Wisata Malam Hari
7. Kegiatan Tahunan (3D Projection Mapping, Festival Musik, Bazaar)

KOPI NUSANTARA

DE JAVASCHE BANK
TERMINAL KASUARI

TOURISM INFORMATION CENTER
GIFT SHOP

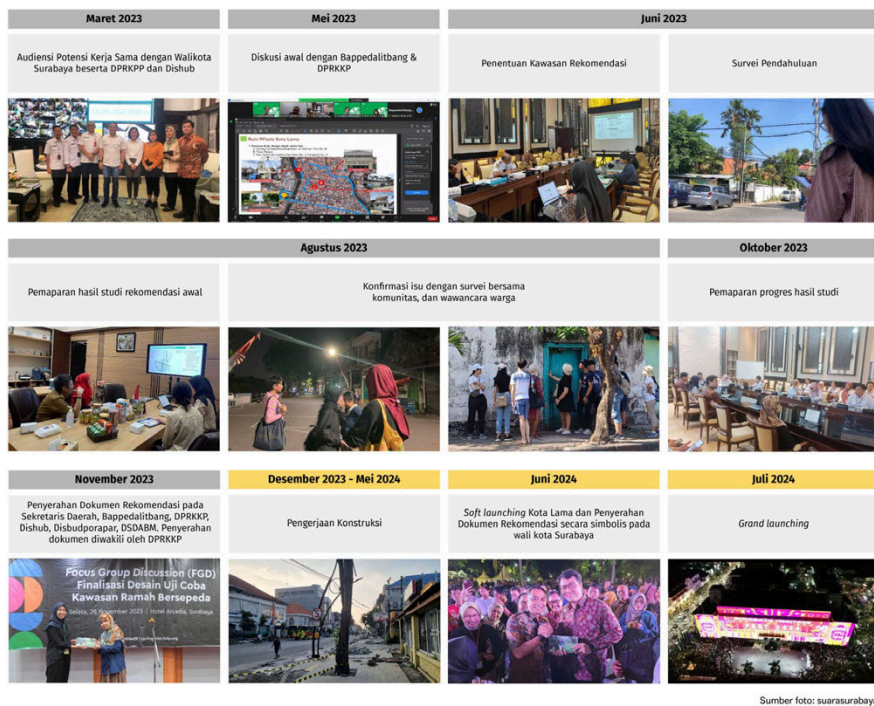


1 Proses Kolaborasi Pemerintah Kota Surabaya dan ITDP Indonesia

Dalam proses pendampingan yang dilakukan oleh ITDP Indonesia kepada Pemerintah Kota Surabaya, ITDP mempertimbangkan sejumlah pendekatan dan pelibatan yang intens dengan ragam pemangku kepentingan, utamanya ragam dinas di Pemerintahan Kota Surabaya. Termasuk di antaranya adalah Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman Serta Pertanahan (DPRKPP), Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga (DSDABM), Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Penelitian dan Pengembangan (Bappedalitbang), Dinas Kebudayaan, Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata (Disbudporapar), dan Dinas Perhubungan (Dishub).

Pada bagian ini, akan dijelaskan lebih lanjut tentang kronologi kerja sama antara ITDP Indonesia dengan Pemerintah Kota Surabaya dan penjelasan tentang metode dan tahapan pendampingan yang dilakukan oleh ITDP Indonesia di Surabaya.

Proses kolaborasi ITDP Indonesia dan Kota Surabaya dalam studi Kawasan Kota Lama berlangsung selama 7 bulan.



Gambar 1.1. Lini Masa Kegiatan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

1.1 Audiensi dengan Walikota Surabaya (Maret 2023)

Pada 29 Maret 2023, ITDP Indonesia melakukan audiensi terkait dengan potensi kerja sama antara Pemerintah Kota Surabaya. Dalam diskusi tersebut, Wali Kota setidaknya menyampaikan 3 (tiga) hal yang dapat dikerjakan bersama dengan pendampingan ITDP Indonesia. Termasuk ke dalam tiga poin tersebut adalah perencanaan dan implementasi transportasi publik, penataan Kawasan Kota Lama, dan penataan Kawasan Ampel.

Berdasarkan hasil diskusi tersebut, disepakati pendampingan akan dilakukan secara bertahap, dimulai dari persiapan penataan Kawasan Kota Lama. Lebih lanjut, dalam diskusi tersebut tim koordinasi perwakilan dari Kota Surabaya dan ITDP Indonesia ditentukan.

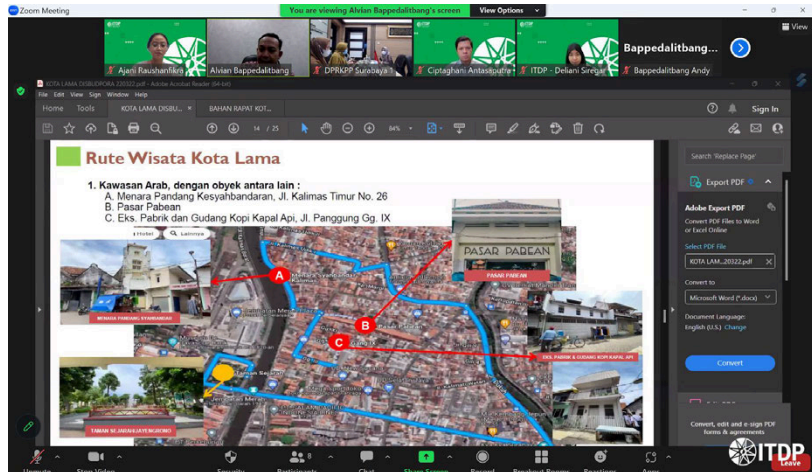


Gambar 1.2. Audiensi dengan Wali Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

1.2 Tindak Lanjut Pertama Rencana Pengerjaan Kota Lama Surabaya (Mei 2023)

Sebagai diskusi lanjutan, ITDP Indonesia melakukan koordinasi dan korespondensi intensif dengan Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan Permukiman serta Pertanahan (DPRKPP), dan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Penelitian dan Pengembangan (Bappedalitbang) Kota Surabaya. Diskusi yang berlangsung pada Mei 2023 dilakukan secara daring dan bertujuan untuk menyusun rencana kegiatan, lini masa, cakupan studi, serta ekspektasi keluaran studi yang diharapkan. Hasil dari diskusi ini kemudian menjadi dasar perencanaan aktivitas yang menghasilkan “Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kota Lama Surabaya” yang memprioritaskan mobilitas aktif dan moda transportasi berkelanjutan.

Dalam diskusi ini juga dibahas pendataan pemangku kepentingan lain yang perlu dilibatkan lebih lanjut, batas wilayah Kota Lama, dan penjelasan beberapa dokumen pendukung yang menjadi dasar perencanaan Kawasan Kota Lama sebagai acuan tim ITDP Indonesia.



Gambar 1.3. Diskusi Lanjutan dengan DPRKPP dan Bappedalitbang (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

1.3 Penentuan Deliniasi Wilayah Studi Kawasan Kota Lama (Juni 2023)

Di awal bulan Juni 2023, penentuan cakupan wilayah studi dilakukan melalui rapat penentuan delineasi penataan Kawasan Kota Lama Surabaya dengan Sekretaris Daerah (Sekda) Kota Surabaya. Rapat ini juga membahas strategi pengerjaan studi, daftar pemangku kepentingan yang perlu dilibatkan dalam proses perencanaan, dan batasan Kawasan Kota Lama. Penentuan batas Kota Lama Surabaya juga dilakukan bersama dengan Bappedalitbang, DPRKPP, Dinas Perhubungan (Dishub), Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga (DSDABM), dan Dinas Kebudayaan, Kepemudaan dan Olahraga serta Pariwisata (Disbudporapar) Kota Surabaya.

Pasca penentuan cakupan wilayah studi, pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan dan kuisioner yang dilakukan selama bulan Juni 2023. Selain itu, dilaksanakan juga pengumpulan data sekunder dari berbagai dinas.



Gambar 14. Rapat Penentuan Delineasi Kawasan Studi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

1.4 Penyampaian Hasil Studi Pertama Dan Survei Konfirmasi Kawasan Kota Lama (Agustus 2023)

Pengumpulan data awal ini termasuk data primer dari survei lapangan, serta data sekunder dari data yang telah diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Data tersebut kemudian diolah menjadi rangkuman hasil temuan dan analisis awal. Untuk mengonfirmasi hasil temuan dan analisis awal tersebut, ITDP Indonesia melakukan audiensi kepada perwakilan Pemerintah Kota Surabaya. Proses konfirmasi yang dilakukan tidak hanya dilakukan dengan Pemerintah Kota Surabaya, tetapi juga meliputi diskusi dan survei bersama komunitas, warga, dan pelaku usaha yang berada di dalam Kawasan Kota Lama.

Survei dilaksanakan bersama tiga komunitas pejalan kaki dan pegiat wisata yaitu Oud Soerabaja Hunter, Bersukaria Walk, dan Koalisi Pejalan Kaki (Kopeka) Surabaya. Sebelum melaksanakan survei bersama, telah dilakukan pertemuan secara daring sebagai diskusi awal penjangkaran isu pejalan kaki dan potensi lokasi-lokasi wisata di Kawasan Kota Lama.



Gambar 1.5. Diskusi dan Survei bersama Oud Soerabaja, Bersukaria Walk Surabaya, dan Koalisi Pejalan Kaki (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Gambar 1.6. Pemaparan Hasil Temuan dan Analisis Awal kepada Perwakilan Pemerintah Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

1.5 Penyerahan Dokumen Laporan Rekomendasi Kota Lama (November 2023)

Pada November 2023, dokumen Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kota Lama Surabaya telah selesai disusun oleh ITDP Indonesia. Penyerahan pertama dokumen rekomendasi dilakukan bersamaan dengan *Focus Group Discussion* (FGD) Desain Uji Coba Kawasan Ramah Bersepeda yang mengundang Pemerintah Kota Surabaya, komunitas pejalan kaki dan pesepeda, serta warga kawasan. Dokumen rekomendasi ini diserahkan oleh ITDP Indonesia kepada Sekretaris Daerah, DPRKPP, Bappedalitbang, Dishub, DSDABM, dan Disbudporapar Kota Surabaya untuk menjadi tindak lanjut kegiatan penataan dan pembangunan Kota Lama Surabaya. Penyerahan dilakukan oleh Deliani Siregar, Urban Planning and Inclusivity Manager ITDP Indonesia, kepada Ibu Hilda dari DPRKPP selaku perwakilan Pemerintah Kota Surabaya



Gambar 1.7. Penyerahan Dokumen Laporan Rekomendasi Kota Lama oleh ITDP kepada Perwakilan Pemerintah Kota Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2 Analisis Isu dan Potensi Kota Lama Surabaya

2.1 Metode Pengumpulan Data

Untuk memahami konteks dan celah pengembangan Kota Lama Surabaya secara lebih dalam, dilaksanakan survei teknis yang menilai beberapa aspek yang berkaitan dengan fasilitas pejalan kaki dan lalu lintas kendaraan di seluruh Kawasan Kota Lama. Survei dilakukan secara lintas waktu, yaitu di pagi hari, siang hari, dan malam hari. Beberapa poin yang diobservasi selama survei mencakup:

- Kondisi dan isu pada fasilitas pejalan kaki
- Kondisi dan isu pada jalur sepeda
- Kondisi penerangan dan aktivitas di malam hari
- Pendataan lokasi *point of interests* (POI)
- Kondisi lalu lintas kendaraan
- Pendataan lokasi parkir *off-street* dan *on-street*
- Muka bangunan pada kawasan

Dalam menjangkau isu dan kebutuhan pejalan kaki di Kawasan Kota Lama, dilakukan juga metode survei persepsi dan wawancara pengguna kawasan. Wawancara dilakukan terhadap tiga kelompok yaitu; warga, penyedia jasa becak kayuh, dan pemilik usaha. Sedangkan, survei persepsi ditujukan kepada peserta tur jalan kaki melalui platform *google form*. Secara garis besar, poin-poin pertanyaan yang termasuk ke dalam survei persepsi adalah sebagai berikut:

- Profil responden
- Pengalaman berjalan kaki di Kota Lama
- Preferensi pengembangan wisata Kota Lama

Selain pelaksanaan survei, tim ITDP Indonesia mengolah data sekunder dari instansi terkait. Data yang dikumpulkan utamanya berupa kondisi spasial di Kawasan Kota Lama dan rencana Pemerintah Kota Surabaya. Beberapa data yang digunakan dalam studi ini tercantum dalam tabel 2.1.

Tabel 2.1. Judul Data dan Penggunaan

Data	Keterangan
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya 2020-2025	Menjadi dasar acuan rekomendasi yang mengadopsi visi dan misi Pemerintah Kota Surabaya dalam pengembangan kota dan aspek mobilitas.
Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Surabaya Tahun 2005 – 2025	
Pola Ruang Rencana Detail Tata Ruang dan Pengaturan Zonasi Kota Surabaya (Tahun 2018-2038)	Digunakan untuk menganalisis potensi pengembangan kawasan, penentuan ruas jalan prioritas dan perancangan tipologi ruas

	jalan.
Delineasi Kawasan Penataan dan Pengembangan Cagar Budaya Kota Surabaya	Digunakan untuk menentukan delineasi area studi.
Persebaran Bangunan Cagar Budaya di Kawasan Kota Lama	Digunakan untuk pemetaan <i>point of interests</i> untuk merancang rute wisata dan rekomendasi aktivitas.
Peta Jaringan Transportasi Publik Kota Surabaya	Digunakan untuk menganalisis konektivitas kawasan eksisting serta potensi peningkatan jaringan transportasi publik di Kawasan Kota Lama.
Dokumen Kajian Pengembangan Angkutan Umum Kota Surabaya	
Peta Jaringan Fasilitas Pejalan Kaki Eksisting	Digunakan untuk menganalisis konektivitas kawasan eksisting serta potensi peningkatan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Kota Lama.
Dokumen Rencana Pengembangan Fasilitas Pejalan Kaki	
Peta Jaringan Fasilitas Sepeda Eksisting	Digunakan untuk menganalisis konektivitas kawasan eksisting serta potensi peningkatan fasilitas sepeda di Kawasan Kota Lama.
Dokumen Rencana Pengembangan Fasilitas Sepeda	

2.2 Kondisi Kota Lama Surabaya

Sejak Era Pra Kolonial (Kerajaan dan Kesultanan), Era Kolonial (Hindia Belanda), hingga saat ini, Kawasan Kota Lama Surabaya merupakan salah satu pusat perdagangan dan jasa di Pulau Jawa. Lokasinya yang berada di area pesisir menjadikannya dekat dengan kawasan pelabuhan utama, penghubung Pulau Jawa menuju Indonesia bagian tengah dan timur. Dahulu, terdapat Pelabuhan Kalimas di dalam kawasan ini, namun pelabuhan tersebut sudah tidak aktif. Saat ini, Kawasan Kota Lama menjadi tempat singgah mobilitas logistik sebelum berangkat dari Pelabuhan Tanjung Perak.

Pada zaman penjajahan Belanda tersebut, diberlakukan pemisahan permukiman penduduk berdasarkan etnisnya. Secara garis besar, pemisahan area di Kawasan Kota Lama terbagi menjadi tiga, yaitu Permukiman Eropa, Permukiman Arab-Melayu, dan Permukiman Cina (Pecinan). Pemisahan permukiman tersebut menjadikan masing-masing zona memiliki karakteristik arsitektur bangunan yang berbeda-beda, dengan ciri khas masing-masing. Kawasan Kota Lama juga menjadi tempat berbagai peristiwa bersejarah. Salah satu peristiwa bersejarah tersebut adalah tewasnya Jenderal A.W.S Mallaby dalam mempertahankan kemerdekaan Indonesia di Pertempuran 10 November 1945.



Gambar 2.1. Arsitektur Bangunan Bersejarah di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

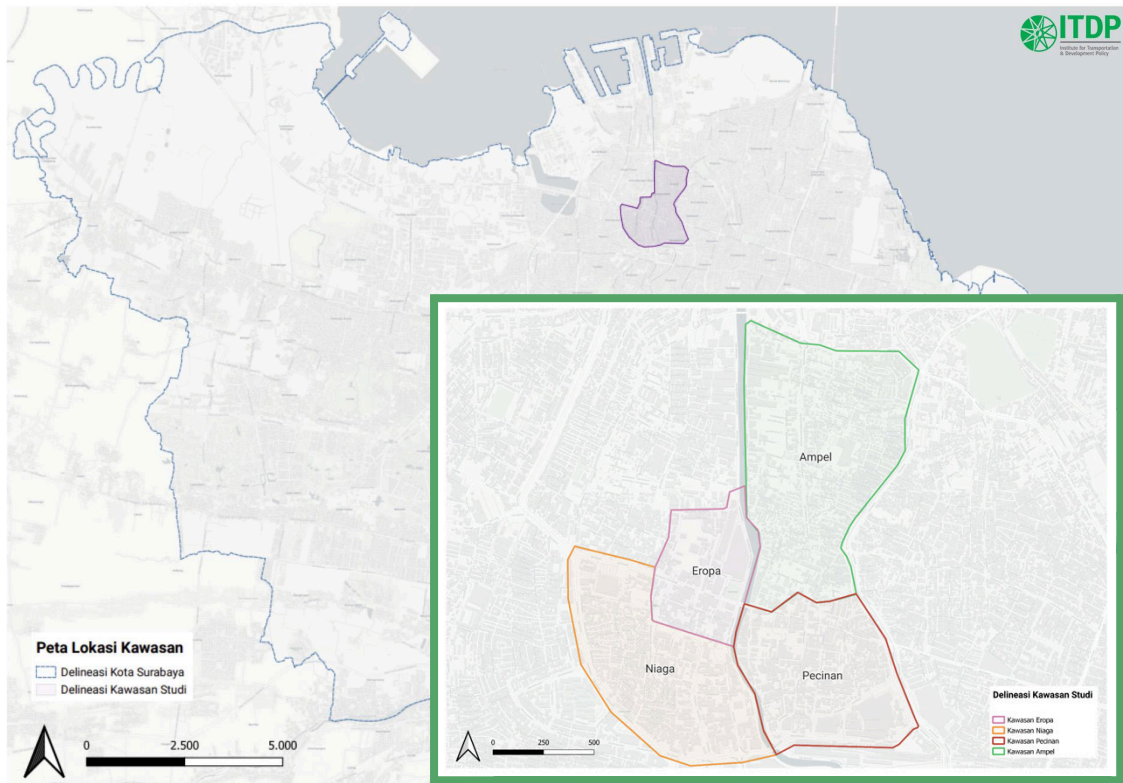
Dengan banyaknya peristiwa bersejarah yang terjadi di kawasan ini serta berbagai peninggalan arsitektur yang unik, Kawasan Kota Lama memiliki nilai sejarah yang signifikan dan daya tarik wisata yang tinggi. Namun, seiring perkembangan dan pembangunan Kota Surabaya, beberapa aktivitas di dalam Kawasan Kota Lama bergeser dan berdampak pada pemanfaatan bangunan yang sedikit banyak mengubah karakteristik awal Kota Lama. Selain itu, pengembangan wilayah Kota Surabaya yang mengarah ke Barat dan Selatan mempengaruhi pola dan tingkat aktivitas dalam kawasan ini.

Dalam rencananya, Pemerintah Kota Surabaya telah mencantumkan Kota Lama sebagai salah satu kawasan strategis pengembangan sosial budaya yang disebutkan dalam RPJPD Kota Surabaya Tahun 2005-2025. Kawasan strategis merupakan kawasan yang dapat dikembangkan secara berkelanjutan untuk mendukung eksistensi pengembangan wilayah. Salah satu upaya dalam mewujudkan rencana tersebut adalah upaya revitalisasi kawasan sehingga Kawasan Kota Lama dapat menjadi salah satu destinasi wisata yang ramah pejalan kaki, pesepeda, dan dapat diakses dengan mudah menggunakan transportasi publik.

2.2.1 Delineasi Kawasan Kota Lama Surabaya

Kawasan Kota Lama terletak di sisi utara Kota Surabaya dan mencakup empat kecamatan di dalamnya, yaitu Kecamatan Krembangan, Kecamatan Pabean Cantian, Kecamatan Semampir, dan Kecamatan Bubutan. Dari keempat kecamatan tersebut, Kawasan Kota Lama tercatat memiliki penduduk sejumlah 370.710 jiwa.

Menurut Rencana Pengembangan Kawasan Kota Lama yang dikeluarkan oleh Dinas Kebudayaan dan Kepariwisata (Disbudpora) Surabaya pada 2023, Kawasan Kota Lama mencakup 2.27 km² lahan yang terdiri atas empat zona, yaitu Zona Eropa, Zona Niaga, Zona Ampel-Melayu, dan Zona Pecinan. Cakupan kerja rekomendasi mengikuti dan terbatas pada kawasan pada gambar berikut ini.



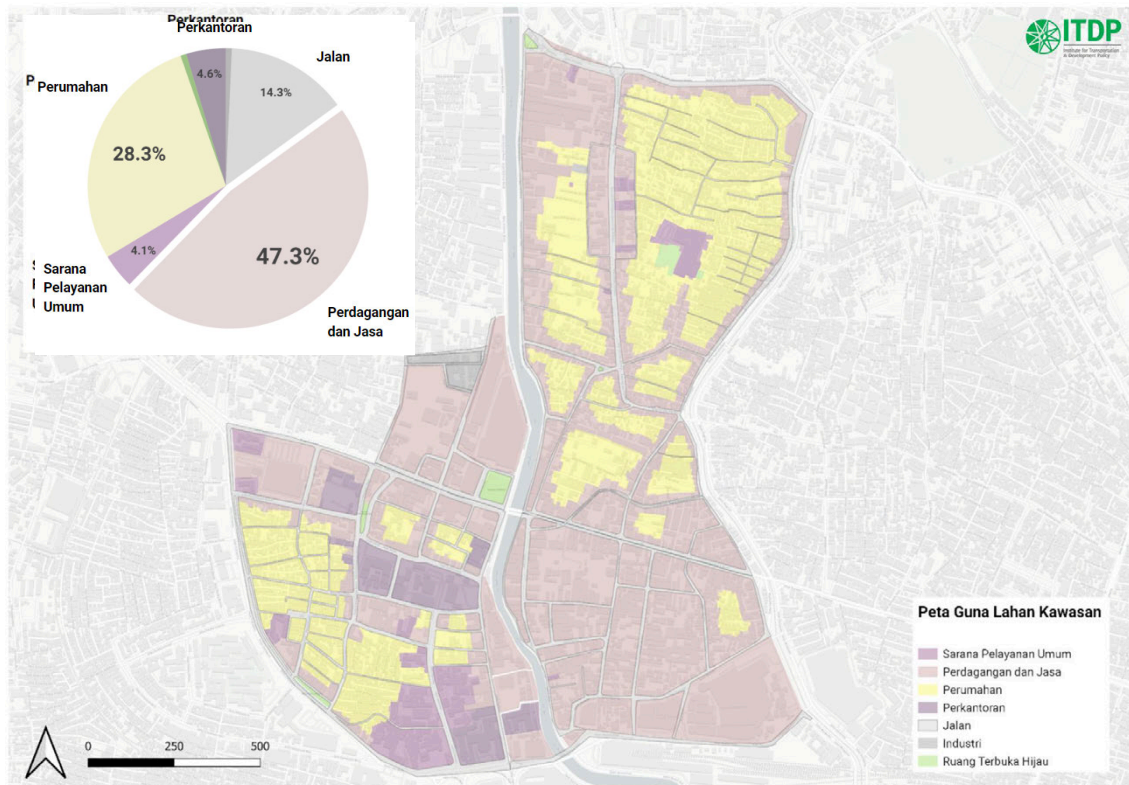
Gambar 2.2. Delineasi Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.2.2 Guna Lahan dan Aktivitas Kawasan

Mengacu pada Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Surabaya tahun 2018-2038, secara umum, guna lahan di Kawasan Kota Lama cukup beragam. Dari 2.27 km² luas lahan Kawasan Kota Lama yang menjadi lingkup studi ini, terdapat setidaknya lima fungsi lahan yang berbeda. Namun, fungsi lahan paling dominan di kawasan ini adalah fungsi perdagangan dan jasa yang mencakup 47.3% lahan. Fungsi lain yang dominan adalah perumahan dengan 28.3% luas lahan. Selanjutnya terdapat fungsi jalan dengan 14.3% luas lahan, perkantoran mencakup 4.6%, sarana pelayanan umum (SPU) sejumlah 4.1%, dan selebihnya merupakan fungsi ruang terbuka hijau (RTH) dan Industri.

Dominannya fungsi perdagangan dan jasa di Kawasan Kota Lama dapat merujuk pada lokasi dan sejarah kawasan ini. Karena lokasinya yang berada di pesisir Kota Surabaya, sejak kegiatan perdagangan masih dilakukan melalui jalur air, Kawasan Kota Lama sudah menjadi *hub* perdagangan Pulau Jawa. Kegiatan perdagangan yang ada di Kawasan Kota Lama saat ini mencakup perdagangan tekstil, buku, *sparepart* kendaraan, dan jasa ekspedisi yang melayani perdagangan skala regional hingga internasional.

Fungsi perdagangan dan jasa mencakup hampir seluruh area pecinan, juga terletak di sebelah utara Zona Ampel, dan juga Zona Eropa. Fungsi perumahan lebih banyak berada di Zona Niaga dan Ampel, sementara fungsi SPU dan perkantoran berada di Zona Niaga.

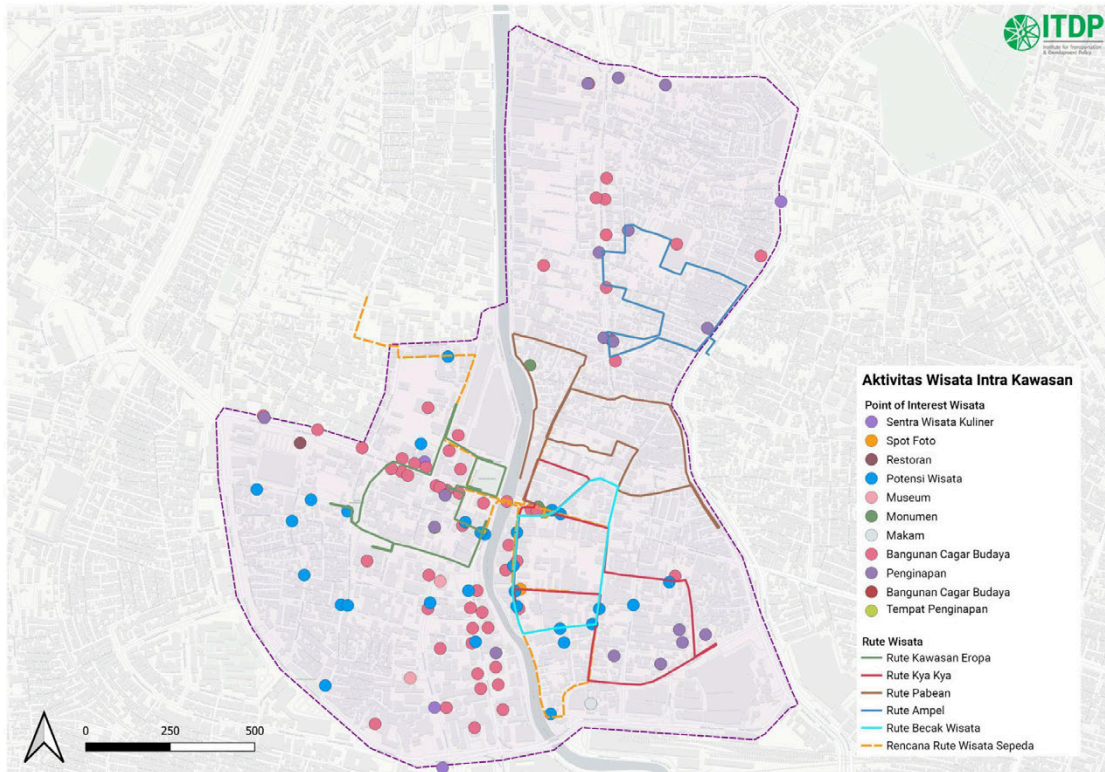


Gambar 2.3. Peta Guna Lahan Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.2.3 Aktivitas Wisata Kawasan Kota Lama

Kawasan Kota Lama memiliki daya tarik wisata berupa fasad bangunan dengan beragam karakter arsitektur. Karena kawasan ini telah berkembang sejak lama, bangunan yang ada memiliki makna sejarah yang tinggi. Bangunan bersejarah di masing-masing area Kawasan Kota Lama memiliki ciri khas arsitektur sesuai dengan permukiman etnisnya.

Walaupun kawasan ini sudah cukup banyak berubah, masih terdapat bangunan bersejarah yang sudah ada sejak abad ke-19, yang dapat menjadi daya tarik wisata. Beberapa diantaranya sudah terdaftar sebagai Bangunan Cagar Budaya. Namun, tidak semua bangunan bersejarah di kawasan ini masih digunakan, atau hanya difungsikan sebagai tempat parkir kendaraan logistik dan gudang. Beberapa bangunan bahkan sudah ditinggalkan tanpa dipelihara. Jika dilakukan intervensi dan pemeliharaan, bangunan-bangunan tersebut dapat diidentifikasi sebagai potensi lokasi wisata. Selain bangunan bersejarah, terdapat pula potensi kegiatan wisata seperti pusat kuliner dan museum.



Gambar 2.4. Peta Aktivitas Wisata Intra Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Potensi wisata pada Kawasan Kota Lama juga teridentifikasi melalui adanya komunitas pegiat sejarah dan wisata seperti komunitas Oud Soerabaja Hunter dan Bersukaria Walk Surabaya yang mengadakan tur di kawasan ini. Banyaknya *point of interests* pada Kawasan Kota Lama, membuat tur tersebut dibagi menjadi beberapa pilihan rute yang dijelaskan pada tabel 2.2.

Tabel 2.2. Pilihan Rute Tur Wisata Kawasan

Komunitas Tur	Pilihan Moda	Nama Rute	<i>Point of Interest</i>
Oud Soerabaja Hunter	Berjalan kaki	Pecinan	Stasiun Kota, Jalan Slompretan, Jalan Bibis, Pasar Bong, Rumah Abu Han, Kembang Jepun, Rumah 1906, Jalan Samudra, Kalimati Wetan, Jalan Teh, Hotel Kokoon,
	Berjalan kaki	Krembangan	Kantor PT. PTPN, Kantor Pos, De Javasche Bank, Jembatan Merah Plaza, Jalan Panggung, Jalan Rajawali, Gereja Kepanjen, Jalan Gatotan, Jalan Cendrawasih - Merpati, AA Energy

	Berjalan kaki	Panggung	De Javasche Bank, Plasa Telkom, Jalan Panggung
	Berjalan kaki	Ampel	Mushala Bafadhol, Gapura Poso, Wisata Kuliner KH Mas Mansyur, Makam Botoputih, Masjid Sunan Ampel, Toko Shatt, Toko Buku Terkenal
Bersukaria Walk Surabaya	Berjalan kaki	Kya-kya	Gerbang Kya-kya, Kantor Radar Surabaya, Jalan Panggung, Pasar Ikan Pabean, Pasar Bong, Jalan Kopi, Pasar Atom, Jalan Coklat, Jalan Gula, Rumah Keluarga The, Rumah Abu Han
	Berjalan kaki	Kota Eropa	Taman Sejarah, Jembatan Merah Plaza, Jembatan Merah, Dermaga Kalimas, Hotel Arcadia, Pabrik Sirup Telasih, PTPN X, TPN XI, Menara Air Krembangan, Museum BI, Penjara Kalisosok
	Berjalan kaki	Ampel	Kuliner Jalan KH Mas Mansyur, Hotel Kemajuan, Kampung Ampel Sawahan, Pasar Ampel, Jalan Sasak, Pasar Jalan Ampel Masjid, Masjid Sunan Ampel
	Berjalan kaki	Pabean	Menara Syahbandar, Langgar Gipo, Masjid Serang, Pasar Ikan Pabean, Pabrik Kopi Kapal Api, Klenteng Hong Tiek Hien, Jalan Panggung

Pemerintah telah melakukan beberapa upaya dalam menghidupkan Kawasan Kota Lama sebagai kawasan wisata. Salah satunya adalah kegiatan Kya-Kya *Night Market* yang merupakan *car free night* di Jalan Kembang Jepun. Kegiatan tersebut dilaksanakan setiap hari Jumat-Minggu malam. Selain itu, terdapat juga upaya untuk melaksanakan Becak Wisata yang melewati rute Zona Pecinan, dengan waktu pelaksanaan yang sama dengan kegiatan Kya-Kya *Night Market*.

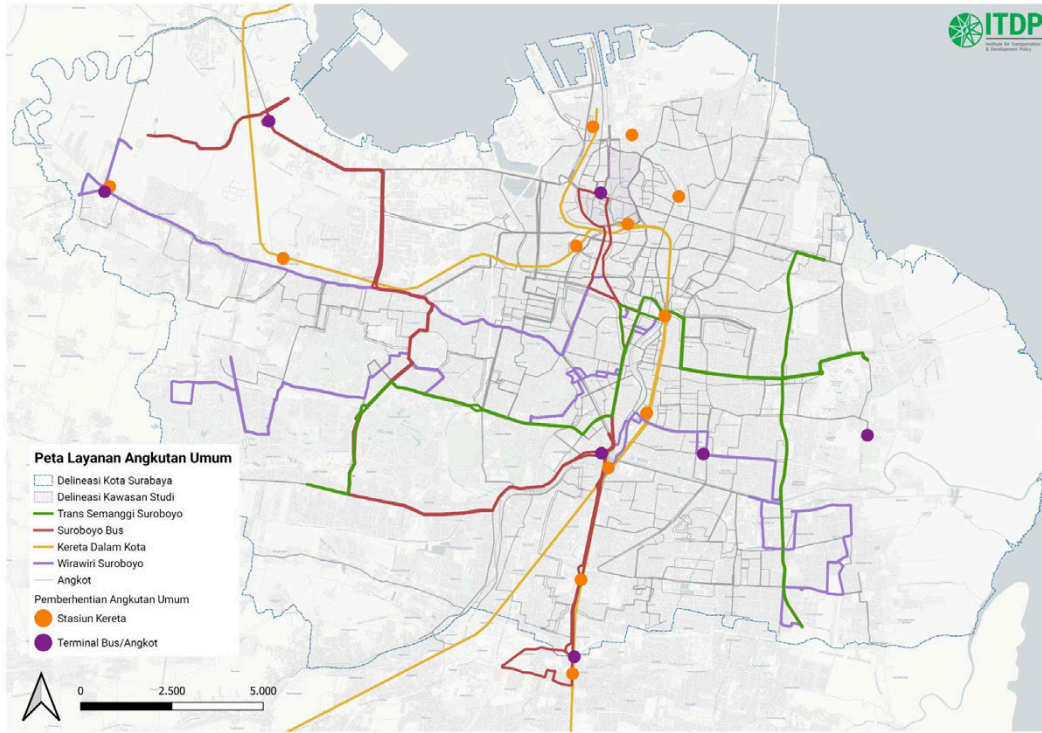


Gambar 2.5. Kegiatan Wisata di Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.2.4 Kondisi Mobilitas

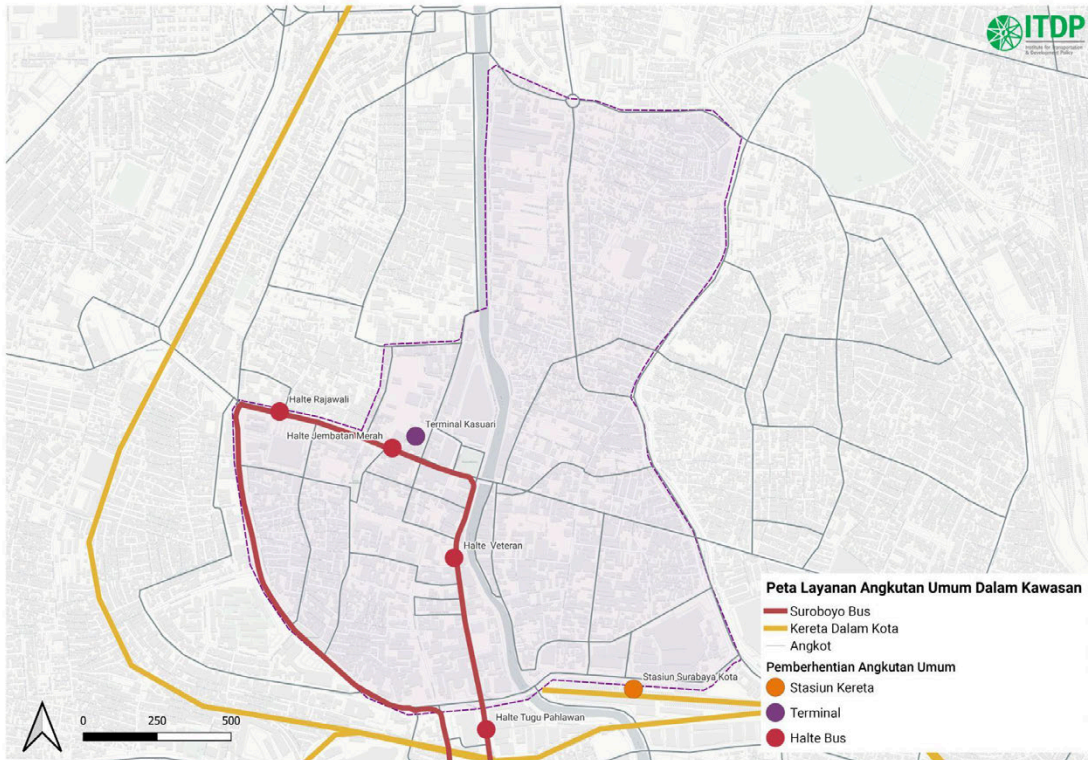
2.2.4.1 Konektivitas Kawasan

Saat ini, Pemerintah Kota Surabaya mengelola 4 (empat) jenis moda transportasi publik. Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya, mengelola dua jenis moda, yaitu Suroboyo Bus dan angkutan pengumpan, Wira-Wiri Surabaya. Moda transportasi publik lainnya berupa Bus Trans Semanggi yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Jawa Timur. Selain itu, terdapat juga jaringan transportasi berbasis rel berupa Kereta Rel Diesel (KRD) yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI). Di Kota Surabaya juga masih terdapat rute trayek angkot yang dijalankan oleh individu.



Gambar 2.6. Peta Layanan Angkutan Umum seluruh Kota Surabaya (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Saat studi dilakukan pada tahun 2023, Kawasan Kota Lama Surabaya telah dilayani oleh satu rute dari dua moda transportasi publik Pemerintah Kota Surabaya. Oleh moda transportasi berbasis jalan, Kawasan Kota Lama dilayani Suroboyo Bus dengan rute R1 (Purabaya-Rajawali) dan R2 (Rajawali-Purabaya). Transportasi berbasis jalan lainnya seperti, Wira-Wiri Suroboyo dan Trans Semanggi Suroboyo, belum menjangkau kawasan ini. Selain Suroboyo Bus, beberapa rute trayek angkot juga ditemui melewati kawasan ini.



Gambar 2.7. Peta Layanan Angkutan Umum Dalam Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Untuk melengkapi pelayanan transportasi publik tersebut, terdapat empat halte yang termasuk ke dalam delineasi Kawasan Kota Lama dan dua halte yang dapat dijangkau dalam radius 400 m. Halte yang berada di dalam delineasi kawasan adalah Halte Masjid Kemayoran, Halte Rajawali, Halte Jembatan Merah, Halte Veteran, dan Halte Indrapura. Dua halte lainnya, yaitu Halte Tugu Pahlawan dan Halte Pasar Turi, terletak pada jarak 100 dan 300 m di sebelah selatan Kota Lama.



Halte Jembatan Merah



Halte Veteran (Pada waktu pelaksanaan survei, halte sedang dalam renovasi)



Halte Rajawali

Halte Indrapura



Halte Masjid Kemayoran

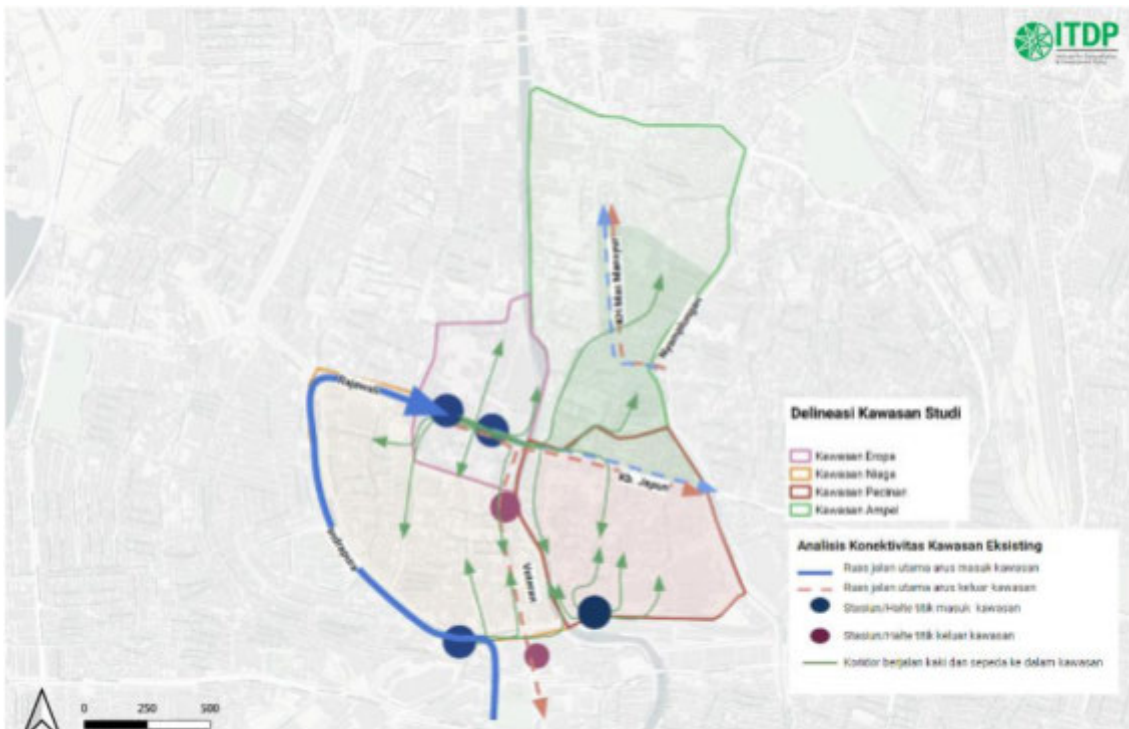
Gambar 2.8. Tempat Pemberhentian Bus di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Kawasan Kota Lama juga terhubung dengan KRD Rute Penataran. Untuk mengakses KRD, pengunjung kawasan dapat menuju Stasiun Surabaya Kota atau yang dikenal sebagai Stasiun Semut, sebuah stasiun yang berada di sebelah selatan kawasan. KRD dengan rute tersebut dapat menghubungkan Kawasan Kota Lama dengan Stasiun Surabaya Pasar Turi dan Stasiun Surabaya Gubeng. Selain itu, rute KRD juga melewati beberapa stasiun di daerah Jawa Timur, yaitu Blitar, Tulungagung, Pasuruan, Kediri, Kertosono, Jombang, Mojokerto, Tanggulangin, Sidoarjo, Waru, Krian, dan Wonokromo.

Selain transportasi berbasis jalan dan rel, dalam Kajian Perencanaan Transportasi Kota Surabaya juga terlampir rencana transportasi air yang akan melewati kawasan ini. Transportasi air tersebut direncanakan akan berhenti di Dermaga Jembatan Merah.



Gambar 2.9. Stasiun Surabaya Kota dan Dermaga di Area Jembatan Merah Plaza (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



Gambar 2.10. Peta Konektivitas Kawasan Eksisting (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

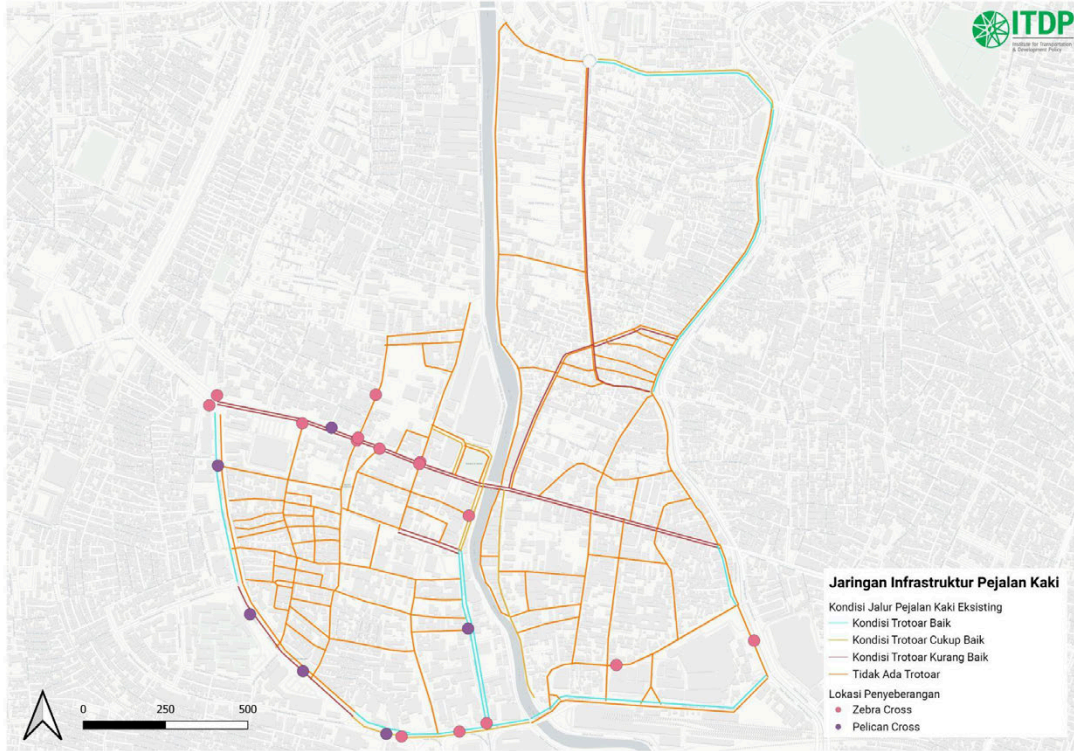
2.2.4.2 Ketersediaan Fasilitas Pejalan Kaki

Analisis aksesibilitas pejalan kaki pada Kawasan Kota Lama dilakukan melalui survei primer terhadap dua poin utama, yaitu (1) kondisi jalur pejalan kaki eksisting, dan (2) lokasi penyeberangan eksisting.

Pada survei poin satu, dilakukan audit kondisi jalur pejalan kaki terhadap seluruh ruas jalan dalam kawasan, kemudian masing-masing ruas jalan digolongkan ke dalam empat kelompok, yaitu kondisi trotoar baik, kondisi trotoar cukup baik, kondisi trotoar kurang baik, dan tidak ada trotoar. Penilaian baik atau tidaknya kondisi jalur pejalan kaki tersebut mengacu pada Pedoman Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang meliputi beberapa poin, yaitu ada atau tidaknya trotoar, lebar trotoar (minimum 1.85 m), tingkat kerusakan, ketersediaan fasilitas bagi disabilitas (misal jalur pemandu).

Sedangkan pada survei poin dua, dilakukan pemetaan ketersediaan lokasi penyeberangan eksisting yang ada di dalam kawasan, termasuk identifikasi jenis penyeberangan *zebra cross* dan *pelican crossing*.

Hasil survei menunjukkan bahwa sebagian besar ruas jalan pada Kawasan Kota Lama Surabaya tidak memiliki trotoar. Trotoar dengan kondisi baik hanya berada di sebagian ruas jalan Veteran, Kebon Rojo, Indrapura, Stasiun Kota, dan Nyamplungan. Sedangkan trotoar di ruas jalan utama lainnya seperti Rajawali dan Kembang Jepun belum dapat dikatakan berada dalam kondisi baik. Pada masa studi, dijumpai juga perbaikan fasilitas pejalan kaki di Zona Ampel, tepatnya di Jalan KH Mas Mansyur.



Gambar 2.11. Peta Jaringan Infrastruktur Pejalan Kaki Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



Gambar 2.12. Ruas Jalan dengan Trotoar dan Tanpa Trotoar di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Dari keempat zona, hanya Zona Niaga yang sudah memiliki cukup banyak titik fasilitas penyeberangan. Terdapat dua titik lokasi *zebra cross* di Zona Pecinan, tepatnya di Jalan Waspada dan Jalan Dukuh. Terdapat beberapa fasilitas *pelican crossing* di Zona Niaga, tepatnya di sepanjang Jalan Kebon Rojo-Indrapura, satu di jalan Rajawali, dan satu di Jalan Veteran. Pada simpang besar seperti pertigaan Jalan Indrapura dan Rajawali, serta Jalan Kebon Rojo -

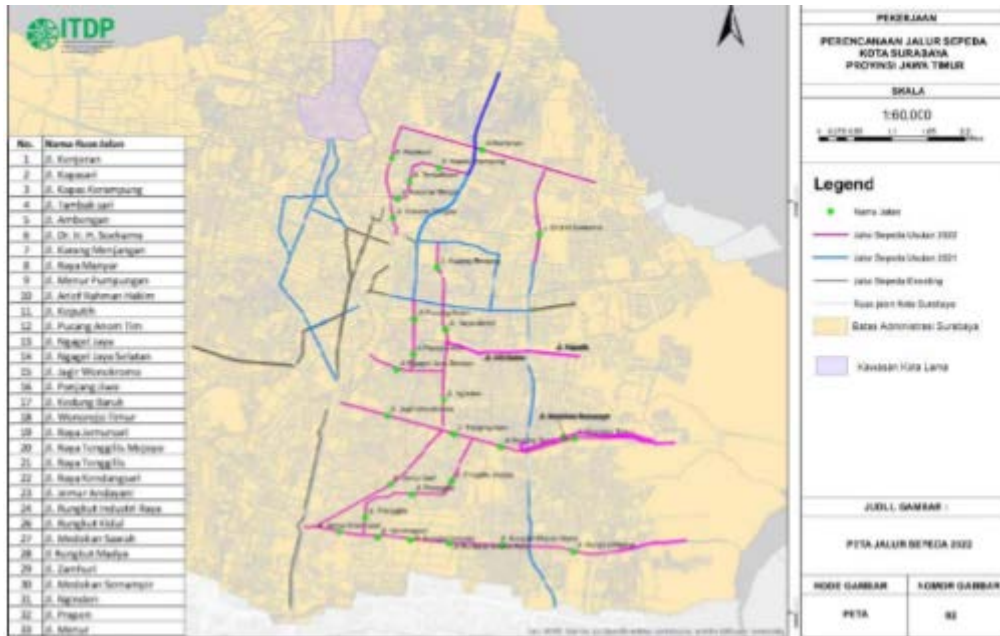
Jalan Stasiun Kota - Jalan Veteran terdapat fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross*. Namun, pulau penyeberangan pada simpang tersebut belum cukup aksesibel bagi pejalan kaki.



Gambar 2.13. Penyeberangan Eksisting di Jalan Kebon Rojo (*Pelican Cross*) dan Jalan Rajawali (*Zebra Cross*). (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

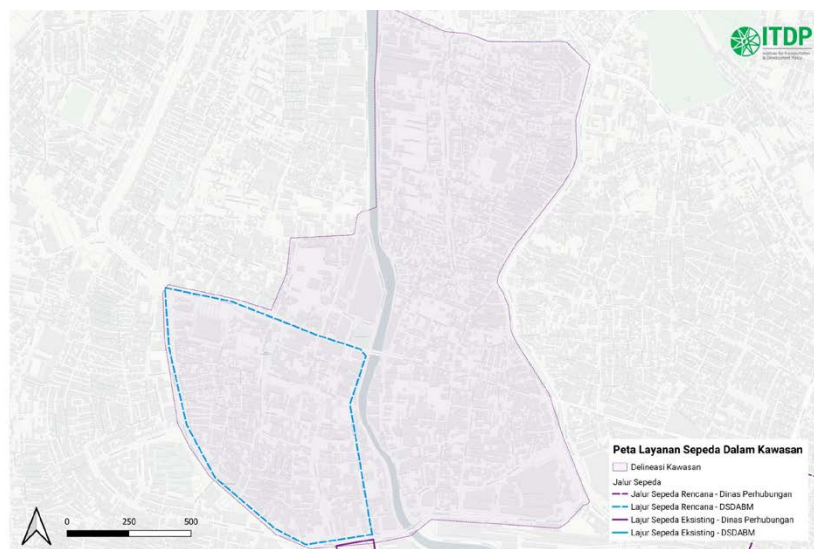
2.2.4.3 Ketersediaan Fasilitas Pesepeda

Dinas perhubungan Kota Surabaya telah membangun lajur sepeda di beberapa lokasi di Kota Surabaya. Namun, jalur sepeda Dishub tersebut belum mencapai Kawasan Kota Lama, hanya mencapai Jalan Kebon Rojo yang terhubung dengan jalur sepeda di Jalan Pahlawan (jalur sepeda usulan tahun 2021).



Gambar 2.14. Peta Jaringan Infrastruktur Sepeda Kota Surabaya (sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2022)

Selain lajur sepeda Dishub, Kawasan Kota Lama juga termasuk dalam dua lokasi lajur sepeda yang direncanakan oleh DSDABM. Pada tahun 2023, DSDABM merencanakan lajur sepeda *loop* di dua lokasi, yaitu Kota Lama Zona Niaga, tepatnya pada Jalan Indrapura- Rajawali - Veteran, dan di Jalan Basuki Rahmat (*Basra Loop*). Saat ini, lajur sepeda di Jalan Basuki Rahmat telah rampung, sedangkan lajur sepeda DSDABM di Kawasan Kota Lama belum memasuki tahap konstruksi.

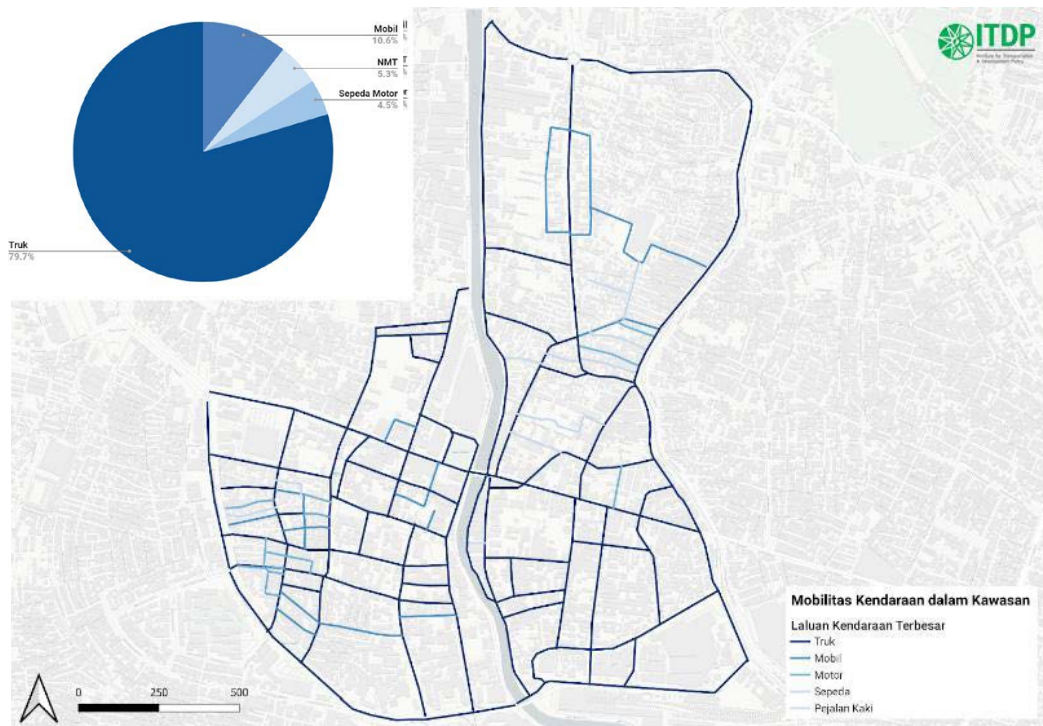


Gambar 2.15. Peta Rencana Layanan Sepeda Dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

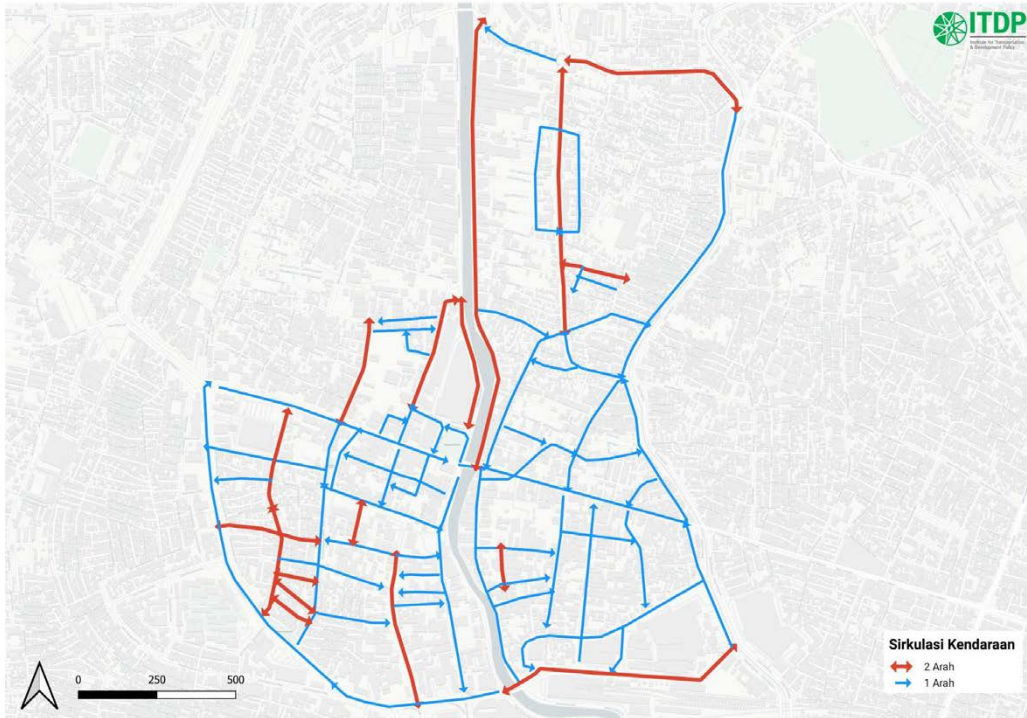
2.2.4.4 Lalu Lintas Kendaraan Bermotor

Karena fungsi kawasan yang didominasi oleh perdagangan dan jasa, terdapat banyak kendaraan berat logistik yang berlalu lalang di ruas jalan Kawasan Kota Lama. Berdasarkan dokumentasi spasial, survei pengamatan, dan pengukuran lebar jalan, ditemukan bahwa 79.7% panjang ruas jalan dapat dilalui oleh truk. Sebanyak 10.6% panjang ruas jalan dengan mobil sebagai kendaraan terbesar. Ruas jalan perkampungan yang dapat diakses oleh sepeda motor sebesar 4.5%, dan sisanya merupakan gang yang hanya bisa dimasuki oleh pejalan kaki atau pesepeda sepanjang 5.2%.

Pada Kawasan Kota Lama, jumlah ruas jalan dengan pengaturan lalu lintas dua arah dan lalu lintas satu arah hampir seimbang, dengan mayoritas ruas jalan utama memiliki pengaturan lalu lintas satu arah. Ruas jalan utama yang memiliki lalu lintas satu arah termasuk jalan; Indrapura, Rajawali, Kembang Jepun, Nyamplungan, dan Bunguran. Pengaturan lalu lintas, sirkulasi, dan jalan yang dapat dilalui kendaraan berat dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki.



Gambar 2.16. Peta Mobilitas Kendaraan Dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

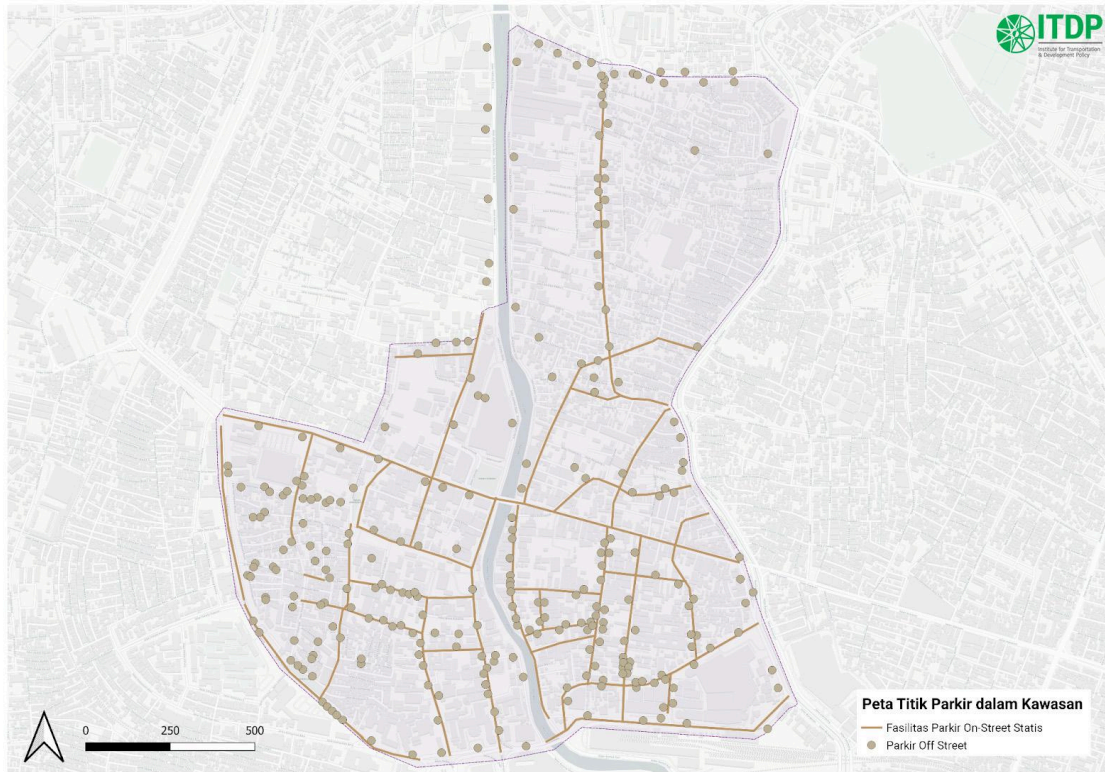


Gambar 2.17. Peta Sirkulasi Kendaraan Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.2.4.5 Parkir dan Aktivitas Logistik

Selain aktivitas lalu lintas kendaraan berat, Kawasan Kota Lama juga dipadati aktivitas logistik (bongkar-muat) dan parkir *on-street* kendaraan. Dalam pengamatan, beberapa ruas jalan telah menggunakan pengaturan parkir *on-street* berdasarkan waktu. Kepadatan aktivitas bongkar muat terjadi pada pagi-sore hari pada hari kerja. Sedangkan di malam hari kerja dan sepanjang hari libur, tidak terpantau adanya aktivitas bongkar muat, melainkan hanya terdapat kendaraan logistik yang parkir.

Selain parkir *on-street*, mayoritas ruas jalan di Kawasan Kota Lama juga terdapat persil dengan area parkir *off-street*. Lokasi parkir *off-street* tersebut terdapat pada *setback* bangunan, maupun fasilitas parkir di dalam gedung. Contoh lokasi parkir *off-street* pada kawasan ini diantaranya adalah parkir pusat perbelanjaan Jembatan Merah Plaza (JMP) dan ruko pada Jalan Krembangan.

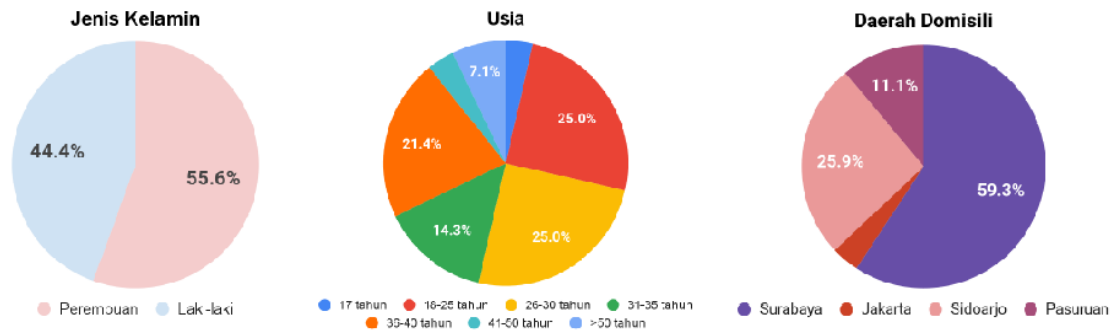


Gambar 2.18. Peta Titik Parkir dalam Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.2.4.6 Persepsi terhadap Kawasan Kota Lama

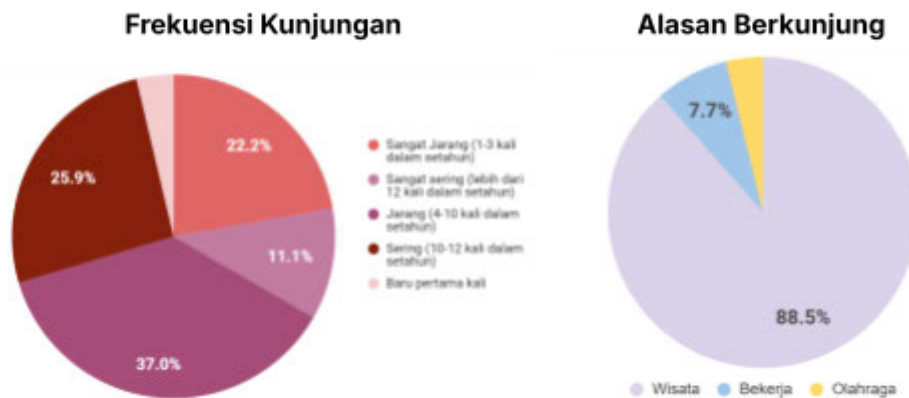
Survei Persepsi

Survei persepsi mendapatkan 33 responden yang juga merupakan peserta tur wisata jalan kaki Kawasan Kota Lama Surabaya. Profil responden berdasarkan jenis kelamin cukup berimbang, yaitu sebesar 55.6% responden perempuan dan 44.4% responden laki-laki. Sebanyak 50% responden berusia 18-30 tahun, dengan peserta termuda berusia 17 tahun, dan peserta paling tua berusia 51 tahun. Dari survei tersebut diketahui bahwa hampir 60% peserta tur berdomisili di Surabaya.



Gambar 2.19. Profil Responden Survei

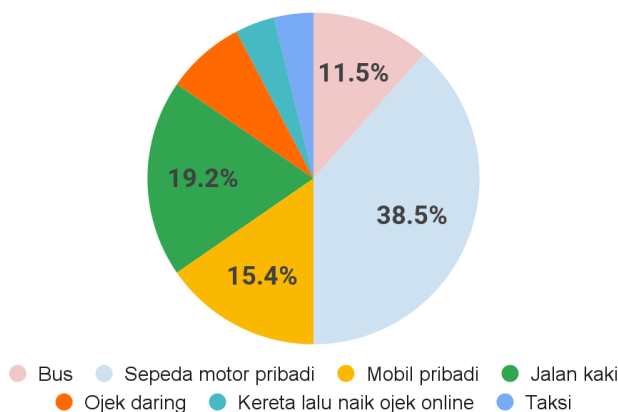
Berdasarkan survei, didapati rata-rata peserta yang berjalan kaki dan mengikuti tur merupakan orang yang berkunjung ke Kawasan Kota Lama sebanyak minimal 4-10x dalam setahun. Alasan utama responden berkunjung ke Kota Lama adalah melakukan kegiatan wisata, namun, terdapat pula responden yang bekerja di Kawasan Kota Lama. Responden mengaku tidak bosan untuk melihat bangunan-bangunan tua di Kota Lama, meski demikian minimnya aktivitas di dalam Kota Lama bagi wisatawan, membuat frekuensi kunjungan ke Kota Lama tidak tinggi.



Gambar 2.20. Frekuensi Kunjungan dan Alasan Berkunjung ke Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Preferensi moda transportasi pengunjung untuk menuju Kawasan Kota Lama masih didominasi sepeda motor pribadi. Sebanyak 38,5% responden memilih menggunakan motor karena alasan fleksibilitas, kemudahan parkir, serta ketiadaan layanan dan informasi rute transportasi publik. Transportasi Publik seperti bus dan kereta belum menjadi pilihan utama karena keterbatasan layanan atau titik kumpul yang tidak dalam jarak berjalan kaki dari halte atau stasiun.

Transportasi yang Digunakan untuk Menuju Kawasan Kota Lama

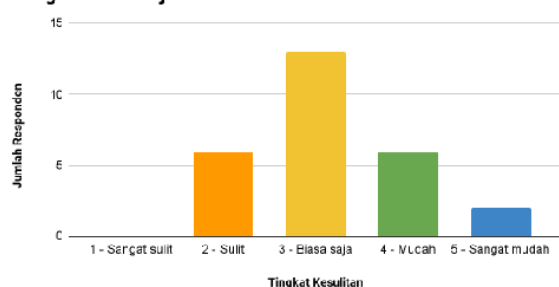


Gambar 2.21. Preferensi Moda Transportasi Responden Survei (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

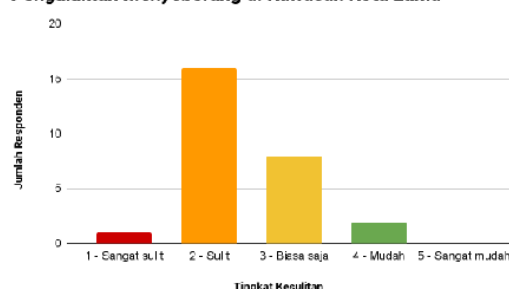
Berdasarkan pengalaman responden, berjalan kaki di Kawasan Kota Lama Surabaya termasuk tidak sulit dan relatif mudah. Hal ini terjadi karena tur saat itu dilakukan pada hari Sabtu sehingga aktivitas ruang jalan relatif lebih sepi dan tidak terjadi kegiatan bongkar muat serta lalu lintas kendaraan berat.

Meski demikian, persepsi berjalan kaki menurun karena pengalaman menyeberang jalan yang sulit. Ketiadaan fasilitas penyeberangan jalan, tidak adanya intervensi melambatkan laju kendaraan, dan perilaku pengendara kendaraan bermotor menjadi beberapa alasan sulitnya menyeberang di Kawasan Kota Lama.

Pengalaman Berjalan Kaki di Kawasan Kota Lama

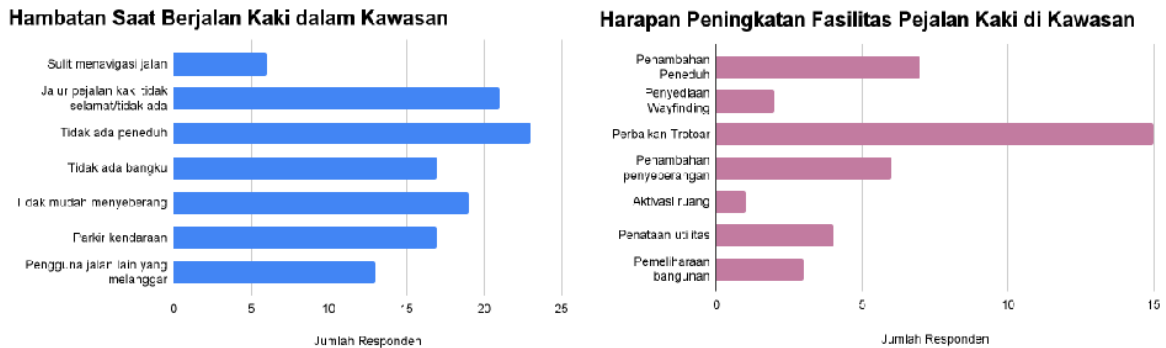


Pengalaman Menyeberang di Kawasan Kota Lama



Gambar 2.22. Pengalaman Berjalan Kaki dan Menyeberang Responden Survei (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Terkait hambatan berjalan kaki serta harapan peningkatan fasilitas pejalan kaki di Kawasan Kota Lama, tiga hambatan yang paling banyak disebutkan meliputi ketiadaan peneduh, kesulitan menyeberang, dan tidak adanya fasilitas pejalan kaki yang aman. Sejalan dengan hambatan yang telah disebutkan, responden mengharapkan adanya perbaikan trotoar, penambahan peneduh, dan fasilitas penyeberangan untuk menciptakan pengalaman berjalan kaki dengan selamat, aman, dan nyaman di dalam Kawasan Kota Lama.



Gambar 2.23. Hambatan dan Harapan Pejalan Kaki (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Wawancara

Survei wawancara dilakukan kepada tiga kelompok pengguna kawasan, yaitu warga, pemilik usaha, dan penyedia jasa becak. Hasil wawancara yang telah dirangkum pada poin-poin berikut:

Wawancara Warga

Wawancara dilakukan kepada 4 (empat) orang warga yang tinggal di Kawasan Eropa, Kawasan Ampel, dan Kawasan Pecinan. Secara umum, responden merupakan warga yang sudah lama tinggal di kawasan ini yang memanfaatkan rumah orang tua atau mertua yang juga sudah sejak lama tinggal di dalam kawasan. Pertanyaan yang diajukan meliputi, preferensi mobilitas warga serta perspektif terhadap potensi pengembangan Kota Lama sebagai kawasan wisata.

Untuk mengakses kebutuhan perjalanan harian, misal untuk bekerja, bersekolah, dan berbelanja, responden memilih berjalan kaki (untuk perjalanan pendek), dan sepeda motor pribadi (untuk perjalanan menengah-jauh). Transportasi daring (baik motor dan mobil) menjadi pilihan bagi warga lansia untuk perjalanan jarak jauh yang dipesankan oleh anak atau anggota keluarga..

Dari hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa responden tidak merasa kawasan ini telah menjadi sebuah kawasan wisata. Warga merasa hanya familiar dengan aktivitas perdagangan dan pergudangan dan tidak merasa banyak aktivitas wisata yang dilakukan. Meski demikian, warga tidak keberatan jika Kawasan Kota Lama akan dikembangkan sebagai kawasan wisata, selagi tidak mengganggu warga atau tidak mengganggu ketertiban kawasan.

Wawancara Penyedia Jasa Becak Kayuh

Wawancara dilakukan dengan 5 (lima) penyedia jasa becak kayuh dari Pasar Pegirian, dekat Pasar Atom, Jalan Kembang Jepun dan Jalan Rajawali. Pertanyaan yang diajukan dalam sesi wawancara mencakup:

- Preferensi penggunaan becak oleh pelanggan
- Pengalaman interaksi dengan wisatawan
- Keterlibatan atau pengetahuan terkait program becak wisata

Dari hasil wawancara, responden tidak terinfo dengan jelas terkait dengan becak wisata yang seharusnya tersedia di Kawasan Kota Lama. Meski demikian, responden mengakui bahwa selain warga yang menggunakan jasa untuk berbelanja, pengguna jasa dominan lainnya adalah wisatawan untuk eksplorasi kawasan.

Secara individu, penyedia jasa becak kayu tertarik untuk menawarkan jasa wisata yang meliputi::

- Mengantarkan wisatawan ke titik-titik wisata
- Menjadi penutur wisata (dengan perspektif *local wisdom*)
- Membantu wisatawan untuk mengambil foto

Meski demikian, saat ini pengetahuan penyedia jasa becak masih terbatas, baik dalam pemilihan rute hingga informasi yang perlu disampaikan kepada pengguna jasa. Oleh karena itu, program pelatihan dapat diberikan untuk menjadi bekal bagi penyedia jasa becak. Destinasi yang ditawarkan oleh penyedia jasa becak yakni, Klenteng Coklat, Kembang Jepun, dan beberapa pasar dalam kawasan (misal Pasar Bong).



Gambar 2.24. Penyedia Jasa Becak Kayu di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Wawancara Pemilik Usaha

Pemilik usaha yang menjadi responden juga merupakan warga yang tinggal di dalam Kawasan Kota Lama. Secara umum, responden sudah lama menjalankan usahanya, baik dari usaha yang diturunkan oleh orang tua maupun usaha yang dijalankan sejak muda. Para responden menjalankan usaha skala kecil dan lokal sehingga pelanggan atau pembeli merupakan warga dan pekerja yang berada di sekitar Kawasan Kota Lama. Oleh karena itu, beberapa di antaranya menutup atau memindahkan lokasi usaha di hari libur perkantoran (Sabtu dan Minggu).

Wisatawan bukanlah target pasar utama bagi pelaku usaha yang menjadi responden. Meskipun demikian, terdapat harapan dari pemilik usaha agar terdapat penambahan kegiatan di dalam kawasan, disertai dengan penataan yang lebih rapi dan ramai. Penambahan kegiatan dan/atau usaha tersebut dapat bervariasi sehingga dapat menarik lebih banyak keramaian dan memperluas target pasar. Direktori kawasan juga dapat menambahkan referensi lokasi usaha, sehingga jika kawasan tersebut dikembangkan menjadi destinasi wisata, wisatawan dapat memperoleh informasi terkait usaha-usaha yang ada.



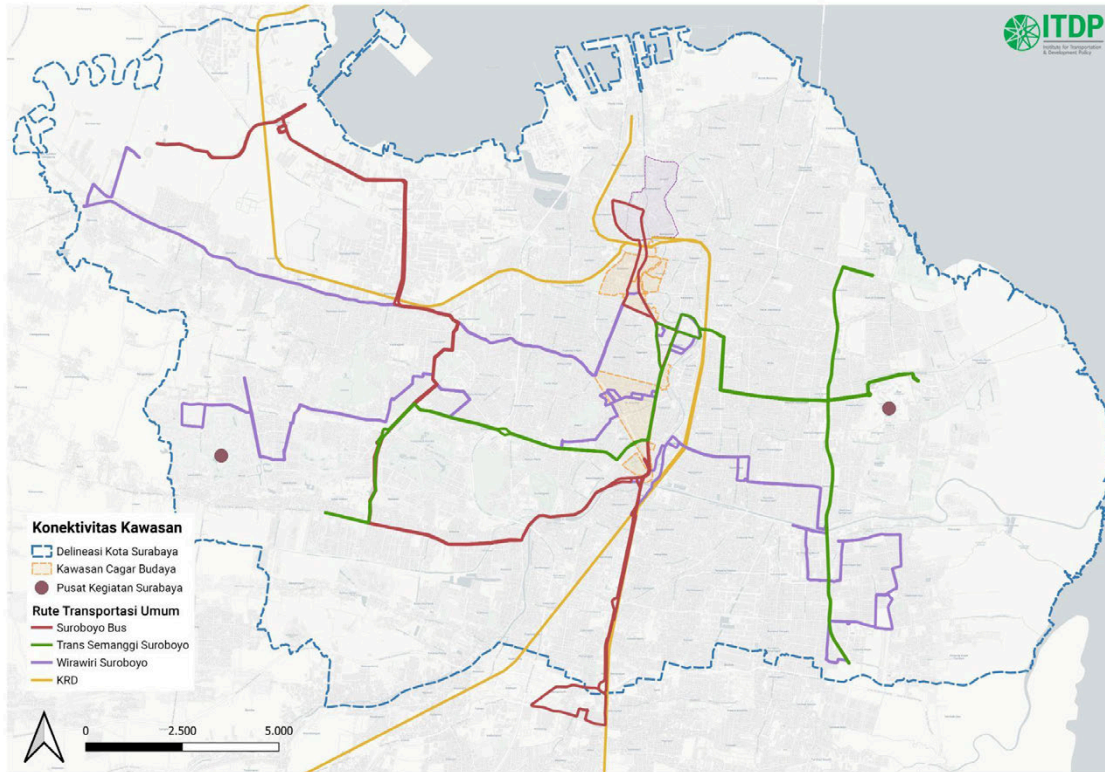
Gambar 2.25. Kegiatan Usaha Lokal di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.3 Isu dan Temuan Konektivitas Kota Lama

2.3.1 Transportasi Publik Belum Menjangkau Seluruh Kawasan Kota Lama

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan bahwa Kawasan Kota Lama Surabaya terhubung dengan rute transportasi publik Suroboyo Bus R1 (Purabaya-Rajawali) dan R2 (Rajawali-Purabaya) dan jalur KRD rute Surabaya-Blitar. Suroboyo Bus Rute R1 menyusuri Jalan Indrapura-Jalan Rajawali sebagai titik akhir. Kemudian perjalanan bus dilanjutkan dengan rute R2 menyusuri Jalan Veteran-Jalan Pahlawan, keluar dari Kawasan Kota Lama. Di dalam kawasan, terdapat lima titik halte yang semuanya berada di Zona Eropa-Niaga dan hanya melayani rute Suroboyo Bus R1 dan R2 serta angkutan trayek. Lima halte bus yang berada di dalam kawasan adalah:

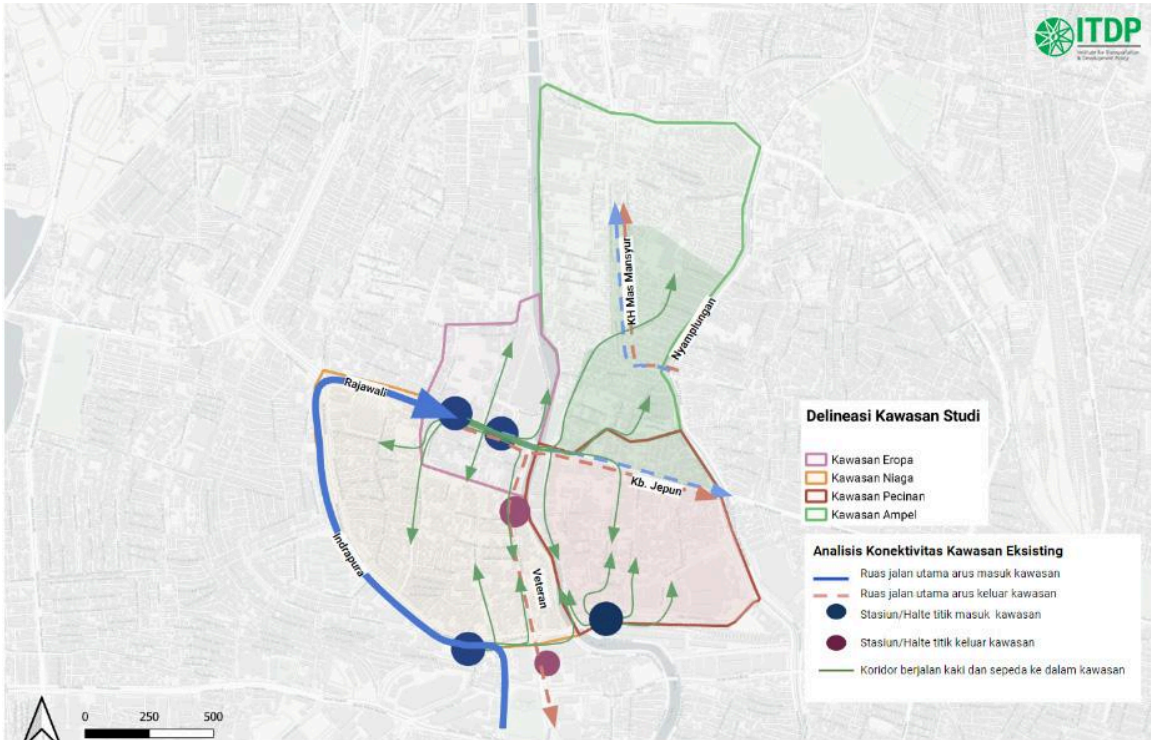
1. Halte Masjid Kemayoran
2. Halte Indrapura
3. Halte Rajawali
4. Halte Jembatan Merah
5. Halte Veteran



Gambar 2.26. Peta Konektivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Selain lima halte tersebut, terdapat juga halte yang berlokasi di dekat Kawasan Kota Lama, yaitu halte Tugu Pahlawan dan Halte Pasar Turi. Namun, serupa dengan kelima halte yang telah disebutkan sebelumnya, kedua halte ini juga hanya melayani rute Suroboyo Bus R1 dan R2. Pada Zona Pecinan Kawasan Kota Lama juga terdapat Stasiun Surabaya Kota atau Stasiun Surabaya Kota yang melayani KRD rute Penataran (Surabaya-Malang-Blitar).

Lima lokasi halte bus di Kawasan Kota Lama terletak di zona Eropa-Niaga dan dua halte yang berada di dekat kawasan juga berada paling dekat dengan Zona Niaga (di sebelah selatan). Sedangkan zona lainnya, Zona Ampel dan Pecinan, belum terhubung dengan rute transportasi publik berupa bus. Walaupun Stasiun KRD berada di Zona Pecinan, lokasinya berada di ujung Selatan Kawasan dan belum terhubung dengan jaringan pejalan kaki dan sepeda yang baik. Hal ini menyebabkan layanan KRD di Stasiun Surabaya Kota belum dapat menjangkau seluruh Kawasan Pecinan. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan rute transportasi publik yang melewati dua zona ini beserta titik pemberhentiannya.



Gambar 2.27. Peta Analisis Konektivitas Kawasan Eksisting (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Karena rute transportasi publik berbasis bus yang melewati keseluruhan Kawasan Kota Lama hanyalah Suroboyo Bus dengan Rute R1, Kawasan Kota Lama cukup sulit dijangkau dari kawasan lain di Kota Surabaya. Pengembangan kawasan yang terhubung dengan transportasi publik secara langsung hanya kawasan Surabaya Timur sedangkan pengunjung dari kawasan lainnya perlu melakukan transit pada perjalanan mereka. Selain transportasi berbasis bus, terdapat juga transportasi berbasis rel di kawasan ini. Namun, rute KRD utamanya bertujuan menghubungkan Surabaya dengan kota lainnya dan hanya memiliki dua stasiun pemberhentian lain di Surabaya. Sehingga, KRD belum dapat membuat Kawasan Kota Lama terhubung dengan lebih banyak kawasan lain di Kota Surabaya.

Tabel 2.3. Kawasan di Kota Surabaya dan Moda Transportasi Publik yang tersedia

Daerah Asal	Moda
Blitar, Tulungagung, Pasuruan, Kediri, Kertosono, Jombang, Mojokerto, Tanggulangin, Sidoarjo, Waru, Krian, Wonokrom, Gubeng, Ps Turi	Kereta Api
Surabaya Barat, Citraland, Kandangan, Tandes, UNESA	Suroboyo Bus & Wira Wiri

Tunjungan, Balaikota, Darmo, Terminal Intermoda Joyoboyo, UINSA, Wonokromo	Suroboyo Bus
Gunung Anyar, Galaxy, Airlangga, ITS, Surabaya Timur	Trans Semanggi Suroboyo, Wara Wiri, dan Suroboyo Bus

Keterbatasan pilihan rute transportasi publik di kawasan ini dapat mempengaruhi keputusan untuk berkunjung ke kawasan ini. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan rute pada sistem transportasi publik Kota Surabaya secara keseluruhan dengan mempertimbangkan konektivitas Kawasan Kota Lama.

2.3.2 Keberadaan “Pintu Masuk” Kota Lama

Sebuah kawasan yang berfungsi sebagai pusat kegiatan, sebaiknya memiliki lokasi “pintu masuk” yang memberikan identitas titik dimulainya perjalanan di dalam kawasan tersebut. Dalam konteks pengembangan kawasan dengan transportasi berkelanjutan, “pintu masuk” tersebut sebaiknya dapat berupa titik pemberhentian transportasi publik yang dapat menghubungkan transportasi publik dengan moda selanjutnya untuk mengakses bagian dalam kawasan, seperti jalur pejalan kaki, jalur sepeda, ataupun fasilitas sepeda sewa. Selain itu, sebuah “pintu masuk” juga perlu memiliki informasi spasial kawasan yang menyeluruh untuk membantu pengunjung menavigasi kawasan.

Kawasan Kota Lama Surabaya memang memiliki beberapa pemberhentian transportasi publik berupa halte bus. Namun seluruh halte tersebut hanya melayani satu rute yang sama yaitu Suroboyo Bus rute R1. Selain itu, tidak semua halte telah terhubung dengan jalur pejalan kaki yang selamat. Beberapa halte telah memiliki peneduh dan tempat duduk, seperti Halte Rajawali, Halte Jembatan Merah, dan Halte Indrapura. Namun, Halte Masjid Kemayoran masih berupa penanda pemberhentian berupa *bus pole*, tanpa trotoar yang mumpuni.



Halte bus yang belum dilengkapi infrastruktur pendukung seperti karpet bus dan fasilitas penyeberangan



Terdapat pemberhentian bus yang ditandai papan bus stop tanpa nama titik pemberhentian dan bangunan fisik



Ruang jalan yang lebar dan kecepatan kendaraan tinggi cukup menyulitkan pejalan kaki menyeberang dari halte.



Sebagian besar ruas jalan yang menghubungkan pemberhentian angkutan umum dan titik kumpul tidak memiliki jalur khusus pejalan kaki

Gambar 2.28. Kondisi Halte dan Ruas Jalan sekitar Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Terdapat pula stasiun Kereta Api Surabaya Kota di Zona Pecinan, namun lokasi stasiun tersebut tidak terintegrasi dengan transportasi publik lain serta jalur pejalan kaki dan pesepeda. Tidak ada pintu masuk pejalan kaki atau pesepeda yang aksesibel hanya tersedia pintu bagi kendaraan. Beberapa isu tersebut menyimpulkan bahwa Kawasan Kota Lama saat ini belum memiliki lokasi yang dapat teridentifikasi sebagai “pintu masuk” utama kawasan. Perlu adanya intervensi terhadap desain lokasi tersebut, integrasi dengan moda transportasi intra kawasan, serta penyediaan informasi kawasan yang menyeluruh.



Gambar 2.29. Stasiun Surabaya Kota (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.3.3 Kebutuhan Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki Dan Pesepeda Pada Ruas Utama

Ruas jalan utama yang menghubungkan Kawasan Kota Lama dengan kawasan lainnya di Kota Surabaya adalah Jalan Indrapura, Jalan Rajawali, Jalan Kembang Jepun, Jalan Veteran dan Jalan KH Mas Mansyur. Saat memasuki Kawasan Kota Lama dari arah Selatan, pengunjung akan menuju ke arah Jalan Indrapura, dilanjutkan dengan menyusuri Jalan Rajawali. Saat keluar dari Zona Eropa-Niaga, pengunjung dapat berbelok ke arah Jalan Veteran menuju arah selatan dan keluar dari Kawasan Kota Lama. Sedangkan, untuk menuju Zona Pecinan, terdapat Jalan Kembang Jepun sebagai ruas Jalan utama. Pengunjung dapat memasuki Zona Ampel melalui Jalan Kembang Jepun, atau dari Jalan Stasiun Kota, menuju ruas Jalan Nyamplungan, kemudian memasuki Jalan KH Mas Mansyur.

Ruas-ruas jalan yang telah disebutkan menjadi jalur masuk dan keluar kendaraan di Kota Lama sehingga memiliki intensitas kendaraan yang tinggi. Walaupun begitu, ruas jalan tersebut memiliki beberapa titik perhentian transportasi publik dan memiliki banyak potensi lokasi aktivitas (*point of Interests/POI*). Peran ruas jalan tersebut yang penting bagi Kawasan Kota Lama serta adanya isu intensitas kendaraan yang tinggi membuat perlu adanya intervensi untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki saat berkegiatan di sana.

Dengan banyaknya pengguna jalan pada ruas tersebut, pembagian ruang jalan harus dilakukan dengan adil dan mengutamakan pengguna jalan yang paling rentan. Perbaikan perlu memperhatikan kebutuhan pejalan kaki dan pesepeda. Penerapan *complete street* dapat menjadi salah satu intervensi yang mengutamakan keselamatan semua pengguna ruang jalan. Elemen *complete street* yang mengutamakan pejalan kaki dan pesepeda, seperti trotoar dan jalur sepeda perlu diadakan secara menyeluruh serta terintegrasi dengan stasiun pemberhentian transportasi publik.

2.3.4 Penataan Parkir

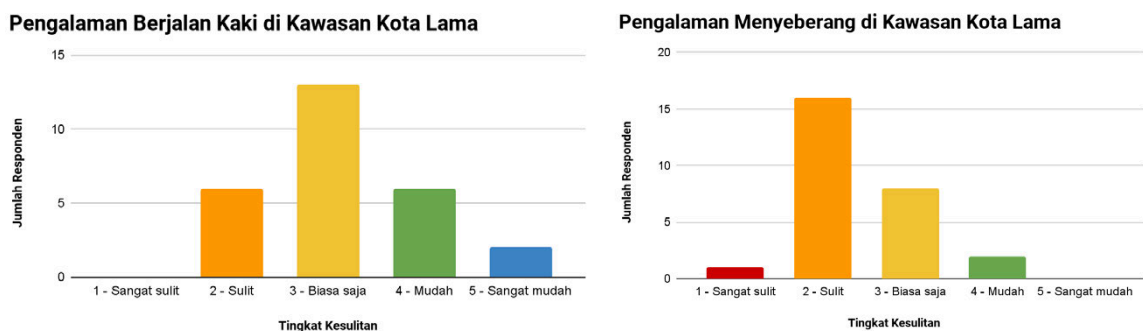
Sebagai kawasan perdagangan dan jasa, Kawasan Kota Lama memiliki intensitas parkir dan aktivitas *loading* kendaraan logistik yang tinggi. Seperti yang telah dijelaskan di subbab sebelumnya, banyak kendaraan logistik melakukan parkir maupun *loading* barang di pinggir jalan (*on-street*). Akibat aktivitas kendaraan logistik tersebut, tingkat keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda ketika beraktivitas di dalam kawasan dapat menurun. Selain itu, aktivitas parkir dan *loading* tersebut juga meningkatkan kemacetan.

Selain parkir *on-street*, Kawasan Kota Lama juga memiliki lokasi parkir *off-street*. Parkir *off-street* tersebut berada di area pertokoan dan logistik di Zona Pecinan-Eropa-Niaga, di pusat perbelanjaan Jembatan Merah Plaza di Zona Eropa dan parkir gedung Stasiun Surabaya Kota. Lokasi parkir *off-street* tersebut perlu dimaksimalkan penggunaannya untuk mengurangi parkir dan kegiatan *loading* barang dilakukan secara *on-street*. Lokasi parkir *off-street*, juga dapat diintegrasikan sebagai titik awal perjalanan intra-kawasan dengan pilihan moda yang lebih berkelanjutan.

2.4 Isu dan Temuan Aksesibilitas Kota Lama

2.4.1 Aksesibilitas Pejalan Kaki

Penelaahan isu aksesibilitas pejalan kaki dilakukan melalui survei persepsi pejalan kaki dan analisis kerentanan pejalan kaki. Menurut hasil survei persepsi, berjalan kaki di Kawasan Kota Lama termasuk tidak sulit ketika dilakukan pada Hari Sabtu dan Minggu dikarenakan pada kedua hari tersebut aktivitas ruang jalan relatif lebih sepi dan tidak terjadi kegiatan bongkar muat serta laluan kendaraan berat. Meski demikian, terdapat beberapa faktor yang membuat pengalaman menyeberang jalan relatif sulit yaitu, ketiadaan fasilitas menyeberang jalan, absennya upaya perlambatan kendaraan, dan perilaku pengemudi kendaraan bermotor.



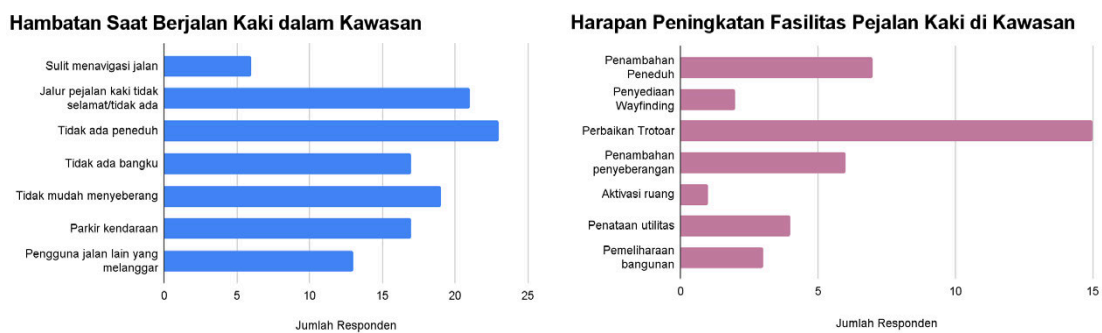
Gambar 2.30. Pengalaman Berjalan Kaki dan Menyeberang di Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Kesulitan Menyeberang

Berdasarkan hasil survei, dapat disimpulkan salah satu isu utama bagi pejalan kaki di Kawasan Kota Lama adalah penyeberangan. Tingginya volume kendaraan bermotor dengan perilaku yang belum dapat menghargai pejalan kaki serta tidak ada fasilitas penyeberangan yang aman dan selamat menurunkan persepsi keselamatan pejalan kaki secara drastis.

Fasilitas penyeberangan saat ini masih terpusat di Zona Eropa-Niaga dengan beberapa titik penyeberangan *Pelican Crossing* dan *Zebra Cross*. Walaupun begitu, tidak semua penyeberangan berada dalam kondisi baik karena marka penyeberangan sudah memudar. Sedangkan pada Zona Pecinan dan Zona Ampel, belum terdapat fasilitas penyeberangan yang memadai. Padahal, beberapa ruas jalan memiliki lebar lebih dari dua lajur kendaraan.

Selain penyeberangan, isu lain yang banyak disebutkan oleh responden adalah ketiadaan peneduh serta ketiadaan fasilitas jalur pejalan kaki yang berkeselamatan. Sejalan dengan hal itu, responden mengharapkan adanya perbaikan trotoar, penambahan peneduh, dan fasilitas penyeberangan untuk menciptakan pengalaman berjalan kaki dengan selamat, aman, dan nyaman di dalam Kawasan Kota Lama. Ketiadaan bangku untuk beristirahat, penuhnya jalan karena adanya parkir kendaraan, serta kesulitan menavigasi jalan juga menjadi isu pejalan kaki pada kawasan ini. Oleh karena itu, perlu adanya penyediaan *wayfinding* untuk membantu pejalan kaki memahami kawasan.



Gambar 2.31. Hambatan saat Berjalan Kaki dan Harapan Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rendahnya Kualitas Fasilitas Pejalan Kaki

Analisis penilaian tingkat kerentanan ruas jalan terhadap pejalan kaki dilakukan melalui penggabungan beberapa data spasial. Masing-masing ruas jalan diberikan skor berdasarkan kondisi fasilitas pejalan kaki, lalu lintas kendaraan, keberadaan parkir dan kegiatan logistik, serta kondisi penerangan di malam hari. Penilaian yang dilakukan terbagi dua yaitu, tingkat kerentanan pejalan kaki di siang hari dan tingkat kerentanan pejalan kaki di malam hari.

Kerentanan pejalan kaki memiliki skor tinggi di mayoritas ruas jalan, baik ruas jalan utama maupun ruas jalan dalam kawasan. Ruas jalan utama yang sudah memiliki trotoar, tetap

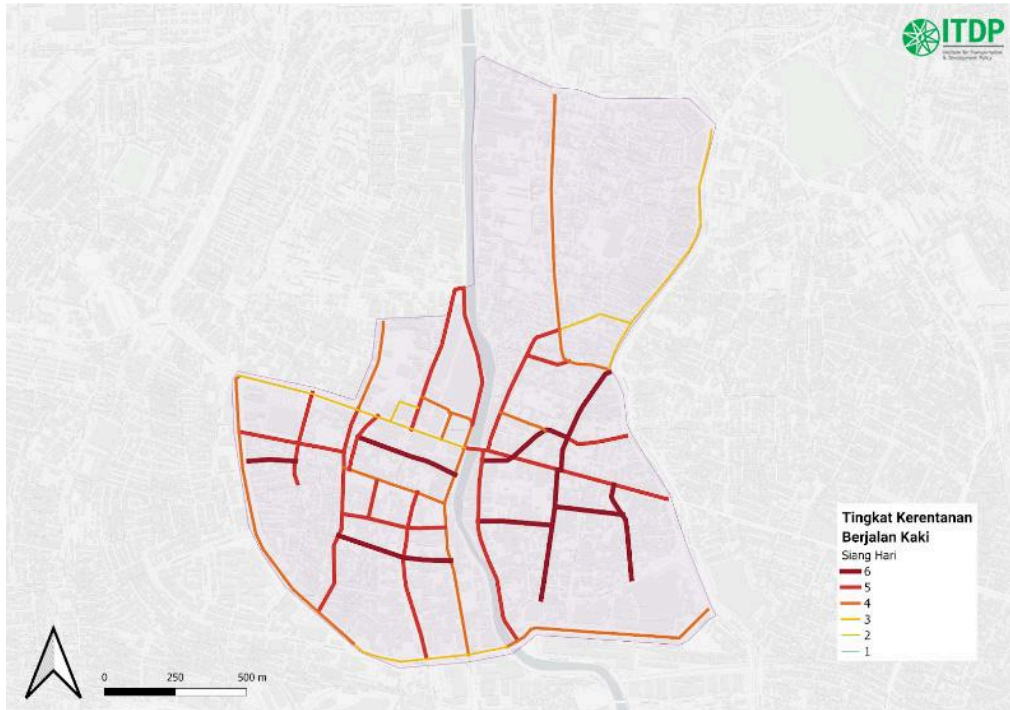
memiliki skor kerentanan tinggi, karena kondisi trotoar dinilai tidak cukup baik. Sedangkan jalan di dalam kawasan yang bukan jalan utama memiliki kerentanan tinggi karena tidak adanya trotoar pada ruas jalan tersebut. Ruas Jalan yang memiliki tingkat kerentanan dengan skor rendah hanyalah Jalan Nyamplungan dan Jalan Kebon Rojo.

Ruas jalan pada area lahan yang memiliki fungsi perdagangan juga dinilai memiliki tingkat kerentanan yang lebih tinggi. Hal ini disebabkan tingginya aktivitas logistik dengan kendaraan besar yang aktif berlalu lalang di area tersebut. Banyaknya kendaraan besar logistik berpotensi menurunkan tingkat keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda ketika beraktivitas di dalam kawasan. Kepadatan aktivitas logistik utamanya ada pada Zona Pecinan dan Zona Niaga yang memiliki area fungsi perdagangan. Pada ruas jalan di area tersebut, pejalan kaki harus menghindari kendaraan parkir dan aktivitas logistik sehingga perlu mengambil jalur jalan kaki hingga ke tengah ruas jalan.

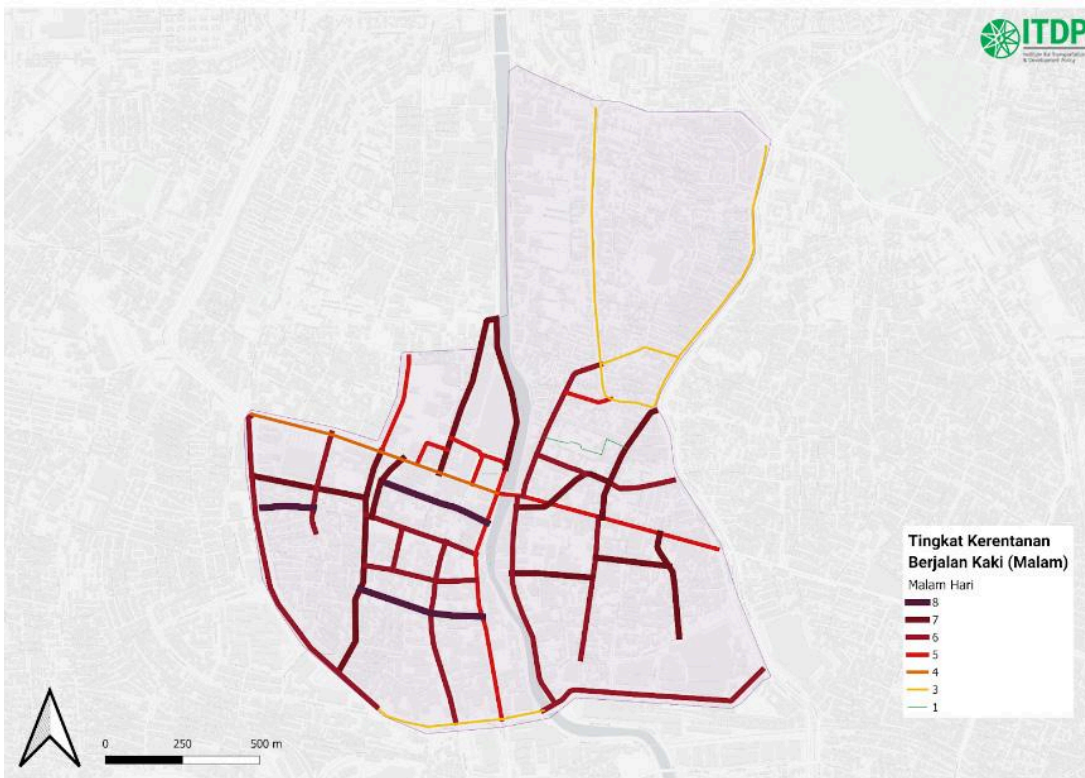
Mayoritas ruas jalan di Kawasan Kota Lama dibuat cukup lebar untuk mengakomodir aktivitas logistik di kawasan ini. Sebanyak 79.7% ruas jalan di dalam kawasan dilalui oleh truk dan mempengaruhi keselamatan dan kenyamanan berjalan kaki di dalam kawasan. Karakteristik ruas jalan tersebut juga mempengaruhi tingkat kerentanan pejalan kaki.

Kurangnya Persepsi Keamanan di Malam Hari

Skor kerentanan di semua ruas jalan meningkat di malam hari. Hal tersebut dikarenakan minimnya penerangan jalan di Kawasan Kota Lama. Sebagai contoh, Jalan Indrapura yang memiliki kondisi trotoar cukup baik namun tidak memiliki tingkat penerangan yang baik sehingga skor kerentanan di siang hari dan malam hari mempunyai perbedaan yang cukup signifikan. Ketidakhadiran aktivitas di malam hari juga menurunkan persepsi keamanan di kawasan ini.



Gambar 2.32. Peta Tingkat Kerentanan Berjalan Kaki di Siang Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



Gambar 2.33. Peta Tingkat Kerentanan Berjalan Kaki di Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2.4.2 Aksesibilitas Pesepeda

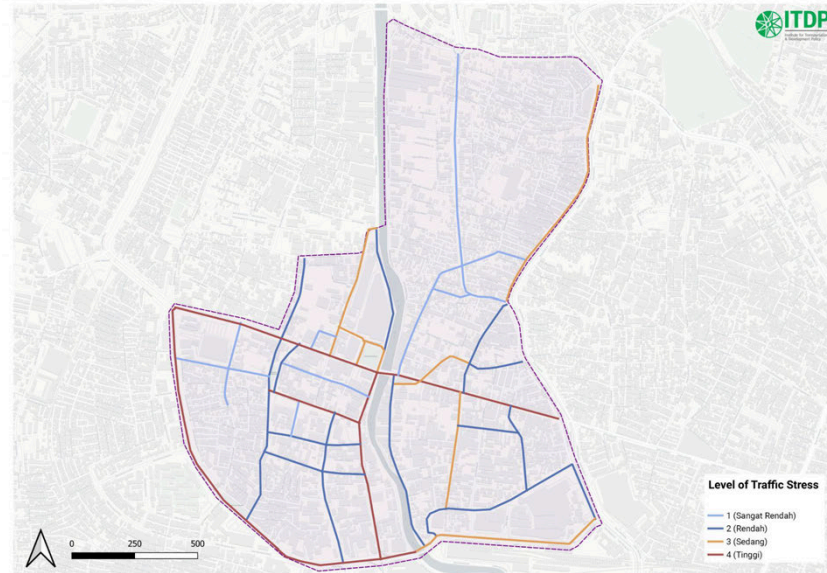
Secara lebih detail, analisis aksesibilitas bagi pesepeda di kawasan ini dilakukan berdasarkan perhitungan dengan metode *Level of Traffic Stress* (LTS). Variabel yang masuk ke dalam perhitungan LTS adalah jumlah lajur kendaraan, keberadaan median jalan, keberadaan parkir, dan fungsi lahan sebagai permukiman.

LTS terbagi atas empat level, yaitu level 1 dengan tingkat kerentanan sangat rendah, level 2 tingkat kerentanan rendah, level 3 tingkat kerentanan sedang dan level 4 tingkat kerentanan tinggi. Masing-masing tingkat kerentanan, menggambarkan berapa persen dan golongan profil pesepeda yang dapat melaluinya. Selain itu, LTS juga menggambarkan contoh intervensi dan pemanfaatan jalan bagi masing-masing tingkat kerentanan.

Tabel 2.4. *Level of Traffic Stress* (Sumber: olahan dari Montgomery County Bicycle Master Plan)

LTS	Tingkat Kerentanan	Contoh Intervensi & Pemanfaatan Jalan	Profil Pesepeda
1	Sangat Rendah	Jalan permukiman, jalur sepeda	Anak-anak, kelompok rentan lainnya
2	Rendah	Jalan dengan kecepatan rendah dan volume kendaraan rendah	60% pesepeda dewasa
3	Sedang	Jalan >4 lajur dengan jalur sepeda	10% Pesepeda dewasa
4	Tinggi	Jalan dengan kecepatan >50 km/jam	4% Pesepeda dewasa

Berdasarkan perhitungan, ruas jalan utama seperti Jalan Indrapura, Rajawali, Veteran, Kembang Jepun, dan Nyamplungan memiliki tingkat LTS level 4 (kerentanan tinggi) bagi pesepeda. Oleh karena itu, perlu dilakukan intervensi untuk peningkatan keselamatan pesepeda di ruas-ruas jalan tersebut.



Gambar 2.34. Peta Level of Traffic Stress (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Meski belum memiliki lajur sepeda yang selamat, terdapat rencana penerapan lajur sepeda oleh Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga (DSDABM) pada beberapa ruas jalan, membentuk *loop*. Ruas jalan yang termasuk ke dalam rencana tersebut adalah Jalan Indrapura, Rajawali, dan Veteran. Namun, lokasi perencanaan lajur sepeda tersebut belum mencakup keseluruhan Kawasan Kota Lama, hanya menjangkau Zona Eropa-Niaga. Oleh karena itu perlu dilakukan perencanaan terhadap ruas-ruas jalan lain, utamanya ruas jalan dengan nilai LTS tinggi.

2.5 Isu dan Temuan Pengembangan Aktivitas Kota Lama

Selain konektivitas dan aksesibilitas, pengembangan aktivitas pada Kota Lama juga berpengaruh terhadap daya tarik dan kenyamanan kawasan ini. Penjaringan isu dan identifikasi potensi kemudian dilakukan melalui studi aktivitas kawasan eksisting secara spasial dan temporal yang kemudian divalidasi melalui survei persepsi dan diskusi dengan komunitas.

Saat ini, Kawasan Kota Lama belum memiliki banyak aktivasi ruang yang ditujukan untuk wisatawan. Kegiatan eksisting yang ada adalah *Kya-kya night market* (dilaksanakan pada hari Jumat-Minggu, pukul 18.00 - 22.00 WIB) serta becak wisata di zona Pecinan yang beroperasi pada waktu yang sama dengan *Kya-kya*.

Potensi Pengembangan Moda Sepeda dan Becak Kayuh

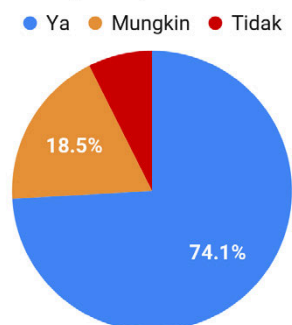
Potensi kegiatan wisata utama Kawasan Kota Lama Surabaya adalah keberadaan bangunan-bangunan tua dengan gaya arsitektur yang khas. Wisatawan cenderung menghabiskan waktu untuk mengambil foto (termasuk swafoto) dengan muka bangunan tersebut. Oleh karena itu, tipe pilihan moda untuk berkeliling di dalam Kawasan Kota Lama

yang ideal adalah moda yang memungkinkan wisatawan “berjalan lambat” untuk dapat melakukan eksplorasi kawasan secara maksimum.

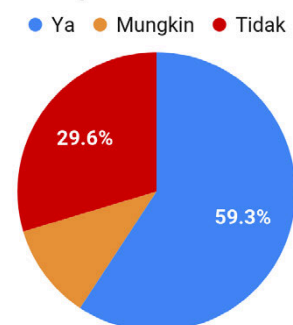
Selain berjalan kaki, penggunaan dan akses sepeda (termasuk sepeda listrik) serta becak (tidak termasuk becak motor) merupakan potensi yang dapat dikembangkan di dalam kawasan untuk mengakses daftar gedung dan/atau bangunan tujuan wisata. Selain itu, kedua pilihan moda ini juga masih sesuai dengan prinsip moda berkelanjutan (tidak bermotor). Potensi penggunaan sepeda dan becak dalam kegiatan wisata divalidasi melalui survei persepsi.

Berdasarkan survei, sebanyak 74,1% responden tertarik untuk berkeliling Kawasan Kota Lama dengan sepeda. Responden yang belum tertarik untuk bersepeda mempunyai isu terkait kepemilikan sepeda (tidak punya sepeda) dan keselamatan bersepeda. Wisata dengan becak dinilai tidak semenarik sepeda, hanya terdapat 59,3% responden yang tertarik menggunakan becak untuk berwisata di dalam kawasan. Responden yang tidak tertarik dengan penggunaan becak sebagai moda mempunyai isu terkait jumlah uang yang perlu dibayarkan dan panduan lokasi henti ketika berkeliling menggunakan becak.

Apakah Anda tertarik berkeliling Kawasan Kota Lama dengan sepeda?



Apakah Anda tertarik berkeliling Kawasan Kota Lama dengan becak?



Gambar 2.35. Ketertarikan terhadap Alternatif Moda Transportasi Intra Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Pemanfaatan Ruang di Luar Jam Sibuk Kawasan

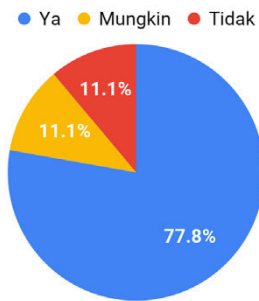
Sebelumnya telah disebutkan bahwa aktivitas perdagangan dan logistik di Kawasan Kota Lama banyak dilakukan pada pagi hingga sore hari pada hari kerja. Akibatnya, terdapat kekosongan aktivitas di sebagian besar Kawasan Kota Lama pada malam hari dan hari libur. Kekosongan tersebut juga dapat menimbulkan turunnya persepsi keamanan pada kawasan ini. Sehingga perlu ada aktivasi atau kegiatan tambahan di kawasan dengan memanfaatkan ruang kosong pada waktu-waktu tersebut.

Berdasarkan survei, responden menyampaikan adanya minat untuk melakukan wisata dan/atau eksplorasi Kawasan Kota Lama pada malam hari karena kondisi lalu lintas dan penggunaan ruang jalan di dalam kawasan relatif lebih rendah. Selain itu, kondisi sore atau malam hari dianggap lebih sejuk sehingga lebih nyaman untuk melakukan eksplorasi kawasan dengan berjalan kaki atau bersepeda.

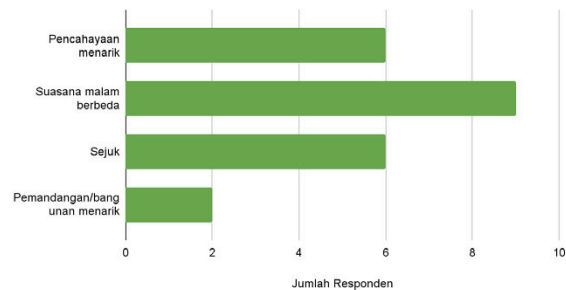
Merujuk pada, kondisi saat ini, beberapa catatan untuk dapat diperhatikan terkait pemanfaatan ruang di luar jam sibuk kawasan meliputi:

1. Pencahayaan ruang jalan
2. Pencahayaan bangunan
3. Keberadaan ruang atau bangunan aktif (misal kafe atau tempat makan yang memungkinkan untuk berkumpul)

Apakah Anda tertarik berkeliling Kawasan Kota Lama di malam hari?



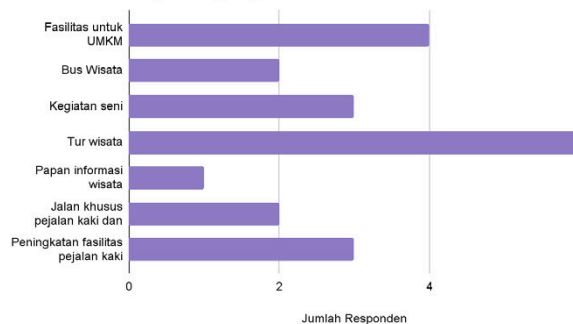
Mengapa tertarik berjalan di Kawasan Kota Lama di Malam hari?



Gambar 2.36. Ketertarikan terhadap Wisata Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Sebagaimana disebutkan sebelumnya, Kota Lama belum banyak memiliki aktivitas yang ditujukan untuk wisatawan. Berdasarkan hasil survei, keberadaan *guided tour*, penambahan ruang usaha (UMKM) atau gedung yang dimanfaatkan sebagai bangunan komersial lokal (misal *cafe*), dan kegiatan seni menjadi 3 aktivitas teratas yang diharapkan ada. Informasi untuk melakukan *self-guided tour* juga menjadi masukan yang perlu ditambahkan dalam ruang Kawasan Kota Lama.

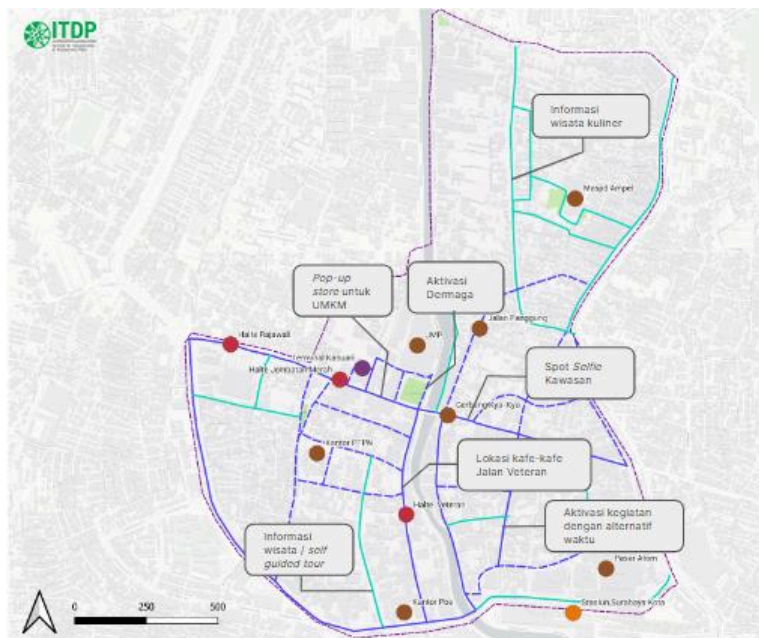
Aktivitas/Peningkatan yang diminati di Kawasan Kota Lama



Gambar 2.37. Alternatif Aktivitas Wisata yang Diminati (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Selain survei kuesioner, usulan potensi aktivitas juga didapat dari diskusi dengan komunitas. Beberapa potensi aktivitas yang terpetakan melalui diskusi tersebut adalah:

1. Informasi wisata kuliner, utamanya di Jalan KH Mas Mansyur yang memiliki berbagai rumah makan khas timur tengah
2. *Pop-up store* untuk UMKM di sekitar Jalan Rajawali atau Jembatan Merah Plaza (JMP)
3. Aktivasi dermaga JMP
4. Penambahan kafe atau tempat makan yang dapat berfungsi sebagai tempat berkumpul komunitas, misalnya di Jalan Veteran
5. Informasi wisata dan *self guided tour*
6. Spot *selfie* pada kawasan, misalnya di Gerbang Kembang Jepun
7. Kegiatan lainnya berbasis waktu, misalnya *car-free day* atau *car-free night*



Gambar 2.38. Potensi Aktivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3 Rekomendasi

Berdasarkan isu dan temuan terkait konektivitas, aksesibilitas dan pengembangan aktivitas Kawasan Kota Lama, rekomendasi intervensi pada kawasan ini terbagi menjadi enam bagian, yaitu peningkatan konektivitas, peningkatan aksesibilitas, intervensi prioritas, pengembangan rute wisata, konsep perencanaan *wayfinding*, dan aktivasi kawasan.

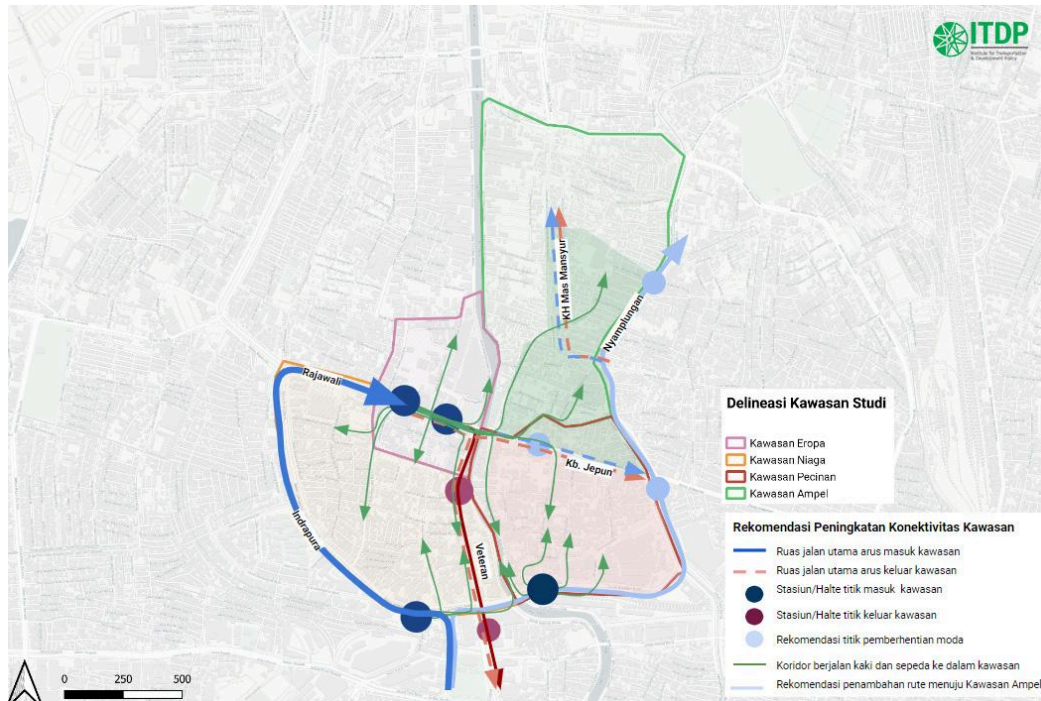
3.1 Peningkatan Konektivitas

Rekomendasi peningkatan konektivitas kawasan disusun dengan mempertimbangkan beberapa indikator, yaitu transportasi publik, lalu lintas dalam kawasan, guna lahan, dan laluan kendaraan besar. Berdasarkan isu dan temuan serta indikator pertimbangan, poin-poin utama peningkatan konektivitas pada Kawasan Kota Lama adalah sebagai berikut:

1. Menambahkan layanan dan/atau pilihan moda transportasi publik serta menambah pemberhentian moda menuju ke dan/atau dari Kawasan Ampel dan Pecinan

Pilihan moda transportasi publik di Kota Lama saat ini belum dapat menjangkau seluruh Kawasan, terutama bagian utara Zona Pecinan, dan seluruh Zona Ampel. Selain itu, pilihan rute yang ada juga sangat terbatas sehingga kawasan lain di Kota Surabaya belum menjangkau Kawasan Kota Lama dengan transportasi publik secara langsung. Oleh karena itu, direkomendasikan peningkatan fasilitas pemberhentian transportasi publik eksisting, serta penambahan layanan dan titik pemberhentian moda untuk meningkatkan konektivitas.

Saat ini, sudah ada beberapa pemberhentian di Zona Eropa, namun, titik pemberhentian transportasi publik eksisting yang berada di Jalan Kebon Rojo dan Jalan Rajawali perlu ditingkatkan. Rekomendasi detail peningkatan pemberhentian akan dijelaskan pada subbab berikutnya. Selain peningkatan pemberhentian eksisting, direkomendasikan juga untuk menambahkan rute layanan transportasi publik yang dapat melewati Jalan Dukuh, Jalan Kembang Jepun, Jalan Nyamplungan, dan Jalan KH Mas Mansyur. Seiring dengan penambahan rute, pemberhentian transportasi publik baru dapat ditempatkan di Jalan Kembang Jepun, persimpangan Jalan Kembang Jepun dan Jalan Dukuh, serta di Jalan Nyamplungan.

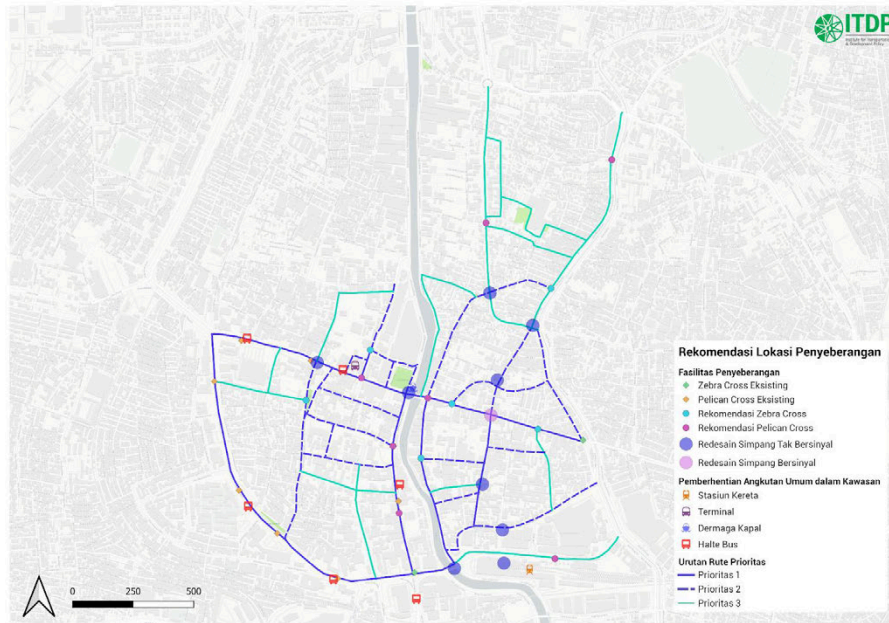


Gambar 3.1. Peta Rekomendasi Peningkatan Konektivitas Kawasan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

2. Jalan Rajawali, Jalan Veteran, dan Jalan Kembang Jepun harus direncanakan memiliki fasilitas pejalan kaki berkeselamatan tinggi

Ketiga ruas jalan tersebut merupakan ruas jalan utama yang menjadi jalur keluar-masuk pengunjung Kawasan Kota Lama. Selain itu, ketiga ruas jalan tersebut juga memiliki banyak lokasi *point of Interests* yang menimbulkan potensi tingginya aktivitas. Untuk memastikan keselamatan bagi seluruh pengguna jalan, utamanya pejalan kaki, tiga ruas jalan tersebut perlu diutamakan memiliki fasilitas khusus pejalan kaki yaitu trotoar di kedua sisinya.

Selain penambahan trotoar, aktivitas menyeberang juga perlu dipastikan selamat di ruas-ruas jalan ini. Oleh karena itu, direkomendasikan adanya penambahan penyeberangan *pelican crossing* di depan Gedung Internacio untuk Jalan Rajawali, pada lokasi halte untuk Jalan Veteran, serta di pintu gerbang Kya-kya untuk Jalan Kembang Jepun. Perbaikan simpang juga direkomendasikan di beberapa titik. Terdapat rekomendasi dua lokasi perbaikan simpang tak bersinyal pada dua lokasi di Jalan Rajawali dan satu lokasi perbaikan simpang bersinyal di Jalan Kembang Jepun



Gambar 3.2. Peta Rekomendasi Fasilitas Penyeberangan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

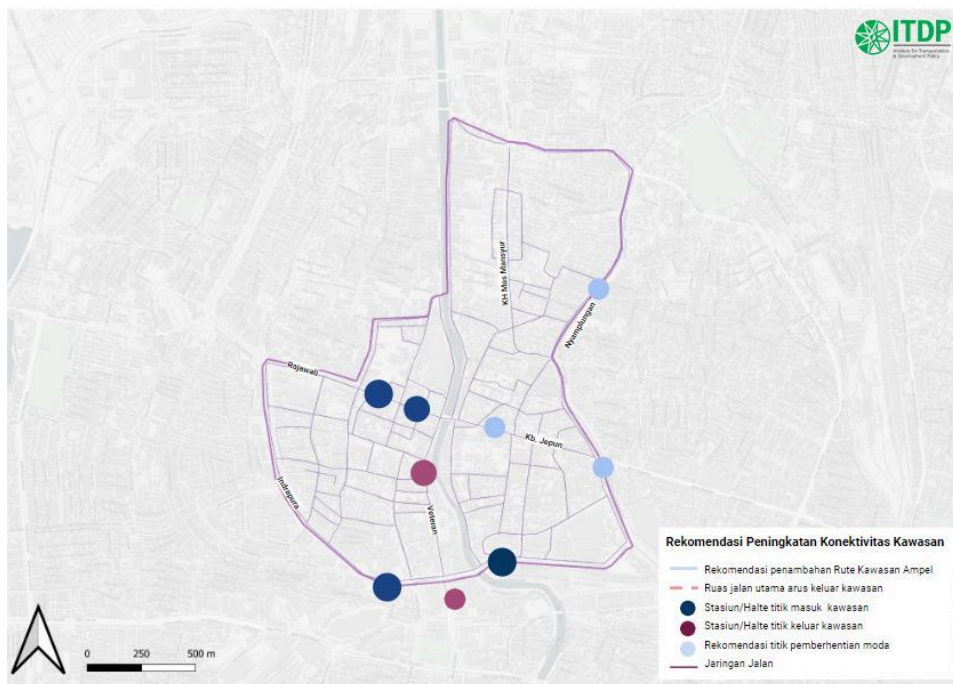
3. Memaksimalkan penataan stasiun dan halte yang menjadi “pintu masuk” Kawasan Kota Lama

Kota Lama Surabaya telah memiliki beberapa titik lokasi pemberhentian transportasi publik. Namun titik pemberhentian tersebut belum memiliki desain yang cukup baik sebagai “pintu masuk” kawasan dikarenakan belum terintegrasi dengan moda transportasi lanjutan di dalam kawasan, serta belum memiliki informasi untuk menavigasi kawasan. Berdasarkan hasil studi, halte yang perlu ditata sebagai pintu masuk dan keluar kawasan adalah sebagai berikut:

1. Stasiun Surabaya Kota
2. Halte Rajawali
3. Halte Jembatan Merah
4. Halte Masjid Kemayoran
5. Halte Veteran
6. Halte Tugu Pahlawan

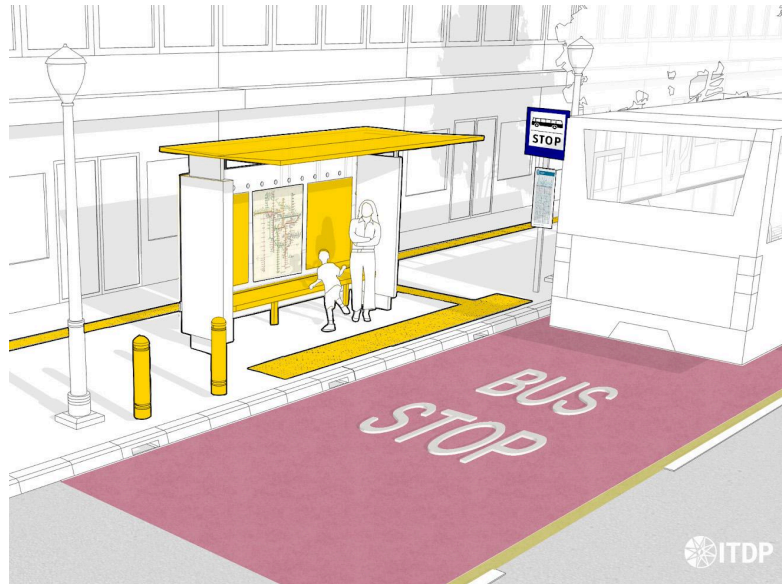
Dari beberapa halte tersebut, secara bertahap dapat dilakukan perbaikan. Revitalisasi halte dapat dilakukan terhadap Halte Rajawali dan Halte Jembatan Merah terlebih dahulu. Sementara untuk Stasiun Surabaya Kota yang merupakan aset terpisah dan tidak dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya, prioritas perbaikan diarahkan ke perbaikan akses pejalan kaki, sepeda, dan penambahan *wayfinding* yang menyambut perjalanan dari Stasiun Surabaya Kota. Tidak hanya stasiun tersebut, masing-masing halte perlu didukung dan/atau dilanjutkan dengan fasilitas pendukung berjalan kaki dan/atau bersepeda untuk kemudian memudahkan melakukan eksplorasi kawasan.

Di antara Halte Rajawali dan Halte Jembatan Merah, dapat ditambahkan titik parkir sepeda (dan/atau sepeda sewa) serta becak (wisata). Fasilitas tersebut juga dapat ditambahkan pada Halte Masjid Kemayoran dan Stasiun Surabaya Kota. Titik sepeda (sewa) bisa ditambahkan pada Halte Veteran, Halte Tugu Pahlawan, dan Kawasan Ampel. Penambahan titik pemberhentian transportasi publik di Zona Ampel dan Pecinan juga perlu mempertimbangkan poin-poin ini.



Gambar 3.3. Peta Rekomendasi Peningkatan Konektivitas Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Selain integrasi dengan moda transportasi berkelanjutan lainnya, perlu juga adanya peningkatan desain bagi halte dan stasiun berdasarkan empat prinsip utama yang meliputi:



Gambar 3.4. Desain Halte dan Stasiun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

- a. **Aksesibel dan Inklusif:** Halte dan stasiun harus dapat diakses dengan mudah oleh siapa saja, termasuk kelompok rentan. Desain universal menjadi kunci utama desain ulang halte dan stasiun. Komponen desain yang dapat membantu pemenuhan prinsip ini adalah:
- i. Ketersediaan peneduh
 - ii. Jalur pemandu yang sesuai
 - iii. Ketersediaan tempat duduk prioritas
 - iv. Ketersediaan penyeberangan
 - v. Ketinggian kereb yang sesuai
 - vi. Sistem informasi audio dan visual
 - vii. Jarak antar bolar
 - viii. Ketersediaan penyeberangan



Gambar 3.5. Prinsip Aksesibel dan Inklusif (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

- b. **Jelas dan Informatif:** Selain secara fisik mudah diakses, halte dan stasiun juga harus dapat dikenali dengan mudah. Penjenamaan (*branding*) dan sistem informasi penumpang harus dapat terbaca. Komponen desain yang dapat membantu pemenuhan prinsip ini adalah:
- i. Ketersediaan nama halte dan identitas layanan
 - ii. Pemasangan rambu pemberhentian bus
 - iii. Penambahan marka
 - iv. Peta lokasi halte pada koridor
 - v. Peta jaringan layanan
 - vi. Informasi waktu kedatangan dan gangguan layanan
 - vii. Kontak darurat dan informasi tambahan



Gambar 3.6. Prinsip Jelas dan Informatif (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

- c. **Aman dan Selamat:** Penempatan halte dan *bus stop* harus memperhatikan ketersediaan ruang efektif pejalan kaki (bila di trotoar) sehingga menjamin keselamatan dan keamanan baik pejalan kaki dan calon penumpang. Komponen desain yang dapat membantu pemenuhan prinsip ini adalah:
- Halte terbuka dan memiliki penerangan cukup
 - Menyediakan ruang efektif untuk pejalan kaki
 - Penempatan bolar



Gambar 3.7. Prinsip Aman dan Selamat (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

- d. **Terintegrasi:** Desain halte dan stasiun perlu didekatkan dengan layanan moda lainnya termasuk dengan parkir sepeda, becak, dan layanan sepeda sewa jika tersedia. Komponen desain yang dapat membantu pemenuhan prinsip ini adalah:
- Ketersediaan parkir sepeda
 - Penempatan titik tambat sepeda sewa
 - Pemetaan dan penempatan titik angkutan terintegrasi lainnya dalam jarak berjalan kaki (misal becak atau angkot)
 - Penambahan informasi integrasi moda dan peta lokalitas kawasan (*wayfinding*)



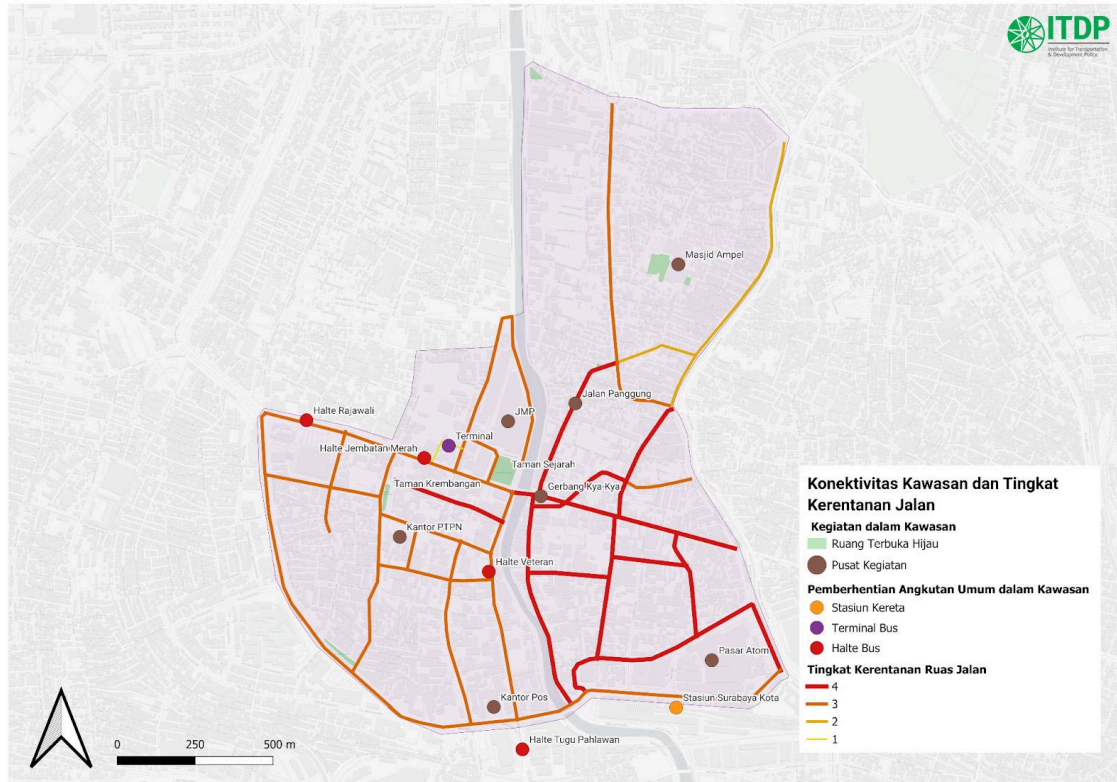
Gambar 3.8. Prinsip Terintegrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

4. Meminimalisir hingga Menghilangkan Parkir *On-Street* Sepanjang Hari di Jalan Rajawali dan Kembang Jepun

Aktivitas logistik di kawasan ini memang memiliki kebutuhan parkir dan *loading* barang, namun penggunaannya tidak perlu sepanjang waktu. Selain itu, penggunaan ruang jalan untuk parkir ini juga dapat dipindahkan atau diberi opsi lokasi parkir di parkir *off-street* (parkir di luar ruang jalan) seperti di Jembatan Merah Plaza (JMP). Dengan berkurangnya atau bahkan hilangnya parkir *on-street* sepanjang waktu, memungkinkan untuk mendorong pengunjung kawasan yang ingin melakukan aktivitas lainnya seperti wisata untuk menggunakan transportasi publik, berjalan kaki dan bersepeda. **Menciptakan koridor berjalan kaki dan bersepeda ke dalam kawasan**

Sebagai upaya peningkatan mobilitas berkelanjutan dari luar ke dalam kawasan, perlu untuk menciptakan koridor berjalan kaki dan bersepeda yang menghubungkan stasiun dan halte yang menjadi titik masuk dan keluar kawasan menuju ke titik aktivitas, termasuk ke lokasi potensi *pedestrian plaza*. Lokasi-lokasi yang menjadi potensi *pedestrian plaza* adalah:

1. Taman Jayengrono - JMP
2. Taman Krembangan
3. Gerbang Kya-kya/Radar Surabaya/Taman Mural
4. Jalan Panggung/Menara Syahbandar
5. Kawasan Masjid Ampel
6. Kantor Pos Besar
7. PTPN
8. Pasar Atom
9. Klenteng Sukhaloka



Gambar 3.9. Peta Konektivitas Kawasan dan Tingkat Kerentanan Jalan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Dari hasil analisis kondisi fasilitas pejalan kaki saat ini diketahui bahwa titik-titik pusat kawasan ini terletak di jalan dengan tingkat kerentanan tinggi 3-7. Oleh sebab itu, dalam perumusan koridor dipilih rute prioritas yang dibahas lebih lanjut dalam subbab peningkatan aksesibilitas intra kawasan.

Pusat kawasan juga berpotensi digabungkan dengan pintu masuk atau keluar kawasan sehingga menciptakan area integrasi. Area tersebut dinilai memiliki tingkat kepentingan tinggi bagi aktivitas di Kawasan Kota Lama. Baiknya, area ini perlu memprioritaskan pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik. Sebagai contoh, area sekitar Halte Jembatan Merah - Taman Jayanegara - JMP - Jalan Garuda (area sekitar Taman Sejarah dan Gedung Internacio) dapat menjadi area yang diprioritaskan untuk transportasi publik dan transportasi tidak bermotor (jalan kaki dan sepeda). Pembahasan desain lebih detail terkait area integrasi akan dimuat pada subbab intervensi prioritas.

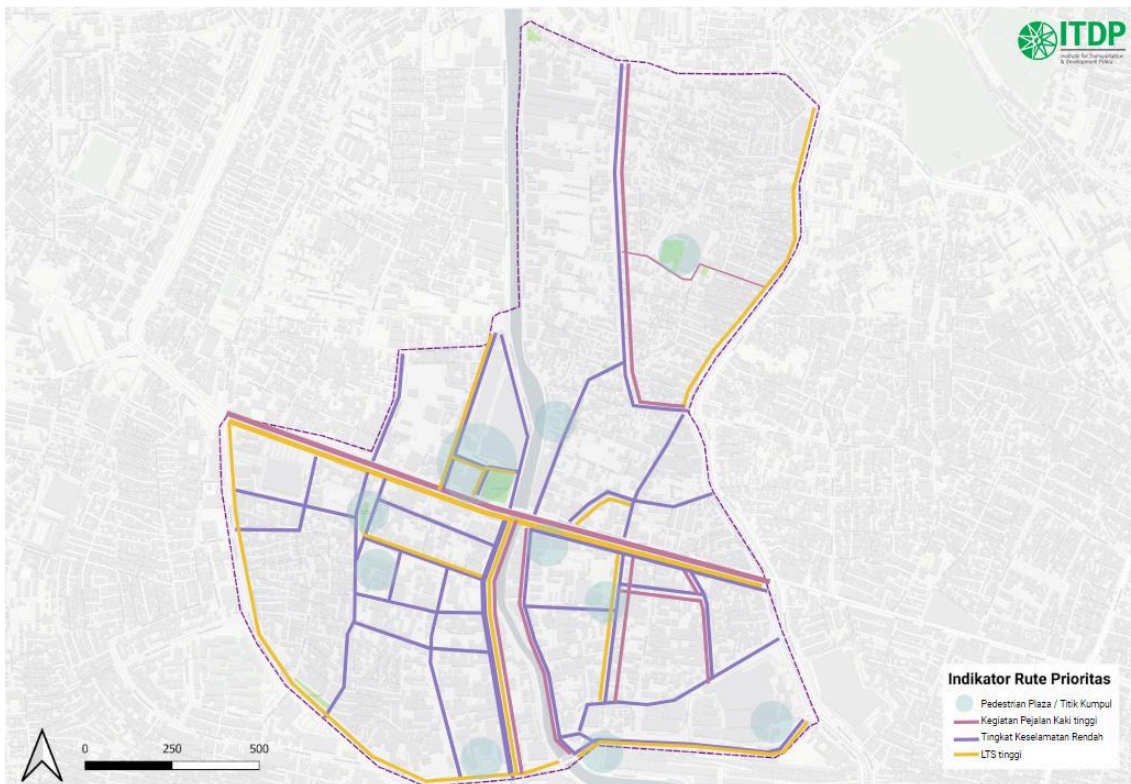
3.2 Peningkatan Aksesibilitas Intra Kawasan

Peningkatan aksesibilitas intra kawasan secara umum terbagi atas: ruas jalan prioritas, tipologi penataan ruas jalan, peningkatan aksesibilitas simpang dan penyeberangan, peningkatan akses transportasi publik; desain jalur pejalan kaki dan sepeda.

3.2.1 Rute Prioritas Pejalan Kaki Kawasan

Rekomendasi rute prioritas pejalan kaki mempertimbangkan tiga indikator utama, yaitu lokasi *point of interests*, analisis tingkat kerentanan pejalan kaki, dan *level of traffic stress* (LTS). Pertimbangan lainnya adalah potensi pengembangan wisata, yakni:

1. Rute wisata berjalan kaki;
2. Rute becak wisata;
3. Rencana pengembangan fasilitas bersepeda;
4. Akses terhadap titik masuk dan keluar kawasan; dan
5. Pusat aktivitas kawasan



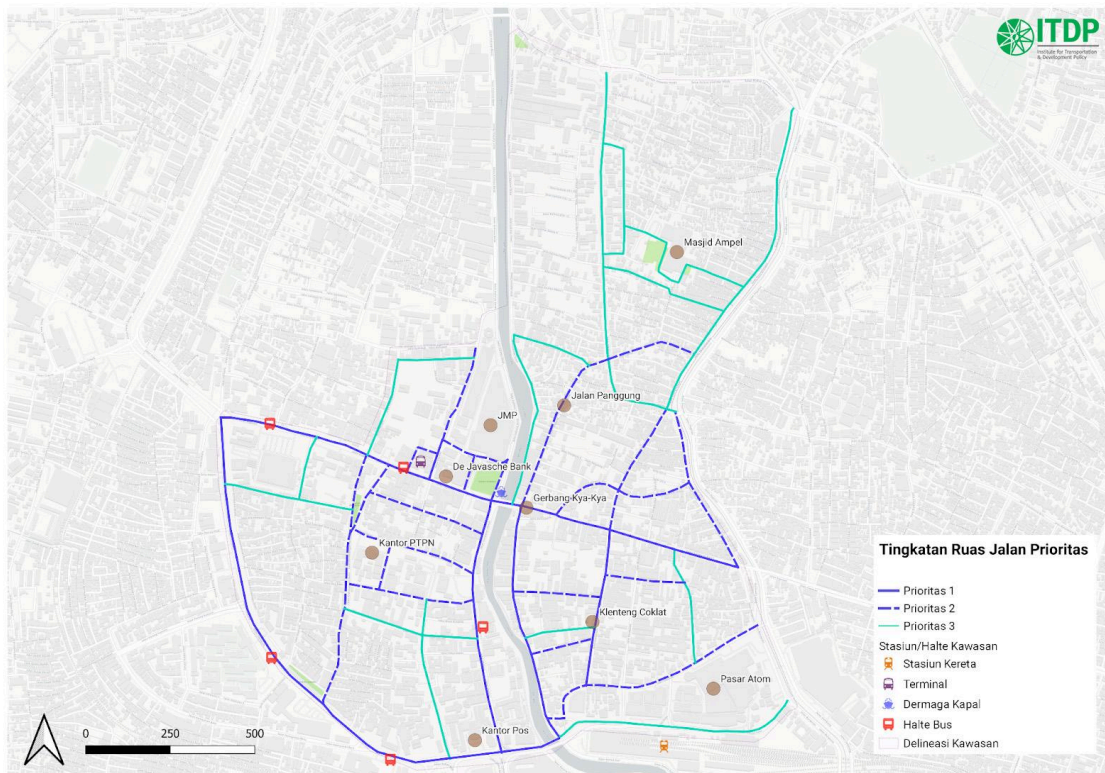
Gambar 3.10. Peta Indikator Rute Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Analisis indikator tersebut kemudian divalidasi dengan beberapa kegiatan, termasuk tur berjalan kaki, survei bersama, dan wawancara yang dilakukan pada Sabtu-Minggu, 12-13 Agustus 2023. Kegiatan tersebut melibatkan:

1. Oud Soerabaja Hunter;
2. Bersuka Ria Surabaya;
3. Peserta *walking tour* Oud Soerabaja Hunter dan Bersuka Ria Surabaya
4. Pedagang dan pemilik usaha di Jalan Songoyudan, Jalan Merpati, Jalan Kembang Jepun, dan Jalan Ampel Kejeron 2;
5. Warga di Jalan Gili, Jalan Merpati, Jalan Krembangan; dan

- Penyedia jasa becak di Jalan Kembang Jepun, Jalan Nyamplungan, Jalan Stasiun Kota, dan Jalan Jembatan Merah.

Berdasarkan kegiatan tersebut, terdapat penyesuaian rute prioritas menjadi seperti berikut:



Gambar 3.11. Peta Tingkatan Ruas Jalan Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute prioritas 1, 2, dan 3 memiliki urutan nilai tertinggi dibandingkan dengan ruas jalan lain dalam kawasan yang perbaikan dan/atau penataannya perlu diprioritaskan untuk mendukung upaya peningkatan wisata kawasan.

3.2.2 Panduan Desain Jalur Pejalan Kaki/Trotoar

Penyediaan fasilitas pejalan kaki berupa trotoar direkomendasikan untuk jalan dengan tipologi A (*complete street*). Desain jalur pejalan kaki dapat mengacu kepada Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/SE/Db/2023 tentang “Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki” dan “Visi Nasional Transportasi Tidak Bermotor.” (ITDP, 2020).

A. Dimensi Trotoar

Menurut Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR, trotoar perlu memiliki ruang gerak bersih minimal selebar 1.85 meter, lebar minimal yang dapat mengakomodir pengguna kursi roda yang berpapasan. Apabila minimal lebar tersebut tidak

dapat dipenuhi, perlu dilakukan intervensi alokasi ruang jalan. Alternatif lainnya adalah melakukan langkah mitigasi, seperti desain *shared street*, *Passing place*/jalur mendahului untuk pejalan kaki, atau penggantian rute.

Trotoar juga perlu mengadopsi ketinggian yang tepat. Ketinggian trotoar tersebut bergantung pada masing-masing karakteristik ruas jalan, kelas jalan, serta laluan kendaraannya. Detail masing-masing peruntukan tinggi trotoar terlampir pada tabel 3.1.

Tabel 3.1. Ketinggian Trotoar (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR)

Ketinggian	Karakteristik Ruas Jalan
0-6 cm	Diimplementasikan pada segmen trotoar dengan proteksi (berupa pagar, pembatas tanaman, atau ruas jalan dengan pembatasan kendaraan)
6-15 cm	Diimplementasikan pada ruas jalan dengan segmen lahan yang memiliki tepi halaman berupa parkir
15-20 cm	Diimplementasikan pada ruas jalan dengan lalu lintas padat dan kecepatan kendaraan tinggi
20-25 cm	Diimplementasikan pada ruas jalan arteri yang dilalui kendaraan berat

B. Material Trotoar

Material yang digunakan untuk permukaan trotoar perlu memenuhi beberapa prinsip agar nyaman dan selamat serta tahan lama. Prinsip-prinsip pemilihan material tersebut adalah:

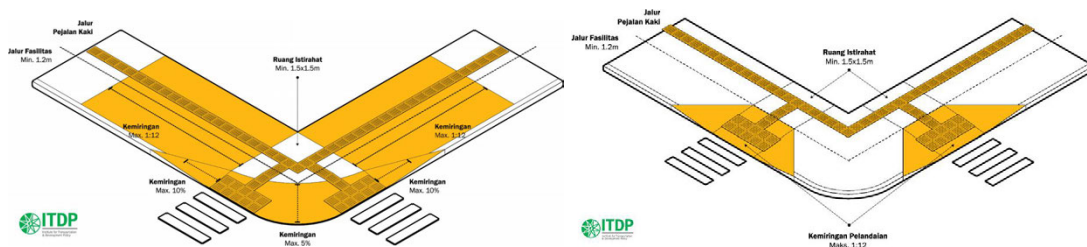
1. Awet dan mudah dirawat
2. Tidak licin, dengan koefisien gesek >0,55
3. Meminimalisir pantulan cahaya
4. Warna & tekstur yang kontras dengan jalur kendaraan

C. Pelandaian

Trotoar kemungkinan memiliki perbedaan ketinggian dengan pintu masuk area bangunan ataupun dengan ruang jalan. Namun, tidak semua kelompok dapat mengakses perbedaan ketinggian yang difasilitasi dengan tangga. Pengguna kursi roda, tidak bisa mengakses tangga, melainkan memerlukan *ramp*. Selain itu, *ramp* juga dapat memudahkan mobilisasi dan meningkatkan kenyamanan kelompok rentan lainnya. Perbedaan ketinggian tersebut perlu diakomodasi dengan adanya *ramp* dengan peletakkan desain yang sesuai, dengan memastikan keselamatan dan kenyamanan penggunaannya. Ketentuan desain dari *ramp* adalah sebagai berikut:

- Diletakkan pada jalan masuk, persimpangan, halte transportasi publik dan tempat penyeberangan.
- Memiliki kemiringan maksimum 1:12 (8.3%)

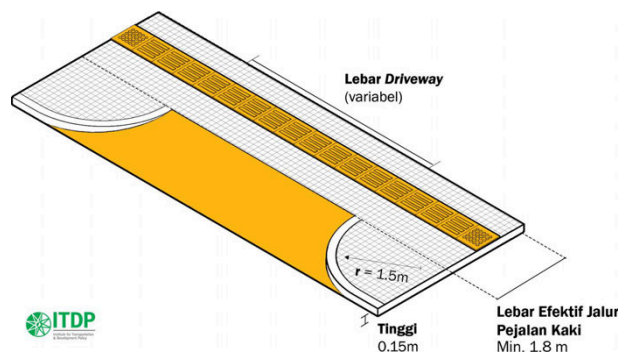
- Memiliki permukaan datar tersedia setiap 9 m untuk ruang istirahat sebesar 1,5x1,5 m



Gambar 3.12. Ketentuan Desain Ramp (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR, 2023)

D. Akses Keluar-Masuk Kendaraan

Selain pelandaian, intervensi desain diperlukan pada titik akses keluar masuk kendaraan atau *driveway*. Pada titik ini, desain pada *driveway* berfungsi mengurangi konflik pejalan kaki dan kendaraan serta meningkatkan visibilitas antara mobil dan pejalan kaki di jalan masuk. Ketinggian trotoar dirancang sama ketika terdapat *driveway* dengan pelandaian di luar lebar efektif jalur pejalan kaki.



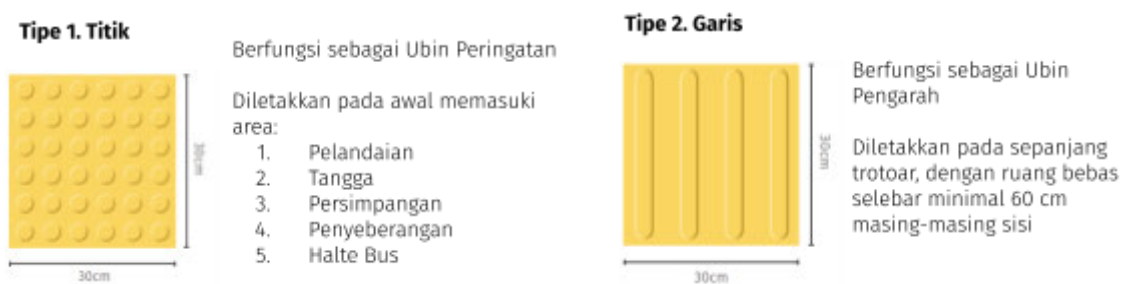
Gambar 3.13. Desain Trotoar pada *Driveway* (Sumber: Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki PUPR, 2023)

E. Jalur Pemandu

Jalur pemandu perlu diimplementasikan untuk memastikan abilitas menavigasi jalan bagi penyandang disabilitas netra. Ketentuan implementasi ubin pemandu di antaranya sebagai berikut:

- Pemasangan jalur pemandu dibuat berupa jalur menerus, sebisa mungkin dibuat berupa garis lurus
- Harus terbuat dari material yang kuat, tidak licin, dan diberikan warna yang kontras sehingga mudah dikenali oleh penyandang gangguan penglihatan parsial (*low-vision*)

- Memiliki ruang bebas minimum 60 cm di kiri dan kanan jalur dan pemasangannya bebas hambatan vertikal setinggi 2,5 meter
- Terdapat dua tipe pola ubin pemandu yang telah dikenal oleh penyandang disabilitas di Indonesia yaitu, tipe titik, yang berfungsi sebagai ubin peringatan. Peletakkan ubin pemandu dengan tipe titik adalah pada lokasi pergantian arah, ketinggian, ataupun akses menuju fasilitas seperti penyeberangan dan halte bus. Sedangkan ubin pemandu dengan pola garis berfungsi sebagai pengarah perjalanan. Ubin dengan pola garis ditempatkan di sepanjang jalur pejalan kaki.



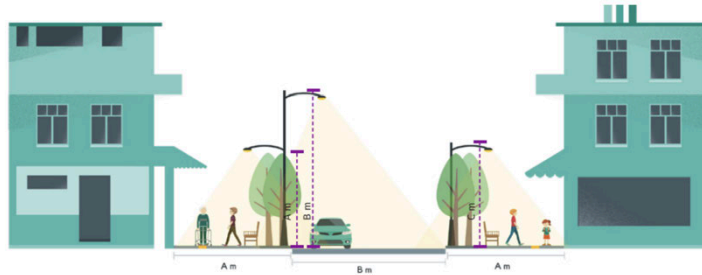
Gambar 3.14. Tipe Ubin Pemandu (Sumber: Rekomendasi Mobilitas Inklusif Kota Medan, 2022)

F. Penerangan

Penerangan merupakan elemen dalam fasilitas pejalan kaki yang perlu dipenuhi untuk meningkatkan rasa aman semua orang, utamanya di waktu malam. Beberapa ketentuan dalam implementasi penerangan tersebut adalah:

- Tidak boleh mengurangi ruang pejalan kaki, diletakkan pada jalur perabot jalan
- Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter
- Menggunakan material berdaya tahan tinggi, seperti metal dan beton cetak
- Diprioritaskan pada lokasi penyeberangan dan pemberi informasi (berada dalam radius 1,5 meter - 2 meter dari pole/totem)
- Penempatan berjarak minimum 600 mm dari kerb trotoar dan 300 mm pada median jalan

Ketentuan fasilitas penerangan dapat dilihat secara lebih detail pada Peraturan Menteri Perhubungan No.27 Tahun 2018.



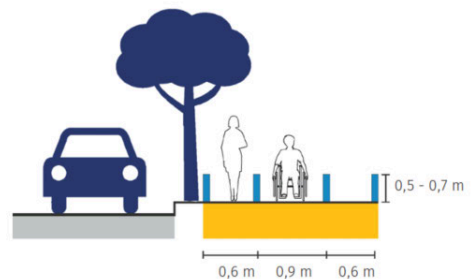
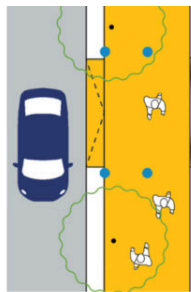
Gambar 3.15. Ketentuan Fasilitas Penerangan (Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor, ITDP Indonesia, 2020)

G. Bollard

Bollard berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki dari konflik dengan kendaraan bermotor dan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Peletakkan *bollard* berada pada titik konflik atau pertemuan pejalan kaki dengan kendaraan, seperti penyeberangan, lapak tunggu, halte, jalan keluar masuk akses kendaraan.

Desain *bollard* dapat berupa tiang dengan ketinggian rendah atau menyesuaikan ketersediaan ruang. Namun, desain dan peletakkan *bollard* perlu memenuhi ketentuan berikut:

- Peletakkan tidak mengganggu ruang pejalan kaki, jalur pemandu, dan jalur sepeda
- Ditempatkan 30 cm dari kereb dengan tinggi 0,6 m - 1,2 m
- Jarak penempatan minimum 0,95 m; disesuaikan dengan kebutuhan

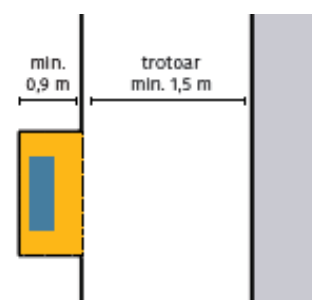


Gambar 3.16. Desain dan Peletakkan *Bollard* (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Meski demikian, penambahan dan pemasangan *bollard* dapat juga memperhatikan tingkat kerentanan terhadap pejalan kaki di ruang pejalan kaki yang tersedia. Tingkat risiko yang rendah, dapat mengurangi kebutuhan pemasangan *bollard* atau penggantian jenis *bollard*.

H. Tempat duduk

Fasilitas berupa tempat duduk dapat diletakkan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna trotoar. Selain itu, keberadaan fasilitas tempat duduk juga sangat penting sebagai tempat istirahat, utamanya bagi pengguna trotoar yang termasuk ke dalam kelompok rentan.



- Diletakkan setiap jarak 110 - 120 meter dengan pertimbangan karakteristik lokasi dan keramaian
- Memiliki lebar 40 - 50 cm; panjang 120 cm; tinggi 35 - 40 cm
- Tidak mengganggu ruang bebas pejalan kaki (minimal 1,5 m)
- Tidak diletakkan pada akses keluar-masuk bangunan
- Penggunaan material tahan lama

I. Tempat Sampah

Untuk menjaga kebersihan dan mengantisipasi aktivitas tinggi pada Kawasan Kota Lama, penyediaan tempat sampah dapat dilakukan dengan memperhatikan penempatan kursi, halte, titik kumpul aktivitas, serta titik-titik pertemuan seperti persimpangan. Peletakan tempat sampah perlu dipastikan tidak mengganggu ruang bebas pejalan kaki dan harus diletakkan pada zona fasilitas. Ketinggian lubang sampah perlu diletakkan pada maksimum 90 m dari permukaan dengan lubang yang mengarah ke ruang pejalan kaki sehingga memudahkan pengguna kursi roda untuk mengakses tempat sampah yang ada.

J. Peneduhan

Salah satu isu pejalan kaki di Kawasan Kota Lama adalah teriknya sinar matahari. Oleh karena itu, dapat direncanakan peletakan peneduhan berupa pohon di kawasan ini. Beberapa ketentuan peletakan pohon peneduh adalah sebagai berikut:

- Peletakan pohon tidak mengganggu ruang efektif pejalan kaki dan menjadi pemisah ruang jalan dan jalur pejalan kaki
- Pengembangan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda sebisa mungkin tidak meniadakan peneduh yang telah ada
- Pada ruang terbatas, area penanaman ditutup *grating* dengan pola tegak lurus arah jalur pejalan kaki

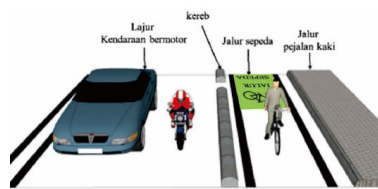


Detail jenis pohon dan ketinggiannya dapat mengacu pada Permen PU No 05/PRT/M/2012 Tahun 2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon pada Sistem Jaringan Jalan.

3.2.3 Panduan Desain Jalur Sepeda

Beberapa ruas jalan di Kawasan Kota Lama memiliki *level of traffic stress* yang tinggi. Dengan potensi penggunaan sepeda sebagai moda transportasi intra kawasan, perlu ada intervensi berupa jalur sepeda yang dapat meningkatkan keselamatan pesepeda di kawasan ini. Prinsip dan teknis desain fasilitas sepeda mengacu kepada Surat Edaran Dirjen Bina Marga No. 05/SE/Db/2021 tentang Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda.

Secara umum, terdapat tiga tipe lajur atau jalur sepeda. Detail dan contoh implementasi masing-masing tipe dijelaskan pada tabel 3.2.

Tabel 3.2. Detail dan Contoh Implementasi Tipe Lajur atau Jalur Sepeda

Tipe	Deskripsi	Contoh
Tipe A	<p>Jalur sepeda terproteksi. Jenis proteksi yang dapat digunakan adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kerb Ganda • <i>Planter Box</i> • Jalur Hijau • <i>Delineator Post</i> 	 <p>Gambar 3.17. Jalur Sepeda Tipe A (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)</p>
Tipe B	Lajur sepeda yang terletak di trotoar	 <p>Gambar 3.18. Jalur Sepeda Tipe B (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)</p>
Tipe C	<p>Lajur sepeda di badan jalan. Lajur ini dapat berupa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemisahan dengan kendaraan menggunakan marka • Lajur <i>Sharrow</i> 	 <p>Gambar 3.19. Jalur Sepeda tipe C (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)</p>

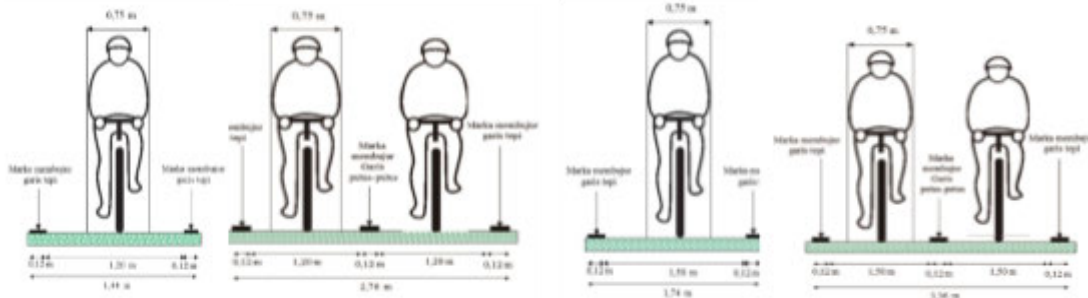
Penentuan tipe lajur dapat dilakukan berdasarkan:

- Fungsi jalan
- Volume dan kecepatan kendaraan

	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
Arteri Primer	A	A	-
Kolektor Primer	A	A	-
Lokal Primer	C	C	C
Lingkungan Primer	C	C	C
Arteri Sekunder	A/B	A/B	A/B
Kolektor Sekunder	A/B/C	A/B/C	B/C
Lokal Sekunder	B/C	B/C	B/C
Lingkungan Sekunder	B/C	B/C	B/C

Gambar 3.20. Penentuan Tipe Lajur Berdasarkan Fungsi Jalan (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)

Pemilihan lebar satu lajur sepeda dapat dipilih apabila volume pesepeda maksimal 120 sepeda/jam/lajur. Jika volume pesepeda lebih dari maksimal, maka dapat dipilih lebar dua lajur sepeda sehingga dapat menampung volume sepeda maksimal 240 sepeda/jam/2 lajur.



Gambar 3.21. Penentuan Tipe Lajur Berdasarkan Volume dan Kecepatan Kendaraan (Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda, 2023)

Parkir Sepeda

Selain jalur sepeda, fasilitas lain untuk pesepeda yang dapat disediakan di Kawasan Kota Lama adalah fasilitas parkir sepeda. Ketentuan penyediaan dan peletakan parkir sepeda adalah sebagai berikut:

- Parkir sepeda harus memenuhi aspek keamanan, kegunaan, dan estetika
- Ditempatkan di fasilitas publik seperti pusat perbelanjaan, pendidikan, dan kesehatan.
- Lokasi parkir sepeda dapat ditempatkan di trotoar, dekat akses keluar/masuk bangunan dan tidak boleh mengganggu ruang bebas hambatan pejalan kaki

3.2.4 Peningkatan Aksesibilitas Simpang dan Penyeberangan

Menurut survei persepsi, menyeberang merupakan kesulitan terbesar dalam kegiatan berjalan kaki di dalam Kawasan Kota Lama. Oleh karena itu, diperlukan adanya peningkatan fasilitas penyeberangan di kawasan ini. Secara prinsip, penyeberangan perlu ada di persimpangan dan/atau ruas jalan yang disesuaikan dengan guna lahan serta aktivitas pejalan kakinya. Jarak antar penyeberangan yang direkomendasikan adalah 100-200 m.

Jenis penyeberangan yang direkomendasikan di Kawasan Kota Lama adalah penyeberangan sebidang karena seluruh ruas jalan di Kawasan Kota Lama tidak ada yang memiliki kecepatan maksimum lebih dari 60 km/jam atau tidak berupa tipe jalan 6/2 tak terbagi. Dan mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kementerian PUPR, jalan dengan kriteria tersebut tidak memerlukan penyeberangan tidak sebidang atau jembatan penyeberangan orang (JPO).

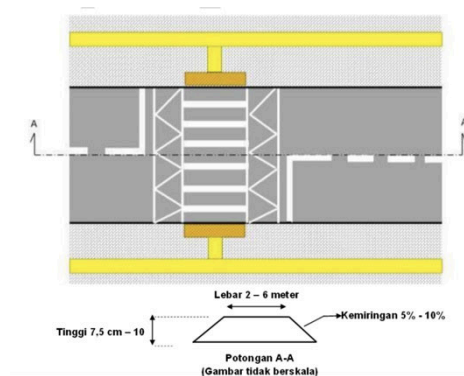
Jenis-jenis penyeberangan sebidang adalah sebagai berikut: *zebra cross*, *pelican cross*, dan *pedestrian platform*, dengan ketentuan peletakan masing-masing penyeberangan sebagai berikut:

- A. Zebra Cross** : Penyeberangan *zebra cross* dapat dipasang pada ruas jalan maupun simpang dengan/tanpa APILL. Jika simpang memiliki APILL, waktu penyeberangan *zebra cross* dapat menjadi satu kesatuan dengan APILL sesuai dengan arah penyeberangan.

Namun, jika simpang tidak menggunakan APILL, ruas jalan dengan *zebra cross* perlu menerapkan batas kecepatan kendaraan bermotor yaitu <30 km/jam.

- B. *Pelican Cross*: Penyeberangan *pelican cross* merupakan penyeberangan dengan lampu sinyal bagi pejalan kaki dan kendaraan dan dilengkapi dengan tombol penyeberangan. *Pelican cross* dapat diletakkan pada ruas jalan dengan jarak minimal 300 meter dari simpang. Informasi penanda waktu penyeberangan perlu disediakan secara visual dan audio. Untuk menyeberang, pejalan kaki dapat menekan tombol penyeberangan yang diletakkan pada tiang APILL. Ketinggian tombol tersebut harus dapat diakses semua pengguna sehingga rekomendasi peletakan tombol berada pada ketinggian 90 cm - 120 cm dari permukaan trotoar. Selain itu, penentuan waktu penyeberangan mempertimbangkan lebar jalan dan kebutuhan pejalan kaki yang termasuk ke dalam kelompok rentan.
- C. *Pedestrian Platform*: Merupakan fasilitas penyeberangan yang memiliki ketinggian sejajar dengan trotoar. *Pedestrian platform* dapat ditempatkan pada jalan lokal, jalan kolektor dan area prioritas pejalan kaki (perumahan, komersial dan pendidikan, *drop off zone*). Material yang digunakan pada *pedestrian platform* perlu memenuhi beberapa prinsip, yaitu kuat dan tahan lama, memiliki Warna dan tekstur kontras dengan jalan, tidak silau, permukaannya tidak licin dengan koefisien gesek >0,55, dan memiliki ikatan yang kuat dengan material jalan.

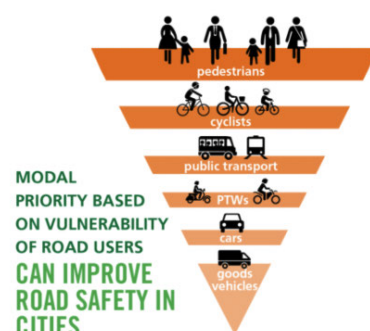
Dimensi tipikal *pedestrian platform* adalah sebagai berikut:



Gambar 3.22. Dimensi *Pedestrian Platform*

Selain penyediaan fasilitas penyeberangan di sepanjang ruas jalan, intervensi pada simpang sebagai salah satu titik rawan konflik pada ruang jalan juga perlu dilakukan. Secara prinsip, peningkatan aksesibilitas simpang dapat dilakukan dengan tujuan:

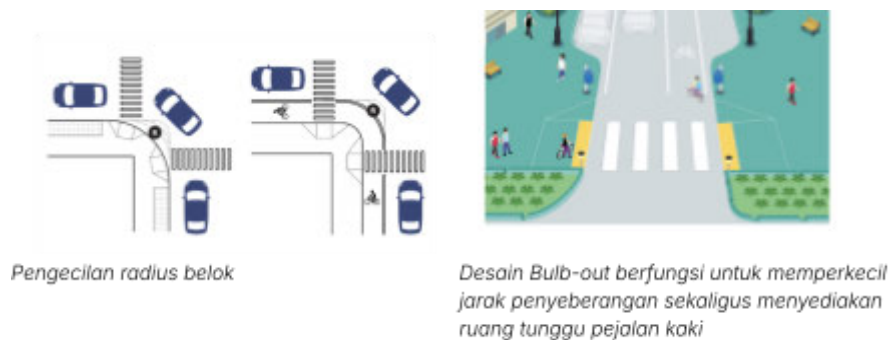
1. Meminimalisir konflik antar moda
2. Pandangan antar pengguna jelas dan tidak terhalang oleh objek
3. Memberikan informasi pergantian arah tujuan pengguna jalan



4. Memprioritaskan pengguna jalan yang memiliki kerentanan tinggi

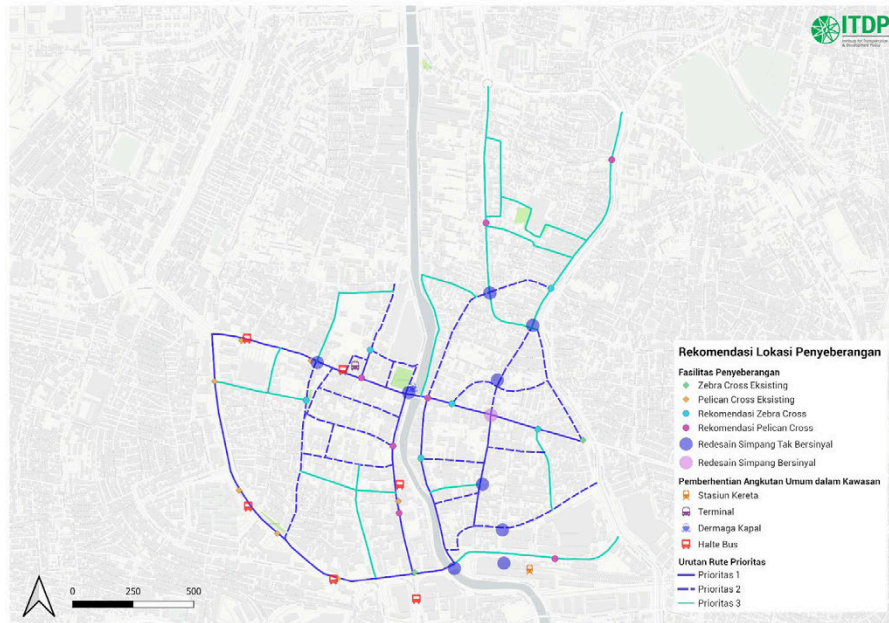
Pejalan kaki memiliki tingkat kerentanan paling tinggi. Oleh karena itu, perlu adanya penerapan konsep desain persimpangan yang mengutamakan pejalan kaki. Diadopsi dari NMT National Vision (ITDP, 2020), beberapa konsep desain tersebut adalah:

- Menyediakan ruang tunggu yang aman untuk pejalan kaki saat menunggu menyeberang jalan
- Memperkecil jarak menyeberang
- Memperkecil kecepatan kendaraan, dengan cara memperkecil radius belok ataupun menambah alat pembatas kecepatan lain
- Menyediakan pulau penyeberangan untuk ruas jalan dengan lebar lebih dari 2 lajur



Gambar 3.23. Pengecilan Radius Belok (kiri), Desain Bulb-out (Sumber: Visi Nasional Transportasi Tidak Bermotor, ITDP, 2020)

Dari analisis dan survei yang telah dilakukan, teridentifikasi bahwa Kawasan Kota Lama Surabaya memiliki fasilitas penyeberangan yang masih kurang memadai atau dapat dikatakan kurang selamat. Penataan simpang dapat dilakukan (baik bersinyal maupun tidak) serta diperlukan penambahan penyeberangan pejalan kaki. Penyeberangan ini juga dapat dilengkapi dengan marka *elephant feet* untuk kebutuhan menyeberang pesepeda. Penataan simpang dapat termasuk *pedestrian plaza*, kebutuhan berkumpul pejalan kaki, dan penempatan informasi utama. Dengan menyesuaikan rute prioritas dan tipologi ruang jalan, maka direkomendasikan penambahan dan/atau peningkatan fasilitas penyeberangan pejalan kaki sebagai berikut:



Gambar 3.24. Peta Rekomendasi Lokasi Penyeberangan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.2.5 Akses Transit

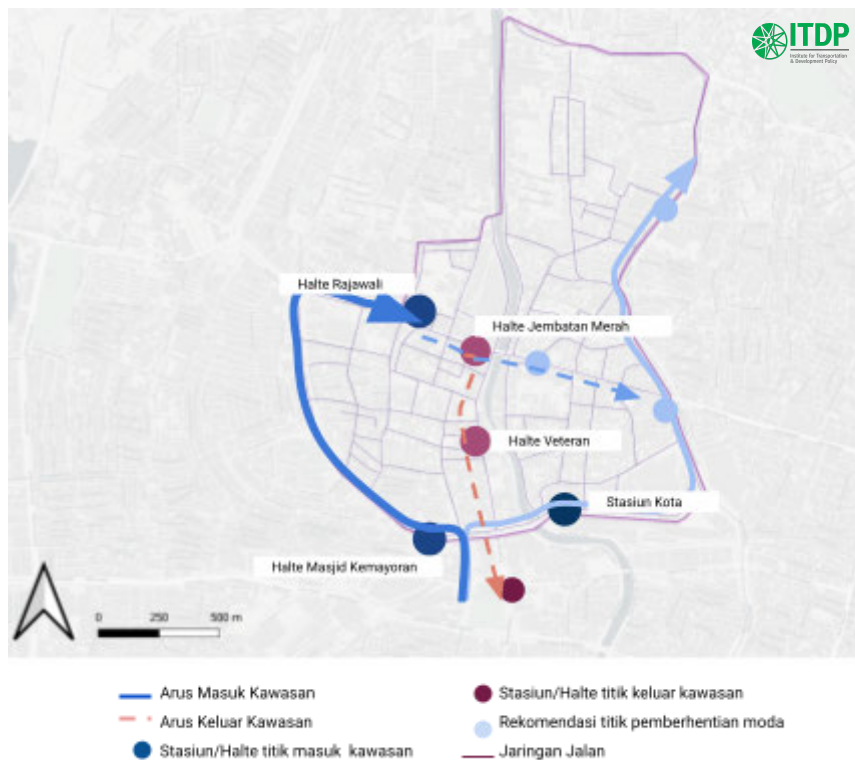
Seiring dengan peningkatan fasilitas bagi pejalan kaki, akses terhadap titik pemberhentian transportasi publik juga perlu ditingkatkan. Teknis desain halte dapat mengacu pada Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DJRD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Beberapa prinsip dan elemen desain yang dapat diterapkan pada titik pemberhentian transportasi publik dirangkum ke dalam tabel 3.3 berikut:

Tabel 3.3. Prinsip dan Elemen Desain pada Titik Pemberhentian Transportasi Publik

Prinsip	Elemen desain
Halte & Stasiun sebagai “Pintu” Kawasan	<i>Branding</i> / Penamaan yang jelas Bangunan yang nyaman
Mempersingkat waktu naik/turun	Menyediakan area khusus <i>stop</i> Meminimalisir konflik dengan kendaraan lain
Memudahkan perpindahan	Terhubung dengan fasilitas moda transportasi lainnya, seperti parkir sepeda, sepeda sewa, rute transportasi publik lainnya, dan fasilitas pejalan kaki yang selamat
Aman dan Selamat	Memprioritaskan keselamatan pejalan kaki saat berpindah Desain bangunan yang aman dengan pencahayaan yang cukup
Desain Inklusif	Dapat diakses semua usia dan abilitas

	Penyediaan fasilitas seperti <i>ramp</i> , jalur pemandu Penyediaan <i>wayfinding</i> / informasi rute
Integrasi armada kendaraan dan infrastruktur	Desain platform sejajar dengan kendaraan untuk memudahkan perpindahan

Seperti yang telah dijelaskan pada subbab sebelumnya, terdapat beberapa halte yang menjadi titik keluar-masuk kawasan. Peningkatan aksesibilitas perlu dilakukan pada halte atau stasiun tersebut.



Gambar 3.25. Peningkatan Akses Transit pada Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.2.6 Pembatas Kecepatan

Detail Pengendalian Kecepatan mengacu pada Pedoman Pengendali Kecepatan serta Permenhub No.82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Adapun beberapa prinsip peletakan meliputi posisi pengendali kecepatan harus mudah terlihat oleh pengendara serta dilengkapi marka dan rambu yang memadai. Kriteria lokasi penempatan alat pengendali kecepatan adalah sebagai berikut:

- Kecepatan lalu lintas tinggi dan membahayakan pejalan kaki melakukan aktivitas menyeberang;

- Memiliki potensi konflik dengan pengguna jalan lain;
- Ditemukan ragam pelanggaran batas kecepatan atas; dan
- Area tersebut lebih diprioritaskan untuk pejalan kaki dan/atau pesepeda.

Beberapa lokasi yang menjadi prioritas penempatan alat pengendali kecepatan di antaranya adalah prioritas berdasarkan tata guna lahan (pasar, sekolah, daerah permukiman, rumah sakit), geometrik jalan (tikungan, turunan, persimpangan), persilangan (jalan raya dengan rel kereta api) sertadekat dengan fasilitas penyeberangan sebidang.

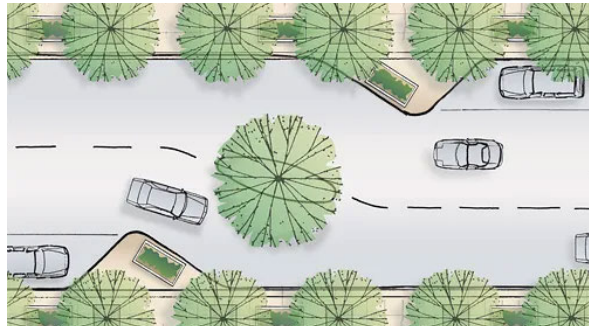
Terdapat berbagai jenis alat pengendali kecepatan yang dapat digunakan di sepanjang ruas jalan dandapat dikombinasikan (menggunakan lebih dari satu alat pengendali kecepatan) dalam satu ruas jalan. Beberapa contoh alat pengendali kecepatan:

- Pita penggaduh: Untuk mengendalikan kecepatan dan meningkatkan kewaspadaan pengendara. Dapat berupa *rumble strip* (berbahan marka jalan) atau *shoulder rumble* dan *rumble area* (berbahan aspal atau termoplastik).
- Material permukaan atau perbedaan tekstur permukaan jalan: Material bertekstur untuk kesan visual untuk memberi prioritas kepada pejalan kaki. Bahan yang permeabel dan *non-slip* seperti *paving block*.



Gambar 3.26. Penyesuaian Material Permukaan (Sumber: NACTO Urban Street Design Guide, 2013)

- Kelokan (*Chicane*). Bentuk ekstensi kerb / pulau di pinggir jalan berbentuk 'S'. Dapat menggunakan elemen vertikal seperti rambu, lampu, atau pohon untuk memperjelas pandangan. Pada lokasi *chicane* tidak diperkenankan adanya parkir.



Gambar 3.27. Ilustrasi *Chicane* (sumber: sfbetterstreets.org)

- Jendulan melintang jalan (*speed bump*, *speed hump*). Dengan material badan jalan (aspal) atau karet, *speed bump* digunakan di area parkir, jalan privat, atau jalan lingkungan dengan kecepatan kendaraan 10-15 km/jam dan didahului dengan tanda atau rambu... Penyempitan jalan. Berfungsi meningkatkan visibilitas pejalan kaki terutama saat menyeberang. Selain itu dapat memperluas area tunggu dan dipadupadankan dengan fasilitas pejalan kaki. Beberapa desain yang dapat digunakan:
 - *Corner alignments*: mendesain radius simpang yang lebih kecil
 - Memperluas ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan *on-street* parking
 - *Slip lane removal*: perpanjangan ruang pejalan kaki yang mengakuisisi ruang kendaraan di persimpangan
- Peninggian (*speed table*). Ditempatkan pada jalan kolektor, lokal, dan lingkungan serta tempat penyeberangan jalan dengan kecepatan operasional di bawah 40 km/jam.



Gambar 3.28. Penerapan *Speed Table* (sumber: NACTO Urban Street Design Guide and penangmonthly.com, 2013)

- Pulau Pemisah. Merupakan gangguan geometrik horizontal berupa penyempitan lajur untuk mengurangi kecepatan kendaraan dan dapat menjadi pengarah lalu lintas. Pulau pemisah dapat berbentuk kerb, tanah urugan, taman dan utilitas maupun marka tanda. Selain berfungsi sebagai alat pengendali kecepatan, pulau pemisah juga dapat digunakan sebagai lapak tunggu penyeberangan jalan

3.2.7 Tipologi Penataan Ruas Jalan

Ruas jalan yang termasuk ke dalam rute prioritas dikelompokkan ke dalam beberapa tipologi dengan intervensi yang berbeda-beda sesuai karakteristik ruas jalan. Indikator pembagian tipologi termasuk:

1. Tingkat kerentanan pejalan kaki;
2. *Level of traffic stress*;
3. Skor jumlah lokasi wisata pada ruas jalan;
4. *Right of way* (ROW) Jalan;
5. Ada atau tidaknya kegiatan perdagangan pada ruas jalan tersebut;
6. Keberadaan parkir *on-street*;
7. Tingkat layanan lokalitas; dan
8. Jenis muka bangunan

Berdasarkan indikator tersebut, secara umum tipologi terbagi atas tiga yaitu, Tipologi A: *Complete street*, Tipologi B: Jalan berbagi, Tipologi C: Khusus pejalan kaki dan pesepeda. Ketiga tipologi tersebut perlu memenuhi prinsip penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda yaitu:

1. Komprehensif. Jaringan yang menerus dan fungsi yang terintegrasi
2. Aman dan selamat. Terlindungi dari tindak kriminal dan laju kendaraan
3. Nyaman. Mendorong untuk berjalan dan bersepeda lebih jauh
4. Inklusif. Dapat diakses semua kalangan umur, gender, dan abilitas
5. Mendukung transportasi publik. Terhubung dan mendukung aksesibilitas transportasi publik

Masing-masing tipologi terbagi menjadi lebih detail sesuai dengan poin-poin rekomendasi yang diberikan. Pembagian tipologi beserta identifikasi indikator dan rekomendasi intervensinya dimuat dalam tabel 3.4.

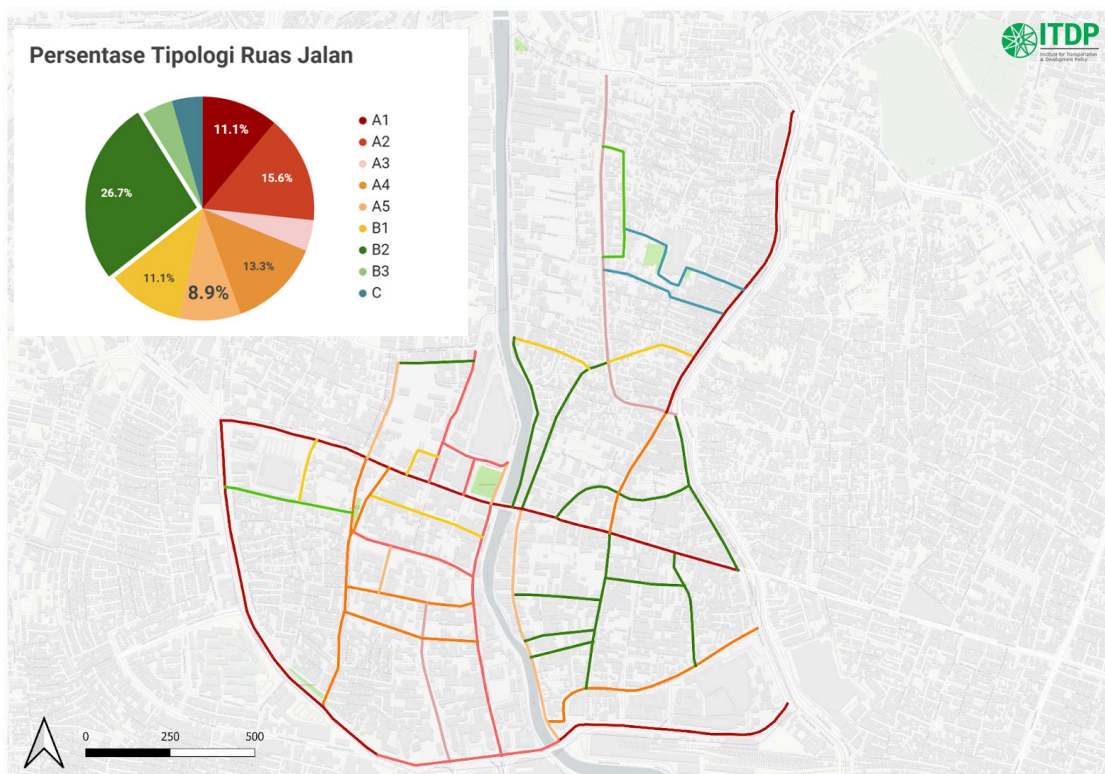
Tabel 3.4. Rekomendasi Tipologi Ruas Jalan (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Tipologi	Tingkat Kerentanan	Level Traffic Stress	Skor Wisata	ROW	Fungsi Perdagangan	Parkir On-Street	Tingkat Layanan Lokalitas	Jenis Muka Bangunan	Rekomendasi Dasar
A1	Tinggi	Tinggi	Tinggi	>11 m	Dengan/tanpa fungsi perdagangan	Dengan parkir on-street	Rendah-sedang	Muka bangunan aktif / Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street dengan pengaturan waktu Jalur sepeda
A2	Tinggi	Tinggi	Tinggi	8-15 m	Dengan fungsi perdagangan	Dengan parkir on-street	Rendah-sedang	Muka bangunan aktif / Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Rekomendasi tanpa parkir Jalur sepeda
A3	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	8 - 15 m	Tidak ada fungsi perdagangan	Dengan parkir on-street	Sedang-Tinggi	Muka bangunan aktif / Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street
A4	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	7-11 m	Dengan fungsi perdagangan	Dengan parkir on-street	Rendah-sedang	Muka bangunan aktif / Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Trotoar 2 sisi Parkir on-street dengan pengaturan waktu

A5	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	5 - 7 m	Dengan fungsi pergudangan	Tanpa parkir <i>on-street</i>	Rendah-sedang	Muka bangunan tidak aktif (<i>wall</i>) 1 sisi	Trotoar 1 sisi Tanpa parkir <i>on-street</i> Lajur Sepeda Berbagi
B1	Tinggi	Tinggi	Tinggi	3 - 7 m	Dengan/tanpa fungsi pergudangan	Tanpa parkir <i>on-street</i>	Rendah-sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Rekomendasi tanpa parkir
B2	Tinggi	Tinggi	Tinggi	3 - 7 m	Dengan fungsi pergudangan	Dengan parkir <i>on-street</i>	Rendah-sedang	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Parkir dengan pengaturan waktu
B3	Tinggi	Rendah-Sedang	Tinggi	3 - 7 m	Tidak ada fungsi pergudangan	Tanpa parkir <i>on-street</i>	Tinggi	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	Jalan berbagi Parkir <i>on-street</i> permanen
C	Rendah-Sedang	Rendah-Sedang	Tinggi		Tidak ada fungsi pergudangan	Tanpa parkir <i>on-street</i>	Rendah-tinggi	Muka bangunan aktif/ Tidak aktif (<i>Setback</i>)	<i>Pedestrian only</i>

Secara umum, jumlah masing-masing tipologi ruas jalan adalah:

1. Tipologi A: *Complete street* (53.3%);
2. Tipologi B: Jalan berbagi (42.2%);
3. Tipologi C: Khusus pejalan kaki dan pesepeda (4.4%)



Gambar 3.29. Peta Tipologi Ruas Jalan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Pembagian tipologi masing-masing ruas jalan tertera dalam tabel 3.5.:

Tabel 3.5. Pembagian Tipologi (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

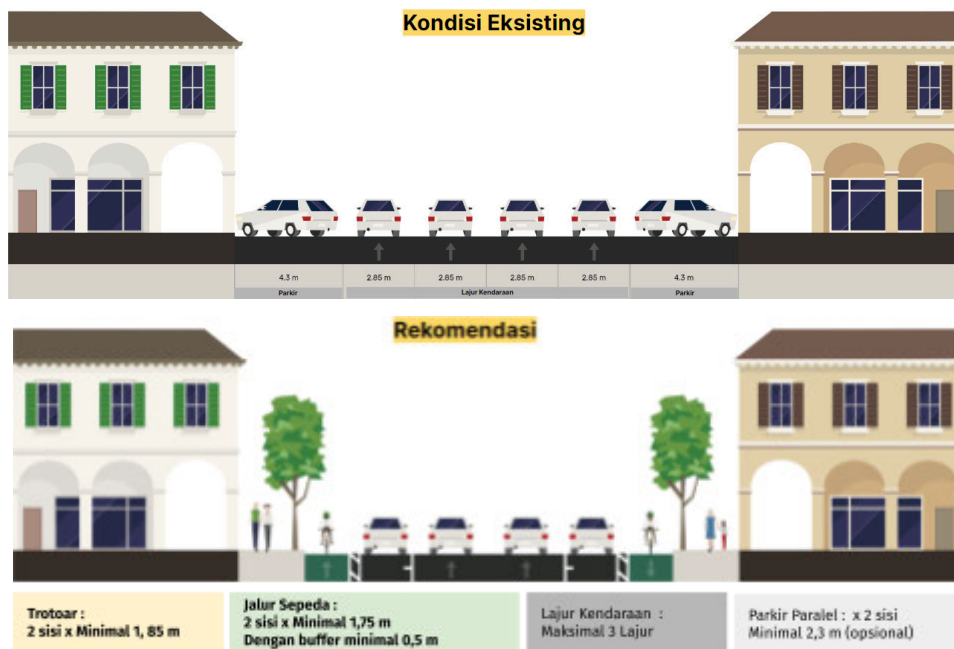
No	Nama Jalan	Tipologi	Panjang (m)	No	Nama Jalan	Tipologi	Panjang (m)
1	Indrapura	A1	1139.9	28	Coklat	B2	218
2	Kembang Jepun	A1	499.9	29	Dukuh	B2	498
3	Nyamplungan	A1	981.4	30	Gula	B2	257.4
4	Rajawali	A1	9317	31	Kalimas utara	B2	518
5	Stasiun Kota	A1	707.5	32	Kalimati Kulon	B2	223.2
6	Cendrawasih-Merak	A2	378.5	33	Kalimati Wetan	B2	217.4
7	Garuda	A2	319.5	34	Kopi	B2	234.4
8	Kasuari	A2	119	35	Panggung	B2	518.8
9	Kebon Rojo	A2	544	36	Samudra	B2	460.
10	Veteran	A2	751.7	37	Slompretan	B2	267.4
11	Kepanjen	A3	609.5	38	Bibis	B2	188
12	KH Mas Mansyur	A3	1125.1	39	Kalisosok Lor	B2	221
13	Krembangan Barat	A4	747	40	Krembangan Makam	B3	382.4
14	Krembangan Timur	A4	232	41	Petukangan	B3	430
15	Sikatan	A4	381	42	Ampel lonceng-Kesumba Pasar	C	375
16	Songoyudan	A4	394.5	43	Ampel Masjid	C	529
17	Waspada	A4	727,137				
18	Gatotan		404				
19	Karet	A5	703				
20	Sriti	A5	140.8				
21	Kalimas Barat	A5	128				
22	Belakang Penjara		295				
23	Elang	B1	137,374				
24	Kalimas udik 1	B1	241				
25	Krembangan Besar	B1	352.9				
26	Mliwis	B1	528.1				
27	Sasak	B1	345				

A. Tipologi A: Complete Street

o Tipologi A1

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas pejalan kaki tinggi, tingkat kerentanan tinggi, dan Level of Traffic Stress tinggi ROW mencukupi (>11 m) Terdapat parkir <i>on-street</i> eksisting 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur sepeda terproteksi Trotoar 2 sisi Parkir <i>on-street</i> dengan pengaturan hari dan waktu 	Indrapura	1139.981
		Kembang Jepun	499.869
		Nyemplungan	981.434
		Rajawali	931.057
		Stasiun Kota	707.543

Contoh: Jalan Kembang Jepun (Lebar Jalan 20 m)



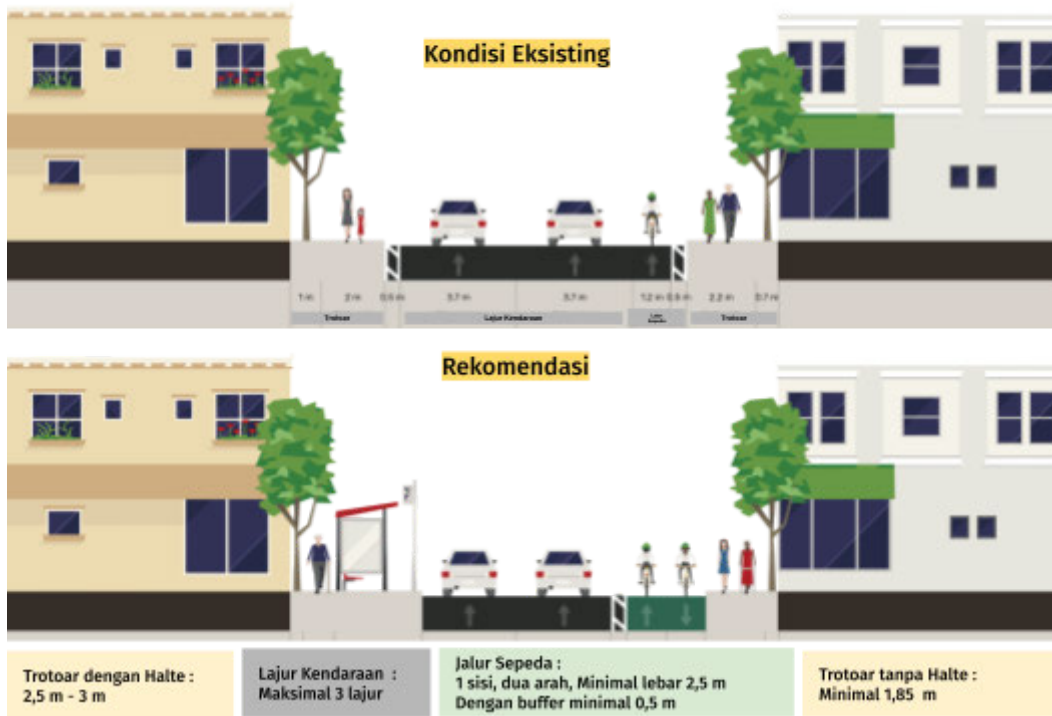


Gambar 3.30. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A1, Jalan Kembang Jepun (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

o Tipologi A2

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan, dan <i>level of traffic stress</i> tinggi • ROW mencukupi 8-11 m • Memiliki fasilitas parkir <i>off-street</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur sepeda terproteksi • Trotoar 2 sisi • Rekomendasi tanpa parkir <i>on-street</i> 	Cendrawasih-Merak	378.565
		Garuda	319.561
		Kasuari	119
		Kebon Rojo	544
		Veteran	751.774

Contoh: Jalan Veteran (Lebar Jalan: 15,5 m)



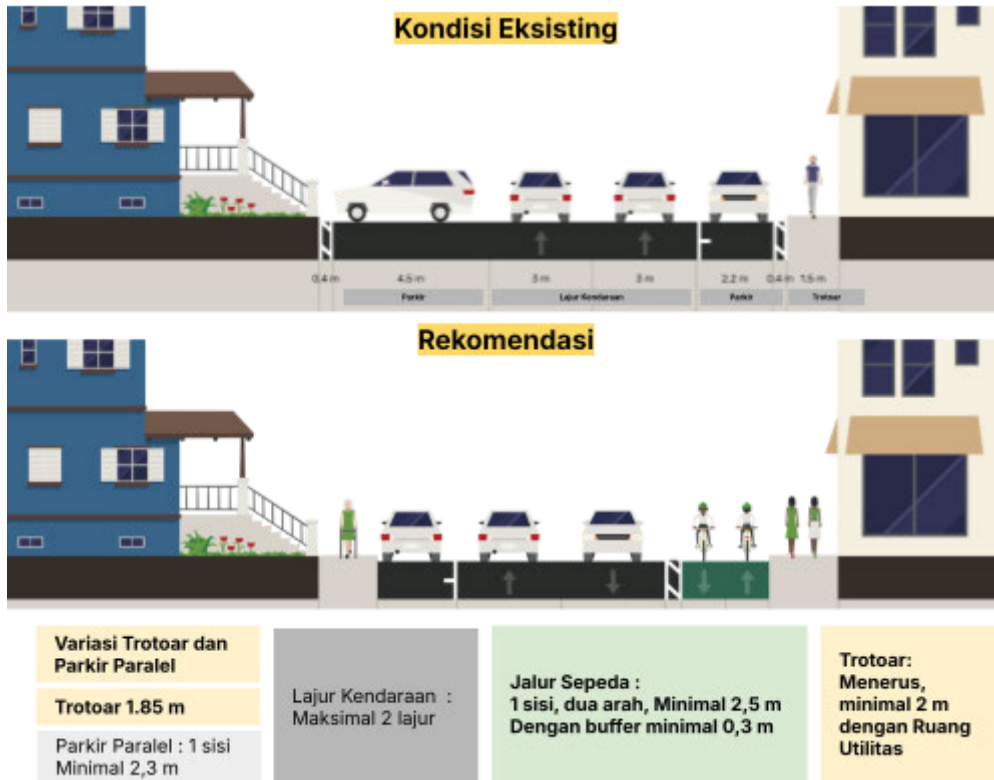


Gambar 3.31. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A2, Jalan Veteran (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

o **Tipologi A3**

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan tinggi, dan <i>level of traffic stress</i> rendah-sedang • ROW >9 m • Memiliki fasilitas parkir <i>on-street</i> eksisting 	<ul style="list-style-type: none"> • Trotoar 2 sisi • Parkir <i>on-street</i> terbatas 	Kepanjen	609.458
		KH Mas Mansyur	1125.126

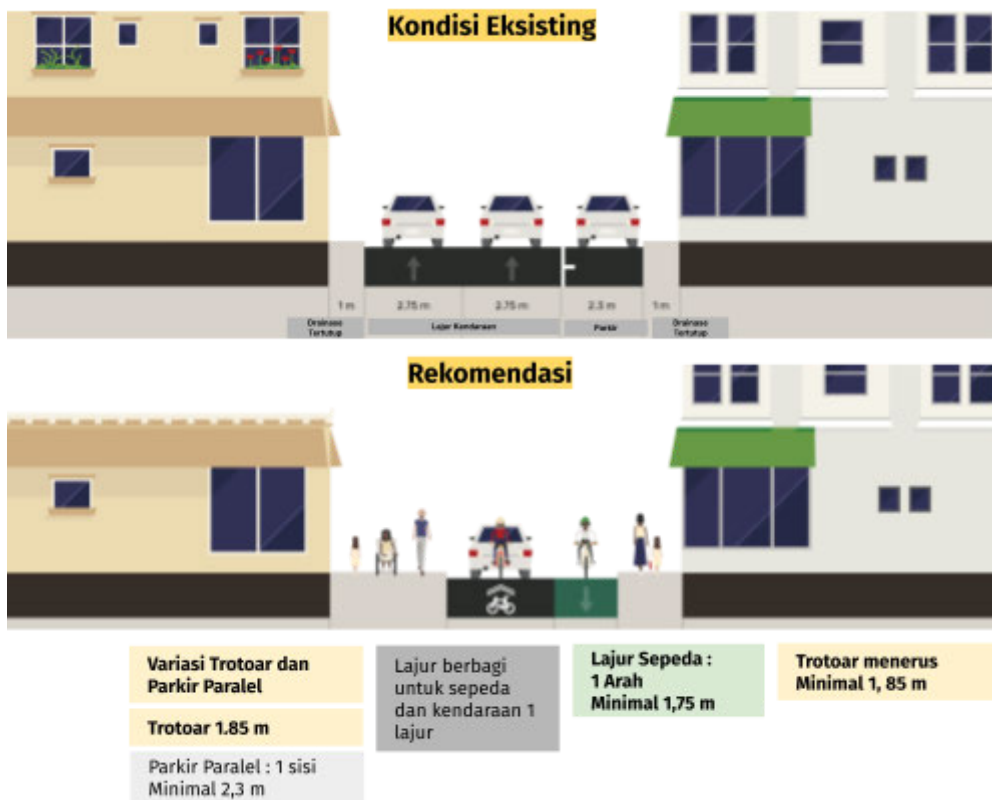
Contoh: Jalan Kepanjen (Lebar Jalan 20 m)



Gambar 3.32. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A3, Jalan Kapanjen (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

o Tipologi A4

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan tinggi, dan <i>level of traffic stress</i> rendah-sedang ROW 7-11 m Memiliki fasilitas parkir <i>on-street</i> eksisting 	<ul style="list-style-type: none"> Trotoar 2 sisi Parkir <i>on-street</i> dengan pengaturan waktu (tidak ada di jam peak) 	Krembangan Barat	747.012
		Krembangan Timur	232
		Sikatan	381
		Songoyudan	394.515
		Waspada	727.137

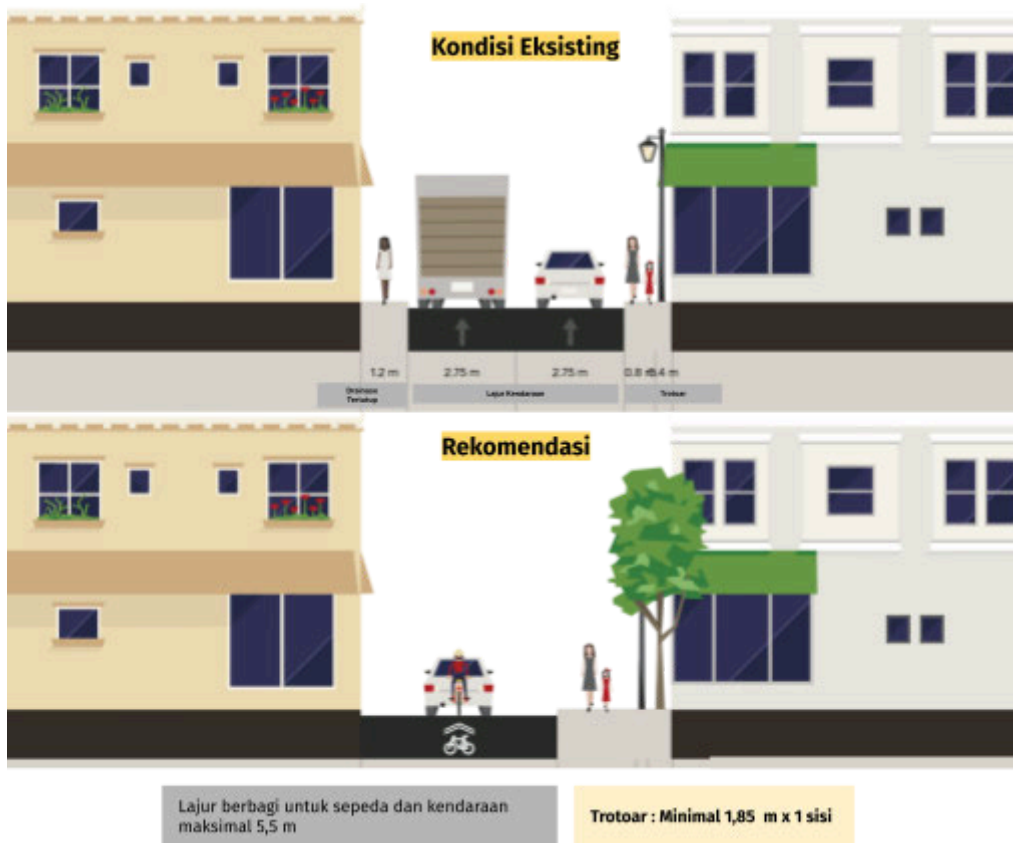




Gambar 3.33. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A4, Jalan Krembangan Barat (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

o **Tipologi A5**

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan tinggi, dan <i>level of traffic stress</i> rendah-sedang • ROW 5-7 m • Memiliki fasilitas parkir <i>off-street</i> • Muka bangunan tidak aktif (<i>wall</i>) 1 sisi 	<ul style="list-style-type: none"> • Trotoar 1 sisi • Jalur sepeda <i>Sharrow</i> • Rekomendasi tanpa parkir / parkir <i>on-street</i> dengan pengaturan waktu 	Karet	702.949
		Sriti	140.766
		Kalimas Barat	128



Gambar 3.34. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi A5, Jalan Karet (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

B. Tipologi B (Jalan Berbagi)

o Tipologi B1

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar	Ruas Jalan	Panjang Jalan
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan, dan <i>level of traffic stress</i> tinggi • ROW 3-8 m • Memiliki fasilitas parkir <i>off-street</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan berbagi • Rekomendasi tanpa parkir • Elemen vertikal perlambatan kecepatan, rambu batas kecepatan dan pergantian perkerasan 	Elang	137.374
		Kalimas udik 1	241
		Krembangan Besar	352.891
		Mliwis	528.165
		Sasak	345.041

Kondisi Eksisting



Rekomendasi





Gambar 3.35. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi B1, Jalan Mliwis (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

o Tipologi B2 dan B3

Kriteria Umum	Rekomendasi Dasar
<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas pejalan kaki, tingkat kerentanan, dan <i>level of traffic stress</i> tinggi • ROW 3-8 m • Memiliki fasilitas parkir <i>on-street</i> eksisting • Memiliki fungsi pergudangan 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan berbagi • Elemen vertikal perlambatan kecepatan, rambu batas kecepatan dan pergantian perkerasan • Parkir <i>on-street</i> dengan pengaturan waktu (B2) • Parkir <i>on-street</i> Permanen

Ruas Jalan Tipologi B2

Nama Jalan	Panjang
Coklat	218
Dukuh	498
Gula	257.468

Ruas Jalan Tipologi B3

Nama Jalan	Panjang
Kreimbangan Makam	382.39
Petukangan	430

Kalimas utara	518
Kalimati Kulon	223.179
Kalimati Wetan	217.387
Kopi	234.41
Panggung	518.822
Samudra	460.04
Slompretan	267.394

Kondisi Eksisting



Rekomendasi



Lajur berbagi untuk kendaraan, pesepeda, dan pejalan kaki
2 lajur. Maksimal 5,5 m.



Gambar 3.36. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi B2, Jalan Slompretan (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

C. Tipologi C (Khusus Pejalan Kaki)

Tipologi C merupakan ruas jalan yang dikhususkan untuk transportasi tidak bermotor (berjalan kaki dan bersepeda). Pada ruas jalan dengan tipologi ini, direkomendasikan untuk menambahkan elemen-elemen yang dapat meningkatkan kenyamanan dan kemudahan navigasi dalam kawasan. Di antaranya adalah:

- Penggunaan *signage*, menambah penerangan jalan (dapat berupa instalasi)
- Penambahan *wayfinding* yang menarik (sebagai contoh: *wayfinding* berupa mural di dinding, cat permukaan jalan, atau informasi wisata pada dinding)
- Penambahan vegetasi : dapat berupa pot tanaman, atau instalasi tanaman lainnya

Ruas Jalan: Jalan Ampel Lonceng - Ampel Kesumba, Jalan Ampel Masjid



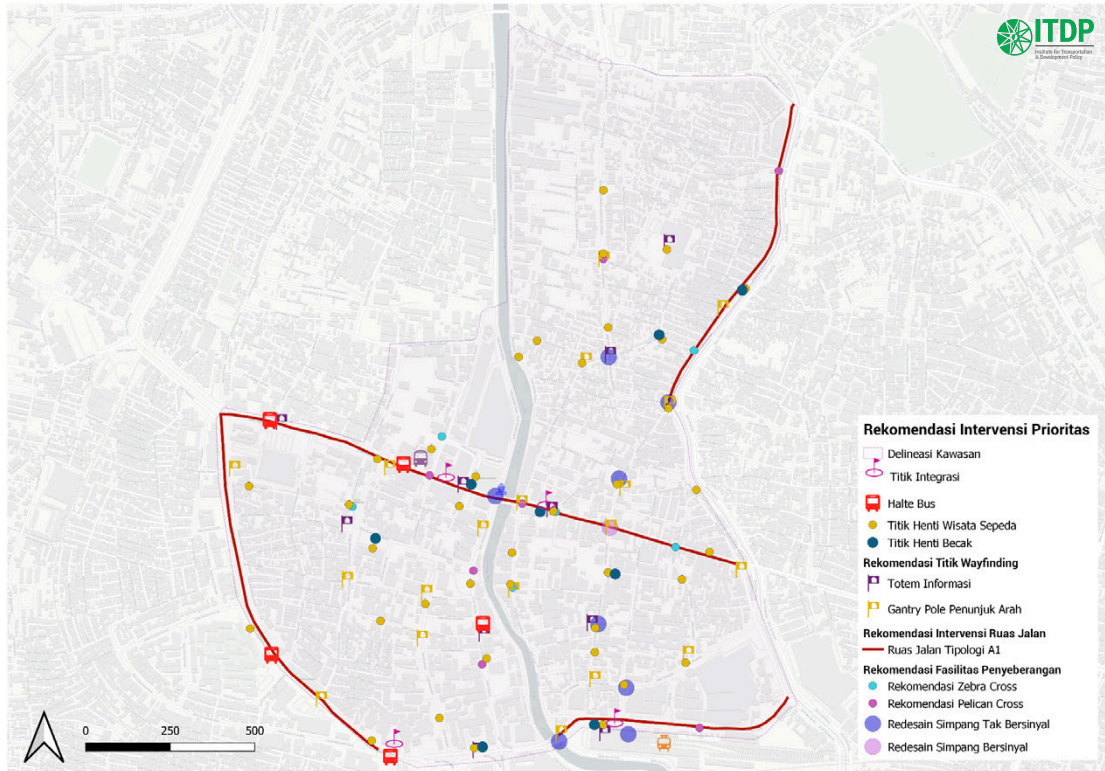
Gambar 3.37. Ilustrasi Rekomendasi Tipologi C, Jalan Ampel Lonceng (Sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.3 Intervensi Prioritas

Kawasan Kota Lama dapat dikatakan memiliki area yang cukup luas. Terdapat banyak titik lokasi dan ruas jalan yang perlu diintervensi dalam peningkatan konektivitas dan aksesibilitasnya. Oleh karena itu, studi ini juga merangkum poin-poin rekomendasi yang dapat menjadi prioritas intervensi awal perbaikan kawasan ini. Penentuan prioritas tersebut dilakukan berdasarkan analisis rekomendasi peningkatan konektivitas dan aksesibilitas kawasan serta pemilihan rute tur yang akan dijelaskan pada subbab setelah ini.

Lokasi yang direkomendasikan sebagai intervensi prioritas adalah termasuk:

1. Ruas jalan utama kawasan, merupakan ruas jalan yang termasuk ke dalam tipe A1 (*complete street*)
2. Fasilitas penyeberangan dan perbaikan simpang (telah dijelaskan di subbab rekomendasi peningkatan aksesibilitas)
3. Fasilitas *wayfinding* kawasan (akan dijelaskan di subbab berikutnya)
4. Area titik integrasi, termasuk untuk titik henti becak dan sepeda sewa

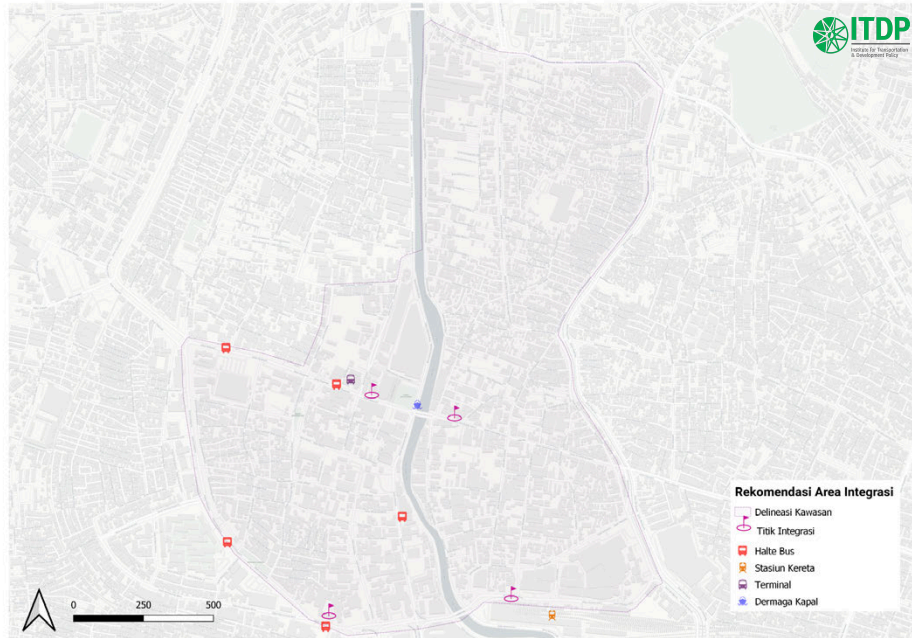


Gambar 3.38. Intervensi Prioritas (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.3.1 Area Titik Integrasi

Saat ini Kawasan Kota Lama telah memiliki beberapa titik pemberhentian transportasi publik, namun belum terdapat area utama yang menjadi “pintu masuk” kawasan serta mengintegrasikan beberapa moda transportasi. Keberadaan “pintu masuk” ini sangat penting, selain untuk menghubungkan antar moda transportasi juga dapat menjadi titik kumpul bagi wisatawan yang ingin melakukan perjalanan keliling kawasan bersama-sama.

Titik integrasi dapat ditentukan dengan mempertimbangkan lokasi pemberhentian transportasi publik dan *point of Interests* populer dan memiliki cukup ruang. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, beberapa lokasi yang direkomendasikan menjadi titik integrasi adalah sebagai berikut. Gambar 3.39.



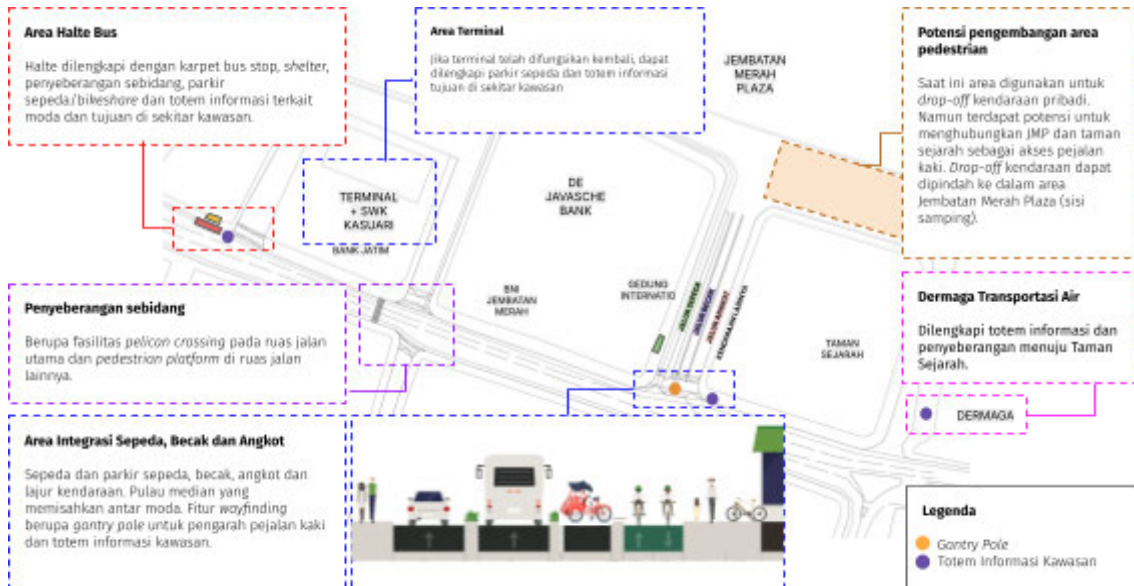
Gambar 3.39. Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Selain memprioritaskan perencanaan dan pembangunan area untuk pejalan kaki, pesepeda, dan transportasi publik, mengintegrasikan fasilitas dan titik pemberhentian juga perlu dilakukan. Salah satu contoh integrasi dapat dilakukan pada area Halte Jembatan Merah - Terminal Kasuari - Taman Sejarah - Jembatan Merah Plaza (JMP). Dari sisi konektivitas, area ini memiliki beberapa titik pemberhentian transportasi, termasuk bus, angkutan trayek, dan becak. Di area ini juga direncanakan adanya dermaga transportasi air. Selain itu, transportasi pribadi juga dapat melakukan *drop off* dan parkir di bangunan JMP. Jika dilihat dari sisi potensi aktivitas, di area ini terdapat Gedung Internacio dan Taman Joyonegoro yang menjadi salah satu *point of interests* utama Kawasan Kota Lama Surabaya.

Dengan potensi integrasi antar moda serta aktivitas di area tersebut, intervensi untuk meningkatkan integrasi aktivitas dan transportasi pada kawasan ini adalah (Gambar 3.41):

1. Peningkatan halte bus
2. Aktivasi Terminal Kasuari
3. Penambahan fasilitas penyeberangan sebidang
4. Penambahan area integrasi sepeda, becak, dan angkot
5. Pengembangan area khusus transportasi publik dan pejalan kaki (pedestrianisasi)
6. Aktivasi dermaga transportasi air

\



Gambar 3.40. Site Plan Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



Gambar 3.41. Ilustrasi Rekomendasi Area Integrasi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.3.2 Ruas jalan utama (Tipologi A1, Complete Street)

Ruas jalan dengan tipologi A1 merupakan ruas jalan yang berfungsi sebagai jalur utama kendaraan, sekaligus memiliki intensitas aktivitas wisata yang tinggi. Selain itu, ruas-ruas jalan ini juga merupakan ruas jalan yang memiliki titik pemberhentian transportasi publik eksisting.

Hal ini menjadikannya memiliki tingkat urgensi intervensi yang lebih tinggi, sehingga Rdiutamakan sebagai intervensi awal dari revitalisasi kawasan.

Berdasarkan analisis pembagian tipologi jalan, terdapat 5 ruas jalan yang termasuk ke dalam tipe A1 di kawasan Kota Lama. Ruas-ruas jalan tersebut adalah Jalan Rajawali, Jalan Kembang Jepun, Jalan Indrapura, Jalan Nyamplungan, dan Jalan Stasiun Kota. Detail intervensi masing-masing jalan adalah sebagai berikut:

A. Jalan Rajawali

Jalan Rajawali merupakan ruas jalan utama yang berada di antara zona Eropa-Niaga. Ruas jalan ini memiliki dua titik pemberhentian transportasi publik, yaitu halte Jembatan Merah dan Halte Rajawali. Ruas Jalan Rajawali memiliki empat lajur kendaraan yang membuat jalan ini cukup lebar dan kendaraan melalui jalan dengan kecepatan tinggi. Saat ini, Jalan Rajawali telah memiliki ruang untuk trotoar namun tidak seluruhnya dalam kondisi baik.

Intervensi yang direkomendasikan untuk Jalan Rajawali dirangkum dalam tabel 3.6.

Tabel 3.6. Rekomendasi Intervensi Jalan Rajawali (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Elemen Jalan	Intervensi
Trotoar	Pelebaran trotoar
Penerangan	Lampu trotoar eksisting
Pembatas Kecepatan	Pita penggaduh
Parkir	Satu sisi, dengan pengaturan waktu Dapat digunakan sebagai area aktivasi di luar jam parkir
Fasilitas Sepeda	Jalur sepeda dua arah, dua sisi terproteksi Fasilitas sepeda sewa dan parkir sepeda
Penyeberangan	Penambahan <i>pelican crossing</i>
Fasilitas Pendukung	Mempertahankan vegetasi eksisting, penambahan tempat duduk dan tempat sampah



Gambar 3.42. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Rajawali (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

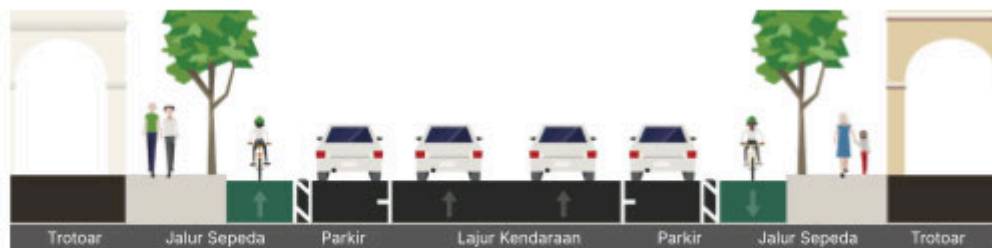
B. Jalan Kembang Jepun

Kembang Jepun merupakan ruas jalan terusan dari Jalan Rajawali. Ruas Jalan ini juga memiliki empat lajur kendaraan sehingga kendaraan dapat melaju dengan kecepatan tinggi dan juga terdapat parkir *on street*. Berbeda dengan Jalan Rajawali, trotoar pada ruas Jalan Kembang Jepun berupa *arcade* di bawah bangunan ruko dan berukuran lebih sempit. Beberapa intervensi yang dapat dilakukan di Jalan Kembang Jepun terangkum dalam tabel 3.7.

Tabel 3.7. Rekomendasi Intervensi Jalan Kembang Jepun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Elemen Jalan	Intervensi
Trotoar	Pelebaran trotoar
Penerangan	Penambahan lampu trotoar
Pembatas Kecepatan	Pita pengaduh dan <i>Bulbout</i>
Parkir	Paralel dua sisi, dengan pengaturan waktu

	Dapat digunakan sebagai area aktivasi di luar jam parkir
Fasilitas Sepeda	Jalur sepeda dua sisi, dua arah, terproteksi
Penyeberangan	Penambahan <i>pelican crossing</i>
Fasilitas Pendukung	Mempertahankan vegetasi eksisting, penambahan tempat duduk dan tempat sampah



Gambar 3.43. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Kembang Jepun (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

C. Jalan Kebon Rojo - Indrapura

Jalan Kebon Rojo - Indrapura merupakan ruas Jalan pertama yang akan dilewati ketika memasuki Kawasan Kota Lama dari sisi selatan. Pada ruas Jalan ini, terdapat dua titik pemberhentian transportasi publik yaitu, Halte Masjid Kemayoran dan Halte Indrapura. Trotoar pada ruas Jalan ini hanya berada di satu sisi (sisi selatan) dan terputus di sisi lainnya. Pada

malam hari, penerangan di ruas jalan ini sangat minim sehingga persepsi keamanan tergolong sangat rendah. Berdasarkan karakteristik jalan serta tipologinya, intervensi yang dapat dilakukan dirangkum dalam tabel 3.8.

Tabel 3.8. Rekomendasi Intervensi Jalan Kebon Rojo-Indrapura (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Elemen Jalan	Intervensi
Trotoar	Penambahan trotoar
Penerangan	Penambahan lampu jalan dan trotoar
Pembatas Kecepatan	Pita penggaduh
Parkir	Satu sisi, dengan pengaturan waktu Dapat digunakan sebagai area aktivasi di luar jam parkir
Fasilitas Sepeda	Jalur sepeda dua arah, satu sisi terproteksi
Penyeberangan	Penambahan <i>pelican crossing</i>
Fasilitas Pendukung	Mempertahankan vegetasi eksisting, penambahan tempat duduk dan tempat sampah



Gambar 3.44. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Indrapura (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

D. Jalan Nyamplungan

Jalan Nyamplungan merupakan ruas jalan yang menghubungkan Zona Ampel. Pada Ruas Jalan ini, belum terdapat titik pemberhentian transportasi publik. Revitalisasi trotoar pun baru dilaksanakan pada tahun 2023 dengan trotoar berada di satu sisi (sisi barat). Ruas jalan ini sangat aktif dengan kegiatan perdagangan berupa pasar dan kuliner. Intensitas aktivitas warga juga tergolong tinggi. Berdasarkan karakteristik jalan serta tipologinya, intervensi yang dapat dilakukan dirangkum dalam tabel 3.9.

Tabel 3.9. 2 Rekomendasi Intervensi Jalan Nyamplungan

Elemen Jalan	Intervensi
Trottoar	Penambahan trotoar

Penerangan	Penambahan lampu trotoar
Pembatas Kecepatan	Pita pengaduh
Parkir	Satu sisi, dengan pengaturan waktu Dapat digunakan sebagai area aktivasi atau lajur kendaraan di luar jam parkir
Fasilitas Sepeda	Lajur sepeda dua arah, satu sisi
Penyeberangan	Penambahan <i>pelican crossing</i>
Fasilitas Pendukung	Mempertahankan vegetasi eksisting, penambahan tempat duduk dan tempat sampah





Gambar 3.45. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Nyamplungan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

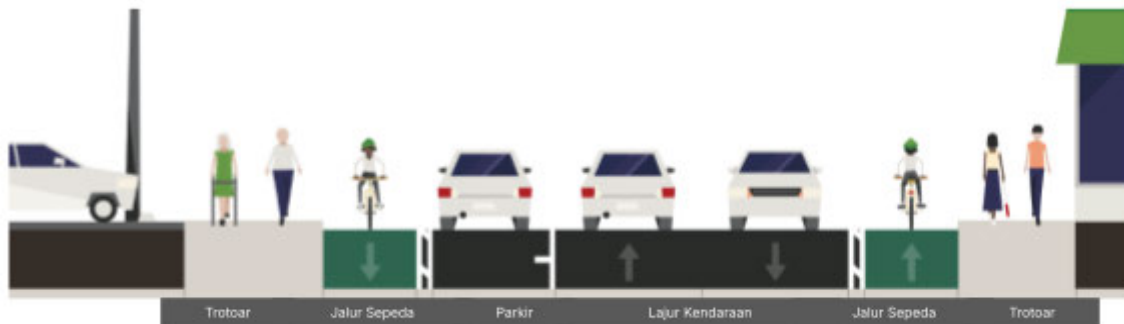
E. Jalan Stasiun Kota

Jalan Stasiun Kota terletak di sisi selatan Zona Pecinan. Pada Ruas Jalan ini, terdapat titik pemberhentian transportasi publik yaitu Stasiun Surabaya Kota. Terdapat trotoar pada bagian timur ruas jalan namun trotoar tersebut terputus. Stasiun Surabaya Kota sendiri tidak terhubung dengan jalur pejalan kaki. Di malam hari, tidak banyak aktivitas yang terjadi di ruas jalan ini. Selain itu, ruas jalan juga memiliki penerangan yang minim yang menyebabkan persepsi keamanan di Jalan Stasiun Kota tergolong rendah. Berdasarkan karakteristik jalan serta tipologinya, intervensi yang dapat dilakukan dirangkum dalam tabel 3.10.

Tabel 3.10. Rekomendasi Intervensi Jalan Stasiun Kota

Elemen Jalan	Intervensi
Trotoar	Penambahan trotoar
Penerangan	Penambahan lampu trotoar
Pembatas Kecepatan	Pita penggaduh
Parkir	Satu sisi, dengan pengaturan waktu Dapat digunakan sebagai area aktivasi atau lajur kendaraan di luar jam parkir

Fasilitas Sepeda	Lajur sepeda dua arah, satu sisi
Penyeberangan	Penambahan <i>pelican crossing</i>
Fasilitas Pendukung	Mempertahankan vegetasi eksisting, penambahan tempat duduk dan tempat sampah



Gambar 3.46. Ilustrasi Rekomendasi Intervensi Jalan Stasiun Kota (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.4 Pengembangan Rute Wisata

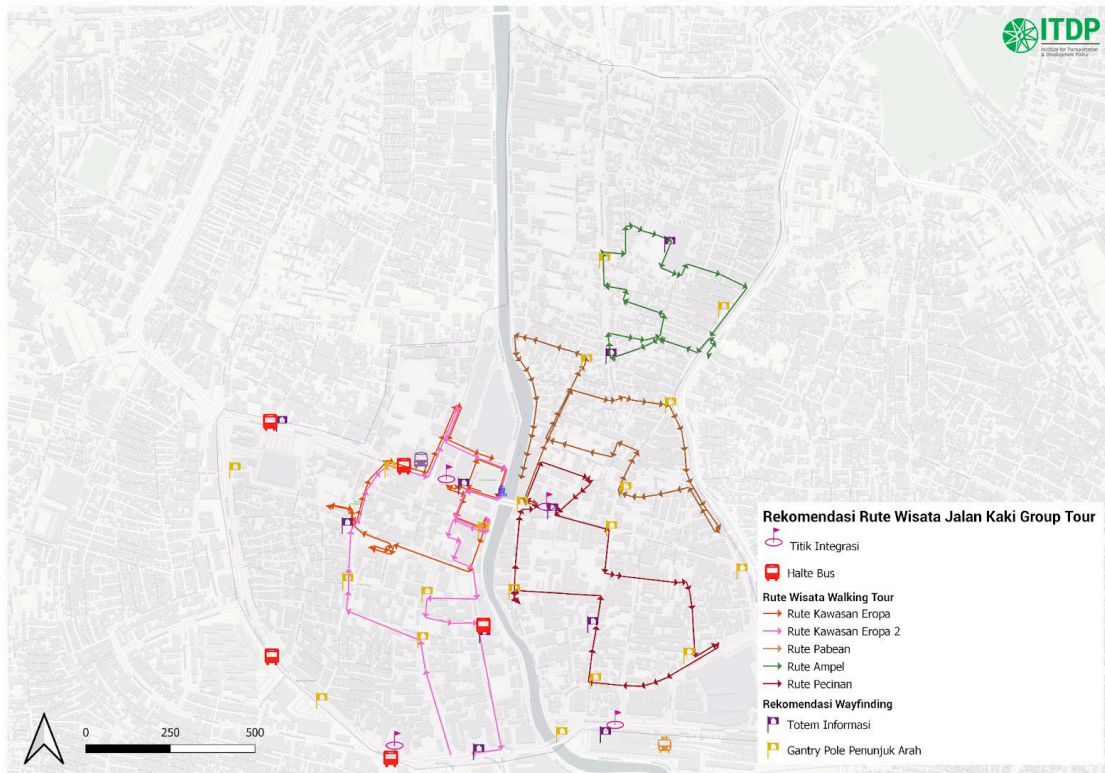
Sebelumnya, telah dilakukan dokumentasi lokasi *point of Interests* serta analisis aksesibilitas pada Kawasan Kota Lama Surabaya. Kedua aktivitas tersebut telah menghasilkan daftar ruas jalan prioritas yang dapat menjadi bagian dari rute wisata.

Rute yang direkomendasikan pada subbab ini mempertimbangkan:

1. Lokasi *point of Interest*, bangunan cagar budaya, dan rute rencana Dinas Kebudayaan, Kepemudaan dan Olahraga serta Pariwisata (Disbudporapar) Surabaya;
2. Rute wisata dari komunitas wisata Oud Soerabaja Hunter dan Bersukaria Walk
3. Diskusi dengan komunitas Oud Soerabaja Hunter, Koalisi Pejalan Kaki, dan Bersukaria Walk
4. Prioritas perbaikan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda;
5. Jarak berjalan kaki 1- 2 km berjalan kaki dengan waktu 2-3 jam untuk masing-masing rute; dan
6. Ketersediaan ruang untuk berhenti secara komunal.

3.4.1 Rute Jalan Kaki Berkelompok (*Group Tour*)

Rute ini dapat dikembangkan lebih lanjut dengan kolaborasi antara Disbudporapar dengan Oud Soerabaja Hunter dan Bersukaria Walk atau komunitas wisata dan sejarah lainnya.

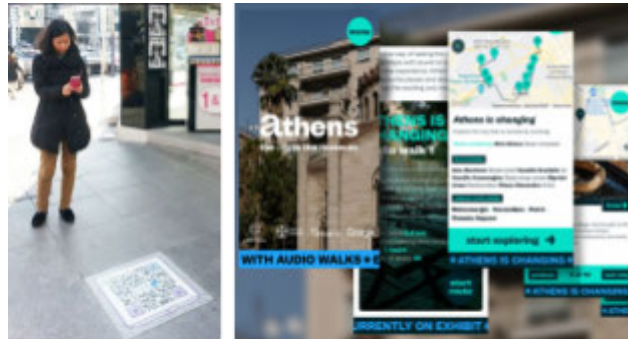


Gambar 3.47. Rekomendasi Rute Wisata Jalan Kaki *Group Tour* (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.4.2 Rute Jalan Kaki Individu (*Self-guided*)

Terkadang, calon wisatawan tidak dapat bergabung sesuai jadwal tur atau belum mengetahui adanya tur kelompok terpimpin. Oleh karenanya, *self-guided tour* menjadi pilihan untuk melakukan wisata secara mandiri dengan mengandalkan informasi dan navigasi baik yang tersedia secara fisik maupun digital. Jenis wisata ini memberi kebebasan bagi wisatawan untuk memilih rute dan titik henti sehingga informasi rute tidak mengunci wisatawan untuk turut serta mengunjungi keseluruhan titik.

Pada *self-guided tour*, perlu disediakan peta titik lokasi wisata dan rekomendasi rute serta informasi terkait lokasi wisata itu sendiri. Informasi yang diberikan dapat berbentuk visual maupun audio serta diletakkan pada papan informasi maupun menghubungkan ponsel wisatawan dengan *website* lewat penyertaan *QR Code*.



Gambar 3.48. Contoh Penerapan *Self-guided tour* di Seoul dan Athena

Agar pejalan kaki dapat menavigasi rute secara mudah, perlu disediakan pengarah berbentuk totem *wayfinding*, *gantry pole* maupun *signage*. Rekomendasi lengkap terkait *wayfinding* akan dijelaskan di subbab berikutnya (Subbab 3.5 Rekomendasi Konsep Perencanaan Wayfinding Kawasan).



Gambar 3.49. Contoh Penerapan *Signage Wayfinding* Kawasan Wisata

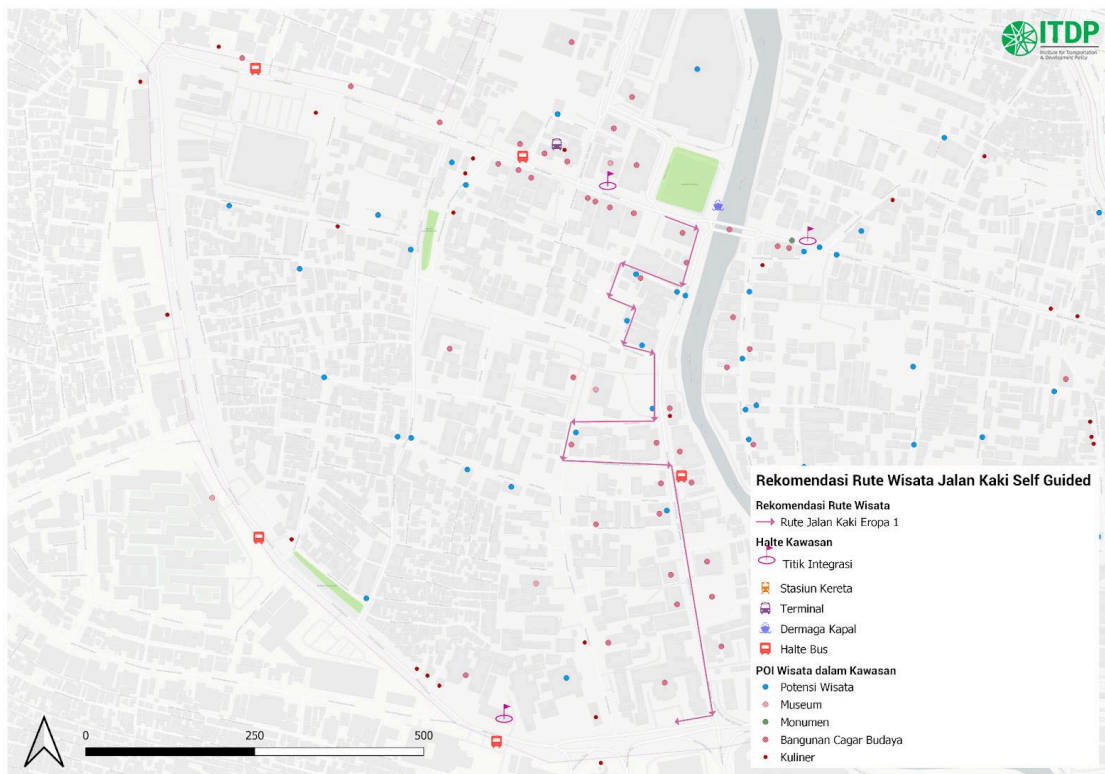
Pada dokumen ini, tersedia tujuh rekomendasi rute tur jalan kaki *self guided* yang terbagi berdasarkan Zona Eropa-Niaga, Zona Pecinan, dan Zona Ampel.

Rute Eropa 1

Informasi rute wisata pertama diletakkan di Halte Rajawali, Halte Jembatan Merah, Terminal Kasuari, serta Dermaga Kapal dan mengarahkan peserta ke Taman Sejarah. Calon wisatawan didorong menggunakan transportasi publik.

Beberapa *point of Interests* yang dilewati rute ini termasuk (sesuai urutan); Gedung Singa - Eks Stasiun Tram- Gedung Nederlandsch Indische - Pabrik Telasih - Salon Yunita - Maybank - Museum Polrestabes - Gedung Kantor Advokat - Kepanjen No. 7 - Veteran No. 4 - Bank Mandiri Veteran - AA Energy - PT ODI - PT. Pertamina - Jaspis - Pos Bloc.

Pos Bloc menjadi pemberhentian terakhir ataupunanda tur telah berakhir. Pada titik ini, dapat ditambahkan papan informasi yang juga membantu mengarahkan ke titik transportasi publik di sekitar. Setelah selesai melakukan tur, pejalan kaki dapat keluar dari Kota Lama menggunakan bus dari Halte Masjid Kemayoran, Halte Tugu Pahlawan atau Stasiun Surabaya Kota. Namun jika masih ingin melakukan tur keliling Kawasan Kota Lama, pejalan kaki dapat melanjutkan tur dengan Rute Eropa 2.



Gambar 3.50. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Eropa 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

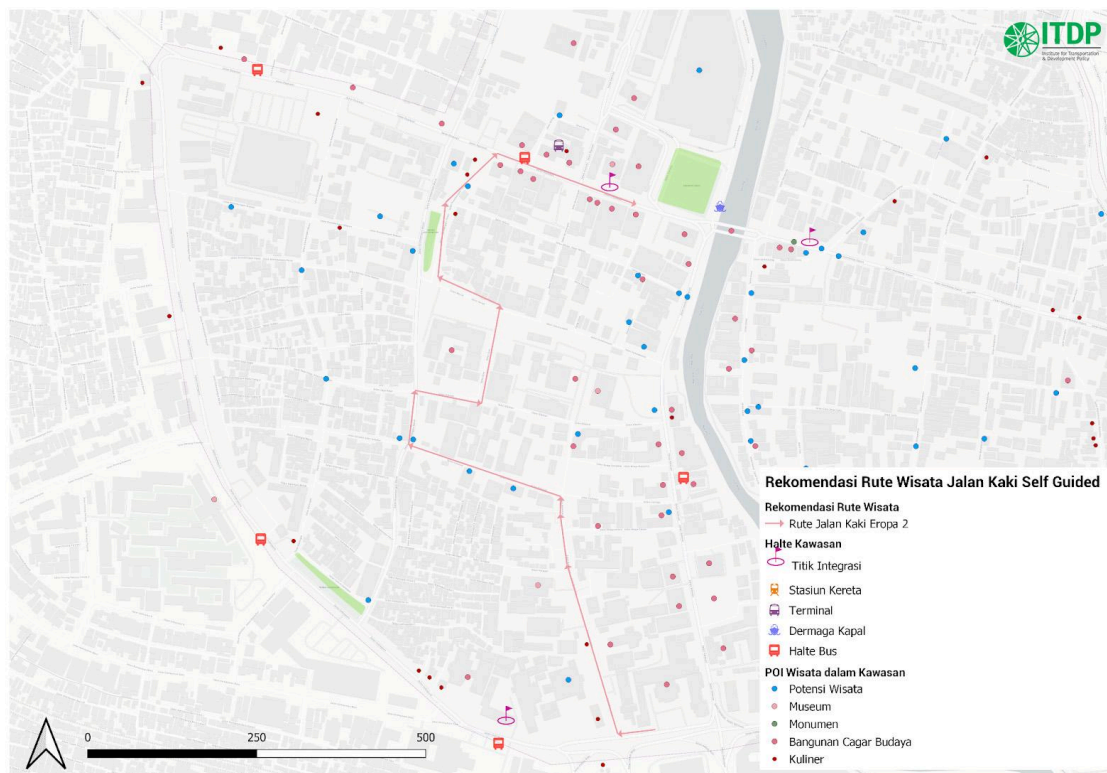
Rute Eropa 2

Rute ini merupakan pilihan rute kedua di Zona Eropa-Niaga, yang diperuntukkan terutama bagi calon wisatawan yang mengawali perjalanan dari Halte Masjid Kemayoran atau Stasiun Surabaya Kota. Informasi pertama dicantumkan di Halte Masjid Kemayoran dan Stasiun Surabaya Kota untuk kemudian mengarahkan pejalan kaki ke Kantor Pos (Pos Bloc) sebagai titik awal tur.

Beberapa *point of interest* yang dijumpai dalam rute ini yakni: Gereja Kepanjen - Nasi Bebek Pak Yudi - SWK Kepanjen - Museum Misi Pasturan Katolik - Gatotan No. 23 (Bangunan Anno

1920) - Gatotan No. 43 (Bangunan dengan arsitektur china) - Krembangan Barat No. 31 - PTPN X - Eks Kantin Militer - RM Laksamana Jaya - Sisa Tembok Kawasan Eropa - Eks Bunker - Lontong Balap Rajawali - Gedung Rajawali - Kantor PTPN - Bank BNI -De Javasche Bank - Internatio - Arcadia Hotel - Gedung BDD - dan tur akan berakhir di Taman Sejarah.

Selesai tur, pejalan kaki dapat pulang dari Halte Jembatan Merah ataupun Dermaga Kapal (jika telah dikembangkan nanti). Penambahan informasi terkait transportasi publik sekitar diletakkan di Taman Sejarah. Tur juga dapat dilanjutkan ke Rute Eropa 3.



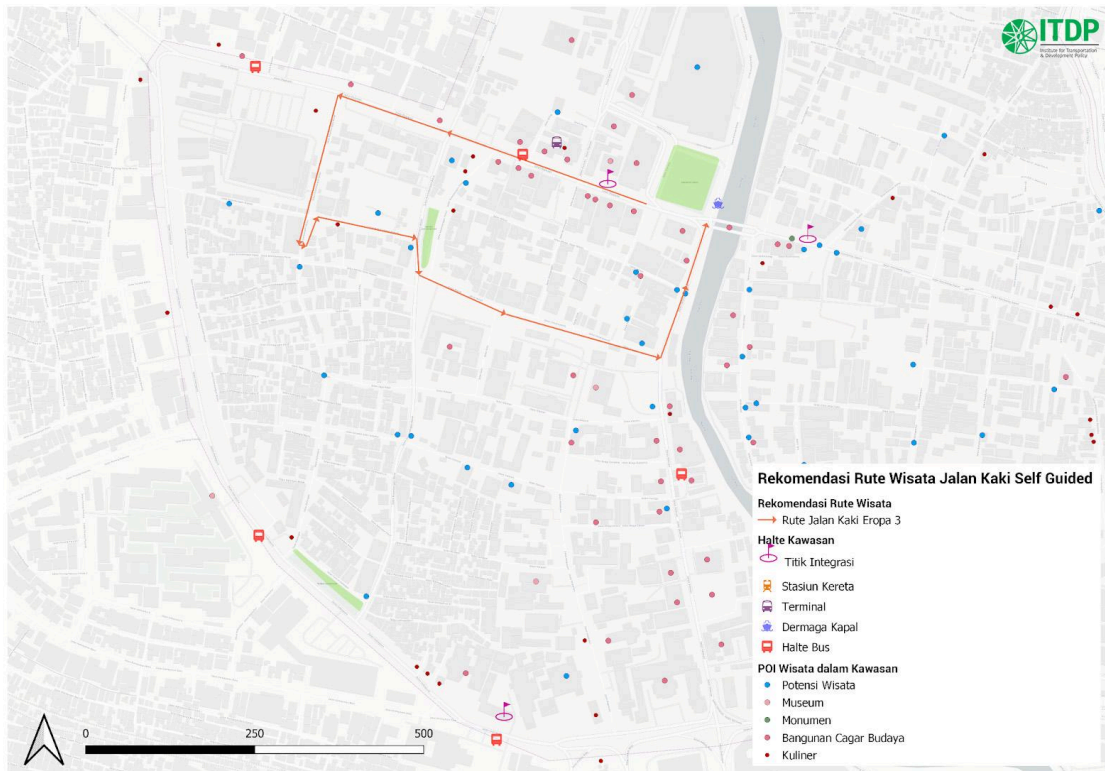
Gambar 3.51. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Eropa 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Eropa 3

Rute ini ditujukan bagi wisatawan yang tiba di Halte Rajawali, Halte Jembatan Merah, Terminal Kasuari, dan Dermaga Kapal JMP (jika telah dikembangkan). Informasi pertama yang diterima adalah berupa papan informasi di halte atau *pole* untuk kemudian mengarahkan calon wisatawan ke Gedung BDD 3 sebagai titik awal tur. Dari Gedung BDD 3, rute ini mengarahkan pejalan kaki menuju:

Arcadia Hotel - Kantor Frans Bakery - Kantor PTPN - Internatio - De Javasche Bank - Kantor BNI - SWK Kasuari - Kantor Tjiwi Kimia - Gedung Rajawali - Kantor PTPN XXIII - Pasar Krembangan - Menara Air - Eks Kantin Militer - PTPN - Maybank - Gedung Nederlandsch Indische - Eks Stasiun Tram - Gedung Singa - Gedung Bank Mandiri dan berakhir di Taman Sejarah.

Setelah mengakhiri tur, pejalan kaki dapat pulang dari Halte Jembatan Merah, Halte Rajawali, atau Dermaga Kapal JMP.



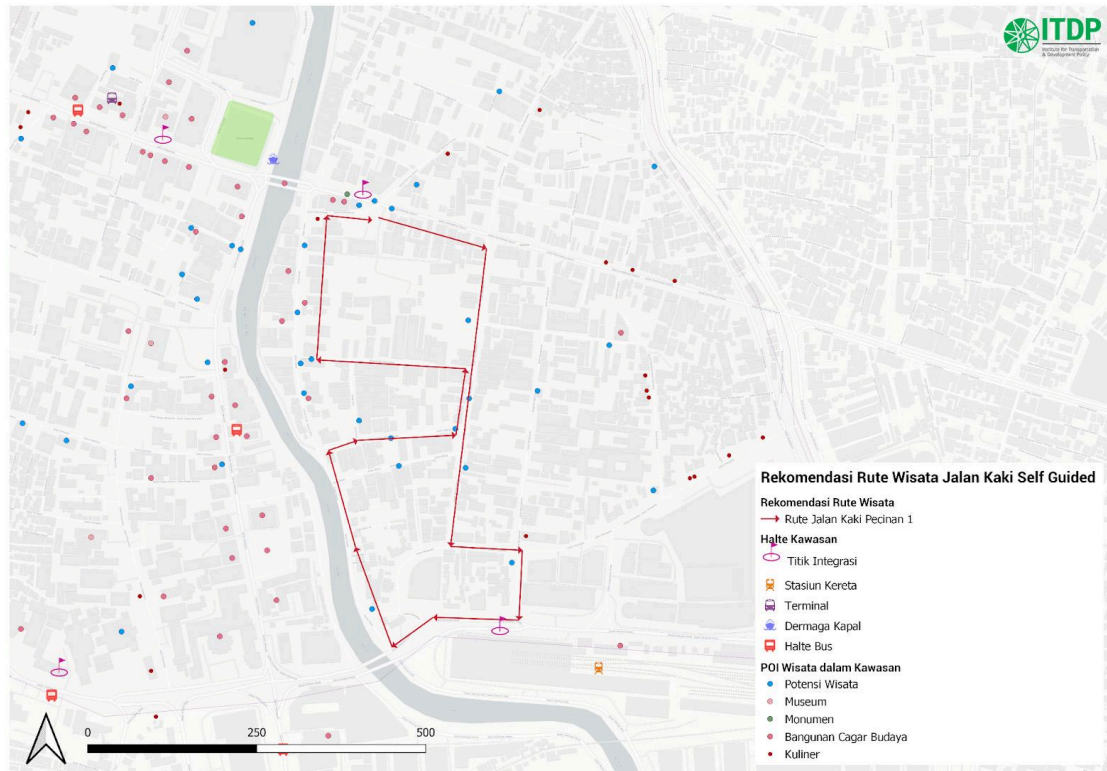
Gambar 3.52. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Eropa 3 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Pecinan 1

Rute Pecinan 1 ditujukan bagi wisatawan yang tiba dari arah Halte Jembatan Merah dan Dermaga Kapal JMP (jika telah dikembangkan). Meski demikian, ke depannya apabila telah tersedia layanan transportasi publik sesuai rekomendasi, calon wisatawan dapat turun di titik pemberhentian transportasi publik di Jalan Kembang Jepun. Pada rute ini, titik informasi pertama tersedia di halte yang kemudian mengarahkan wisatawan untuk mengawali tur dari Radar Surabaya yang bersebelahan dengan gerbang Kya Kya. Dari Radar Surabaya, wisatawan akan menuju *point of interests* sebagai berikut:

Pasar Bong - Gedung Perkumpulan Hwie Tiau - Klenteng Coklat - Hotel Kokoon - Depot Hongkong - Stasiun Surabaya Kota - Toko Hok Kwan - Jalan Bibis - Jalan Gula - Rumah Sembahyang Goan Tjing - Rumah Abu Han - Depot Sari dan berakhir di Gerbang Kya Kya.

Setelah mengakhiri tur, pejalan kaki dapat kembali dari Stasiun Surabaya Kota. Rute ini juga dapat dilakukan secara berkebalikan, dengan titik awal tur dari Stasiun Surabaya Kota.



Gambar 3.53. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Pecinan 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

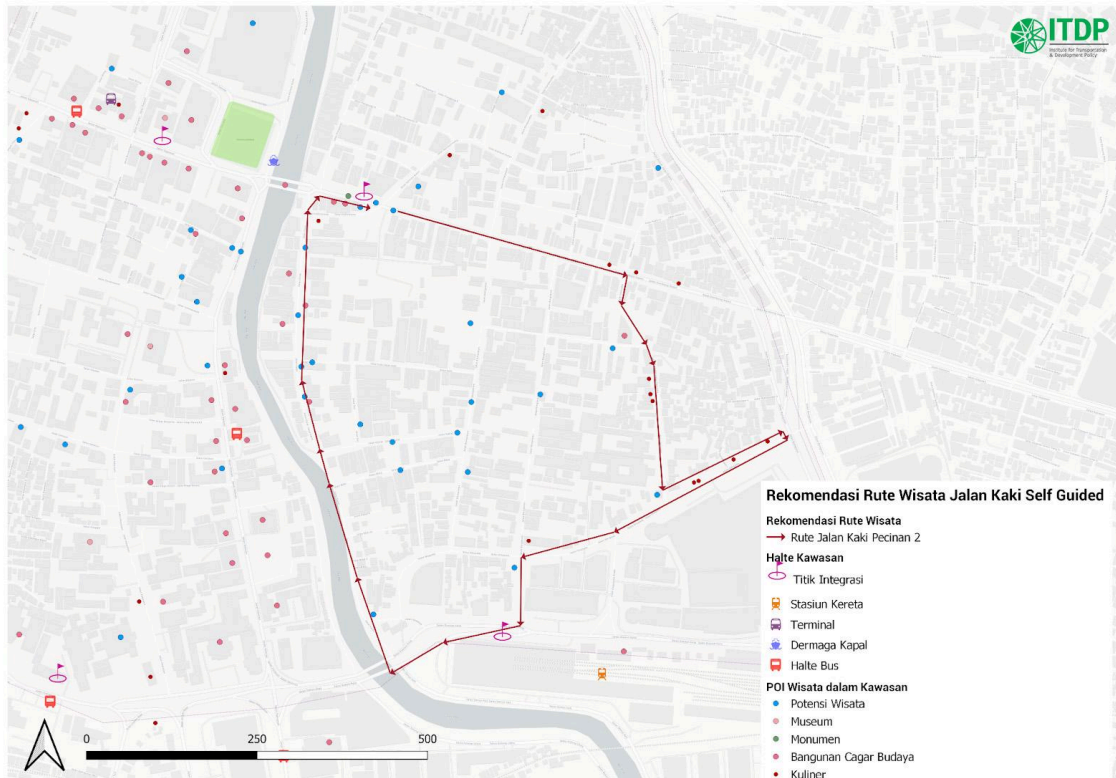
Rute Pecinan 2

Serupa dengan rute Pecinan 1, rute ini ditujukan bagi wisatawan yang tiba dari arah Halte Jembatan Merah dan Dermaga. Meski demikian, ke depannya apabila telah tersedia layanan transportasi publik sesuai rekomendasi, wisatawan dapat turun di titik henti Jalan Kembang Jepun. Titik informasi pertama tersedia di halte yang kemudian mengarahkan wisatawan untuk mengawali tur dari Radar Surabaya yang bersebelahan dengan gerbang Kya Kya.

Rute ini akan mengarahkan wisatawan dengan lebih banyak tujuan kuliner kawasan dari Radar Surabaya menuju:

Gereja Abdiel Gloria - RM Nam Hwa - Nasi Empal Hj Iyan - RM Elim - Hotel Semut - Nasi Cumi Bu Atun - Restoran Kwang Tung - Depot Subur - Toko Mie dan Kue Kim Ling - Pasar Atom - Depot Hongkong - Stasiun Kota - Toko Hok Kwan - Jalan Bibis - Jalan Gula - Rumah Sembahyang Goan Tjing - Rumah Abu Han - Depot Sari dan berakhir di Gerbang Kya kya.

Wisatawan diarahkan untuk kembali menggunakan transportasi publik dari Halte Jembatan Merah atau Dermaga. Rute ini juga dapat dimulai dan diakhiri dari Stasiun Surabaya Kota.



Gambar 3.54. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Pecinan 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

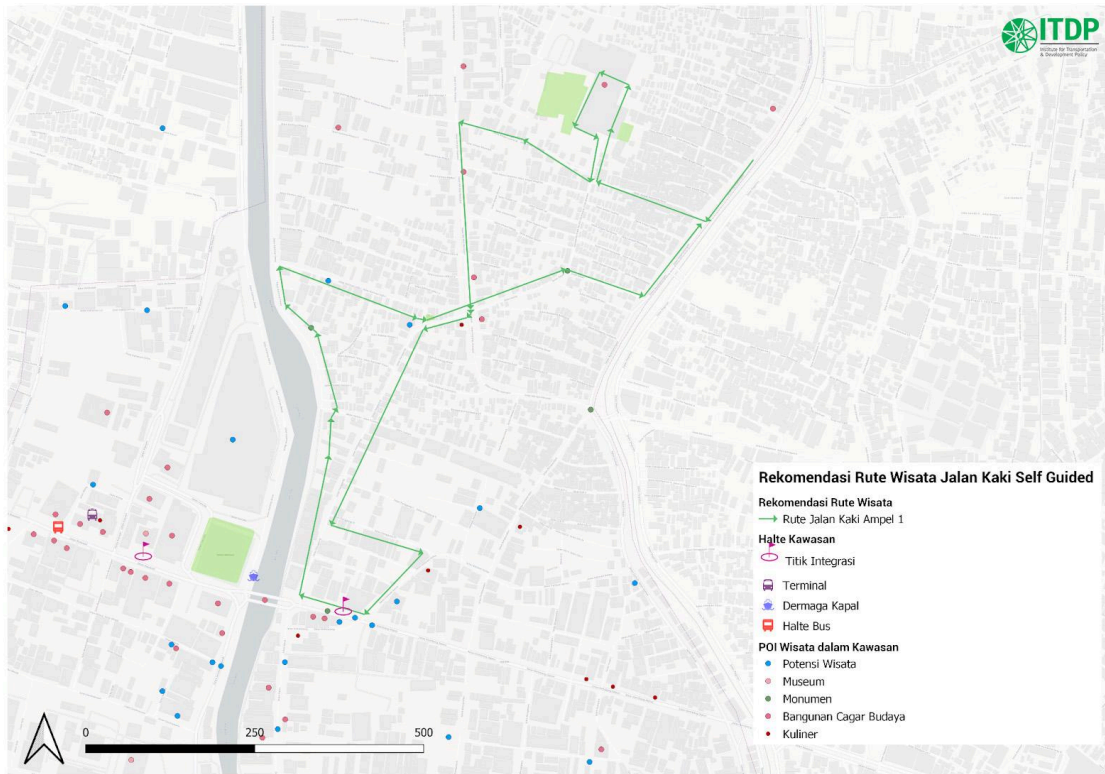
Rute Ampel 1

Untuk mengawali tur ini, wisatawan dapat tiba dari arah Halte Jembatan Merah dan Dermaga Kapal JMP. Meski demikian, ke depannya apabila telah tersedia layanan transportasi publik sesuai rekomendasi, calon wisatawan dapat turun di titik henti transportasi publik di Jalan Kembang Jepun. Selanjutnya calon wisatawan dapat diarahkan menuju Radar Surabaya atau Gerbang Kya Kya.

Dari Radar Surabaya, wisatawan diarahkan menuju: Klenteng Hong Tiek Hian - Gapura Ampel - Warung Kopi Elita - Eks Pabrik Kopi Pabean - Pasar Pabean - Sop buntut Ganefo - Jl. Panggung - Masjid Serang - Jl Kalimas Udik (Perumahan Arab) - Langgar Gipo - Menara Syahbandar - Jalan Kalimas Utara - Sungai Kalimas dan kembali ke gerbang Kya Kya untuk mengakhiri tur.

Selanjutnya pejalan kaki dapat pulang dari Halte Jembatan Merah atau Dermaga atau titik pemberhentian baru di Jalan Kembang Jepun.

Rute ini juga dapat dimulai dari Jalan Nyamplungan memperhatikan pengunjung yang berasal dari rombongan bus yang parkir di kawasan tersebut.



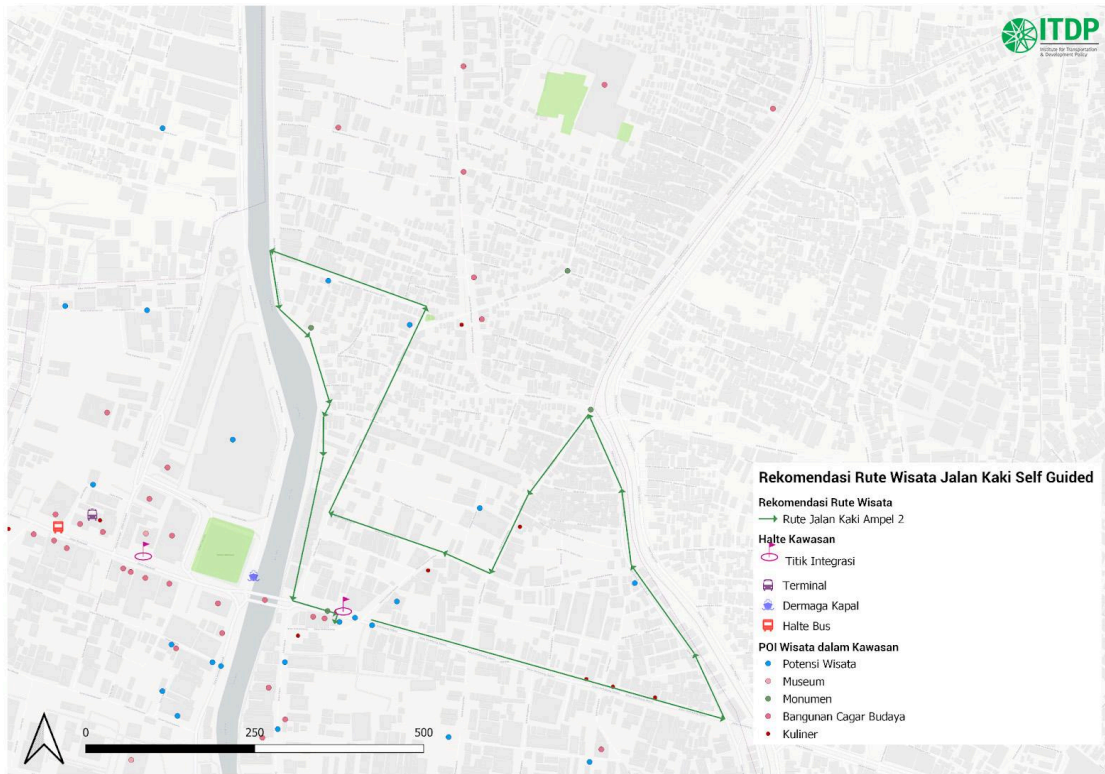
Gambar 3.55. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Ampel 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Ampel 2

Untuk mengakses rute ini secara mudah, wisatawan dapat tiba dari arah Halte Jembatan Merah dan Dermaga. Meski demikian, ke depannya apabila telah tersedia layanan transportasi publik sesuai rekomendasi, wisatawan dapat turun di titik pemberhentian transportasi publik di Jalan Kembang Jepun. Selanjutnya calon wisatawan dapat diarahkan menuju Radar Surabaya atau Gerbang Kya Kya.

Rute ini diarahkan untuk menyusuri Jl. Kembang Jepun - Jl. Dukuh - Jl. Songoyudan - Jl. Panggung gang III - Jl. Kalimas Udik - Jl. Kalimas Utara dan berakhir di Gerbang Kya Kya.

Selanjutnya pejalan kaki dapat pulang dari Halte Jembatan Merah atau Dermaga atau titik pemberhentian transportasi publik baru di Jalan Kembang Jepun.



Gambar 3.56. Rute Wisata Jalan Kaki *Self-guided* Zona Ampel 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.4.3 Rute Sepeda Grup (*Group Tour*)

Selain dengan berjalan kaki, tur juga dapat dilakukan dengan bersepeda. Dengan bersepeda, jarak jangkauan berwisata relatif dapat lebih panjang, sekitar 4-5 km. Pada umumnya, jika disertai dengan pemberhentian rute, jarak tersebut dapat ditempuh dalam waktu 2-3 jam (relatif pada kecepatan bersepeda dan lama waktu berhenti) di setiap titik.

Pesepeda individu (*self-guided*) lebih memiliki keleluasan titik pemberhentian. Sementara bagi wisatawan sepeda secara berkelompok, perlu mempertimbangkan lokasi pemberhentian sehingga tidak ada kekhawatiran keselamatan saat berhenti guna mendapatkan informasi wisata.





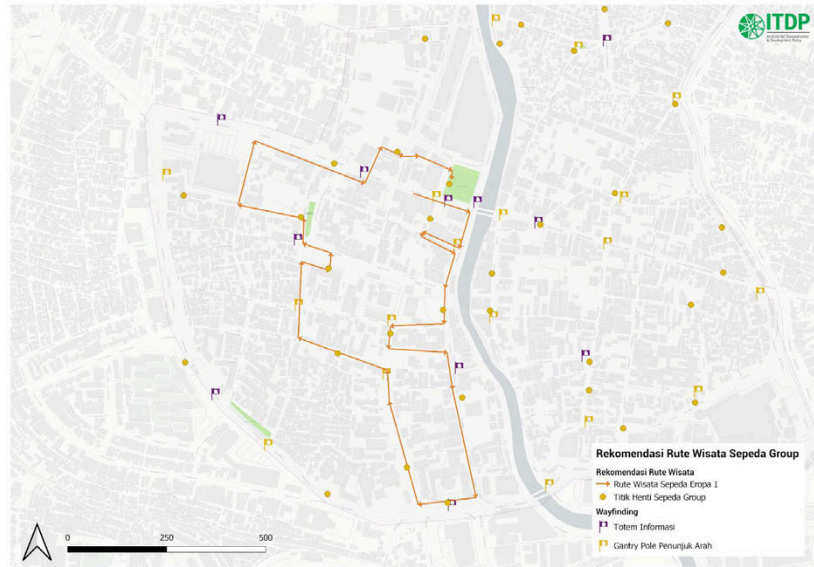
Gambar 3.57. Kegiatan Tur Sepeda (sumber: ITDP Indonesia, 2021)

Rute Sepeda Grup Eropa 1

Wisatawan dengan sepeda dapat datang dari mana saja dan mengawali tur dari Taman Sejarah. Selanjutnya, Rute Sepeda Grup Eropa 1 mengarahkan grup pesepeda menuju titik pemberhentian sebagai berikut:

1. Jalan Mliwis dan dapat berhenti di Pabrik Sirup Telasih
2. Museum Polrestabes
3. Jalan Sikatan dan berhenti di gerbang Belakang Polrestabes untuk mengambil foto
4. Jalan Veteran
5. Jalan Kebon Rojo dan berhenti di Posbloc
6. Jalan Kepanjen dan berhenti di Gereja Kepanjen
7. Jalan Gatotan berhenti di depan Gedung Anno 1920
8. Kantor PTPN XI
9. dan diakhiri di Terminal dan SWK Kasuari.

Disarankan untuk tempat tujuan pesepeda tidak hanya terbatas tersedia papan informasi tapi juga termasuk stasiun pengisian ulang air atau tempat beristirahat.



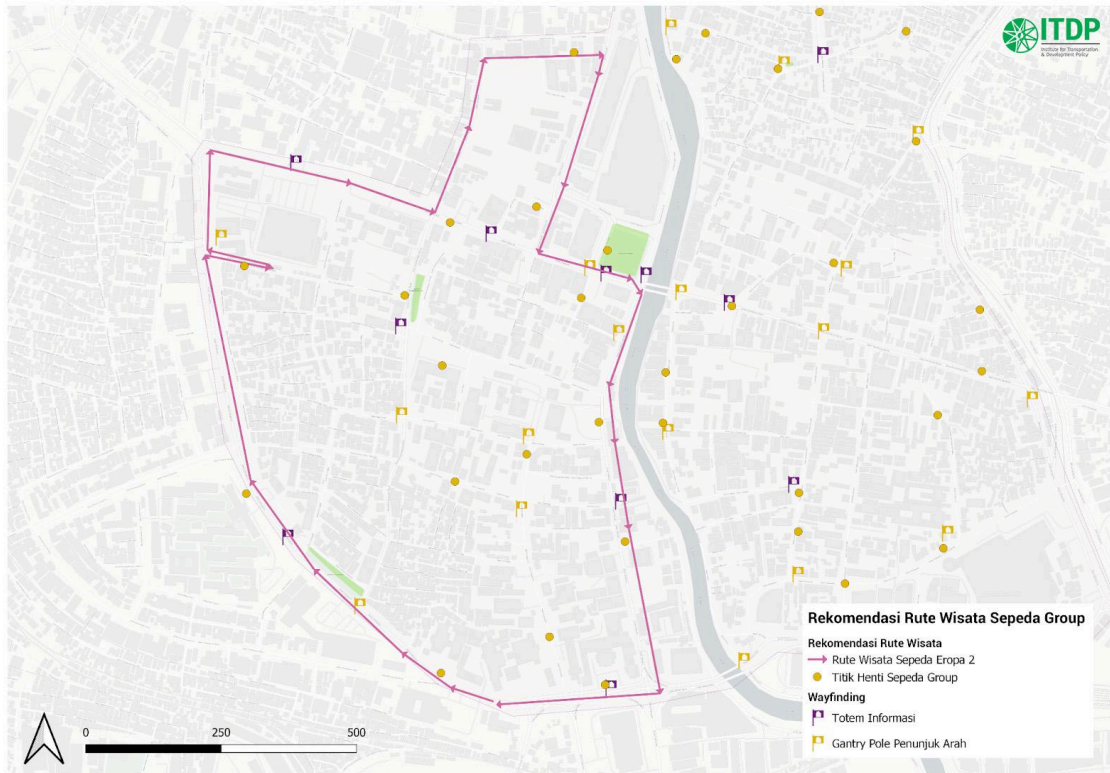
Gambar 3.58. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Eropa 1 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Sepeda Grup - Eropa 2

Calon wisatawan dengan sepeda dapat datang dari mana saja dan kemudian mengawali tur dari Taman Sejarah. Rute Sepeda Grup Eropa 2 mengarahkan wisatawan untuk bersepeda dengan jalur berikut:

1. Melalui Jalan Veteran, wisatawan bisa berhenti di:
2. Museum Polrestabes
3. Melalui Jalan Kebon Rojo dan berhenti di Posbloc
4. Masjid Kemayoran
5. Museum RS
6. Pasar Krembangan
7. Jalan Belakang Penjara dan berhenti di Es krim Orlando
8. Jalan Kasuari hingga sampai di SWK Kasuari dan kembali ke Taman Sejarah.

Perjalanan juga dapat diawali dari Halte Masjid Kemayoran atau Posbloc dengan urutan kunjungan menyesuaikan.



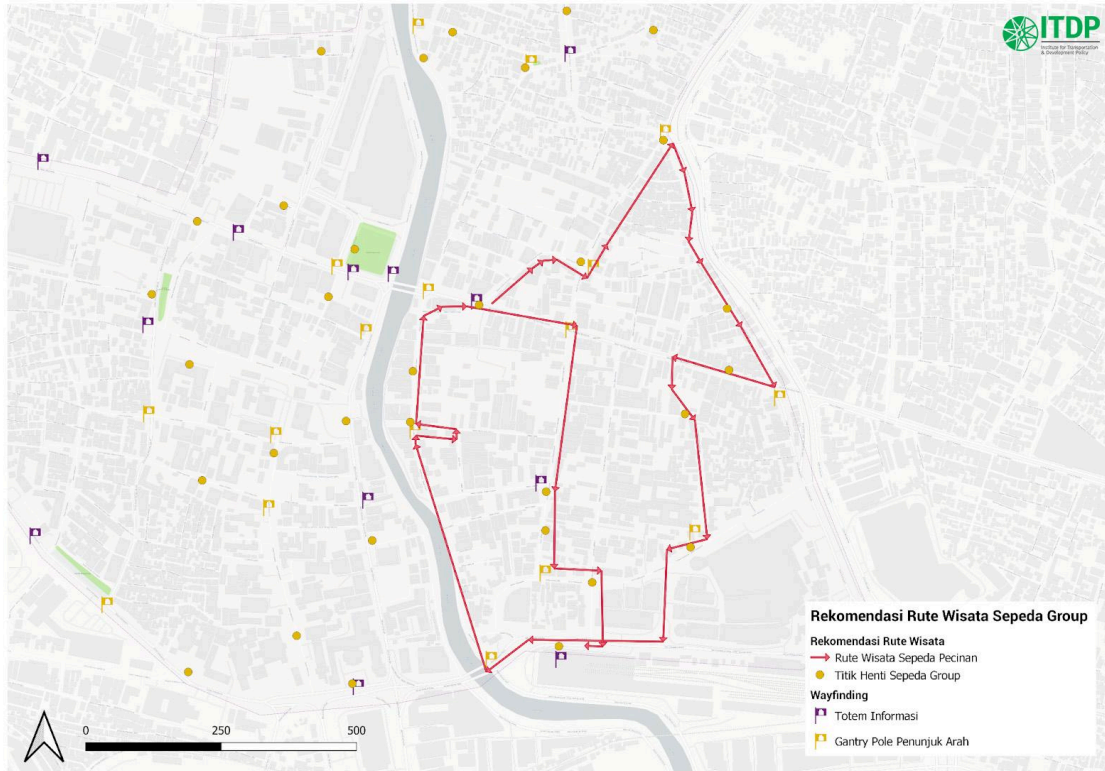
Gambar 3.59. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Eropa 2 (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Sepeda Grup - Pecinan

Rute ini merupakan pilihan rute Pecinan untuk rombongan wisatawan yang datang dengan sepeda. Wisatawan dapat datang dari mana saja dan kemudian mengawali tur dari sisi utara Jalan Kembang Jepun (Gerbang Kya Kya).

Melalui Jalan Kalimati tujuan dan titik henti meliputi:

1. Belakang Pasar Pabean
2. Gerbang Ampel
3. Jalan Dukuh dan berhenti di Klenteng Hong Hiek Tian
4. Jalan Kembang Jepun melewati pertokoan dan belok ke Jalan Samudra dapat berhenti di Gereja Kristus Tuhan
5. Jalan Waspada mampir ke Depot Hongkong
6. Jl. Karet dan berhenti depan Jl. Gula (di Jansen Grosir/ruko kosong lain)
7. Jl. Slompretan lalu berhenti di Klenteng Coklat lanjut berhenti di Kokoon Hotel hingga perempatan Bongkaran dan berakhir di Stasiun Kota.



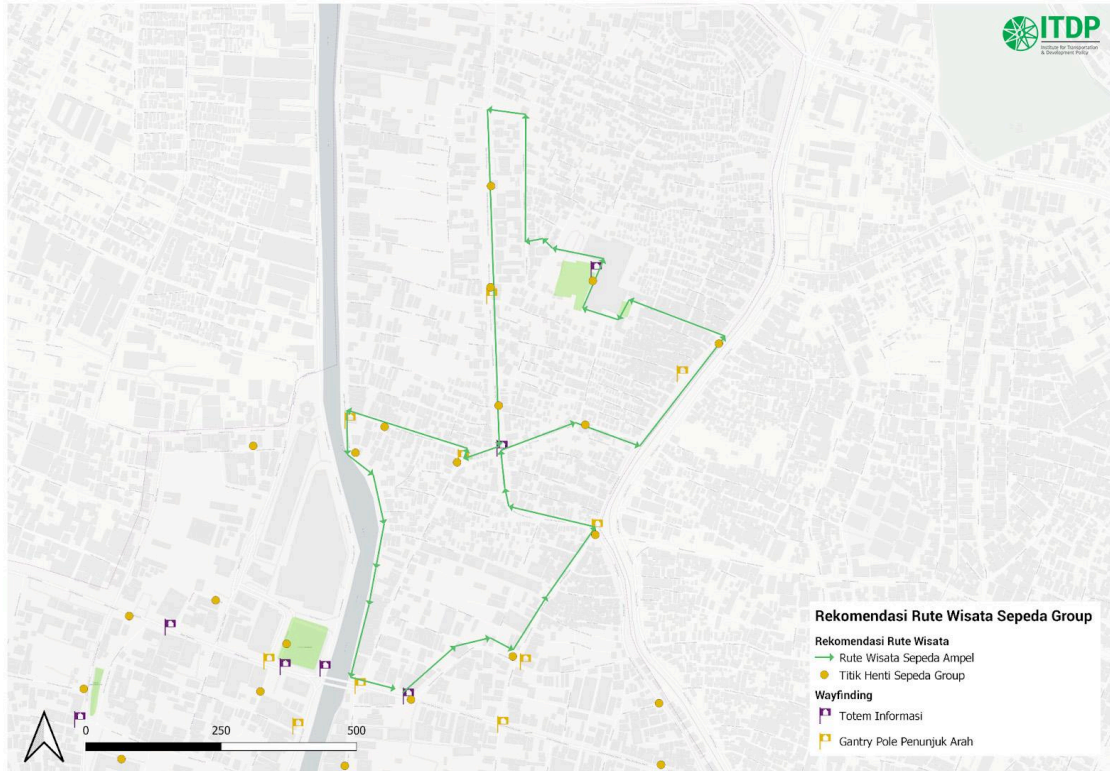
Gambar 3.60. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Sepeda Grup - Ampel

Rute ini merupakan pilihan rute wisata untuk grup wisatawan dengan sepeda di Zona Ampel. Wisatawan dengan sepeda dapat datang dari mana saja dan mengawali tur dari sisi utara Jalan Kembang Jepun (Gerbang Kya Kya).

Selanjutnya, pesepeda dapat melalui Jalan Kalimati tujuan dan titik henti meliputi:

1. Belakang Pasar Pabean
2. Gerbang Ampel
3. Jalan Sasak dan berhenti di depan Lawang
4. Pasar Ampel
5. Masjid Ampel
6. Jalan KH. Mas Mansyur dan dapat berhenti di Ponpes Al Huda dan Bank Muamalat
7. Jalan Kalimas Udik dan berhenti di Masjid Serang, Langgar Gipo
8. Jalan Kalimas Utara dan melihat Menara Syahbandar dan kembali ke titik awal di Gerbang Kya-Kya.



Gambar 3.61. Rute Wisata Sepeda Grup Zona Ampel (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.4.4 Rute Sepeda Individu (*Self-guided*, atau *Becak Wisata*)

Rekomendasi rute yang disampaikan pada bagian ini adalah rute yang disarankan untuk calon wisatawan dengan sepeda secara mandiri atau dengan becak wisata. Rute ini melalui beberapa titik yang dapat digunakan sebagai titik pemberhentian baik untuk dikunjungi, mendapatkan informasi, hingga untuk mengambil foto (termasuk swafoto). Rute yang direkomendasikan sama seperti lainnya, tidak memaksa calon wisatawan berhenti di semua titik sehingga titik pemberhentian dapat menyesuaikan kesediaan dan kondisi.

Rekomendasi: Becak Wisata

Becak wisata merupakan pilihan bagi pengunjung yang ingin mengelilingi kawasan secara lebih menyeluruh namun tidak memiliki sepeda. Selain itu, becak wisata juga memiliki keunggulan yaitu dapat berbicara dengan “*tour guide* lokal” yang tidak lain adalah penyedia jasa becak sendiri.

Rekomendasi kendaraan yang digunakan adalah becak kayuh, selain tidak menimbulkan polusi, becak kayuh juga minim polusi suara yang memungkinkan pengguna jasa berkomunikasi dengan penyedia jasa. Keuntungan lainnya adalah pengunjung dapat lebih menikmati suasana dan mengambil gambar karena kecepatannya yang tidak begitu tinggi.

Surabaya telah menerapkan konsep becak wisata di Kawasan Kembang Jepun, dengan rambu pengarah rute yang cukup jelas. Agar lebih berkelanjutan, beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan adalah:

1. Rute yang menarik.
2. Terdapat rekomendasi rute becak wisata, namun pengunjung dapat memodifikasi rute tersebut sesuai keinginan.
3. Pelatihan pemandu wisata.
4. Pelatihan sederhana dapat diberikan kepada penyedia jasa becak. Dengan demikian penyedia jasa becak dapat memberi informasi singkat terkait kawasan saat membawa wisatawan sesuai rute yang dipilih.
5. Tempat 'ngetem' atau antrean becak wisata yang jelas untuk memudahkan wisatawan mencari becak.



Gambar 3.62. Kegiatan Becak Wisata (Sumber: tripdo.com dan detik.com, 2017)

Rute Sepeda Eropa 1

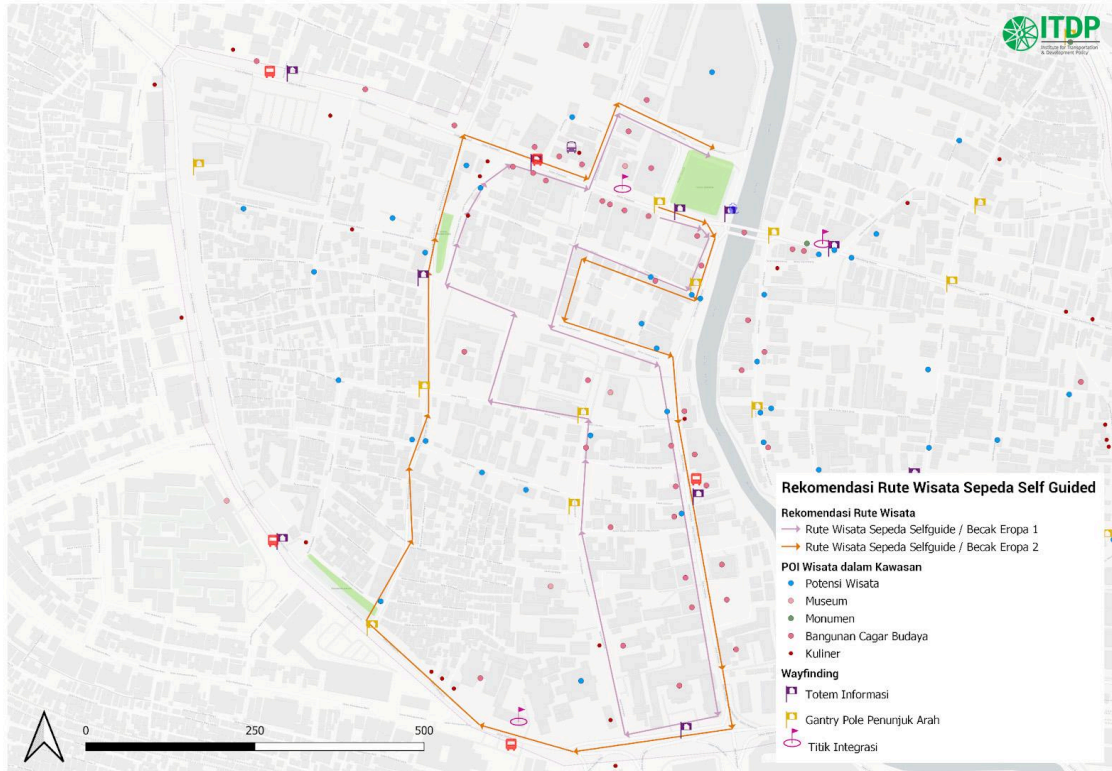
Wisatawan dapat mengawali tur dari Taman Sejarah, kemudian menuju Jl. Veteran - Jl. Mliwis - Jl. Branjangan - Jl. Cendrawasih - Jl. Veteran - Jl. Kebon Rojo - Jl. Kepanjen - Jl. Sikatan - Jl. Sriti - Jl. Cendrawasih - Jl. Krembangan Timur - Jl. Rajawali - Jl. Kasuari - Jembatan Merah Plaza - kembali ke Taman Sejarah.

Rute Sepeda Eropa 2

Wisatawan dapat mengawali tur dari Taman Sejarah, kemudian menuju Jl. Veteran - Jl. Mliwis - Jl. Branjangan - Jl. Cendrawasih - Jl. Veteran - Jl. Kebon Rojo - Jl. Krembangan Barat - Jl. Sikatan - Jl. Sriti - Jl. Cendrawasih - Jl. Rajawali - Jl. Kasuari - Jembatan Merah Plaza - kembali ke Taman Sejarah

Rute Sepeda Eropa 3

Sama dengan rute sepeda grup Eropa 2



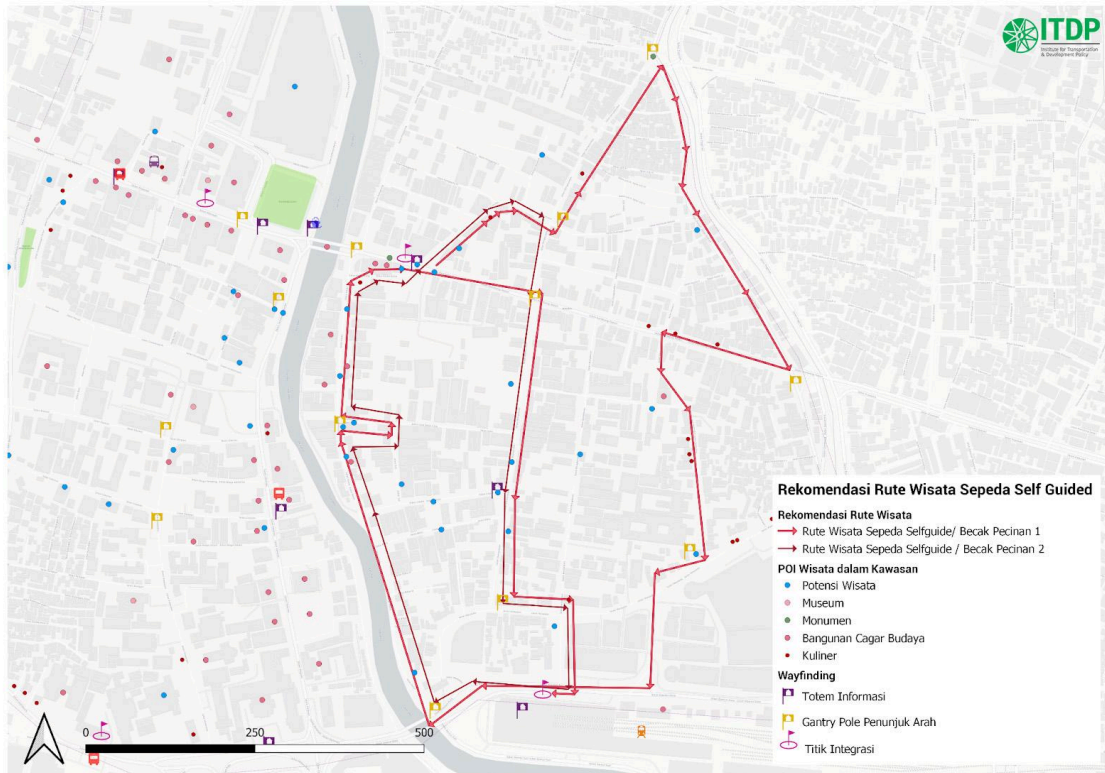
Gambar 3.63. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda *Self-guided* atau Becak di Zona Eropa (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Pecinan 1

Pesepeda dapat mengawali tur dari Gerbang Kya Kya menuju Jl. Kalimati Kulon - Jl. Songoyudan - Jl. Slompretan - Jl. Waspada - Jl. Siaga - Jl. Stasiun Kota - Jl. Karet - Jl. Gula - Jl. Karet - berakhir di Gerbang Kya kya.

Rute Pecinan 2

Sama dengan rute sepeda kelompok Pecinan.



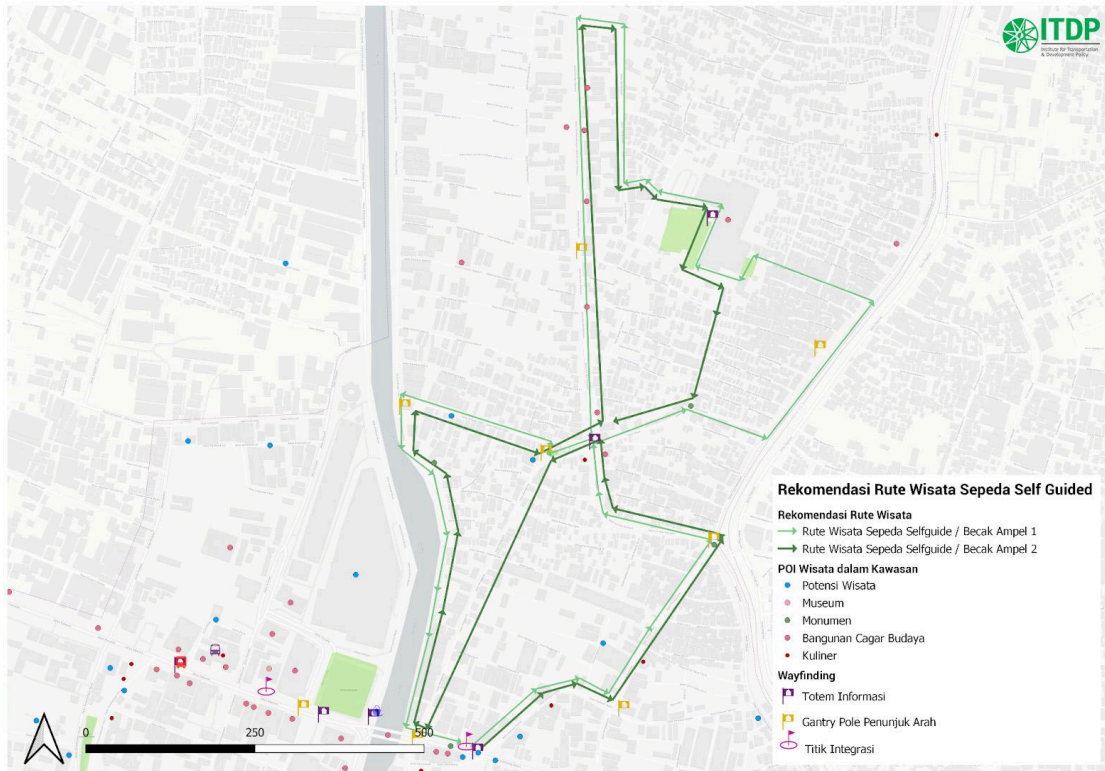
Gambar 3.64. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda *Self-guided* atau Becak di Zona Pecinan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute Ampel 1

Pesepeda dapat mengawali tur dari Gerbang Kya Kya kemudian menuju Jl. Kalimati Kulon - Jl. Songoyudan - Jl. KH Mas Mansyur - Jl. Panggung - Jl. Kalimas Utara - Jl. Kalimas Udik - Jl. KH Mas Mansyur - Jl. Petukangan - Jl. Ampel Masjid - Pasar Ampel - diakhiri di persimpangan Jl. KH. Mas Mansyur dan Songoyudan.

Rute Ampel 2

Serupa dengan rute sepeda kelompok Ampel.



Gambar 3.65. Rekomendasi Rute Wisata Sepeda *Self-guided* atau Becak di Zona Ampel (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Rute tur yang telah dijelaskan perlu didampingi dengan sistem navigasi kawasan yang jelas. Panduan terkait sistem navigasi atau *wayfinding* kawasan akan dijelaskan pada subbab berikut.

3.5 Konsep Perencanaan *Wayfinding*

Sistem *wayfinding* kawasan menjadi media informasi dan pengatur alur aktivitas pengguna ruang (utamanya pejalan kaki) di dalam suatu kawasan. *Wayfinding* berbentuk sebuah sistem yang bertujuan membuat pejalan kaki atau wisatawan bernavigasi secara percaya diri karena meningkatkan persepsi atas familiaritas serta keamanan dan keselamatan kawasan. Secara singkat, terdapat delapan prinsip desain *wayfinding* menurut *Legible London*:

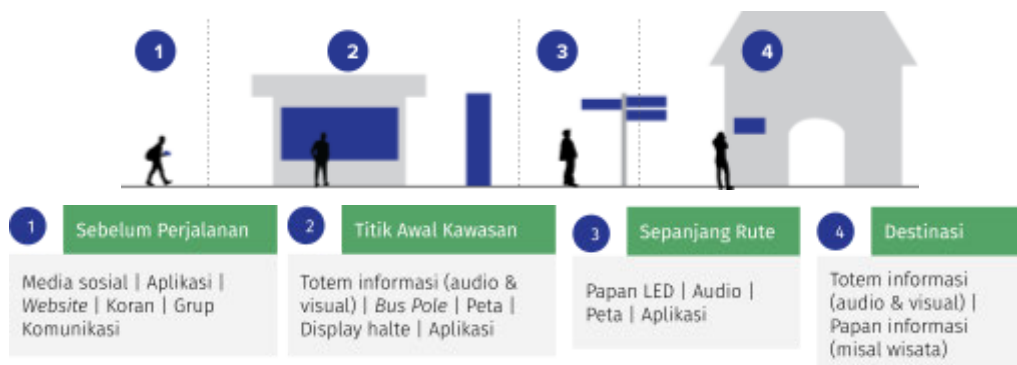


Gambar 3.66. Prinsip *wayfinding* (sumber: Legible London, 2007)

Selain sumber tersebut, konsep dasar perencanaan *wayfinding* juga tertera dalam NMT National Vision Design and Guidelines, ITDP Indonesia, 2020. Poin-poin konsep dasar tersebut adalah sebagai berikut:

1. Menunjukkan orientasi arah dari posisi pembaca dengan jarak dan rute menuju titik destinasi di sekitar.
2. Informasi berupa destinasi strategis, misal titik transportasi publik, ruang publik, area komersial yang berjarak 5-10 menit berjalan kaki.
3. Dapat berupa instalasi sendiri atau dipasang di infrastruktur lain, misal lampu jalan.
4. Dipasang 8-10 meter dari persimpangan untuk informasi pejalan kaki yang menyeberang.
5. Dapat dibaca oleh semua pengguna.

Kehadiran *wayfinding* sangat penting bagi kawasan wisata utamanya bagi wisatawan atau pengunjung kawasan yang tidak familiar dengan area tersebut. Sistem informasi yang jelas dapat membantu semua pengunjung dalam menavigasi kawasan. Beberapa jenis informasi dalam tahapan perjalanan di dalam kawasan wisata adalah sebagai berikut:



Gambar 3.67. Rekomendasi Konsep Sistem *wayfinding* Kawasan Kota Lama (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

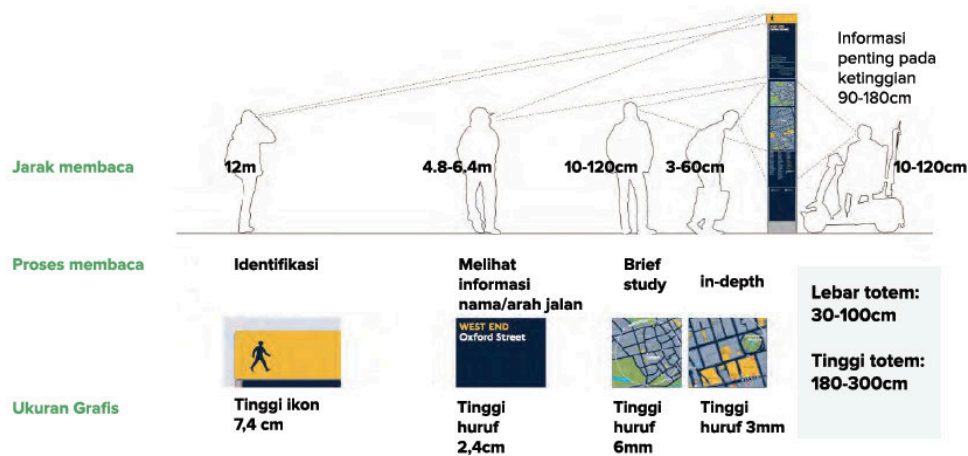
Walaupun belum ada peraturan atau *guideline* yang mengatur terkait sistem *wayfinding* di tingkat nasional Indonesia, perancangan *wayfinding* kawasan dapat mencontoh Pedoman Perencanaan Wayfinding Kawasan yang dimuat dalam Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*Wayfinding*).

Proses Pembacaan Informasi

Informasi dapat diimplementasikan di beberapa tempat misalnya, *gantry pole* atau totem. Ukuran totem yang direkomendasikan memiliki lebar 30-100 cm dan tinggi 180-300 cm.

Jarak membaca sebuah informasi bergantung pada kebutuhan informasi yang dibawa. Pada jarak 12 m, biasanya pejalan kaki baru mengidentifikasi informasi. Pada tahapan ini, informasi perlu diletakan cukup tinggi dan memiliki ikon yang mudah dikenali. Selanjutnya pada jarak 4.8-6.4 meter, pejalan kaki akan melihat informasi nama atau arah. Pada jarak 10-120 cm, pejalan kaki akan mempelajari secara singkat informasi detail, kemudian dilanjutkan dengan pembacaan informasi secara detail pada jarak 3-60 cm.

Peletakan informasi secara lebih detail diilustrasikan pada gambar 3.68.



Gambar 3.68. Jarak Peletakan Informasi *wayfinding* (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*wayfinding*))

Prinsip desain/dimensi tulisan adalah sebagai berikut:

1. *Cap height* : tinggi huruf kapital
2. *x height* : tinggi huruf kecil
3. Spasi antar tulisan mengikuti *x height*
4. Jika ditulis 2 bahasa, ukuran huruf dalam Bahasa Inggris $\frac{2}{3}$ ukuran tulisan Bahasa Indonesia



Panduan spasi baris $\frac{x}{x}$

Panduan spasi baris $\frac{x}{x}$

Bahasa Indonesia $\frac{x}{x}$
 Bahasa Indonesia $\frac{x}{x}$
 $x = 1,5 x$

Pemilihan warna perlu dilakukan untuk memudahkan keterbacaan informasi. Prinsip-prinsip pemilihan warna, yaitu warna mudah terbaca, menonjolkan dan membedakan pesan, dan dekoratif. Pemilihan warna dan *font* serta peta rute dapat disesuaikan dengan jenama (*branding*) Kota Surabaya.

Bentuk-bentuk *Wayfinding*

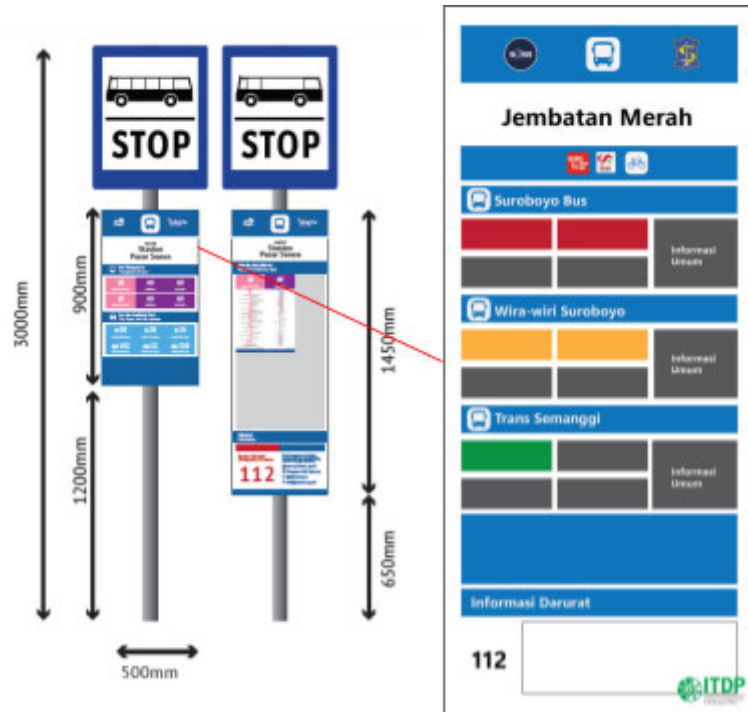
Dalam sistem *wayfinding*, terdapat beberapa bentuk atau tipe papan informasi yang pemilihannya dapat disesuaikan dengan lokasi serta informasi yang dimuat di dalamnya.

Rambu *Bus Stop* / *Bus Pole*

Rambu *bus stop* atau *bus pole* merupakan bagian dari sistem *wayfinding* yang fungsi utamanya tiang (*pole*) adalah sebagai penanda lokasi berhentinya bus. Selain penanda stop, rambu ini juga direkomendasikan berisi informasi nomor dan arah rute yang berhenti pada lokasi tersebut.

Ketentuan desain dan peletakan *bus pole* agar informatif dan inklusif adalah sebagai berikut:

- Jika lebar trotoar lebih dari 2 meter dapat ditambahkan peta rute
- Memiliki ruang untuk penulisan huruf braille
- Dipasang dua sisi agar terbaca oleh pejalan kaki dari kedua arah

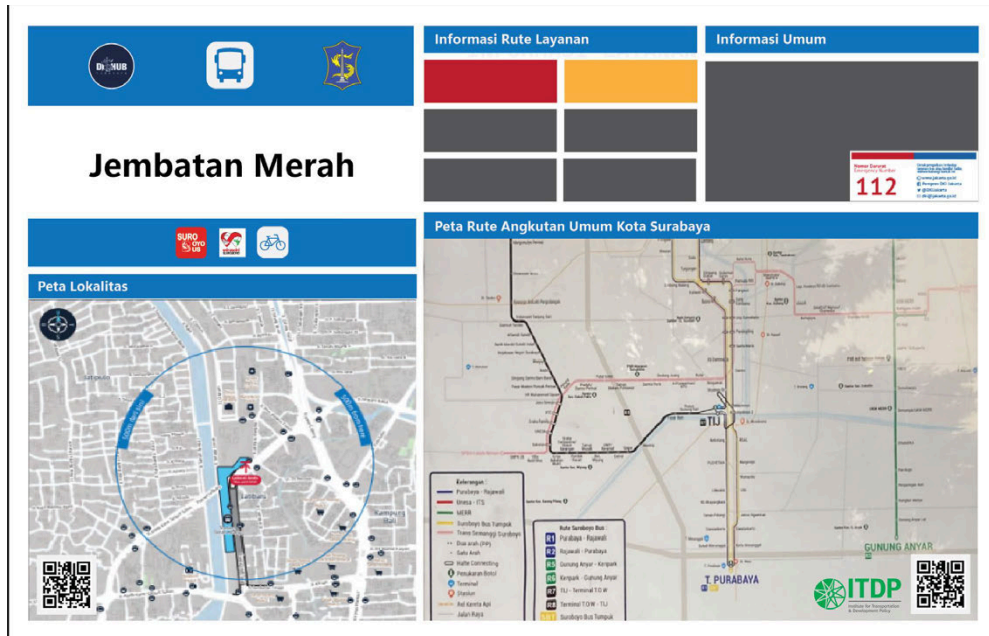


Gambar 3.69. Contoh Desain Bus Pole (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Papan Informasi pada Stasiun Pemberhentian Transportasi Publik

Papan informasi ini dapat diletakkan pada dinding bangunan halte atau stasiun. Ukuran dari papan informasi dapat disesuaikan dengan panel tipikal halte bus atau stasiun di Surabaya. Untuk mendukung kelengkapan informasi pada Kawasan Kota Lama sebagai tempat wisata, informasi yang perlu dimuat pada papan informasi ini minimal mencakup:

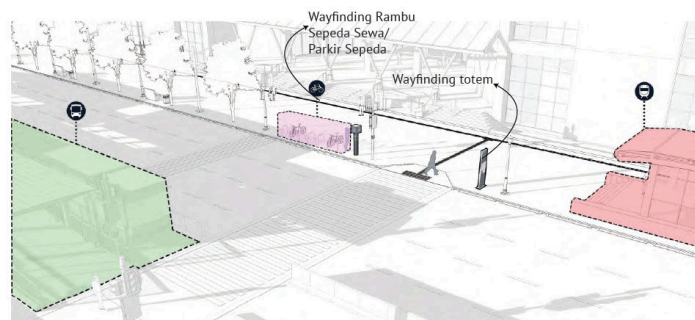
1. Nama halte
2. Moda dan rute yang melewati
3. Peta lokalitas
4. Informasi wisata



Gambar 3.70. Contoh Desain Papan Informasi Halte Bus (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Totem Informasi

Letak totem informasi pada Kawasan Kota Lama adalah pada titik transportasi publik atau pusat kegiatan dalam kawasan wisata. Tujuan dari penyediaan totem informasi adalah untuk memahami konteks kawasan dan menavigasi titik wisata terdekat.



Gambar 3.71. Contoh Penempatan Totem Informasi (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding))

Untuk memenuhi tujuan tersebut, informasi yang perlu dimuat pada totem adalah:

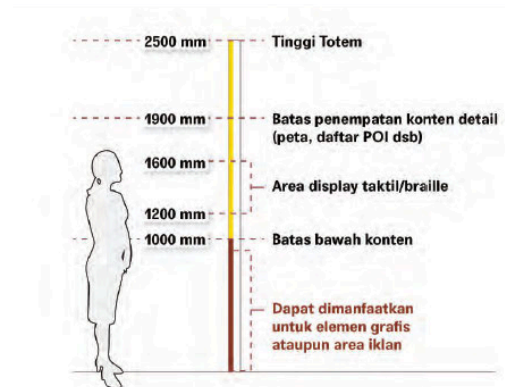
1. Nama jalan/lokasi
2. Direktori arah sesuai lokasi baca
3. Informasi transportasi publik dan sepeda sewa
4. Peta lokalitas
5. Informasi dan lokasi pusat kegiatan dan POI sekitar kawasan
6. Informasi terkait *guided tour*

7. Informasi pilihan rute self-guided tour

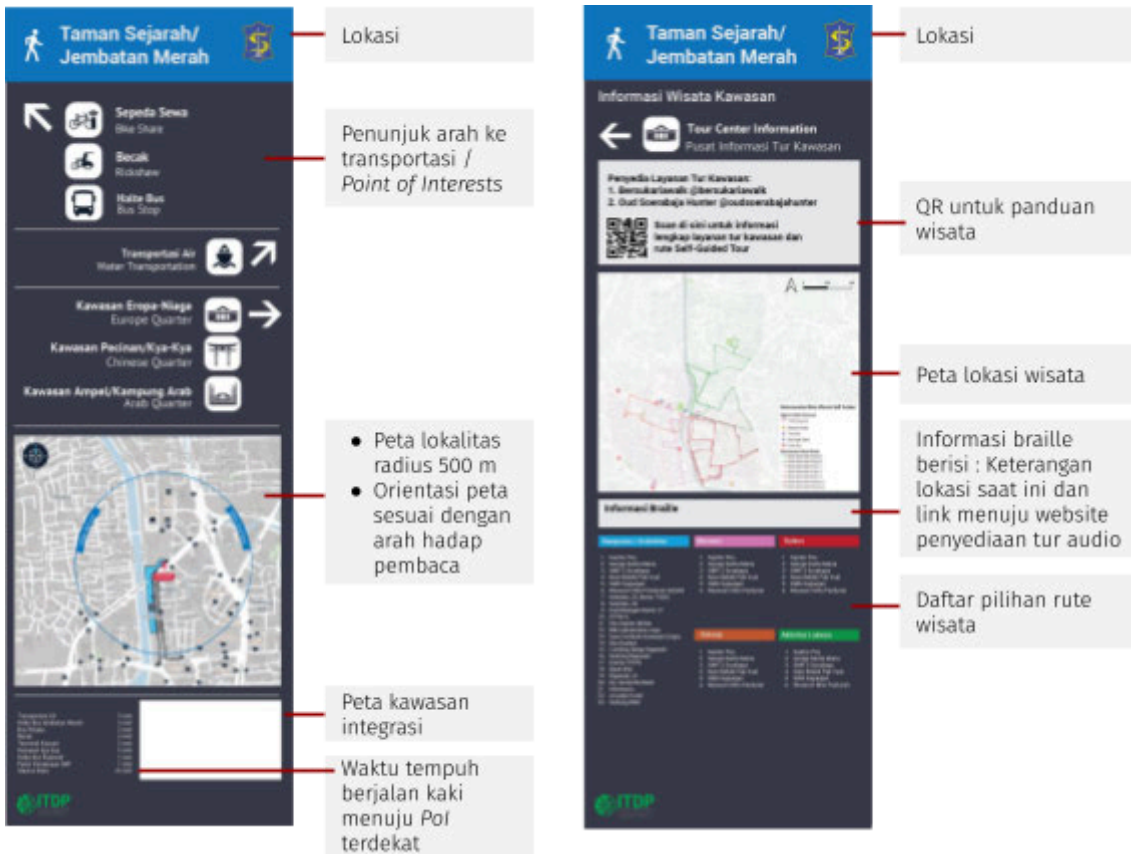
Jika bidang pada totem tidak mencukupi, informasi terkait kegiatan wisata dapat dicantumkan melalui *QR Code*.

Ketentuan desain totem informasi adalah sebagai berikut:

1. Konten ditempatkan pada ketinggian 1000 mm-2500 mm
2. Konten yang berukuran kecil (seperti peta dan daftar POI) maksimum terletak pada ketinggian 1900mm
3. Bidang di ketinggian 0-1000mm dapat dimanfaatkan untuk elemen grafis *branding* kawasan, kota atau iklan
4. Untuk memastikan keterjangkauan rabaan, jika terdapat informasi *braille*, penempatannya adalah di ketinggian 1200-1600mm



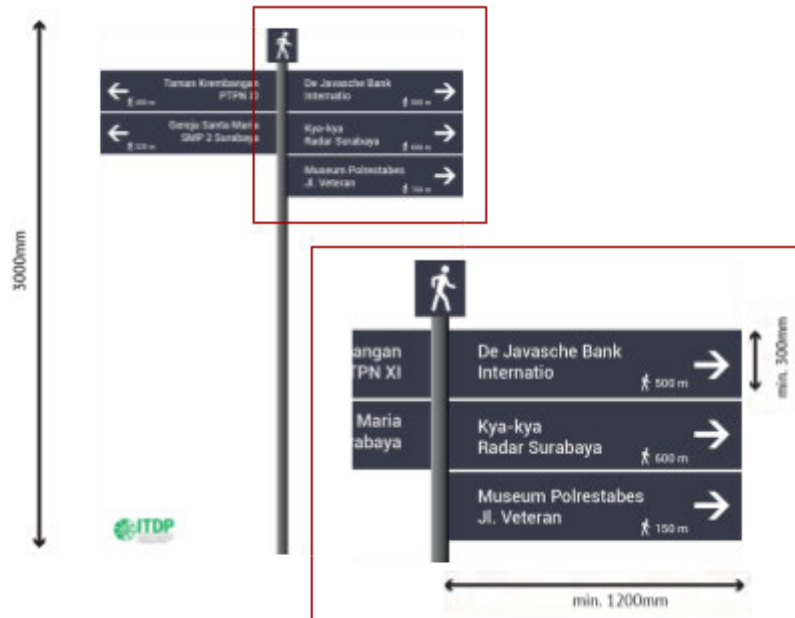
Contoh penerapan desain totem informasi di Kawasan Kota Lama Surabaya diilustrasikan pada gambar 3.72.



Gambar 3.72. Contoh Penerapan Desain Totem Informasi di Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Gantry Pole

Gantry pole merupakan tipe informasi *wayfinding* yang berbentuk tiang dan arah informasi. Tipe *wayfinding* ini terletak di persimpangan atau *decision point* lainnya untuk mengarahkan kembali pejalan kaki menuju titik selanjutnya. Informasi yang perlu ada di *gantry pole* utamanya adalah nama lokasi tujuan (POI atau halte), serta dapat juga memuat informasi jarak jalan kaki menuju tujuan tersebut. Informasi dimuat pada panel berukuran minimal 300 mm x 1200 mm dengan tinggi huruf minimal 150 pt.



Gambar 3.73. Contoh Penerapan *Gantry Pole* di Kawasan Kota Lama Surabaya (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Papan Informasi per Lokasi Wisata

Untuk mendukung kegiatan wisata pada Kawasan Kota Lama, perlu ada papan informasi terkait masing-masing POI. Papan informasi ini dapat dipasang di dinding (*wall mounted*) dengan ketinggian *eye level* atau menyesuaikan bentuk gedung. Informasi yang disertakan pada papan ini adalah:

1. Nama POI
2. Tahun
3. Arsitek/pemilik/status Kepemilikan
4. Sejarah singkat
5. Informasi taktil/braille
6. Link *QR code* (e.g menuju linktree) yang mengarahkan wisatawan menuju *website* dengan informasi lengkap, informasi audio dan kontak *guided tour*
7. Informasi nama dan lokasi destinasi selanjutnya

Gambar 3.74 mengilustrasikan contoh penerapan papan informasi pada lokasi POI.



3. Gedung Singa

1903, H.P. Berlage



Scan untuk mendapatkan cerita singkat dan informasi audio tentang tempat ini.



Gedung ini merupakan bangunan kantor asuransi yang terbangun pada 1903, dan dibangun oleh arsitek terkenal asal Belanda, Henri Petrus Berlage. Nama Gedung Singa ada karena di depan pintu masuk utama terdapat sepasang Singa bersayap. Penggambaran Singa bersayap ini jelas bukanlah singa lokal, tetapi sosok singa dari mancanegara seperti Mesir. Arsitektur gedung ini juga menggambarkan kemampuan Berlage dalam merancang ruang dalam bangunan yang indah. Ruang monumental dapat terbentuk dengan Floor to ceiling yang tinggi di lantai pertama. Jejak khas desain Berlage juga terlihat dari batu bata merah untuk struktur bangunan, termasuk pada semua lengkungannya.

← Prima Masterbank (50 m) Eko Stasiun Trem Jembatan Merah (80 m) →

Informasi wisata selengkapnya:

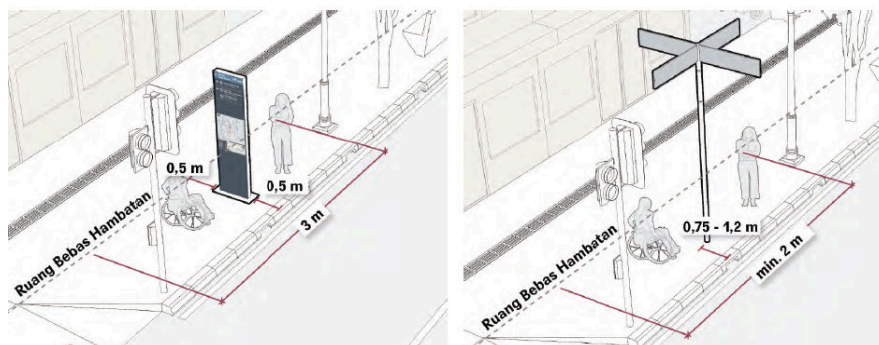



Gambar 3.74. Contoh Penerapan Papan Informasi Pada Lokasi POI (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

Letak *Wayfinding* pada Ruang Jalan

Pada trotoar dengan lebar lebih dari 3 meter, ketentuan letak *wayfinding* adalah sebagai berikut:

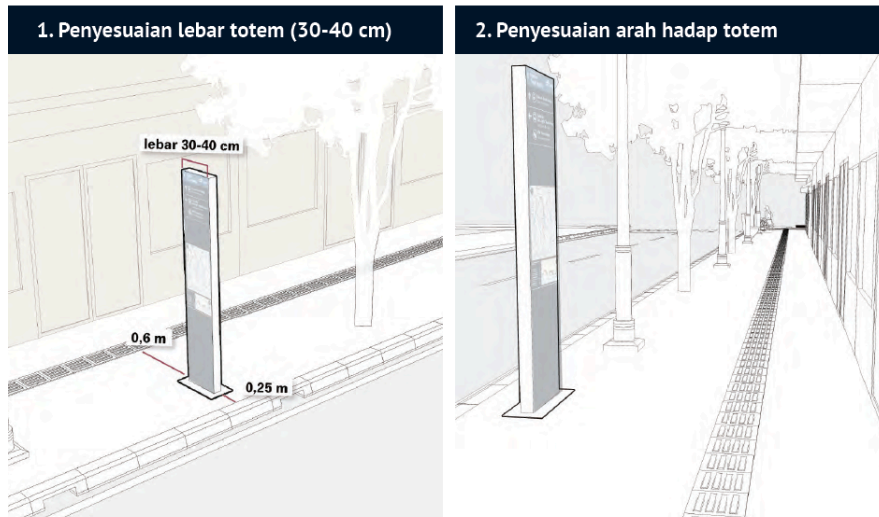
- Totem dan *gantry pole* tidak mengurangi lebar ruang bebas hambatan pejalan kaki
- Ruang baca untuk totem > 1,5 meter
- Ruang 0,5 meter antara kereb dan totem
- Jika papan display mengarah ke tepi kereb, jarak minimum 1,2 meter. Jika tidak, maka 0,75 meter
- Jarak tiang ke ruang bebas hambatan 0,5 meter



Gambar 3.75. Ketentuan Letak *Wayfinding* Pada Trotoar dengan Lebar Lebih Dari 3 Meter (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*wayfinding*))

Pada trotoar dengan lebar kurang dari 3 meter, ketentuan letak *wayfinding* adalah sebagai berikut

- Totem dan *gantry pole* tidak mengurangi lebar ruang bebas hambatan pejalan kaki (1,8 m)
- Ruang baca setidaknya 1,5 meter persegi di hadapan totem
- Memberikan ruang minimal 0,25 meter antara tepi kereb dengan totem



Gambar 3.76. Ketentuan Letak *Wayfinding* Pada Trotoar dengan Lebar Kurang Dari 3 Meter (sumber: Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*wayfinding*))

3.6 Aktivasi Kawasan

Berkaitan dengan poin rekomendasi yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat pula rekomendasi pengembangan aktivasi Kawasan Kota Lama. Selain dapat meningkatkan daya tarik kawasan, aktivasi juga menjadi penting untuk meningkatkan *pedestrian traffic* di dalam kawasan. Peningkatan *pedestrian traffic* juga dapat berpengaruh terhadap persepsi keselamatan dan keamanan lintas waktu.

Rekomendasi aktivasi kawasan berupa usulan tambahan kegiatan wisata pada subbab ini disusun dengan mempertimbangkan:

1. Hasil usulan dari survei kuesioner
2. Diskusi dengan komunitas Oud Soerabaja Hunter dan Koalisi Pejalan Kaki
3. Pemanfaatan ruang jalan di luar jam sibuk dan bangunan kosong

Perlu dicatat bahwa, pengembangan lebih lanjut terkait kegiatan yang ada dalam rekomendasi aktivasi kawasan ini perlu disertai diskusi dan kerja sama dengan komunitas dan organisasi setempat.

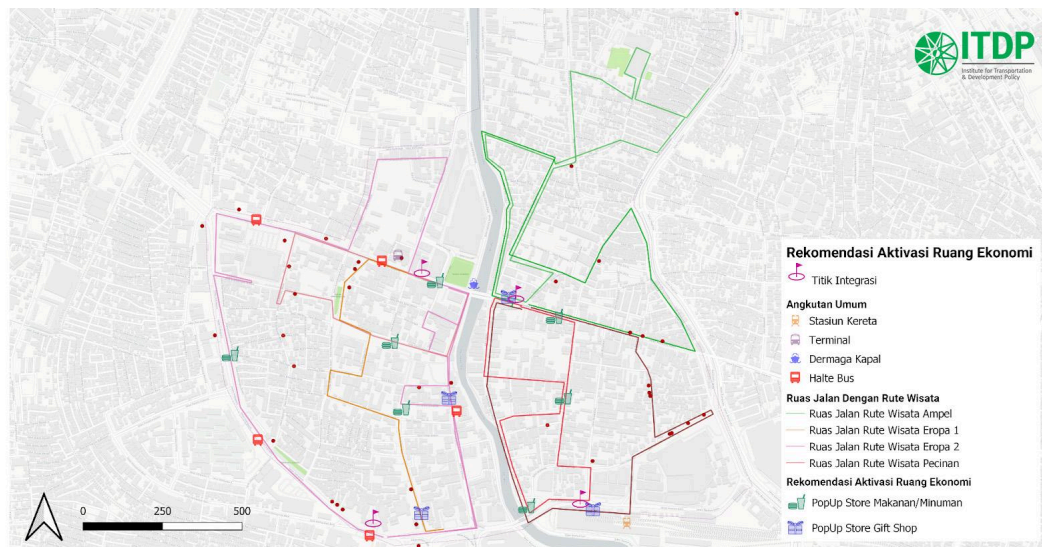
3.6.1 *Pop-up Store*

Beberapa ruas jalan di Kota Lama Surabaya dapat diberikan aktivasi ruang luar dengan membuat ruang ekonomi berupa *pop-up store* yang jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan ruas jalan dan sifatnya bisa berdasarkan waktu. Kombinasi komoditas *pop-up store* diperlukan agar tidak terbatas pada makanan dan minuman saja, tetapi juga mencakup kerajinan yang

dapat menjadi souvenir khas Kota Lama Surabaya. Desain kios yang mudah berpindah memungkinkan penggunaan ruang tanpa memerlukan ruang khusus di trotoar. Penyediaan ruang ekonomi berupa *pop-up store* dapat dilakukan di ruang *on-street parking*, *setback parking*, atau di depan muka bangunan pasif dengan pembatasan dan/atau pengaturan waktu, serta juga dapat berupa penyelenggaraan khusus dalam kawasan.



Gambar 3.77. Desain Kios Pop-up Store (sumber: Pinterest)



Gambar 3.78. Peta Rekomendasi Aktivasi Ruang Ekonomi (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.6.2 Mural dan Spot Foto

Aktivasi muka bangunan dapat dilakukan dengan menggunakan pendekatan mural dan spot foto yang dapat dikombinasikan dengan aktivitas *scavenger hunt*. Mural dapat memiliki tema tertentu di setiap titik atau berkesinambungan satu sama lainnya dengan penomoran, sehingga mendorong wisatawan mengeksplorasi kawasan. Contoh mural yang dapat diterapkan di Kawasan Kota Lama Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mural seperti di kawasan Ipoh, Malaysia, yang interaktif dan dapat menjadi spot foto
2. Mural kegiatan seperti yang diterapkan di Songkhla

3. Mural yang menyajikan informasi atau cerita terkait kawasan
4. Outdoor *photo booth* dengan latar belakang bangunan-bangunan tua



Gambar 3.79. Mural di kawasan Ipoh yang interaktif dan menjadi spot foto (Sumber: nomadtravellers.com)



Gambar 3.80. Mural kegiatan di Songkhla (sumber: amazingthailand.com.au)

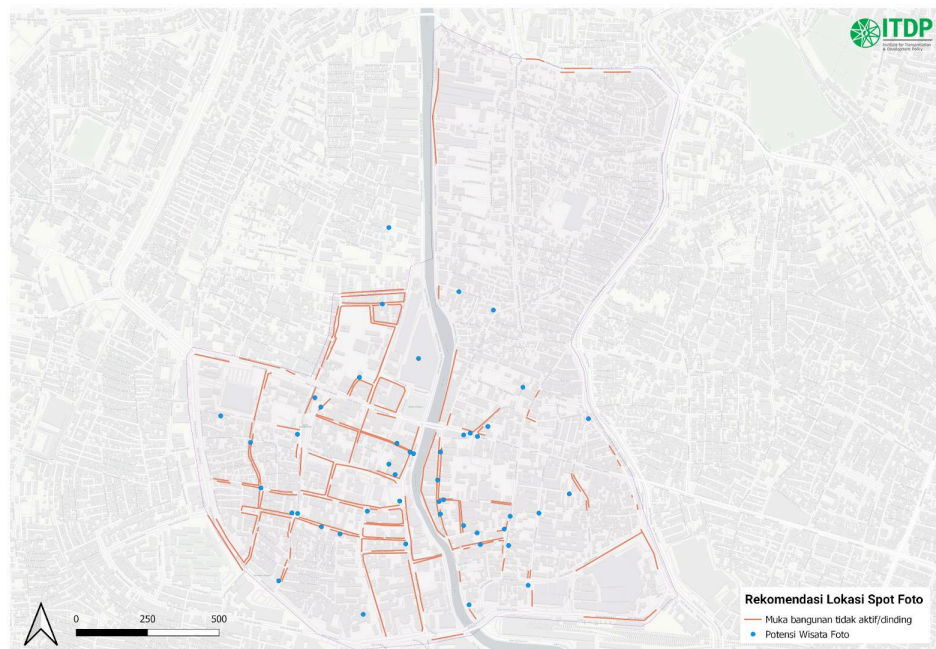


Gambar 3.81. Mural yang Menyajikan Informasi atau Cerita Terkait Kawasan (Sumber: ORegister.com)



Gambar 3.82. Outdoor photo booth dengan latar belakang bangunan-bangunan tua (Sumber: Trinax.sg, findingbeyond.com)

Peta di bawah menunjukkan potensi lokasi untuk pemanfaatan dinding untuk mural tematik dan/atau tempat untuk melakukan foto. Titik biru merupakan lokasi bangunan dengan fasad fotogenik yang dapat menjadi spot foto, termasuk di titik tersebut adalah muka bangunan tidak aktif dari gedung yang kosong. Sebagaimana disebutkan sebelumnya, mural sebaiknya bertema dan sudah ada konsep, baik yang tematik tidak berhubungan atau yang berhubungan membentuk cerita. Masing-masing gambar terdaftar, memiliki nomor, dan dilengkapi dengan QR code untuk penjelasan atau cerita tentang gambar tersebut. Selanjutnya, mural dan titik foto ini dapat dikelompokkan untuk menjadi “tugas” atau *quest* yang perlu diselesaikan oleh wisatawan, meski demikian, hal ini tidak bersifat wajib bagi seluruh wisatawan.



Gambar 3.83. Peta Rekomendasi Lokasi Spot Foto (sumber: ITDP Indonesia, 2023)



Gambar 3.84. Contoh Rekomendasi Lokasi Spot Foto atau Mural di Jalan Branjangan dan Jalan Mliwis (Sumber: google street view, 2023)

3.6.3 Scavenger Hunt

Scavenger hunt di Kawasan Kota Lama Surabaya dapat dinamakan dengan *Surabaya Old Town Hunter* (nama dapat disesuaikan). Rekomendasi rute wisata, titik foto, dan mural yang dikelompokkan menjadi tiga tema spasial besar yakni Eropa, Pecinan, dan Ampel. “Paspor” atau *booklet* dapat dibagi menjadi tiga tema tersebut misalnya, Paspor Eropa, Paspor Pecinan, dan Paspor Ampel. Paspor dan/atau *booklet* ini dapat bersifat komersial atau gratis dan bisa dikerjasamakan dengan pihak lain. Bentuknya bisa berupa fisik (buku saku) atau digital, dan dapat diperoleh melalui *official gift shop* atau pusat informasi turis. Selanjutnya, penukaran hadiah dan/atau laporan selesainya misi atau tugas pencarian (*quest*) juga dilakukan di titik yang sama.

Scavenger Hunt dapat dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu sebagai berikut :

1. Pengambilan atau pembelian “paspor” wisata kawasan
2. Wisatawan menyelesaikan misi sesuai peta dan urutan per kawasan
3. Di setiap titik, peserta bisa mengambil foto dan membaca informasi dari destinasi yang ada dan untuk setiap titik yang dikunjungi, peserta bisa mendapatkan cap di paspor mereka. Titik destinasi yang dikunjungi tidak terbatas pada mural atau bangunan yang ada di dalam rute wisata, titik kunjungan juga dapat berupa kafe atau lainnya yang dikerjasamakan.
4. Setelah selesai melengkapi semua tugas di dalam “paspor”, wisatawan dapat kembali ke tempat pengambilan dan menukarkan hadiah atas terpenuhinya cap . Paspor yang berupa fisik, dapat dibawa pulang sebagai kenang-kenangan.



Gambar 3.85. Contoh Kegiatan Scavenger Hunt (Sumber: Tokyoweekender.com)

Paspor yang digunakan dalam *scavenger hunt* berupa buku yang dicetak seukuran buku saku dengan beberapa halaman di awal berisi tentang informasi tentang Kota Lama Surabaya. Halaman informasi umum juga dapat memuat tentang informasi Kota Surabaya termasuk kontak darurat. Setelah itu, secara spesifik berisi peta untuk masing-masing rute atau tema. Selain itu, Informasi dalam bentuk digital dalam digital map juga dapat disediakan dengan scan QR. Dilanjutkan dengan halaman kosong untuk stempel.



Gambar 3.86. Peta Rekomendasi Rute Scavenger Hunt (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.6.4 Diversifikasi Kegiatan

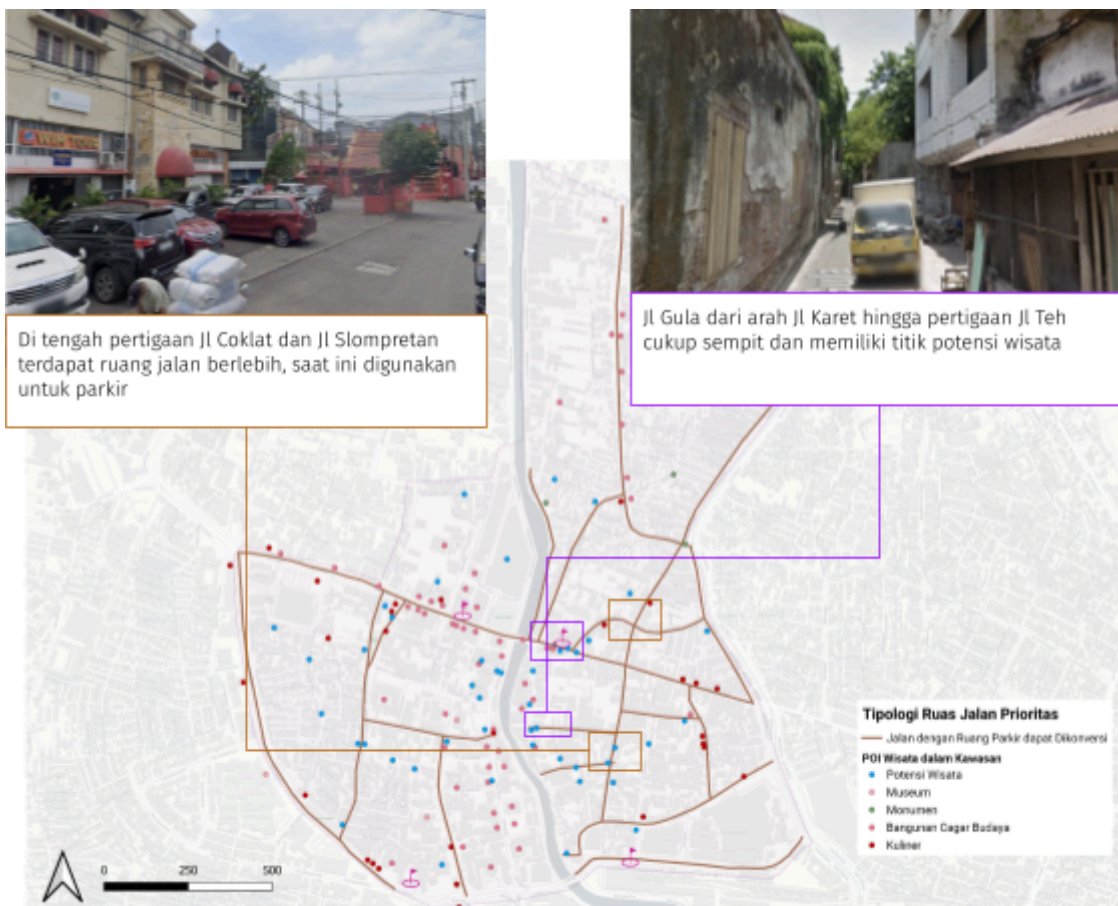
Diversifikasi kegiatan dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu sebagai berikut :

1. Penambahan ruang untuk kegiatan

Selain pemanfaatan ruang untuk aktivitas ekonomi, pemanfaatan ruang sisa (*reclaiming space or street*) dapat digunakan untuk pemanfaatan ruang duduk, ruang diskusi, ruang interaksi sosial, dan komunitas. Termasuk dalam intervensi yang dapat direncanakan adalah pembuatan parklet baik yang sifatnya temporer maupun permanen.

2. Pengalihan fungsi ruas jalan

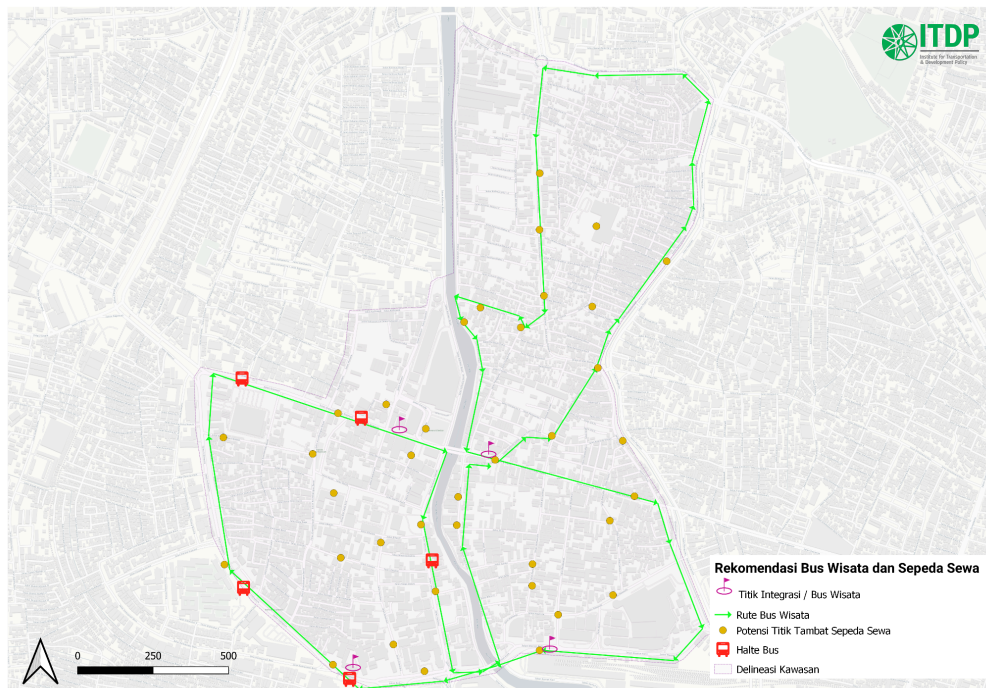
Beberapa ruas jalan yang tidak banyak dilalui kendaraan ataupun terlalu sempit untuk dilalui kendaraan, perlu dilakukan intervensi termasuk penerangan dan penambahan aktivitas. Ruas jalan tersebut berpotensi untuk dimaksimalkan sebagai ruang untuk pejalan kaki atau juga plaza pejalan kaki. Perencanaan bertahap dapat dilakukan pada jangka panjang dengan pemberlakuan masa uji coba.



Gambar 3.87. Peta Rekomendasi Lokasi untuk Diversifikasi Kegiatan (sumber; ITDP Indonesia, 2023)

3.6.5 Tur Bus Wisata dan Sepeda Sewa

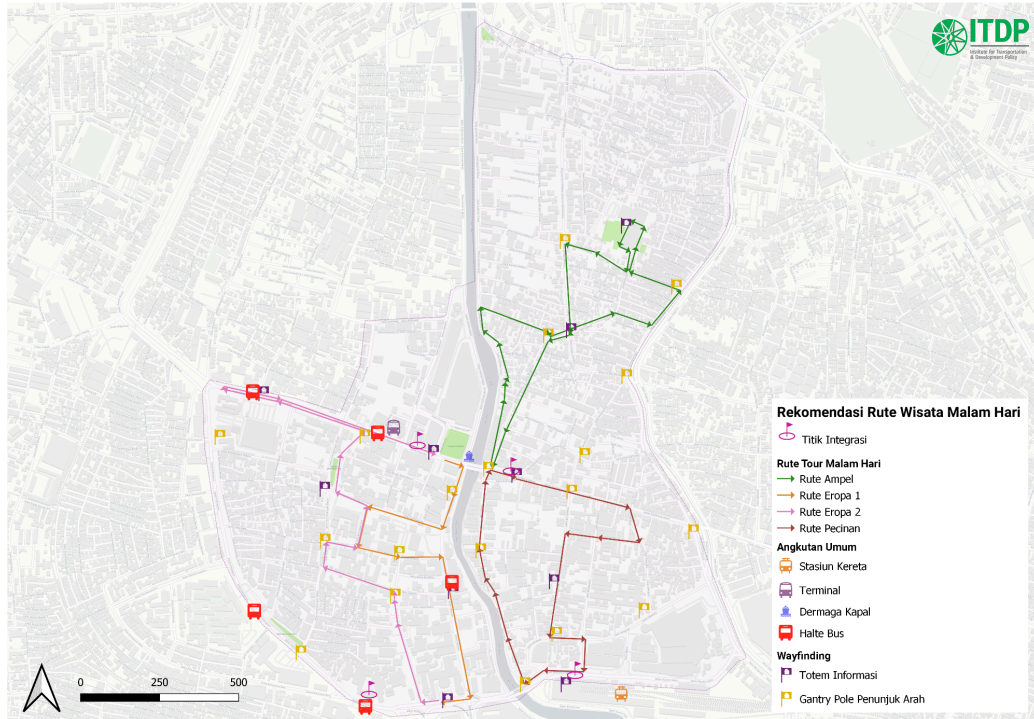
Salah satu kegiatan yang diminati oleh komunitas adalah tur dengan bus. Oleh karena itu, kegiatan bus wisata seperti *Bus Surabaya Heritage Track* juga dapat tersedia. Penyediaan ruang parkir bus wisata, dapat terletak di dekat titik-titik integrasi agar mudah dijangkau pejalan kaki dan terintegrasi informasinya. Selain bus wisata, potensi sepeda sewa juga dapat dieksplorasi oleh Pemerintah Kota Surabaya. Hal ini juga menambah opsi moda bagi wisatawan. Meski demikian, sepeda sewa ini juga dapat dikerjasamakan dengan warga atau skema bisnis lainnya. Lokasi parkir, atau dapat disebut titik tambat utamanya diletakkan di titik-titik integrasi. Informasi lebih detail terkait sepeda sewa dapat dilakukan dalam studi terpisah.



Gambar 3.88. Peta Rekomendasi Bus Wisata dan Sepeda Sewa (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.6.6 Wisata Malam Hari

Berdasarkan hasil survei, wisata malam hari juga menarik perhatian wisatawan, sehingga rute utama untuk kegiatan ini direkomendasikan dengan memperhatikan pilihan jalan dan titik *point of interest*, termasuk dalam rute adalah pilihan kuliner malam hari. Untuk mendukung wisata malam hari, penyesuaian ketersediaan transportasi publik juga perlu diperhatikan. Sorotan dari wisata malam ini adalah bangunan dengan arsitektur khusus yang diterangi cahaya, serta penambahan aktivitas atau kegiatan yang mengisi ruang di malam hari yang dapat meningkatkan persepsi keamanan dalam kawasan.



Gambar 3.89. Peta Rekomendasi Rute Wisata Malam Hari (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

3.6.7 Kegiatan Tahunan

Kegiatan tahunan yang dapat diadakan untuk aktivasi Kawasan Kota Lama adalah sebagai berikut:

1. 3D Projection Mapping

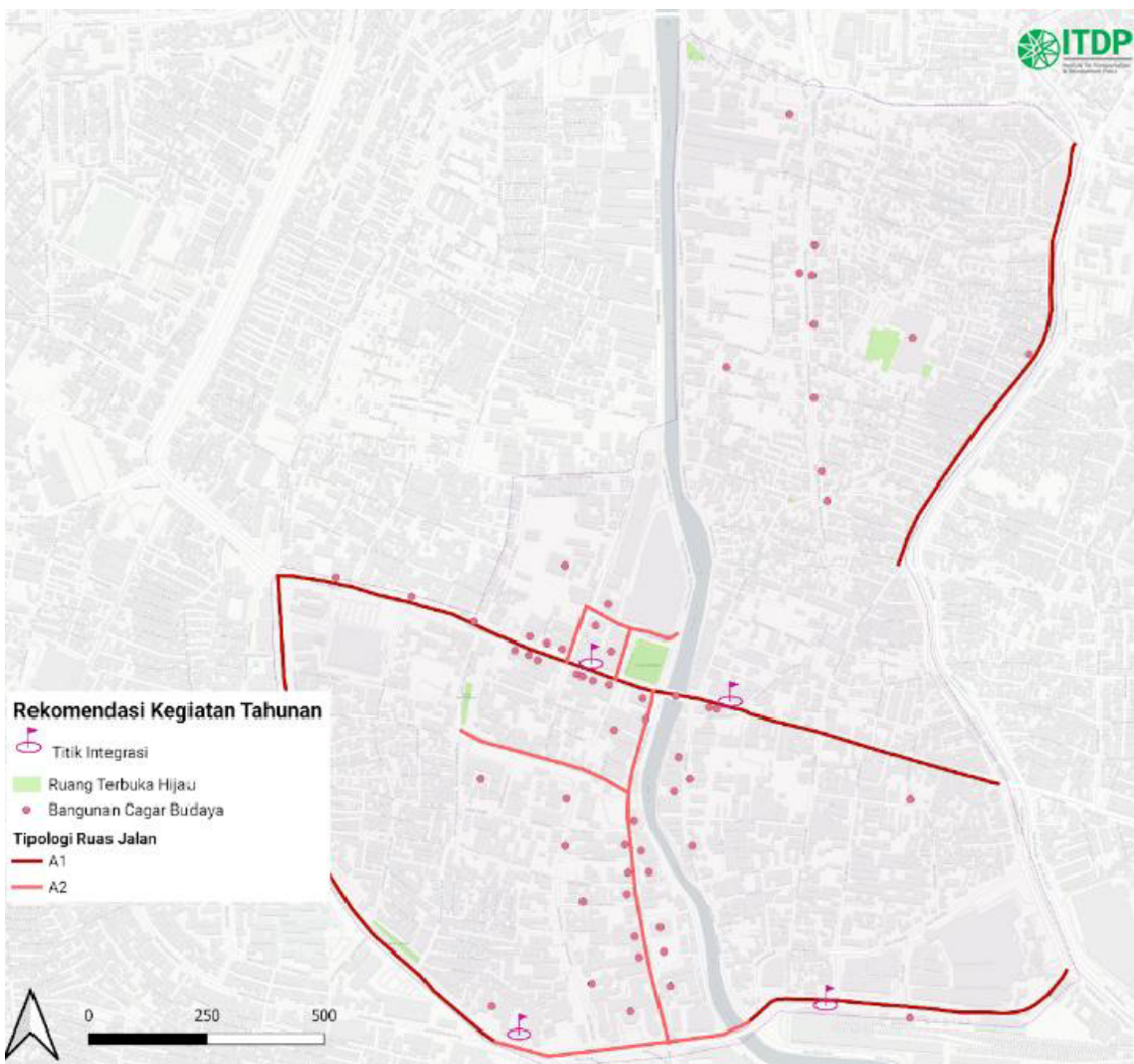
3D Projection Mapping dapat diadakan pada event tahunan dan memberikan cerita terkait bangunan cagar budaya di sekitar kawasan sehingga selain menarik, dapat juga memberi informasi dan menarik perawatan terhadap bangunan cagar budaya. Hal ini dapat berkolaborasi dengan seniman lokal.



Gambar 3.90.. 3D Projection Mapping (sumber: tiktok)

2. Aktivasi Plaza atau Taman

Penyelenggaraan *event* seperti festival musik, bazaar atau kegiatan lainnya dapat menjadi daya tarik dan *branding* kawasan. Kegiatan ini juga dapat dilakukan sebagai upaya aktivasi ruang di malam hari. Pemanfaatan ruang besar seperti *plaza* atau taman bisa juga dilakukan untuk penyelenggaraan kegiatan tersebut.



Gambar 3.91. Peta Rekomendasi Kegiatan tahunan (sumber: ITDP Indonesia, 2023)

4 Kesimpulan dan Penutup

Dokumen **Rekomendasi Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas Kota Lama Surabaya** disusun oleh ITDP Indonesia pada tahun 2023. Penyusunan dokumen ini merupakan salah satu upaya mewujudkan rencana Pemerintah Kota Surabaya dalam mengembangkan Kawasan Kota Lama sebagai kawasan wisata sosial-budaya yang ramah transportasi berkelanjutan. Dokumen ini merangkum hasil pengamatan dan analisis isu dan potensi hingga menghasilkan poin-poin rekomendasi yang dapat diimplementasikan melalui kerja sama dinas-dinas Pemerintah Kota Surabaya. Dalam dokumen, terdapat setidaknya enam bagian besar rekomendasi yang perlu diimplementasikan dalam meningkatkan konektivitas, aksesibilitas dan pengembangan wisata Kawasan Kota Lama.

Poin rekomendasi yang terangkum dalam dokumen ini diantaranya adalah peningkatan konektivitas kawasan dengan transportasi publik, peningkatan fasilitas pejalan kaki di masing-masing ruas jalan, penyediaan sistem *wayfinding*, rencana aktivasi kawasan, rencana rute wisata pejalan kaki dan pesepeda, serta untuk memudahkan implementasi dengan penerapan intervensi yang dinilai memiliki prioritas tinggi.

Untuk mendukung perkembangan Kota Surabaya agar semakin nyaman dan berkelanjutan, peningkatan aksesibilitas dan konektivitas kawasan perlu dilakukan tidak hanya dilakukan di Kota Lama, namun juga di seluruh kawasan di Kota Surabaya. Kolaborasi ITDP dan Pemerintah Kota Surabaya berikutnya akan berupa studi yang memuat rekomendasi konsep desain pengembangan kawasan di Kota Surabaya dengan konsep *Compact Electrified*. Kota Lama Surabaya akan menjadi studi kasus penerapan konsep desain tersebut.

Daftar Pustaka

Peraturan Pemerintah Pusat dan Daerah

Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DJRD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. (1996)

Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (wayfinding). (2022)

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 17 Tahun 2012 tentang Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Daerah Kota Surabaya Tahun 2005- 2025. (2012)

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 4 Tahun 2021 Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya Tahun 2021-2026. (2021)

Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2018 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi Kota Surabaya Tahun 2018-2038. (2018)

Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/SE/Db/2023. Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. (2023)

Surat Edaran Dirjen Bina Marga No.05/SE/Db/2021 tentang Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda. (2021)

Data Pemerintah

Dinas Kebudayaan, Pariwisata, dan Olahraga Kota Surabaya. Konsep Pengembangan Kawasan Kota Lama. (2023)

Dinas Sumber Daya Air dan Bina Marga Kota Surabaya. Penataan Jalur Sepeda Kawasan Tunjungan dan Kota Lama Surabaya. (2022)

Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Kajian Rencana Transportasi Kota Surabaya. (2023)

Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Perencanaan Jalur Sepeda Kota Surabaya. (2022)

Publikasi dan Referensi Lainnya

ITDP Indonesia. Visi Nasional Transportasi Tidak Bermotor. (2020)

ITDP Indonesia. Rekomendasi Mobilitas Inklusif Kota Medan. (2022)

Montgomery Planning. Montgomery County Bicycle Master Plan. (2018)

NACTO. Urban Street Design Guide. (2013)

Transport for London. Legible London Yellow Book: A prototype wayfinding system for London. (2007)

