

Analisis Kelayakan Penerapan Inklusivitas Kota Ramah Pejalan Kaki di Surabaya: Studi Komparatif dengan Kota Bandung dalam Teori Kepublikan

Adistyaisah Maura Filza Handoko¹, Septha Novita Candrawati Primar²,
Ismedhika Kartika Candra Taurisna³, Salsabila Putriana Dewi⁴

Program Studi Administrasi Publik, Universitas Airlangga
adistyaisah@gmail.com, septa.novita2004@gmail.com,
ismedhikakartika@gmail.com, salsaputrianaa3@gmail.com

ABSTRACT

This research discusses the concept of a pedestrian-friendly city or Walkable City in Surabaya, relating it to Bandung. Based on the Most Liveable City Index (MLCI), Bandung ranks at the Average Tier City level, indicating it has the best city implementation in Indonesia. Similarities in city layout, road conditions, and the economic characteristics of the population suggest that Surabaya and Bandung have similar city identities. This research employs qualitative methods with content analysis techniques to analyze data and interpret the meaning behind data and information from social media users. The findings reveal that Jalan Braga retains a historical impression and features pedestrian-friendly sidewalks, including inclusive public spaces and street designs. However, the lighting on Jalan Braga is dim, causing visitors to feel anxious at night. In Surabaya, especially on Jalan Tunjungan, the walkable city conditions are similar to Jalan Braga. However, the crossing lights are ineffective, and the lack of canopies along the sidewalks discourages walking during the day due to the extreme heat, which is a drawback for implementing a walkable city on Jalan Tunjungan. This research suggests that to improve safety, resilience, and sustainability in inclusive road and urban traffic design comprehensively, the integration framework needs to be expanded beyond conventional views—limited to technology or products, business or economics, and infrastructure or platforms—to encompass space, speed, and priority. Each of these factors directly influences accessibility, security, and social usability and has a reciprocal and interdependent relationship with the others.

Keywords: walkable city, inclusivity, Jalan Braga, Jalan Tunjungan

ABSTRAK

Penelitian ini membahas terkait bagaimana konsep kota ramah pejalan kaki atau *Walkable City* di Kota Surabaya dengan Kota Bandung, yang berdasarkan *Most Liveable City Index* (MLCI), Kota Bandung berada pada tingkat *Average Tier City* atau artinya Bandung memiliki implementasi kota yang paling baik di Indonesia. Kesamaan terkait tata wilayah kota, kondisi jalan raya, hingga karakteristik perekonomian penduduk membuat Kota Surabaya dan Kota Bandung memiliki identitas kota yang cenderung mirip. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik analisis konten untuk menganalisis data dan menginterpretasikan makna dibalik data dan informasi dari pengguna sosial media. Hasil yang ditemukan adalah bahwa Kota Bandung memiliki Jalan Braga yang masih meninggalkan kesan historis, memiliki trotoar yang ramah pejalan kaki termasuk dalam inklusivitas dalam ruang publik dan desain jalan. Namun, lampu penerangan di Jalan Braga tidaklah begitu terang,

sehingga pengunjung masih merasa cemas ketika malam hari. Di Kota Surabaya, khususnya Jalan Tunjungan, memiliki kondisi *walkable city* yang sama dengan Jalan Braga. Akan tetapi, lampu penyeberangan kurang berjalan efektif, serta tidak adanya kanopi di sepanjang trotoar membuat pengunjung enggan berjalan kaki di siang hari dengan kondisi suhu yang panas ekstrem di Kota Surabaya menjadi kekurangan dari implementasi *walkable city* di Jalan Tunjungan. Saran dari penelitian ini yaitu untuk meningkatkan keselamatan, ketahanan, dan keberlanjutan dalam desain jalan inklusif dan lalu lintas perkotaan pada tingkat yang komprehensif, kerangka integrasi perlu diperluas melampaui pandangan konvensional – terbatas dalam bidang teknologi atau produk, bisnis atau ekonomi, dan infrastruktur atau platform – untuk menunjukkan ruang atau tempat. Ruang, kecepatan, dan prioritas secara bersamaan, yang masing-masing secara langsung mempengaruhi aksesibilitas, keamanan, dan kegunaan sosial dan memiliki hubungan timbal balik dan saling bergantung dengan yang lain.

Kata Kunci: *walkable city*, inklusivitas, Jalan Braga, Jalan Tunjungan

PENDAHULUAN

Sebagai ibu kota Jawa Timur, Surabaya menghadapi masalah mobilitas yang semakin sulit seiring dengan pertumbuhannya yang pesat. Kota yang memiliki luas 350,54 Km persegi menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020, terus bekerja untuk meningkatkan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan inklusif bagi semua warganya. Salah satu komponen penting dari infrastruktur transportasi adalah trotoar yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Surabaya menyadari betapa pentingnya trotoar yang baik untuk memfasilitasi mobilitas pejalan kaki, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan kualitas hidup warganya (Oswar, 2021). Oleh karena itu, perencanaan kota memprioritaskan trotoar yang lebar, bersih, dan terawat.

Trotoar adalah salah satu dari banyak area kota yang sudah tidak diperuntukkan lagi untuk fungsinya saat ini karena masyarakat modern lebih bergantung pada mobil dan kendaraan bermotor lainnya untuk mengakses kota (Ajeng, 2021). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan urgensi mendukung area yang dapat diakses untuk membuat kota ramah pejalan kaki. Trotoar jalan, bagaimanapun, semakin terpinggirkan karena mobil dan kendaraan lain menjadi sarana utama untuk masuk ke ruang kota. Jalan-jalan sekarang lebih banyak digunakan oleh mobil daripada tempat yang seharusnya digunakan untuk interaksi sosial dan pergerakan manusia. Oleh karena itu, penelitian mendalam juga menunjukkan betapa pentingnya membangun area yang ramah bagi pejalan kaki. Sangat penting untuk mengimbangi manusia dan teknologi untuk membuat kota ramah pejalan kaki (K. Turon, 2017). Orang-orang yang ingin berjalan-jalan tanpa merasa terancam oleh kendaraan bermotor membutuhkan trotoar yang aman dan nyaman.

Perubahan ini jelas terlihat di kota-kota modern yang terus berkembang seperti Bandung dan Surabaya. Akibatnya, interaksi sosial dan mobilitas pejalan kaki terganggu, yang mengakibatkan kualitas hidup yang lebih buruk di kota-kota, yang mana penelitian ini sangat relevan untuk Kota Bandung dan Kota Surabaya. Penelitian ini tidak hanya membahas betapa pentingnya trotoar yang aman dan nyaman, tetapi

juga mencari cara untuk meningkatkan keberlanjutan dan kualitas hidup di kota dengan kota ramah bagi pejalan kaki. Sehingga penelitian ini nantinya berupaya untuk menganalisis akan pentingnya memprioritaskan kebutuhan pejalan kaki dalam perencanaan perkotaan agar semua orang dapat hidup dalam lingkungan yang lebih aman dan nyaman.

Keberadaan fasilitas jalur pejalan kaki di Surabaya kerap bersinggungan dengan berbagai permasalahan mobilitas yang terjadi di lingkungan sekitar. Seperti keberadaan pedagang kaki lima dan parkir ilegal yang berdampak pada pengurangan lebar efektif dari fungsi trotoar. Jalur pejalan kaki di Surabaya sendiri belum sepenuhnya memenuhi standar, khususnya bagi masyarakat penyandang disabilitas. Beberapa bagian jalan tertentu belum dapat menunjukkan kesetaraan dalam penyediaan fasilitas khusus seperti blok pemandu bagi individu tunanetra (Maya Sari et al., 2020). Selain itu akses pejalan kaki di kota Surabaya belum dapat mencapai kata efisien khususnya keberadaan akses antara pejalan kaki dengan transportasi umum yang tersedia. Kerap kali ditemukan kondisi pemberhentian bus di kota Surabaya tidak memiliki halte yang layak baik bagi pejalan kaki maupun individu penyandang disabilitas. Sedangkan keluhan kekurangan yang dimiliki oleh fasilitas pejalan kaki di kota Surabaya ditemui dapat terjawab pada perwujudan fasilitas pejalan kaki yang dimiliki oleh kota Bandung.

Berdasarkan dataset panjang trotoar di Jalan Kota Bandung yang disediakan oleh *website opendata.bandung.go.id* menunjukkan adanya peningkatan panjang trotoar dari tahun 2017 hingga 2021. Data tersebut dikeluarkan oleh Dinas Sumber Daya Air dan Sanitasi (Dinas SDA) Kota Bandung. Hal tersebut menunjukkan adanya upaya signifikan yang dilakukan oleh pemerintah Bandung dalam meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dalam rangka mencapai konsep *walkable city* di Kota Bandung. Kemudian, berdasarkan *Most Liveable City Index* (MLCI) yang menunjukkan seberapa nyaman kota untuk dihuni dan ditinggali khususnya di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ikatan Ahli Perencanaan Wilayah dan Kota (IAP), Kota Bandung berada pada predikat *Average Tier City*. Kota Bandung berhasil mempertahankan predikat tersebut semenjak tahun 2017 hingga 2022, dengan skor terakhir 71 dari skala 100 poin. Dimana skor tersebut berdasarkan pada survei persepsi warga dengan mencakup 28 indikator di dalamnya. Indikator yang digunakan seperti keamanan, fasilitas kesehatan, transportasi, dan pelayanan pemerintah lainnya. Keberadaan fasilitas pendukung penerapan *walkable city* di kota Bandung memiliki implementasi yang lebih baik dibanding kota lain di Indonesia. Terlepas dari kerap ditemuinya beberapa problematik terkait kondisi *walkability* di kota Bandung yang perlu adanya peningkatan khususnya untuk fasilitas pejalan kaki, kota Bandung dinilai memiliki jalan raya, ruang lingkungan, dan fasilitas pejalan kaki yang lebih baik dibanding kota lain di Indonesia (Dewi et al., 2023).

Urgensi penelitian ini berangkat dari asumsi bahwa terdapat kesamaan terkait tata wilayah kota, kondisi jalan raya, hingga karakteristik perekonomian penduduk, antara kota Surabaya dengan Bandung. Kedua kota tersebut memiliki bentuk identitas kota yang cenderung mirip. Tetapi dalam penerapan konsep *walkable city*, kota Bandung berada pada posisi lebih unggul dibanding dengan kota

Surabaya (Dewi et al., 2023). Kota Bandung memiliki beberapa keunggulan dalam implementasi konsep *walkable city* seperti perwujudan *skywalk* dan jalan raya Braga Bandung yang menjadi pendukung sebagai akses pengguna untuk berjalan kaki. Didukung dengan kekuatan kreativitas dan identitas kota, kota Bandung semakin memiliki potensi besar untuk dapat mewujudkan pengembangan implementasi kota ramah pejalan kaki di kota Bandung itu sendiri. Penjelasan tersebut menjadi pertimbangan adanya perbandingan penerapan konsep *walkable city* di kota Surabaya dengan kota Bandung.

TINJAUAN LITERATUR

Inklusivitas

Inklusivitas merujuk pada praktik kebijakan terkait penyediaan akses untuk semua individu tanpa melibatkan latar belakang, karakteristik, atau kemampuan mereka. Praktik yang menciptakan kondisi dimana setiap individu terpenuhi akan rasa dihargai, didukung dan menjadi bagian. Dalam konteks pelayanan publik, inklusivitas dapat berupa praktik kebijakan yang memastikan semua anggota masyarakat dapat mengakses manfaat dari layanan yang ada. Dengan tujuan untuk meminimalisir hambatan fisik dan sosial yang dapat mencegah adanya praktik oleh kelompok tertentu berpartisipasi penuh dalam masyarakat. Pelayanan publik yang inklusif adalah aspek penting dalam mewujudkan masyarakat yang beragam dan adil (Sumiati, 2024).

Menurut Kurniawati (2005), inklusi ruang publik sangat penting untuk menjamin keamanan dan kenyamanan bagi seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas fisik. Asriany (2012) dan Silas (2012) juga menekankan pentingnya ruang publik inklusif di perkotaan, karena hal-hal seperti norma budaya dan tindakan pengguna dapat mempengaruhi pembentukan ruang tersebut. Menurut Oktavia (2018), sistem akuntabilitas publik sangat penting untuk memastikan bahwa ruang tersebut inklusif dan mudah diakses.

1. Infrastruktur yang dapat diakses: Untuk meningkatkan aksesibilitas, desain trotoar harus menggabungkan elemen seperti potongan trotoar, landai, dan *paving* taktil. Elemen-elemen ini meningkatkan inklusi dengan membuat trotoar mudah diakses oleh penyandang cacat, orang tua dengan kereta bayi, dan individu lainnya.
2. Prinsip Desain Universal: Menerapkan prinsip-prinsip desain universal pada infrastruktur trotoar dapat membantu berbagai jenis orang menggunakan trotoar. Fitur seperti lebar yang sesuai dan papan nama yang jelas bermanfaat bagi semua orang karena mengakomodasi berbagai kebutuhan dan kemampuan dan mendorong inklusi.
3. Langkah-langkah Keamanan: Menjamin keamanan melalui jalur yang cukup terang, rambu yang terlihat, dan tanda yang jelas meningkatkan inklusi. Dengan membuat trotoar aman, semua orang merasa diterima dan nyaman menggunakannya, meningkatkan kemudahan kota.

4. Keterlibatan Komunitas: Mengambil bagian dalam komunitas dalam proses desain memungkinkan berbagai perspektif ditimbang. Dengan memanfaatkan umpan balik dari berbagai kelompok pengguna, desain trotoar dapat lebih mencerminkan kebutuhan dan preferensi seluruh komunitas, membuat kota lebih inklusif dan lebih mudah dilalui dengan berjalan kaki (Mehta 2014).

Walkable City

Walkable City atau kota yang ramah pejalan kaki adalah jenis kota yang dirancang untuk menghindari ketergantungan pada transportasi. Konsep kota ramah pejalan kaki ini merujuk pada pembangunan ruang perkotaan yang mendukung mobilitas pejalan kaki sebagai bentuk transportasi yang berkelanjutan. *Walkable City* menjadi populer karena buruknya kualitas ruang kota yang diperuntukkan bagi pejalan kaki (jalan setapak, trotoar, dll.) (Elisa, 2018). Selain itu, kemampuan berjalan kaki dikaitkan dengan masalah kualitas hidup yang berkaitan dengan kesehatan sekaligus memberikan manfaat lingkungan dan ekonomi.

Kota yang dapat dilalui dengan berjalan kaki menggunakan perencanaan, desain, dan kepadatan untuk memaksimalkan aktivitas berjalan kaki dan meminimalkan berkendaraan. Dalam “Walkability: what is it?”, Forsyth (2015) mengklaim bahwa dimensi dari *walkable city* mencakup lingkungan yang dapat dilalui, kompak, aman untuk berjalan kaki, dan menarik secara fisik; hasilnya mencakup kehidupan dan keramahan, menyediakan pilihan transportasi yang berkelanjutan, dan fitur-fitur yang mendorong olahraga; dan proksinya mencakup multidimensi dalam hal sarana dan solusi holistik untuk memperbaiki lingkungan perkotaan (Forsyth, 2015). “Berjalan adalah salah satu aktivitas manusia yang paling alami. Sepanjang sejarah, berjalan kaki menghubungkan manusia tidak hanya dengan apa yang perlu mereka lakukan, namun juga dengan satu sama lain secara sosial. Berjalan bukan sekedar alat untuk mencapai tujuan, namun juga sebuah pengalaman” dilansir dari laporan *The Walkable City, Living Streets* dalam pandangan modern. Kota dalam prinsip *Walkable City* di pertengahan abad ke-20 memiliki visi besar Le Corbusier tentang tempat jalan raya yang luas antara taman-taman kosong dan bangunan-bangunan monumental tak bernyawa bukanlah model yang baik untuk kota sosial yang dinamis dan padat.

Menurut K. Thuron (2017), penerapan konsep *walkability* di perkotaan telah menumbuhkan budaya mobilitas yang membawa banyak manfaat, seperti: meningkatkan dampak lingkungan dan pengurangan polusi udara, lalu lintas, kebisingan, dan getaran; meningkatkan daya tarik ruang publik, yang dapat membantu mendukung bisnis dan pariwisata domestik, serta mendorong investasi; mengurangi pengeluaran untuk pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan; meningkatkan kesehatan penduduk dan memperpanjang umur; menyeimbangkan beban sistem transportasi; mengurangi skala perbedaan penggunaan sarana transportasi. Konsep kota ramah pejalan kaki diciptakan sebagai alternatif bentuk mobilitas perkotaan untuk mendukung keseimbangan kehidupan perkotaan.

Inklusivitas dalam *Walkable City*

Pada dasarnya, kota inklusif adalah kota dengan akses aman ke ruang publik yang sehat dan transportasi umum yang terjangkau untuk semua orang, serta tempat dimana orang dapat bersepeda dan berjalan dengan aman dan nyaman (Schreiber dan Carius, 2016; Baker dan Gadgil, 2017). Namun, kota inklusif tidak hanya tentang akses, akan tetapi tentang memberikan kepastian kepada penghuninya untuk ditampung, dihormati dan diberi kesempatan yang sama, tanpa memandang usia, etnis, kepercayaan, kemampuan, pendapatan, dan jenis kelamin mereka (Gerometta et al., 2005; Schreiber dan Carius, 2016; Baker dan Gadgil, 2017). Gagasan tentang kota inklusif telah menjadi topik diskusi panjang setidaknya selama dua dekade terakhir. Demikian pula, mengadvokasi pembangunan kota inklusif telah menjadi salah satu fokus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), sebagaimana diuraikan dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), khususnya SDGs 11 yang berisi kota dan komunitas yang berkelanjutan, serta dalam New Urban Agenda (NUA).

Walkable city merupakan konsep kota ramah bagi pejalan kaki adalah lingkungan perkotaan yang dirancang dengan memprioritaskan keselamatan, kenyamanan, dan kepuasan pejalan kaki (Whitfield, 2015). Konsep ini menekankan bahwa berjalan harus menjadi mode transportasi yang mudah diakses dan menarik bagi penduduk dan pengunjung kota. Sedangkan, kota yang inklusif memberikan kesempatan politik yang sama kepada rakyatnya dan peduli terhadap kelompok masyarakat yang dikategorikan miskin (Raissa et al., 2021). *Walkable city* dalam inklusivitas berarti kota yang ramah bagi pejalan kaki, dengan seluruh masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan setara untuk mendapatkan pelayanan bagi pejalan kaki. Kota inklusif mendengarkan suara masyarakat miskin kota, melibatkan mereka dalam perencanaan kota dan pertama-tama menyediakan infrastruktur dan layanan dasar seperti perumahan yang terjangkau, air bersih, dan listrik (Shah et al., 2015; Baker dan Gadgil, 2017). Layanan dasar rumah tangga yang bersifat wajib untuk diberikan ke masyarakat, jalan dan kota merupakan hal lainnya yang bersifat primer bagi manusia, khususnya dalam proses mobilisasi. Mereka memberikan kesempatan bagi orang-orang yang buta, tuli, dan cacat dalam kategori miskin kota untuk dapat bergerak secara mandiri (Prince, 2008; Alessandria, 2016). Dalam wacana miskin kota, penyandang disabilitas tidak dapat diabaikan karena jumlah penyandang disabilitas signifikan (Yeo, 2001). Kota Surabaya dan Kota Bandung, sehingga kami akan melakukan studi komparatif melalui analisis pendekatan kualitatif. Studi kasus pertama berpusat di Jalan Tunjungan, Kota Surabaya, yang terkenal sebagai jantung kota Surabaya. Studi kasus kedua dipilih di Jalan Braga dari Kota Bandung sebagai Parijs van Java, dimana persamaan kedua jalan ini yaitu menjadi tempat sasaran wisatawan ketika berkunjung kedua kota ini.

Publicness Theory (Teori Kepublikan)

Teori kepublikan adalah teori yang bertujuan untuk menjelaskan derajat kepublikan dari suatu organisasi. Derajat kepublikan tersebut dapat dijelaskan melalui pengukuran yang ditinjau dalam dua sudut pandang, yaitu sudut pandang empiris dan normatif. Berdasarkan sudut pandang empiris, derajat kepublikan diukur dengan mempertimbangkan pengaruh antara aspek politik dan aspek

ekonomi suatu organisasi. Komponen pengukuran kepublikan menurut sudut pandang empiris, meliputi kepemilikan, pembiayaan, tujuan, dan kontrol dari suatu organisasi (Bozeman & Bretschneider, 1994). Sedangkan sudut pandang normatif, derajat kepublikan suatu organisasi diukur berdasarkan nilai-nilai publik atau *public value* yang berhasil diwujudkan oleh organisasi yang bersangkutan. Nilai-nilai publik dapat diartikan sebagai sebuah nilai-nilai yang didalamnya mengandung kesepakatan bersama atas beberapa hal, seperti hak dan manfaat yang seharusnya diterima oleh masyarakat; kewajiban yang seharusnya dipenuhi oleh masyarakat terhadap satu sama lain dan terhadap negara; serta prinsip-prinsip yang mendasari pemerintahan dan kebijakan (Bozeman, 2019).

Menurut Jørgensen dan Bozeman (2007), terdapat empat kategori nilai-nilai publik yang seharusnya diterima oleh masyarakat sebagai warga negara sebagai berikut. Pertama, nilai-nilai yang berkaitan dengan status hukum warga negara dalam konteks administrasi publik, yaitu legalitas, perlindungan atas hak-hak individu, aturan dan perilaku yang sama di hadapan hukum, serta stabilitas. Kedua, nilai-nilai yang bertujuan untuk menyediakan pelayanan yang merata dengan memperhatikan situasi dan kondisi dari masyarakat, meliputi *equity*, *reasonableness*, *fair treatment*. Ketiga, nilai-nilai yang bertujuan untuk memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk berkembang dan menyuarkan kebutuhan ataupun keluhannya, meliputi dialog publik, responsivitas, partisipasi, dan pengembangan kapasitas warga negara. Terakhir, nilai-nilai yang memperhatikan orientasi warga negara sebagai pengguna layanan, yaitu pelayanan yang tepat waktu dan keramahan ketika melayani.

Nilai kepublikan dalam konteks ruang publik juga dapat ditinjau dari indikator model bintang yang dikemukakan oleh Varna dan Tiesdell (dalam Lesan, 2024). Indikator model bintang mengartikan bahwa pengukuran nilai kepublikan ditinjau berdasarkan lima hal, yaitu kepemilikan, kontrol, ketertiban, konfigurasi fisik, dan animasi. Kepemilikan mengacu pada legalitas dari suatu ruang; kontrol mengacu pada keberadaan kontrol secara eksplisit; ketertiban mengacu pada pengelolaan dan pemeliharaan dari suatu ruang; konfigurasi fisik mengacu pada desain skala makro dari nilai kepublikan; dan animasi mengacu pada desain skala mikro yang berkaitan dengan desain ruang. Kemudian, Langstraat and Van Melik juga mengemukakan model yang mirip dengan model bintang dari Varna dan Tiesdell untuk meninjau nilai kepublikan dalam konteks ruang publik, yaitu model OMAI (*Ownership, Management, Accessibility and Inclusiveness*). *Ownership* atau kepemilikan mengacu pada legalitas dari suatu ruang. *Management* mengacu pemeliharaan akan ketertiban yang salah satunya diwujudkan dengan keberadaan CCTV atau petugas keamanan dalam upaya mengontrol masyarakat agar tercapainya ketertiban tersebut. *Accessibility* mengacu desain ruang yang dapat dijangkau oleh seluruh masyarakat tanpa terkecuali. Sedangkan *inclusiveness* mengacu pada terakomodasi dan terpenuhinya kebutuhan yang beragam dari individu dan kelompok pada suatu ruang.

Selain itu, Mantey (2017) memiliki model lain yang terdiri atas tiga dimensi untuk mengukur nilai kepublikan dalam konteks ruang publik sebagai berikut. Pertama, dimensi *diversity* (keragaman) yang mengacu pada keragaman pengguna

suatu ruang dan keragaman aktivitas yang terjadi dalam suatu ruang. Keragaman pengguna suatu ruang dikatakan memenuhi nilai kepublikan ketika suatu ruang diakses sebanyak lebih dari sepuluh orang. Sementara itu, keragaman aktivitas yang terjadi di suatu ruang dikatakan memenuhi nilai kepublikan ketika suatu ruang memungkinkan untuk diakses secara bebas baik diakses secara terencana maupun diakses secara spontan. Kedua, dimensi *management* (pengelolaan) yang mengacu pada tipe pengelolaan, kebebasan akses, penggunaan dan perilaku. Ketiga, dimensi *Accessibility* (aksesibilitas) yang mengacu pada terbebasnya suatu ruang dari hambatan finansial dan hambatan spasial. Animasi yang inklusif mengartikan bahwa lingkungan fisik dari ruang publik terbebas dari hambatan untuk memenuhi kebutuhan manusia dalam ruang publik tersebut (Rapoport dalam Lesan, 2024). Beberapa hambatan yang dapat menghambat terpenuhinya kebutuhan manusia dalam suatu ruang publik, yaitu kondisi iklim mikro (mencakup suhu, angin, dan cahaya matahari) dan kondisi elemen fisik (furnitur, lebar trotoar, pohon, dan tempat berlindung) (Mehta dalam Lesan, 2024). Selain itu, pengguna potensial perlu diperhatikan dalam perancangan ruang publik (Francis dalam Lesan, 2024). Sedangkan keragaman pengguna dan aktivitas yang inklusif mengartikan bahwa pengguna dari berbagai macam kelompok dapat mengakses dan melakukan berbagai aktivitas dengan nyaman. Penelitian kami bertujuan untuk mengukur ketercapaian kepublikan yang inklusivitas dalam *walkable city*, sehingga indikator yang kami pakai untuk menganalisis mencakup animasi yang berfokus pada desain jalan yang inklusif dan keragaman aktivitas dalam *walkable city*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif dengan teknik analisis konten untuk menganalisis data dan menginterpretasikan makna dibalik data yang telah dikumpulkan. Data-data yang dikumpulkan sebagai bahan analisis konten berasal dari sosial media. Menurut Rahmawan (dalam Samosir et al., 2022), sosial media menjadi salah satu alat yang dapat dipilih ketika hendak mengaplikasikan analisis konten karena sifat media sosial yang fleksibel dan terbuka secara publik untuk saling menyebarkan informasi berdasarkan, melalui teks, gambar, dan video, sehingga memungkinkan bagi peneliti untuk memperoleh informasi secara luas dan beragam. Dengan beragamnya dan luas informasi, peneliti bisa mendapatkan data yang lebih beragam dan mendalam juga. Nantinya, penulis akan memilih sosial media YouTube dan Twitter (saat ini berganti nama menjadi X) karena kedua sosial media tersebut menampilkan dominasi konten yang berbeda. pada YouTube, konten yang mendominasi adalah konten berupa video (Smith et al., 2023). Sedangkan pada X, konten yang mendominasi adalah konten berupa cuitan yang dapat dilengkapi dengan gambar, video pendek, dan GIF (Ding, 2024).

Artikel ini menggunakan metode analisis isi kualitatif dengan menggunakan analisis konten di media sosial pada kedua jalan. Analisis isi pada media sosial memang memiliki manfaat dalam mencermati berbagai topik atau pembicaraan yang bersifat publik (Rahmawan, dkk, 2018). Dalam penelitian ini, penulis akan mengumpulkan dan menganalisis data dengan menemukan dan menyatukan

berbagai konten berupa gambar, video, ataupun cuitan dari aplikasi sosial media dalam akun-akun yang berkaitan dengan *walkable city*. Peneliti memilih untuk fokus pada aplikasi yang sering digunakan dan dikunjungi oleh pengguna, yaitu YouTube dan X. Selain mewakili beberapa situs yang paling banyak digunakan dengan konten yang dibagikan secara publik, ketiganya juga memiliki format konten yang berbeda: masing-masing dominan video dan gambar, serta pendapat dari pengguna.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Komparatif Kedua Jalan dengan Analisis Konten

1) Analisis Beragam Kegiatan Penggunaan Ruang Publik Secara Inklusif

Beragamnya kegiatan dalam suatu ruang publik dapat dipicu dengan tersedianya beragam layanan, seperti supermarket, bank, beragamnya pilihan tempat makan yang menawarkan pengalaman kuliner dan tingkatan harga yang berbeda, dan beragamnya bisnis yang menawarkan produk fesyen. Beragamnya layanan dalam suatu ruang publik dapat berkontribusi dalam terpenuhinya inklusivitas pada nilai kepublikan ketika suatu layanan yang tersedia memungkinkan seluruh masyarakat untuk melakukan berbagai kegiatan sosial, seperti duduk di area ruang publik, saling mengobrol atau berinteraksi satu sama dengan masyarakat yang mengakses ruang publik ataupun dengan kelompoknya sendiri, dan mengunjungi ataupun melihat-lihat gerai yang tersedia di ruang publik (Lesan, 2024). Selain tersedianya berbagai layanan, berbagai kegiatan sosial tersebut juga dapat berkontribusi dalam terpenuhinya inklusivitas dalam nilai kepublikan ketika terfasilitasinya tempat duduk umum dengan penataan yang tidak berjauhan dan berjumlah cukup banyak, sehingga memungkinkan berbagai masyarakat yang mengakses tempat duduk di area ruang publik, baik dalam skala besar maupun skala kecil, untuk saling berinteraksi satu sama lain, baik dengan kelompoknya sendiri maupun dengan masyarakat yang sedang mengakses ruang publik. Dengan demikian, berbagai kegiatan yang hendak diukur untuk mengetahui implementasi inklusivitas dalam nilai kepublikan pada penelitian ini mencakup kegiatan, seperti sekadar duduk di area ruang publik, saling mengobrol atau berinteraksi satu sama dengan masyarakat yang mengakses ruang publik, dan mengunjungi ataupun melihat-lihat gerai yang tersedia di ruang publik.

1.1 Jalan Tunjungan, Surabaya

Berdasarkan hasil analisis konten dari sosial media YouTube dan X, tidak sedikit aktivitas yang terjadi ketika masyarakat sedang berada di area Jalan Tunjungan. Hasil analisis dan observasi singkat penulis, pada umumnya dari pagi hingga siang hari pengunjung lebih memilih untuk mengunjungi berbagai layanan maupun gerai pada ruangan tertutup, seperti tempat makan, *coffee shop*, ataupun tempat perbelanjaan. Kemudian pada sore hingga malam hari, aktivitas akan lebih ramai dan padat dengan orang-orang yang berjalan kaki ataupun sekedar duduk di tempat duduk yang disediakan di sepanjang Jalan Tunjungan. Selanjutnya, beberapa pedagang kaki lima akan turut meramaikan aktivitas di jalan tersebut, serta lampu-lampu trotoar yang terang akan membuat pengunjung merasa aman dan nyaman untuk beraktivitas. Selain itu penampilan *live music* dan berbagai pertunjukan seni di

trottoar Jalan Tunjungan membantu memberikan kesan ramah dan ramai. Akan tetapi, ramainya pengunjung yang mengitari penampilan *live music* ataupun berbagai pertunjukan seni yang diadakan di sekitar trottoar Jalan Tunjungan, mengurangi ruang gerak pejalan kaki karena mereka menghabiskan setengah bagian dari area trottoar, utamanya ketika Jalan Tunjungan sedang padat pengunjung.

Berbagai aktivitas yang ditunjukkan dalam konten YouTube dan X juga sejalan pada observasi secara langsung yang telah dilakukan oleh Takhta, Hartono, dan Tiffany (2024) mulai pagi hingga malam hari. Berbagai aktivitas yang terjadi di area Jalan Tunjungan pada pagi hingga siang hari mencakup, kegiatan duduk untuk sekedar menunggu, melakukan swafoto, dan membuat konten. Akan tetapi, berbagai kegiatan tersebut cenderung hanya dilakukan oleh sedikit orang. Sedangkan pada malam hari, berbagai aktivitas yang terjadi di area Jalan Tunjungan, mencakup kegiatan duduk untuk berbincang-bincang dengan teman atau keluarga, duduk hanya untuk bermain gawai masing-masing, duduk untuk menikmati *city light*, menjajaki berbagai kuliner yang tersedia, dan mengambil foto atau video baik secara mandiri maupun dengan bantuan fotografer. Banyak fasilitas tempat duduk yang disediakan di area Jalan Tunjungan dengan jarak yang tidak terlalu berjauhan, sehingga memungkinkan pengunjung untuk duduk dan bersantai di area Jalan Tunjungan. Beberapa tempat duduk yang tersedia memiliki desain *single chair* dan beberapanya sisinya berdesain tematik ditunjukkan dengan adanya sandaran tangan yang bertujuan untuk memberi batasan antara pengunjung yang memanfaatkan fasilitas tersebut, sehingga dapat memberikan batasan privasi ketika terdapat pengunjung dalam satu kursi yang sama tetapi tidak saling kenal. Selain itu, batasan tersebut juga ditujukan untuk menghindari pemanfaatan fasilitas tempat duduk sebagai tempat tidur bagi tunawisma.

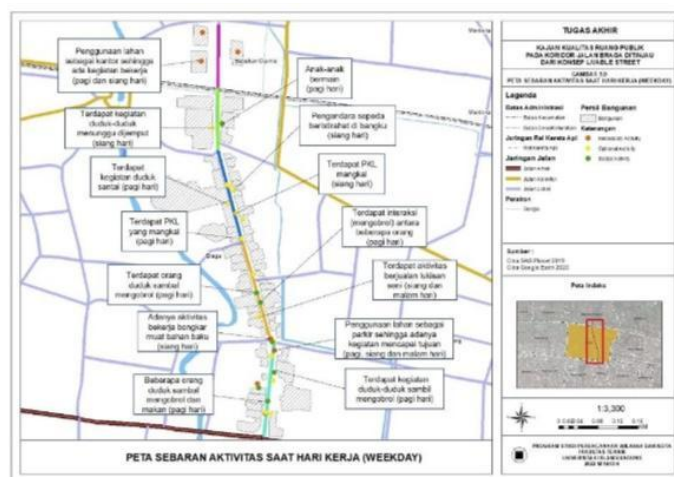
1.2 Jalan Braga, Bandung

Sementara itu, aktivitas yang terjadi pada Jalan Braga ketika pagi hingga siang hari tidak hanya sekedar mengunjungi layanan ataupun gerai pada ruang tertutup, tetapi banyak dari pengunjung melakukan aktivitas di luar ruangan, seperti sekedar duduk di area tempat duduk yang tersedia, berjalan kaki, dan mengambil foto secara mandiri. Layanan atau gerai yang tersedia di area Jalan Braga cukup beragam dengan berbagai tingkatan harga, serta tempat duduk yang tersedia di area Jalan Braga cukup banyak dan berdekatan. Kemudian, pada waktu sore hingga malam hari, area Jalan Braga akan semakin dipadati oleh pengunjung dengan melakukan berbagai aktivitas yang tidak jauh berbeda ketika pada waktu pagi hingga siang hari, seperti sekedar duduk untuk berbincang-bincang dengan teman atau keluarga hingga duduk hanya untuk menikmati pemandangan di sekitar Jalan Braga, berjalan kaki untuk berkeliling di sekitar Jalan Braga, dan mengambil foto baik secara mandiri maupun dengan bantuan fotografer. Banyaknya pengunjung yang tertarik untuk berkeliling di sekitar Jalan Braga ini dikarenakan mereka tertarik dengan suasana Jalan Braga yang masih dominan dengan nuansa bersejarah yang ditunjukkan dengan banyaknya bangunan yang memiliki gaya arsitektur Art Deco yang dirasa pengunjung bahwa gaya arsitektur tersebut unik dan memiliki pesona tersendiri (Natalia & Rohmawati, 2019). Pada waktu malam hari, di area Jalan Braga juga terdapat beberapa

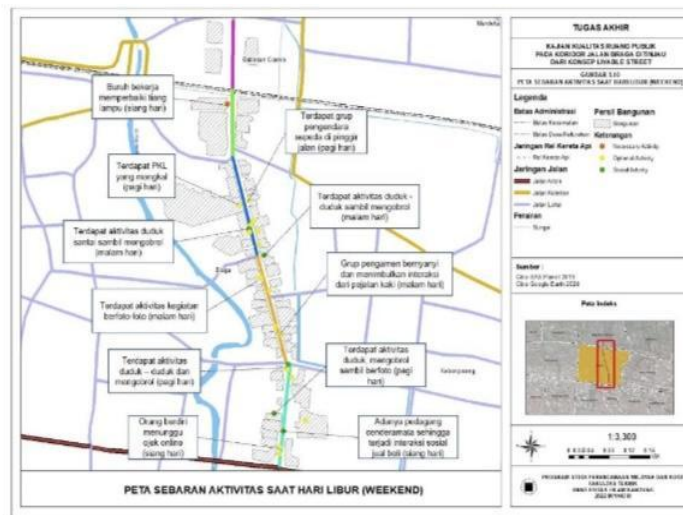
penampilan *live music* yang diadakan di area trotoar. Meskipun penampilan *live music* cukup menghabiskan sedikit bagian trotoar, tetapi tidak terlalu menghambat ruang gerak dari pejalan kaki karena tidak ada penonton yang mengitari area *live music* yang sedang diadakan. Selain itu, beberapa *live music* bertempat di lahan terbuka di depan *coffee shop* atau restoran yang tidak memasuki arah trotoar, sehingga tidak mengganggu mobilitas yang terjadi di area trotoar Jalan Braga.

Merujuk *proceedings* yang ditulis oleh Nurfaiza & Damayanti (2022), selain meninjau beragamnya aktivitas berdasarkan waktu siang dan malam, beragamnya aktivitas di Jalan Braga juga dapat ditinjau berdasarkan ruang per segmen yang ada di Jalan Braga. Jalan Braga terbagi atas lima ruang segmen dengan perbedaan kategori dan perbedaan aktivitas yang terjadi sebagai berikut. Pada ruang segmen satu dan ruang segmen dua didominasi oleh gedung perkantoran. Bedanya, pada segmen satu jarang ditemui adanya aktivitas yang dilakukan di area trotoar. Sedangkan pada segmen dua, masih ditemui beberapa aktivitas di sekitar trotoar Jalan Braga, seperti aktivitas bermain yang dilakukan oleh anak-anak, aktivitas duduk sembari menunggu bis atau jemputan. Pada ruang segmen tiga, didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa dengan pengunjung yang cenderung menempati fasilitas tempat duduk untuk sekedar bersantai menikmati area sekitar Jalan Braga, bermain ponsel, bahkan berbincang-bincang dengan teman atau keluarganya. Kemudian, pada segmen empat dan lima, terdapat kegiatan yang mirip dengan segmen tiga. Bedanya, pada segmen empat dan lima terdapat aktivitas berfoto karena tersebarinya jasa fotografer. Di samping itu, segmen lima juga terdapat aktivitas penggunaan lahan parkir.

Gambar 1. Pembagian Segmen Jalan Braga oleh Nurfaiza & Damayanti (2022) pada Hari Kerja



Gambar 2. Pembagian Segmen Jalan Braga oleh Nurfaiza & Damayanti (2022) pada Hari Libur



2) Desain Jalan yang Inklusivitas

Desain jalan inklusif harus menciptakan ruang yang melayani beragam individu, memperhatikan latar belakang dan kebutuhan mereka, serta mengakomodasi aktivitas berbagai kelompok untuk meningkatkan kenyamanan dan interaksi sosial. Lingkungan fisik jalan harus mendukung kegiatan sosial secara setara. Menurut Arimbawa (2021), konsep inklusivitas dalam desain jalan mencakup trotoar lebar dan bebas hambatan, jalur sepeda aman, serta fasilitas penyeberangan yang mudah diakses, untuk memenuhi kebutuhan semua orang termasuk mereka dengan keterbatasan fisik, pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengguna transportasi umum. Studi oleh Lesan (2024), menekankan pentingnya mempertimbangkan mikroklimat seperti suhu, angin, dan cahaya matahari, serta elemen fisik seperti furnitur yang nyaman, lebar trotoar yang memadai, pepohonan untuk berteduh dan tempat berlindung dari cuaca ekstrem. Dengan memperhatikan faktor-faktor tersebut, desain jalan yang inklusif tidak hanya fungsional dan ramah, tetapi juga memastikan kenyamanan dan keselamatan bagi semua pengguna, menciptakan ruang publik yang benar-benar inklusif dan nyaman bagi semua masyarakat.

Hambatan pada trotoar dapat berupa hal-hal yang dapat menurunkan fungsi aksesibilitas pengguna jalan ketika melewati trotoar. Seperti furnitur jalan, pintu toko, bongkar muat barang, dan parkir, yang menyebabkan pengurangan lebar trotoar efektif. Kemudian, kondisi permukaan trotoar dan penggunaan sebagian trotoar sebagai parkir kendaraan bermotor ilegal (Rahayu, 2018). Kemudian, kriteria fasilitas penyeberangan jalan dapat berupa adanya sinyal pelican yang diintegrasikan dengan sistem sinyal persimpangan. Fasilitas penyeberangan jalan sangat disarankan berada pada persimpangan yang datar dengan visibilitas terbatas agar dapat memastikan keselamatan para pejalan kaki saat menyeberang jalan (Handayasari, 2019). Dalam implementasinya, fasilitas penyeberangan jalan yang baik harus bisa meliputi faktor keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas bagi pengguna jalan

khususnya pejalan kaki. Dengan menyediakan penanda yang jelas, lampu peringatan, dan kemudahan akses oleh semua orang utamanya para penyandang kebutuhan khusus (disabilitas) (Liman, 2020). Kemudian, kriteria jalur sepeda yang aman di trotoar harus memiliki lebar yang memadai, terdapat pemisahan atau batas fisik dari area pejalan kaki, permukaan yang rata dan tidak licin, serta penerangan yang cukup (Hamid, 2018).

2.1 Jalan Tunjungan, Surabaya

Jalan Tunjungan Surabaya merupakan salah satu tujuan pengunjung ketika mengunjungi Kota Surabaya. Daya tarik yang dimiliki oleh Jalan Tunjungan beserta bangunan khas sejarah yang dimilikinya, mengundang banyak orang untuk mengunjungi dan menikmati berbagai fasilitas di Jalan Tunjungan.

Koridor Jalan Tunjungan pada awalnya berfungsi sebagai jalur pejalan kaki dengan toko-toko di sepanjang jalannya, hal ini yang membuat Jalan Tunjungan saat itu disebut sebagai *shopping street* (Persadaningrum, 2020). *Street connectivity* dalam aktivitas di Jalan Tunjungan menghubungkan banyak persimpangan beberapa jalan besar kawasan seperti Jalan Praban, Genteng Kali, Tunjungan, Embong Malang, dan Gubernur Suryo. Sedangkan wilayah pemukiman dan jalan yang berukuran lebih kecil terdapat jalan-jalan penghubung yang hanya tercipta akses untuk sepeda dan jalan kaki (Angelique et al., 2023). Jalan Tunjungan memiliki trotoar yang saling terhubung satu sama lainnya, serta memiliki dua arah yang berbeda dengan jalan raya yang menghubungkan dengan lokasi lainnya. Jalan trotoar ini selayaknya diciptakan untuk orang-orang berjalan kaki, atau sekedar duduk bersantai di tempat duduk atau ornamen yang disediakan di Jalan Tunjungan. Konektivitas trotoar dalam Jalan Tunjungan mempengaruhi kualitas *walkable* kawasan. “*The General Theory of Walkability*” menjelaskan bagaimana agar disukai, jalan kaki harus memenuhi empat syarat utama: nyaman, aman, menarik, dan jalan kaki harus bermanfaat. Namun, karena Jalan Tunjungan juga merupakan *street connectivity* dimana banyak kendaraan menggunakan jalanan raya, sering kali pengguna jalan merasa resah dan tidak nyaman. Tidak adanya ruang parkir yang memadai sering kali membuat calo parkir di Jalan Tunjungan memanfaatkan pinggir di jalan raya Tunjungan sebagai tempat parkir kendaraan. Hal ini membuat pengunjung merasa terganggu dalam menggunakan trotoar yang seharusnya dipergunakan untuk berjalan kaki serta melakukan aktivitas yang *walkable*.

Menurut Anggraini (2021) dan Priyono (2021) pentingnya fungsi penyeberangan bagi pejalan kaki yang baik erat kaitannya dengan kualitas trotoar yang mana mereka sama-sama menekankan perlunya penggunaan trotoar yang tepat guna kenyamanan pengguna jalan. Tak jarang ditemukan bahwa kondisi lampu peringatan penyeberangan tidak berfungsi dengan baik yaitu tombol penyeberangan di Jalan Tunjungan sering kali mati bahkan bunyi dari tombol tersebut tidak bersuara sehingga banyak pengguna trotoar yang ingin menyeberang merasa tidak aman karena tidak ada tanda atau lampu yang menandakan bahwa seseorang sedang ingin menyeberangi jalan tersebut. Dengan kondisi Jalan Tunjungan yang selalu ramai pengunjung dengan mobil yang terparkir di bahu jalan ini tentu saja akan terjadi peningkatan volume kendaraan di jalan itu sendiri.

Lampu penerangan di sepanjang Jalan Tunjungan juga bisa dikatakan tidak cukup terang untuk menerangi trotoar di sepanjang jalan, sehingga bisa mengganggu pengguna dari trotoar itu sendiri terutama mereka yang membutuhkan fasilitas khusus disabilitas. Namun, pada malam hari terdapat lampu hiasan di sepanjang trotoar yang dapat membantu menerangi trotoar tersebut sehingga pemandangan di malam hari akan terkesan lebih indah dengan adanya lampu hiasan di sepanjang trotoar Jalan Tunjungan. Selain itu, lampu-lampu dari gedung yang terlihat dari Jalan Tunjungan menambah kesan mewah di sepanjang jalan, begitu pula dengan lampu-lampu dari kendaraan yang berlalu lalang menambah pencahayaan di sekitar Jalan Tunjungan.

Selain penerangan jalan, adapun kondisi iklim yang berupa iklim, suhu maupun cuaca yang merupakan faktor dalam keberhasilan *walkable city* di Jalan Tunjungan. Jalan Tunjungan yang bertempat di Kota Surabaya ini memiliki kondisi iklim dengan cuaca yang cukup terik di siang hari, dengan begitu banyak pengunjung yang tidak bisa berteduh dari cuaca panas yang ekstrem terutama di siang hari karena kurangnya pepohonan maupun kanopi di sepanjang jalan trotoar untuk melindungi pejalan kaki dari cuaca panas atau hujan, dan sekedar berteduh di sekitaran trotoar di Jalan Tunjungan. Hal ini juga menjadi alasan pengunjung lebih memilih untuk menggunakan trotoar di malam hari jika dibandingkan dengan siang hari dikarenakan suhu di malam hari terasa lebih sejuk dan kondisi di sekitar Jalan Tunjungan lebih ramai dibandingkan di siang hari sehingga pengunjung tidak akan merasa gerah dan kesulitan untuk berteduh dari cuaca ekstrem.

2.2 Jalan Braga, Bandung

Jalan Braga di Bandung, Jawa Barat, dikenal sebagai jalan yang ramah pejalan kaki dan selalu ramai oleh wisatawan. Jalan Braga memiliki karakteristik desain arsitektur yang unik berasal dari era kolonial Belanda, sehingga menarik wisatawan domestik dan internasional untuk merasakan suasana Bandung tua (Natalia, 2019). Jalan Braga di Bandung dirancang untuk inklusif dengan berfokus untuk menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi semua pengguna, termasuk pejalan kaki dan pengendara (Nurfauzia, 2022). Desain jalan inklusivitas di Jalan Braga fokus pada keselamatan dan keamanan bagi pejalan kaki, juga menerapkan arus yang jelas untuk mencegah kecelakaan dengan kendaraan. Layanan lainnya berupa ketersediaan informasi kontak darurat, penyangga trotoar yang melindungi pejalan kaki, lampu jalan yang berfungsi di malam hari, titik perakitan yang mudah diidentifikasi untuk evakuasi bencana, kehadiran personel keamanan, dan keberadaan pusat informasi untuk pengunjung (Fadila, 2023). Selain itu juga adanya fasilitas seperti ubin taktil atau *guiding blocks*, kursi taman, kanopi, *buffer* berupa beton *bollard* bulat, dan vegetasi yang tersusun dalam pot, juga merupakan perwujudan konsep inklusivitas teruntuk semua pejalan kaki di jalan Braga. Hal-hal yang telah disebutkan di atas berfungsi untuk menciptakan lingkungan jalan Braga yang aman dan nyaman.

Namun, walaupun jalan Braga telah memberikan fasilitas yang ramah pejalan kaki, masih banyak pengunjung yang kurang puas dengan penerapan *walkable city* di jalan tersebut. Salah satu contoh keluhan dari para pejalan kaki di jalan Braga adalah penerangan jalan yang dianggap kurang terang pada saat malam hari. Kondisi ini

menimbulkan perasaan waswas dan tidak nyaman yang dirasakan oleh pengunjung Jalan Braga. Hal tersebut boleh jadi disebabkan karena pemerintah yang kurang perhatian dan pemantauan terhadap kondisi dan kebutuhan pengguna trotoar. Kemudian, pemerintah juga kurang menaruh perhatian pada kebutuhan pejalan kaki, seperti terjadinya alih fungsi trotoar yang menjadi ruang ekonomi, terjadinya kerusakan fisik trotoar itu sendiri, dan kurangnya perhatian terhadap keamanan, yang bisa mengurangi kenyamanan pejalan kaki.

Sama halnya seperti Jalan Tunjungan, selain penerangan, Jalan Braga juga dipengaruhi oleh kondisi iklim mikro yaitu berupa iklim, suhu maupun cuaca yang menjadi salah satu faktor keberhasilan *walkable city* di Braga. Terletak di kota Bandung membuat Jalan Braga memiliki kondisi iklim mikro dengan cuaca yang cukup sejuk meskipun di siang hari, sehingga menimbulkan rasa nyaman ketika melintasi jalan tersebut. Kondisi ini mendukung masyarakat sekitar dan wisatawan untuk lebih berminat berjalan kaki menggunakan fasilitas trotoar Jalan Braga baik pagi, siang, maupun di malam hari.

Tabel 1. Rangkuman tabel untuk semua konten dari aplikasi sosial media yang digunakan

Kategori konten - dari mana konten berasal	Nama akun (content username)	Akun terverifikasi & Jumlah pengikut	Kata kunci pencarian (hashtags)
YouTube	Ino Astrid Family	1,25 ribu Subscriber	Jalan Braga
	Walking Around	9,52 ribu Subscriber	Jalan Braga
	Walking Daily in Indonesia	22 ribu Subscriber	Jalan Braga pagi hari
	Nabas Family	745 ribu Subscriber	Jalan Braga Bandung pagi hari
	Jalan Update Walking Tour	1,21 ribu Subscriber	Jalan Braga Bandung siang hari
	Pejalan Malas	2,98 ribu Subscriber	Jalan Braga siang hari
	Wanderloka	1,68 ribu Subscriber	Jalan Braga malam hari
	Walking Around	9,52 ribu Subscriber	<i>Night walking around at Braga Street</i>
	Rifai Zie	12,3 ribu Subscriber	Malam hari di Braga

As-Syirkah: Islamic Economics & Finacial Journal

Volume 3 Nomor 3 (2024) 1354 – 1372 E-ISSN 2962-1585

DOI: 10.56672/assyirkah.v3i3.297

	Info Ciledug	77,1 ribu Subscriber	Jalan Tunjungan Surabaya
	Niko_Channel	615 ribu Subscriber	Tunjungan Romansa
	Niko_Channel	615 ribu Subscriber	Suasana Pagi Jalan Tunjungan
	Indri AP	3,96 ribu Subscriber	Pagi hari di Jalan Tunjungan
	Rizy Vlog	1,27 ribu Subscriber	Suasana siang hari Jalan Tunjungan
	Matthew Gabriel	23,7 ribu Subscriber	Jalan-Jalan Sore di Jalan Tunjungan
	Kangmas Ragil	9,46 ribu Subscriber	Jalan Tunjungan sore hari
	Rifai Zie	12,3 ribu Subscriber	Malam hari di Jalan Tunjungan
	JooUpdate	193 ribu Subscriber	Suasana malam hari di Jalan Tunjungan
	Walking Around	95,3 ribu Subscriber	TUNJUNGAN ROMANSA
X	@Madariyanhadi	53.731 pengikut	Suasana Braga pagi hari
	@tebakaksyapa	2.079 pengikut	Jalan Braga pagi hari
	@luiidll	34 pengikut	Jalan pagi di Braga
	@sabtumingguprei	1.341 pengikut	Jalan Tunjungan pagi
	@ohnanaohrara	2.8 ribu pengikut	Jalan Braga
	@backtiar66	21 pengikut	Jalan Braga
	@liliesblood	24 pengikut	Jalan Braga Walkable

KESIMPULAN DAN SARAN

Jalan dikenal sebagai ruang publik eksternal, “dapat diakses oleh semua” dan yang “merupakan ruang publik dalam bentuknya yang paling murni” (Carmona et al, 2003, hlm, 111). Dalam masyarakat multikultural, jalan-jalan adalah tempat yang menawarkan potensi bahwa setiap masyarakat tanpa terkecuali dapat bertemu dan bersosialisasi. Namun, mencapai 100% kepublikan di ruang publik merupakan tujuan yang tidak praktis, tetapi kemajuan ke arah ini bermanfaat. Membuat jalan lebih inklusif untuk umum akan meningkatkan kesempatan daripada lebih banyak orang berbagi tempat dan oleh karena itu, meningkatkan kehidupan sosial dan beradab.

Hasil komparasi antara Jalan Tunjungan dengan Jalan Braga menunjukkan bahwa kedua jalan tersebut telah mengimplementasikan inklusivitas dalam nilai kepublikan dengan kategori keragaman aktivitas karena kedua jalan tersebut memungkinkan bagi masyarakat yang sedang mengunjungi jalan tersebut untuk melakukan berbagai kegiatan sosial, seperti sekadar duduk di area ruang publik, saling mengobrol atau berinteraksi satu sama dengan masyarakat yang mengakses ruang publik, dan mengunjungi ataupun melihat-lihat gerai yang tersedia di ruang publik. Sedangkan pada implementasi inklusivitas dalam nilai kepublikan dengan kategori desain jalan. Kota ramah pejalan kaki juga dilihat dari aspek desain jalan yang inklusif, dimana di Jalan Tunjungan sendiri terdapat jalan yang menghubungkan banyak persimpangan beberapa kawasan besar, sedangkan di pemukiman terdapat jalan-jalan penghubung yang dikhususkan bagi pejalan kaki. Konektivitas trotoar dalam Jalan Tunjungan disebut *street connectivity* karena kekurangan dari Jalan Tunjungan adalah banyak kendaraan yang menggunakan jalan raya & trotoar, sehingga membuat pengguna jalan merasa resah dan tidak nyaman. Jalan Braga di Bandung memiliki banyak fasilitas memadai yang mendukung pengguna berjalan kaki, seperti keamanan, kenyamanan, desain jalan, lampu. Namun, keluhan terhadap lampu di Jalan Braga masih dianggap kurang terang, sehingga menimbulkan perasaan tidak nyaman oleh pengguna jalan. Kondisi iklim di kedua jalan mempengaruhi aktivitas di jalan tersebut, Surabaya cenderung memiliki suhu yang panas, sehingga Jalan Tunjungan yang tidak dilengkapi kanopi di sepanjang trotoar, membuat aktivitas lebih sepi. Sedangkan di Jalan Braga sendiri memiliki suhu yang cukup sejuk, sehingga aktivitas lebih ramai dibandingkan Jalan Tunjungan, walaupun tidak seramai malam hari.

Dua cara untuk mengamankan keselamatan mereka adalah mengurangi jarak fisik dan waktu yang terlibat dalam menyeberang dan mengurangi kecepatan dan volume lalu lintas motor yang membahayakan pejalan kaki saat mereka menyeberang. Dengan demikian, manajemen ruang dan kecepatan di jalan-jalan harus saling menguatkan, bersamaan dengan itu, permintaan untuk desain jalan yang inklusif semakin meningkat untuk mewujudkan *walkable cities* atau kota yang ramah akan pejalan kaki. Desain jalan perlu mengatasi serangkaian konflik yang tersirat dalam konteks sosial dimana jalan dibangun. Konsep dasar dan kerangka integrasi terdapat peningkatan permintaan untuk pendekatan terpadu yang mencakup desain jalan dari perspektif teknik, lingkungan binaan dan desain penggunaan lahan dari perspektif perencanaan, dan desain masyarakat dari perspektif sosial budaya untuk

meningkatkan keselamatan lalu lintas dan berkelanjutan. Keterlibatan masyarakat dan kolaborasi di antara berbagai sektor sangat penting untuk merancang jalan yang lebih aman (Kenji et al., 2016). Adapun untuk meningkatkan keselamatan, ketahanan, dan keberlanjutan dalam desain jalan yang inklusif dan lalu lintas perkotaan pada tingkat yang komprehensif, kerangka integrasi perlu diperluas melampaui pandangan konvensional – terbatas dalam bidang teknologi atau produk, bisnis atau ekonomi, dan infrastruktur atau platform – untuk menunjukkan ruang atau tempat. Ruang, kecepatan, dan prioritas secara bersamaan, yang masing-masing secara langsung mempengaruhi aksesibilitas, keamanan, dan kegunaan sosial dan memiliki hubungan timbal balik dan saling bergantung dengan yang lain.

Penilaian desain jalan yang inklusivitas dalam kepublikan untuk masyarakat umum mengandalkan kombinasi pengamatan peneliti dan persepsi pengguna yang dikumpulkan melalui analisis observasi di Jalan Tunjungan dan analisis konten untuk Jalan Tunjungan dan Jalan Braga, serta menekankan pendekatan kualitatif untuk evaluasi. Mengenai keterbatasan studi, penelitian masa depan mungkin dapat mengeksplorasi dengan menggunakan metode statistik untuk mengukur keragaman dalam unsur *walkable city* seperti dalam bisnis, aksesibilitas ekonomi (seperti menentukan kisaran harga untuk restoran atau toko individu), dan sejauh mana akses jalan yang ramah lingkungan dapat inklusif untuk kaum disabilitas. Mengevaluasi inklusivitas di ruang publik adalah tugas yang kompleks, dipengaruhi oleh elemen fisik yang nyata dan pengalaman psikologis yang berwujud. Sementara dalam penelitian ini terutama berfokus pada aspek lingkungan fisik dalam teori kepublikan, penelitian lebih lanjut dapat menyelidiki aspek psikologis dari karakteristik jalan yang berbeda. Upaya dalam desain dan manajemen jalan dan ruang publik lainnya harus mengadopsi pendekatan yang lebih proaktif dan dirancang untuk mendorong lingkungan yang benar-benar inklusif dan beragam dalam kepublikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Cities, D. W., This, S. A., & University, I. (2024). *Planning and Designing Walkable Cities: A Smart Approaches*. April, 2094620.
- Dewi, L., Situmorang, R., & Adriana, M. C. (2023). The walkability concept based on pedestrian perceptions in Bandung City Square, Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1263.
- Ding, M. (2024). From City Hall to X: Navigating political context in US mayors' online engagement. *Communication and the Public*. <https://doi.org/10.1177/20570473231224819>
- Fadila, D., & Angestiwi, T. (2023). Analisis Kualitas Aset Fasilitas Koridor Jalan sebagai Ruang Publik. *Review of Urbanism and Architectural Studies*, 21(2), 90–99. <https://doi.org/10.21776/ub.ruas.2023.021.02.11>
- Guan, C., Keith, M., & Hong, A. (2019). Designing Walkable Cities and Neighborhoods in the Era of Urban Big Data. *Urban Planning International*, 34(5), 9–15. <https://doi.org/10.22217/upi.2019.389>

- Lesan, M. (2024). Assessing the publicness of three streets in ethnically-diverse neighbourhoods. *Local Environment*, 29(3), 366–385. <https://doi.org/10.1080/13549839.2024.2309502>
- Lesan, M., and M. Gjerde. 2020. "Sidewalk Design in Multi-cultural Settings: A Study of Street Furniture Layout and Design." *Urban Design International* 26: 21–41.
- Lo, R. H. (2009). Walkability: What is it? *Journal of Urbanism*, 2(2), 145–166. <https://doi.org/10.1080/17549170903092867>
- Mehta, V. 2014. "Evaluating Public Space." *Journal of Urban Design* 19 (1): 53–88. <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.854698>
- Natalia, T. W., & Rohmawati, T. (2019). Identifikasi dan Pola Hubungan Karakteristik Pejalan Kaki Dengan Alasan Berjalan di Sepanjang Jalan Braga. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 8(1), 1–6. <https://doi.org/10.32315/jlbi.8.1.64>
- Nurfauzia, A., & Damayanti, V. (2022). Kajian Kualitas Ruang Publik pada Koridor Jalan Braga di Tinjau dari Konsep Livable Street. *Bandung Conference Series. Urban and Regional Planning*, 2(2), 714–723. <https://doi.org/10.29313/bcsurp.v2i2.3994>
- Samosir, B. W., Ginting, E. S. A., & Rian, A. (2022). Youtube Sebagai Sarana Komunikasi Edukatif-Humanis: Analisis Konten Kanal Youtube Satu Persen. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 9(4), 1483–1490.
- Smith, M. J., Buckton, C., Patterson, C., & Hilton, S. (2023). User-generated content and influencer marketing involving e-cigarettes on social media: a scoping review and content analysis of YouTube and Instagram. *BMC Public Health*, 23(1), 1–10. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-15389-1>
- Sumiati, I., & Indriane, M. (2024). Pelayanan Publik yang Inklusif Bagi Penyandang Tunanetra dalam Penggunaan Guiding Block di Kota Bandung. *ARMADA: Jurnal Penelitian Multidisiplin*, 2(2), 125–131. <https://doi.org/10.55681/armada.v2i2.1207>
- Takhta, W., Hartono, M., & Tiffany, F. (2024). Aspek dalam Perancangan Fasilitas Duduk untuk Jalan Tunjungan, Surabaya: Gaya Desain Art Deco, Proxemics, Tempat Duduk sebagai Sarana Fasilitas di Tempat Umum, Aspek Pengguna, Aspek Fungsi, Aspek Sosial Budaya, Aspek Material, Aspek Rupa, Integrasi Aspek-Aspek Desain pada Perancangan Fasilitas Duduk. *Jurnal Desain Produk Nasional*, 1(2), 105-114
- TUROŃ, K., CZECH, P., & JUZEK, M. (2017). The concept of a walkable city as an alternative form of urban mobility. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 95, 223–230. <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2017.95.20>