

EVALUASI PEDESTRIAN BAGI PENGGUNA PADA KAWASAN JALAN BRAGA BANDUNG

Varina Utami

Program studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300210195@student.ums.ac.id

Qomarun

Program studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
qomarun@ums.ac.id

ABSTRAK

Jalan Braga merupakan Kawasan wisata terkenal dan sering dikunjungi di Kota Bandung. Banyaknya bangunan heritage dan pusat komersial membuat Kawasan ini ramai pengunjung, terutama pejalan kaki. Pedestrian menjadi peran yang penting untuk mendukung kenyamanan pengguna dengan fasilitas yang disediakan, misalnya pengadaan tempat duduk, jalur penyandang disabilitas, dan fasilitas pendukung lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi jalur pedestrian yang berkaitan dengan EPH berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 serta persepsi pengguna. Dengan demikian dapat mengetahui sarana dan prasarana yang sesuai. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara studi literatur, survey lapangan dan observasi ke Lokasi studi, serta kuesioner yang diberikan kepada responden. Hasil dari penelitian ini adalah Pedestrian Jalan Braga menurut standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014, seperti tempat duduk, dimensi trotoar, marka, rambu, signage, Area penyebrangan, keberadaan vegetasi, tempat sampah, dan lampu penerangan sudah memenuhi standar. Namun perlu diperhatikan mengenai pagar dan ramp yang belum ada. Peran pemerintah dibutuhkan agar dapat lebih aktif dalam menampung aspirasi baik itu kritik ataupun saran dari Masyarakat, terutama pengunjung pada Kawasan Jalan Braga. Keluhan pengguna dapat dijadikan bahan evaluasi dan perbaikan untuk di kemudian hari.

KEYWORDS:

Jalur Pedestrian; Jalan Braga; EPH.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Jalan Braga merupakan kawasan komersial dan konservasi. Diisi oleh mayoritas bangunan heritage dengan kegiatan yang berkesinambungan, seperti kegiatan ekonomi, kebudayaan, dan tempat berinteraksi manusia. Oleh karena itu, kawasan ini menjadi salah satu tempat yang wajib dikunjungi oleh pengunjung domestik maupun wisatawan mancanegara saat mendarat di Kota Bandung.

Menurut Hamid Shirvani, Pedestrian adalah salah satu elemen dalam perancangan sebuah kota. Meskipun demikian, dalam perkembangan kota, kurangnya mendapat perhatian dari pihak bertanggung jawab seperti pemerintah, prioritas jalur pedestrian berada di bawah jalur kendaraan. Namun

pejalan kaki hanya diberikan rambu atau petunjuk untuk menjaga keselamatannya. Pedestrian diartikan sebagai akomodasi untuk berpindah tempat oleh pejalan kaki. Pejalan kaki, khususnya penyandang disabilitas dapat dengan aman dan nyaman melakukan aktivitas tanpa ada gangguan dari sirkulasi kendaraan dengan menggunakan jalur pedestrian. Penyandang disabilitas adalah individu yang menghadapi keterbatasan fisik, kecerdasan, mental, atau sensorik dalam berinteraksi dengan lingkungan (Undang-undang Nomor 8, 2016).

Penelitian ini bertujuan untuk menilai efektivitas pedestrian di Jalan Braga Bandung dengan menggunakan evaluasi purna huni yang mengacu pada Peraturan PUPR No. 14 Tahun 2017. Evaluasi ini akan fokus pada aspek

kenyamanan, keamanan, keterhubungan, dan kemudahan akses bagi pejalan kaki serta penyandang disabilitas yang menggunakan jalur pedestrian di Jalan Braga Bandung. Aspek evaluasi purna huni, yaitu aspek teknis, fungsional, dan perilaku, digunakan sebagai indikator keberhasilan penelitian untuk mengidentifikasi kekurangan atau kelemahan pedestrian dari sudut pandang pengguna maupun standar yang berlaku. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan rekomendasi kepada pemerintah agar menyesuaikan kondisi fisik dan non-fisik Jalur Pedestrian Jalan Braga Bandung, sehingga pejalan kaki dan penyandang disabilitas, baik oleh masyarakat lokal maupun wisatawan merasa nyaman dan aman.

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi pedestrian

Pedestrian merupakan salah satu elemen dalam merancang suatu kota (Shirvani, 1985). Jalur pedestrian merupakan salah satu aspek yang berperan penting dalam perancangan tata ruang kota. Pejalan kaki menggunakan pedestrian untuk aktivitas yang biasa dilakukan, seperti untuk duduk pada tempat duduk yang tersedia, meneduh dari sinar matahari, berinteraksi, dan aktivitas lainnya.

Fasilitas pendukung pedestrian

- a) Rambu dan marka
Petunjuk dan panduan kepada pengguna jalan untuk memastikan keselamatan semua pengguna. Ditempatkan pada lokasi yang tidak mengganggu dengan material tahan lama dan tidak membahayakan.
- b) Lampu penerangan
Memberikan pencahayaan saat malam hari agar lebih aman dan nyaman bagi pengguna saat malam hari. Lampu penerangan ini merupakan salah satu elemen yang penting.
- c) Pagar pengaman
Difokuskan pada area tertentu yang dianggap berbahaya dan memerlukan pengamanan.
- d) Tempat duduk

Digunakan untuk tempat beristirahat pada area pedestrian dengan penempatan yang tidak mengganggu pengguna.

- e) Tempat sampah
Digunakan untuk menampung hasil sampah pengguna agar tidak berserakan dan mengganggu kebersihan pada area pedestrian.
- f) Vegetasi
Befungsi sebagai peneduh dan juga sebagai aspek estetika pada pedestrian.
- g) Bolar
Befungsi sebagai pembatas agar kendaraan bermotor tidak masuk ke area pedestrian untuk keamanan dan keselamatan pengguna.
- h) Ramp
Digunakan untuk kemudahan akses penyandang disabilitas saat berada di pedestrian.

Definisi Pejalan Kaki

Menurut UU No. 22 Tahun 2009, pejalan kaki adalah orang-orang yang berjalan pada lalu lintas jalan. Penting untuk menyediakan fasilitas pendukung agar pergerakan pejalan kaki tidak terganggu oleh kendaraan sehingga mendapatkan kenyamanan dan keamanan.

Definisi Penyandang Disabilitas

Penyandang disabilitas merujuk pada individu yang memiliki keterbatasan fisik, mental, atau kecerdasan dalam kurun waktu yang relatif lama dan memiliki kesulitan dalam berbaur atau berinteraksi dengan masyarakat. (Conversation on the Right of Person with Disabilities (CRPD), 2007). Namun mereka berhak mendapatkan perlakuan yang setara dan dukungan secara penuh dalam masyarakat sesuai dengan Undang Undang Nomor 8 Tahun 2016.

Penyediaan Aksesibilitas menjadi peran penting untuk memastikan bahwa semua individu harus memiliki kenyamanan yang sama terlepas dari kekurangan mereka.

Standar teknis Jalur Pedestrian

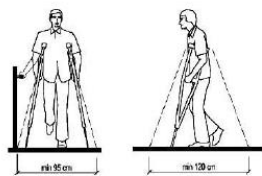
Berdasarkan Permen PU Nomor 3 Tahun 2014, standar teknis jalur pedestrian adalah sebagai berikut.

Tabel 1. Standar Jalur Pedestrian

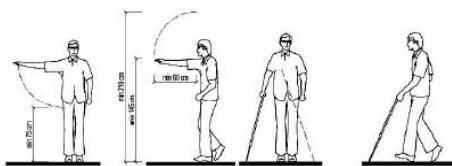
Dimensi dan Fasilitas Jalur Pedestrian	Standar
Lebar Trotoar	Dianjurkan : 4 m Minimal : 2m
Tinggi Pijakan	Maksimal : 15 cm
Lampu Penerangan	Berjarak 10 – 15 m
Tempat Sampah	Jarak maksimal : 20 m
Marka, rambu dan signage	Terdapat pada tempat yang bebas dari jalur pejalan kaki
Fasilitas difabel	Tersedia guiding block berukuran 30 cm x 30 cm
Halte bus	Berjarak 300 m dari area potensial
Pagar pengaman	Terbuat dari material yang memiliki ketahanan terhadap cuaca dengan tinggi 0,9 m
Tempat duduk	Jarak antar tempat duduk yaitu 10 m dan berada di luar pedestrian.

Sumber : Permen PU No. 3 Tahun 2014

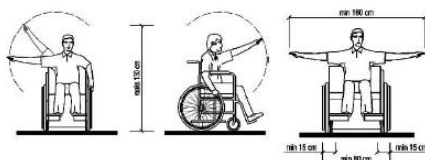
Persyaratan untuk penyandang disabilitas



Gambar 1. Standar ruang gerak bagi pengguna kruk
(sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 14 tahun 2017)



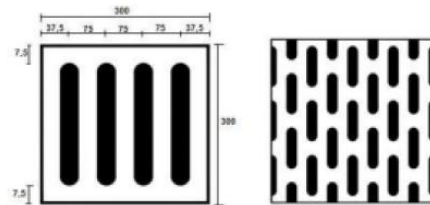
Gambar 2. Standar ruang gerak bagi tuna netra
(sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 14 tahun 2017)



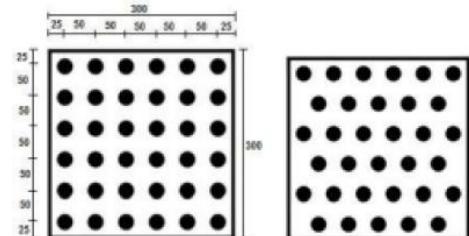
Gambar 3. Standar ruang gerak bagi pengguna kursi roda
(sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 14 tahun 2017)

Jalur Pemandu

Garis-garis pemandu memberikan informasi penting bagi orang buta dan tunanetra.



Gambar 4. Standar jenis ubin pengarah
(sumber: Peraturan Menteri PUPR No. 14 tahun 2017)



Gambar 5. Standar jenis ubin peringatan
(sumber: Peraturan menteri PUPR No. 14 tahun 2017)

Evaluasi Purna Huni

EPH adalah pendekatan inovasi pada perencanaan dan perancangan, desain, konstruksi dan hunian bangunan. (Preiser dan Vischer, *Building Performance Evaluation (BPE)*). Penelitian EPH menekankan tiga aspek berdasarkan fisik dan non-fisik yang meliputi aspek fungsional, teknis, serta perilaku untuk mengetahui kepuasan pengguna secara menyeluruh (Rabinowitz, dalam Snyder dan Catanese, 1988).

1. Aspek Fungsional

Menyangkut Lingkungan binaan yang secara langsung mendukung kegiatan pengguna atau pemakai dengan segala atributnya baik secara kelompok maupun perorangan, termasuk amenitas, aksesibilitas, dan tata letak.

2. Aspek Teknis

Kondisi fisik bangunan yang berkaitan dengan kondisi bangunan yang meliputi struktur, ventilasi, sanitasi, dan pengaman bangunan serta pendukungnya yang akan mempengaruhi kenyamanan dan keamanan pengguna.

3. Aspek Perilaku

Berkaitan dengan interaksi pengguna dan lingkungannya. privasi dan interaksi, pandangan, citra dan makna, kognisi dan orientasi, *Proximity* dan *teritoriality*, menjadi bahan evaluasi perilaku berkaitan dengan kesejahteraan sosial dan psikologis pengguna.

METODE PENELITIAN

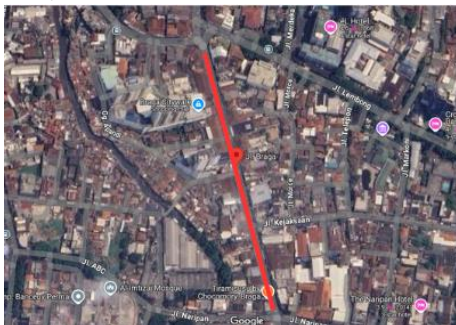
Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah :

- 1) Studi literatur untuk persiapan pengambilan data.
- 2) Survei lapangan dan observasi untuk mengetahui aspek fungsional dan aspek teknis.
- 3) Kuesioner dilakukan untuk mengetahui aspek perilaku pengguna.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Lokasi penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Kawasan Jalan Braga di Kota Bandung, Jawa Barat yang memiliki Panjang 850 meter dan lebar jalan utama 7,5 meter.



Gambar 6. Lokasi pedestrian Jalan Braga
(Sumber : Google maps yang telah diedit penulis, 2024)

Tinjauan Fisik Jalur Pedestrian

Pedestrian Jalan Braga memiliki lebar 3 meter yang cukup untuk 3 orang berdampingan yang dilengkapi dengan *street furniture*, yaitu jalur pejalan kaki, lampu penerangan, tempat duduk, bolar, jalur pemandu dan tempat sampah.

Berikut kesesuaian Jalur pedestrian berdasarkan standar Evaluasi Purna Huni.

Aspek Fungsional

1. Kondisi Jalur Pedestrian

Pada sisi kanan jalan terdapat jalur hijau, tempat sampah, bolar, dan lampu jalan yang berguna sebagai pembatas agar kendaraan tidak masuk ke area jalur pedestrian. Pada sisi kiri digunakan untuk tempat duduk yang berdampingan langsung dengan pertokoan. Pada beberapa titik, material pedestrian banyak mengalami

kerusakan yang dapat membahayakan pengguna.



Gambar 7. Kerusakan pada pedestrian Braga
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2. Ketersediaan Aksesibilitas Penyandang Disabilitas

Guiding block sudah terpasang di sepanjang jalur pedestrian namun ketersediaan ramp hanya ada pada satu titik sehingga untuk penyandang disabilitas akan sedikit kesulitan untuk berpindah dari sisi kiri menuju ke sisi kanan.



Gambar 8. *Guiding Block* pada pedestrian Braga
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

3. Marka, Rambu, dan *Signage*

Terdapat beberapa rambu yang ada pada pedestrian seperti nama jalan, jalur evakuasi, tempat parkir, yang dapat memudahkan pengguna saat berada di kawasan Jalan Braga.



Gambar 9. Rambu pada Kawasan Braga Citywalk.
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

4. Vegetasi

Vegetasi berupa pohon tabebuia selain berfungsi sebagai peneduh juga berfungsi sebagai estetika saat bunganya bermekaran.



Gambar 10. Pohon Tabebuia di sepanjang Jalan Braga (Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

5. Area Penyebrangan

Zebra cross sudah tersedia pada Jalan Braga sebagai akses penyebrangan dari sisi satu ke sisi yang lainnya. Namun Ramp belum tersedia sehingga untuk penyandang disabilitas akan kesulitan untuk menyebrang.



Gambar 11. Zebra cross di Jalan Braga (Sumber : Bandungdiary, 2016)

6. Tempat Duduk

Ketersediaan tempat duduk yang terbatas membuat pengguna pedestrian memilih untuk duduk pada area yang dapat mengganggu sirkulasi pergerakan.



Gambar 12. Pengguna yang duduk pada area pedestrian (Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

7. Penerangan

Lampu jalan tersedia di sepanjang Jalan Braga dengan jarak 10 meter yang menyala pada sore menuju malam hari.



Gambar 13. Lampu di sepanjang Jalan Braga (Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

7. Tempat Sampah

Meskipun tempat sampah sudah banyak tersedia, namun tak jarang sampah masih berserakan dikarenakan tempat sampah sudah penuh. Hal ini menjadikan pengguna harus mencari tempat sampah lain atau malas membuat di tempat sampah lain dan menjadi membuang sampah sembarangan. Pemisahan sampah berdasarkan jenisnya juga belum diterapkan pada pedestrian Braga sehingga dapat memicu adanya bau tidak sedap yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna.



Gambar 14. Tempat sampah pada area pedestrian Braga

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Aspek Teknis

Tabel 2. Data Teknis Fasilitas Jalur Pedestrian

Failitas Jalur Pedestrian	Dimensi
Lebar Trotoar	3 meter
Tinggi Pijakan	10 cm
Lampu Penerangan	Berjarak 10 m
Tempat Sampah	Berjarak 10 m
Marka, rambu dan signage	Terdapat pada tempat yang bebas jalur pejalan kaki
Fasilitas difabel	Tersedia guiding block garis kuning berukuran 30 cm

Area Penyebrangan	Tersedia di persimpangan jalan besar.
Halte bus	Belum tersedia
Pagar pengaman	Belum tersedia
Tempat duduk	Berjarak 20 m.

(Sumber : Data dan analisis penulis, 2024)

Pengukuran dan analisis penggunaan meteran dan dokumentasi dengan kamera handphone.

Aspek Perilaku

Tabel 3. Persepsi Pengguna

Keterangan	Skala Sikap		
	Baik	Cukup	Kurang
Kondisi Jalur Pedestrian	10	7	3
Vegetasi	10	10	0
Guiding Block	7	13	0
Tempat duduk	10	10	0
Penerangan	20	0	0
Kebersihan	5	6	9
Estetika	15	5	0

(Sumber : Data penulis, 2024)

Data diperoleh dari hasil kuesioner responden yang diisi oleh 20 orang dengan mayoritas pelajar dan beberapa pegawai yang cukup sering mendatangi Kawasan Pedestrian Braga.

Pengguna merasa jika kenyamanan pada pedestrian sudah cukup baik meskipun terkadang berdesakan di waktu tertentu, khususnya malam hari yang mana intensitas pengunjung lebih ramai. Untuk fasilitas pedestrian, pengguna sudah merasa cukup dengan keberadaan fasilitas pendukung yang membantu dan memudahkan kegiatan pada saat berada di area pedestrian Jalan Braga.

Hasil Penelitian

Mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014, Kesesuaian standar fasilitas pendukung pada Jalur Pedestrian Braga sebagai berikut.

Tabel 4. Kesesuaian pedestrian menurut standar Permen PU No. 3 Tahun 2014

Dimensi dan Fasilitas	Standar	Kesesuaian
Lebar Trotoar	Dianjurkan : 4 m Minimal : 2m	Sesuai
Tinggi Pijakan	Maksimal : 15 cm	Sesuai
Lampu Penerangan	Berjarak 10 m – 15 m Tinggi maksimal 4 m	Sesuai

Tempat Sampah	Berjarak maksimal : 20 m	Sesuai
Marka, rambu dan signage	Terdapat di area bebas jalur pejalan kaki	Sesuai
Pagar pengaman	Terbuat dari material yang memiliki ketahanan terhadap cuaca dengan tinggi 0,9 m	Tidak sesuai
Bolar	30 cm dari kerb Diameter 30 cm Tinggi 0,6 m - 1,2 m Jarak maksimal 1,4 m antar bolar	Sesuai
Tempat duduk	Jarak antar Tempat duduk 10 m Lebar 40-50 cm x panjang 150 cm	Tidak sesuai
Area penyebrangan	Terdapat pada persimpangan jalan besar	Sesuai
Fasilitas difabel	Tersedia <i>guiding block</i> berwarna	Sesuai

(Sumber : Analisa penulis, 2024)

Analisa Fungsional

Berdasarkan hasil Analisa, fasilitas pendukung pada area pedestrian Jalan Braga sudah baik. Hanya saja untuk ketersediaan tempat duduk yang masih kurang dan tempat sampah yang belum dipisahkan berdasarkan jenisnya menjadi perhatian lebih. Meskipun terlihat sederhana, namun pengaruh kenyamanan dapat teras ajika aspek ini tidak tersedia dengan baik.

Analisa Perilaku berdasarkan Persepsi Pengguna

Data kuesioner dan wawancara singkat menjelaskan jika pedestrian Jalan Braga sudah baik dan nyaman. Namun beberapa pengguna merasa tidak nyaman karena bau tidak sedap yang terkadang tercium dari tumpukan sampah. Selain itu, material pedestrian yang rusak pada beberapa titik juga menjadi hal yang dikeluhkan oleh pengguna.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan evaluasi yang dilakukan pada pedestrian Jalan Braga maka dapat disimpulkan :

- Berdasarkan Permen PU Nomor 3 Tahun 2014, fasilitas pendukung pada pedestrian Jalan Braga seperti tempat duduk, dimensi

trottoar, marka, rambu, *signage*, Area penyebrangan, keberadaan vegetasi, tempat sampah, lampu penerangan, sudah memenuhi standar. Namun perlu diperhatikan mengenai pagar dan ramp yang belum ada.

- b. Dalam aspek fisik, Kawasan Jalan Braga terasa nyaman karena selain dengan fasilitas pendukung yang mayoritas sudah sesuai standar, Kawasan heritage dan banyak seniman di Jalan Braga ini menambah nilai estetika dan juga kenyamanan pengguna itu sendiri.
- c. Berdasarkan hasil analisis persepsi pengguna, penambahan tempat duduk dan juga tempat sampah perlu dipertimbangkan.

Saran

- a. Pengelolaan Kawasan harus lebih terkontrol terutama dalam pemeliharaan fasilitas dan infrastruktur secara berkala agar tingkat kenyamanan dan keamanan dapat terjaga dengan baik.
- b. Pemerintah dapat lebih aktif dalam menampung aspirasi baik itu kritik ataupun saran dari masyarakat, terutama pengunjung pada Kawasan Jalan Braga. Keluhan pengguna dapat dijadikan bahan evaluasi dan perbaikan untuk di kemudian hari.
- c. Kerusakan-kerusakan pada area pedestrian tidak dibiarkan begitu saja, seperti bongkahan *paving block* yang lepas, keramik yang pecah, serta jalur pemandu yang rusak. Perbaikan segera dapat meminimalisir hal yang tidak diinginkan yang dapat membahayakan pengguna.
- d. Pemisahan sampah sesuai jenisnya perlu diterapkan agar lebih memudahkan dalam hal pengolahan sampah, juga agar tidak menimbulkan bau tidak sedap yang dapat berpengaruh terhadap kenyamanan pengguna pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

Widiyanti, D. (2016). Perencanaan desain fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan di kota malang. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 18(2),

97-108.

- Rohmawati, T., Natalia, T. W., Dosen, D. I. P. F. U., & Unikom, T. A. (2018). Tingkat Kepuasan Pejalan Kaki Terhadap Trottoar Di Kota Bandung. *Jurnal Ilmu Politik dan Komunikasi*, 8(2).
- Hanry, I., Tungka, A., & Malik, A. M. (2023). KAJIAN TINGKAT KENYAMANAN PADA JALUR PEDESTRIAN DI KOTA MANADO (STUDI KASUS: JALAN SAM RATULANGI). *Jurnal Cahaya Mandalika ISSN 2721-4796 (online)*, 3(2), 346-356.
- Damayanto, A., Rahmat, G., Ramdhan, R., 2021. Evaluasi Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Braga Bandung. *Jurnal Transportasi*, Vol. 21 No.2
- KemenPUPR, Permen PUPR No. 14 tahun 2017 tentang Persyaratan Kemudahan Bangunan Gedung.
- Meutia, Z. D., Akbar, R., & Zulkaidi, D. (2019). Nilai-nilai Signifikan Pusaka dalam Persepsi Publik di Kawasan Pasca Bencana. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 8(2), 42-47. Zimmerman, H.J., 1994. *Fuzzy Set Theory and Its Application*, 2nd, Kluwe Academid Publisher, Boston, pp : 23-28
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- Yuwono, A. A. (2016). Evaluasi Pasca Huni Bangunan Braga City Walk Bandung. *Serat Rupa Journal of Design*, 1(2), 222-246.
- Saraswaty, R. (2017). Kenyamanan pejalan kaki terhadap pemanfaatan trottoar di jalan Brigjen Katamso Medan. *Educational Building Jurnal Pendidikan Teknik Bangunan dan Sipil*, 3(1), 9-14.
- Suminar, L. (2021). Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Koridor Jalan Affandi Yogyakarta Dalam Mendukung Konsep Walkability. *Jurnal Arsitektur ZONASI*, 4(3), 366-377.