

TINGKAT KEPUASAN PEJALAN KAKI TERHADAP TROTOAR DI KOTA BANDUNG (Studi Kasus Jalan Braga Bandung)

Tatik Rohmawati, Tri Widiyanti Natalia
Dosen Ilmu Pemerintahan FISIP Unkom Dosen Teknik Arsitektur Unikom
tatik.rohmawati@email.unikom.ac.id

Abstract

Bandung is one of the destinations of tourist in Indonesia, especially in the Heritage area which is a historical tourist destination. Jalan Braga has an important role in the development of the city of Bandung, since the Dutch occupation in Indonesia, Jalan Braga has been used as a protocol road in the city of Bandung. It makes the Jalan Braga sidewalk have an important role for the satisfaction of pedestrian, especially domestic and foreign tourists. The purpose of this study is to find out how the level of pedestrian satisfaction is based on a comparison between the value of perceptions and expectations of the quality of the elements forming the sidewalks of Jalan Braga, Bandung. This research is a descriptive study with a quantitative approach and uses the Accidental Sampling method in selecting respondents. The main data of collection method is done by the intercept method. The benefits of this research are to gain knowledge about the sidewalk-forming elements that can provide value for comfort and satisfaction for pedestrians. Therefore the Government of Bandung City can provide optimal facilities for pedestrians. This can encourage and increase the number of pedestrians in the city of Bandung, especially on Jalan Braga which is used as a tourist destination

Keyword : Pedestrians, sidewalks, Braga Street, Satisfaction level.

Abstrak

Kota Bandung menjadi salah satu kota tujuan wisata di Indonesia, terutama pada kawasan *Heritage* yang menjadi kawasan tujuan wisata sejarah. Jalan Braga memiliki peran penting bagi perkembangan Kota Bandung, sejak zaman pendudukan Belanda di Indonesia, Jalan Braga sudah dijadikan sebagai jalan protokol di Kota Bandung. Hal ini membuat trotoar Jalan Braga memiliki peran yang penting bagi kepuasan pejalan kaki, terutama wisatawan domestik dan mancanegara. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui bagaimana tingkat kepuasan pejalan kaki berdasarkan perbandingan antara nilai persepsi dan harapan terhadap kualitas elemen – elemen pembentuk trotoar Jalan Braga, Bandung. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dan menggunakan metode *Accidental Sampling* dalam pemilihan responden. Metode pengumpulan data utama dilakukan dengan metode *intercept*. Manfaat dari penelitian ini untuk mendapatkan pengetahuan mengenai elemen – elemen pembentuk trotoar yang dapat memberikan nilai kenyamanan dan kepuasan bagi pejalan kaki. Dengan begitu Pemerintah Kota Bandung dapat memberikan fasilitas optimal bagi pejalan kaki. Hal ini dapat mendorong dan meningkatkan jumlah pejalan kaki di Kota Bandung, khususnya pada Jalan Braga yang dijadikan sebagai daerah tujuan wisata.

Keyword : Pejalan Kaki, Trotoar, Jalan Braga, Tingkat Kepuasan.

1. Pendahuluan

Kota Bandung merupakan salah satu Kota Wisata di Indonesia, karena berbagai jenis wisata dapat ditemui di Kota ini, mulai dari wisata belanja, wisata kuliner, wisata alam, wisata keluarga, hingga wisata sejarah dan bangunan. Sehingga tidak sedikit wisatawan domestik dan mancanegara mengunjungi Kota Bandung untuk melakukan kegiatan *pleasure* melalui berbagai wisata yang ada. Hal ini menjadikan Kota Bandung sebagai Kota yang memiliki mobilitas yang tinggi.

Dengan mobilitas yang tinggi, dan untuk meningkatkan kualitas ruang terbuka Kota, terutama pada kawasan Heritage, kini Kota Bandung mulai menata kembali infrastruktur kotanya, salah satunya adalah jalur pejalan kaki. Dimana perbaikan kondisi ruas jalan, trotoar dan pemeliharaan kelengkapan fasilitas pejalan kaki dapat memberikan tingkat kenyamanan bagi pengunjung baik penduduk Kota Bandung maupun wisatawan yang datang. Hal ini dapat meningkatkan kualitas kawasan sebuah kota dan menjadikan daya tarik wisatawan untuk datang ke Kota Bandung. Dalam mewujudkan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2005 tentang penyelenggaraan Ketertiban, Keindahan dan Keamanan bagi pejalan kaki, salah satunya adalah Jalan Braga yang sudah mulai direalisasikan dengan adanya revitalisasi trotoar.

Sebagian besar wisatawan mancanegara datang ke Kota Bandung untuk melakukan wisata sejarah. Mereka ingin melihat dan bernostalgia mengenai tempat tinggal nenek moyang hingga keluarga terdahulu mereka yang pernah menetap di Kota Bandung. Salah satunya Jalan Braga yang merupakan salah satu jalan bersejarah di Kota Bandung sebagai Kompleks Koridor Pertokoan Eropa yang terkenal di jaman Hindia Belanda kala itu, dan merupakan warisan masa kejayaan Parijs Van Java.

Semakin beragamnya fungsi bangunan (bangunan hotel, shopping mall, restoran, toko buku, toko-toko) yang berdiri sepanjang Jalan Braga membuat trotoar Jalan Braga memiliki peran yang sangat penting bagi keberlangsungan aktivitas diwilayah tersebut, terutama bagi pengunjung wisatawan domestik dan mancanegara untuk melakukan wisata sejarah. Salah satunya untuk menghubungkan fungsi bangunan satu dengan bangunan lainnya, hal ini karena Jalan Braga menyuguhkan konsep "*One Stop Holiday*". Dimana dalam sekali kunjungan ke Jalan Braga, pengunjung dapat mengunjungi berbagai fungsi bangunan yang ada. Mulai dari bangunan restoran, hotel, shopping mall, hingga bangunan bersejarah (*Heritage*).

Trotoar Jalan Braga telah mengalami beberapa perbaikan, diantaranya pada tahun 2014 Jalan Braga direncanakan sebagai bagian dari acara Konferensi Asia Afrika.

Perbaikan Jalan Braga meliputi pemasangan blok cluvert, material batu granit bakar, pemasangan tempat duduk, pot hias, lampu hias dan batu hias, pengecatan bangunan. Selain perbaikan pada infrastruktur jalan, Pemerintah Kota Bandung mengadakan berbagai *event* seperti "Braga Festival" dan "*Braga Culinary Night*", hal ini sebagai upaya Pemerintah Kota Bandung untuk meriahkan kembali Jalan Braga.

Kualitas Jalan Braga dinilai cukup oleh masyarakat berdasarkan hubungan antara tingkat partisipasi dengan kepuasan masyarakat terhadap program revitalisasi (Dewi dan Rakhmania, 2016). Untuk melengkapi penelitian yang ada, maka penelitian ini perlu dilakukan untuk melihat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen elemen pembentuk trotoar di Jalan Braga. Hal ini sebagai bahan evaluasi setelah dilaksanakannya berbagai program perbaikan pada trotoar Jalan Braga, sehingga Pemerintah Kota Bandung bisa mengetahui keberhasilan program yang sudah dilaksanakannya.

Penelitian ini menelaah tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen trotoar pada Jalan Braga yang merupakan kawasan *heritage* di Kota Bandung. Elemen trotoar akan ditelaah pada elemen : kondisi fisik, keamanan, *Landscape*, kenyamanan, nilai

estetis, ruang sosial, kualitas lingkungan dan *Path Facilities / Amenities*.

Untuk meningkatkan jumlah pejalan kaki yang berjalan dari satu tempat ke tempat lain, perlu didukung oleh elemen fisik trotoar yang ramah dan nyaman (Leong, 2011), trotoar yang nyaman, aman, dan atraktif dengan akses yang menerus tanpa terputus (Sukhbaatar dan Harada, 2014), akan meningkatkan kepuasan pejalan kaki terhadap elemen pembentuk trotoar. Nilai persepsi dan harapan pengguna terhadap kualitas trotoar, dapat dijabarkan melalui beberapa indikator dari elemen pembentuk trotoar, diantaranya kondisi fisik, material, utilitas, estetika, keamanan, *landscape*, kenyamanan, nilai estetis, ruang sosial, kualitas lingkungan dan *Path Facilities / Amenities*.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka permasalahan yang diangkat adalah: Bagaimana tingkat kepuasan Pejalan kaki terhadap kualitas elemen pembentuk trotoar Jalan Braga Bandung ?

2. Metode

Metode penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini untuk menjelaskan tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap kualitas elemen elemen Trotoar Jalan Braga Kota Bandung.

Penelitian ini menggunakan metode *Accidental Sampling*. Pemilihan responden dilakukan dengan metode *Accidental Sampling* (Sugiyono, 2014), yaitu mencari responden dengan memilih siapa pejalan kaki yang kebetulan dijumpai dan terbiasa berjalan kaki disepanjang Jalan Braga serta sesuai dengan karakteristik *sample* dari penelitian. Responden dalam penelitian ini berjumlah 300 responden, dengan metode *Accidental Sampling* dipilih karena merupakan metode yang mudah dan cepat.

Metode pengumpulan data utama dilakukan dengan metode *intercept*, yaitu dilakukan secara langsung menggunakan kuesioner yang disebarkan kepada pejalan kaki yang sedang berjalan di trotoar Jalan Braga. Hal ini bertujuan untuk tidak menghilangkan pengalaman yang dirasakan saat berjalan kaki, sehingga responden dapat langsung merasakan tingkat kepuasan dari elemen – elemen pembentuk jalur pejalan kaki sepanjang Jalan Braga saat mengisi kuesioner.

Data pada penelitian ini dibagi menjadi dua bagian, yaitu *secondary sources* dan *primary sources*. *Secondary sources* terkait dengan data-data mengenai Peraturan dan Undang Undang tentang jalur pejalan kaki dan dari penelitian-penelitian sejenis terdahulu. Data ini diperoleh melalui:

- 1) Studi Pustaka, dengan mencari, membaca serta membandingkan buku-buku, penelitian sejenis sebelumnya, Undang – Undang dan Peraturan Daerah yang mengulas tentang Trotoar jalan dan elemen – elemen pembentuknya.
- 2) Observasi, mengamati permasalahan – permasalahan terkait elemen – elemen pembentuk Trotoar Jalan Braga dan dokumentasi.

Data *Primary Source* merupakan data yang berasal langsung dari sumber data yang dikumpulkan secara khusus dan berhubungan langsung dengan permasalahan yang diteliti. Data primer dalam penelitian ini adalah tanggapan responden yang berisi tentang tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen – elemen pembentuk trotoar. Tingkat kepuasan ini merupakan *gap* antara nilai persepsi dan harapan pejalan kaki terhadap elemen – elemen pembentuk trotoar Jalan Braga.

Untuk mendapatkan nilai persepsi dan harapan pejalan kaki terhadap elemen – elemen pembentuk trotoar Jalan Braga, maka kuesioner menggunakan skala *Semantic Differential Method* (Nazir, 2009). *Semantic differential Method* merupakan bentuk instrumen pengukuran berbentuk skala dengan nilai bipolar, yang dikembangkan oleh

Osgood, Suci, dan Tannenbaum. Instrumen ini juga digunakan untuk mengukur reaksi terhadap stimulus (Heise, 2006). Penelitian ini menggunakan skala 5 point (point 1 menunjukkan sangat buruk sampai point 5 yang menunjukkan sangat baik). Berikut uraian unit analisis dari elemen – elemen pembentuk trotoar :

Tabel 1.
Unit Analisis elemen – elemen pembentuk Jalur Pejalan kaki

Elemen – elemen Trotoar	Sumber
Kondisi Fisik	
• Kondisi, bentuk dan warna paving	Muafania, 2014;
• Lebar/Keluasan (width),	Tanan, Suprayoga,
• Jarak/Jauh/Panjang (length)	2015;
• Jenis perkerasan	Indraswara, 2007;
• Kemiringan Permukaan	Prijadi dan Sangkertadi,
• Wujud Konstruksi (Kerapian, keteraturan, Pola motif/ corak, Penyelesaian konstruksi, Jenis bahan (keawetan)	2014; Ikhsani dan Khadiyanta,
• Dimensi (Lebar yang cukup bagi pengguna fisik normal, Lebar yang cukup bagi pengguna difabel, Elevasi/ Ketinggian undakan dan Sudut miring Ramp (bila ada), Ukuran modul material (ukuran batuan, tegel, keramik, dsb)	2015; Ferreira, 2012; Bahari, 2012; Iswanto, 2006

- Tekstur (Kontras gradasi Kasar-Halus, Perbedaan Tekstur sifat bahan alami dan buatan (hasil teknologi), Sifat tekstur (kasar atau licin) yang memperlancar atau mengganggu laju jalan, Tekstur sebagai fungsi pengarah/ tanda tertentu
- Warna (Jenis warna yang nampak sesuai dengan fungsi tempat jalan kaki (warna cenderung terang), Perbedaan sifat gelap terang pada satu jalur, Warna yang cenderung keabuabuan berkesan kotor,
- Jalur penyebrangan

Keamanan	
• Letak, dimensi tiang lampu penerangan Jalan	Muafania, 2014; Tanan, Suprayoga,
• Letak, dimensi tiang sign/rambu lalu lintas,	2015;
• Bentuk dan Dimensi Bollard/ pemisah jalur,	Indraswara, 2007;
• Marka	Ikhsani dan Khadiyanta,
• Penerangan di malam hari	2015;
• Polisi berdiri di persimpangan	Arshad, 2015;
• CCTV	Sukhbaatar;
• Pembatas trotoar	Bahari, 2012;
• Curvilinear curbs atau curb cuts	Iswanto, 2006;
• Hydrant	
• Lampu kota	
• Kiosks/ pedestrian signs	

Toolbox
SideWalk and
Walkways, 2013;
Pratama,
2014

Hardscape

- Letak bentuk dan dimensi bangku dan meja Muafania, 2014; Tanan, Suprayoga, 2015;
- Letak, bentuk dan dimensi telepon umum Indraswara, 2007; Ikhsani dan Khadiyanta, 2015; Sukhbaatar; Iswanto, 2006; Toolbox SideWalk and Walkways, 2013.
- Letak, bentuk dan dimensi tempat sampah,
- Jam taman

Softscape

- Letak, jenis dan dimensi tanaman peneduh, Muafania, 2014; Tanan, Suprayoga, 2015;
- Pola Tata Guna Tanah Indraswara, 2007; Ikhsani dan Khadiyanta, 2015;
- Tanaman sebagai Filter Ferreira, 2012;
- Jalur Hijau
- Tanaman pembatas

Sukhbaatar;
Iswanto,
2006

Kenyamanan

- Kelancaran (continuity) Muafania, 2014;
- Pemeliharaan kondisi Kebersihan Indraswara, 2007;
- Arus pejalan kaki Arshad, 2015;
- Kemudahan berjalan (kelancaran berjalan, keleluasan berjalan). Sukhbaatar;
- Aksesibilitas Bahari, 2012;
- Pertimbangkan kebutuhan transport Toolbox SideWalk and Walkways, 2013;
- Peneduh Pratama, 2014
- *Leaning rails/ protection railing*

Estetis

- Estetika (vegetasi sebagai pemandangan, *Sculpture, Lighting*) Indraswara, 2007; Prijadi dan Sangkertadi, 2014;
- Komposisi warna mendukung estetika visual Arshad, 2015;
- *Tree grates and guards* Toolbox SideWalk and Walkways, 2013;
- *Custom manholes/utility screens* Pratama, 2014
- *Hanging baskets, banners*
- *Planting boxes*
- *Pots public art*

Ruang Sosial

- Keberadaan pedagang kaki lima Muafania, 2014;
- Letak, warna dan ketinggian Shelter/kanopi Indraswara, 2007; Ferreira,

• Bazaar	2012;
• Pertunjukan jalanan, Seni	Sukhbaatar;
• Kegiatan latihan, berjalan-jalan, bermain	Iswanto , 2006;
• Festival, perayaan jalanan	Toolbox SideWalk and Walkways, 2013;
• <i>Sidewalk cafes</i>	Pratama, 2014.

Kualitas Lingkungan

• Drainase	Ikhsani dan Khadiyanta, 2015;
• <i>Travel Experience</i>	Indraswara, 2007;
• Tinggi Bangunan	Arshad, 2015;
• Cuaca	Ferreira, 2012;
• Unsur budaya	Sukhbaatar; Bahari, 2012;
• Suasana tematik	Iswanto , 2006;
• Lokasi trotoar	Pratama, 2014
• Saluran air baik yang tertutup maupun terbuka.	

• *Path Facilities / Amenities*

• Jembatan penyebrangan	Sukhbaatar; Arshad, 2015;
• Toilet	Bahari, 2012;
• Fasilitas untuk penyandang cacat / lansia	Iswanto, 2006;
• Lahan parkir kendaraan bermotor.	Toolbox SideWalk and Walkways, 2013.
• <i>Drinking/ fountain</i>	
• <i>Bicycle racks</i>	
• <i>Bollards trash</i>	

Data hasil kuesioner kemudian dianalisis menggunakan analisis deskriptif untuk menganalisis tingkat kepuasan pejalan kaki pada trotoar Jalan Braga. Data yang diperoleh akan digabung, kemudian diperoleh skor jawaban kuesioner, selanjutnya data tersebut yang akan diolah menggunakan rentang kriteria penilaian. Selanjutnya untuk menetapkan peringkat dalam setiap elemen pembentuk trotoar, dapat dilihat dari *gap* antara nilai persepsi dengan nilai harapan pejalan kaki terhadap elemen pembentuk trotoar.

Skor nilai persepsi merupakan hasil perhitungan seluruh pendapat responden sesuai klasifikasi skala yang diberikan (1,2,3,4 dan 5). Sedangkan Skor nilai harapan merupakan prediksi skala nilai tertinggi yang merupakan hasil perhitungan seluruh pendapat responden sesuai klasifikasi skala yang diberikan (1,2,3,4 dan 5). Selanjutnya mencari persentase skor nilai persepsi terhadap nilai harapan dapat dilihat dari table berikut

.Tabel 2.
Kriteria Persentase

No	% Jumlah Skor	Kriteria
1	20.00 – 36.00	Tidak Baik
2	36.01 – 52.00	Kurang Baik
3	52.01 – 68.00	Cukup

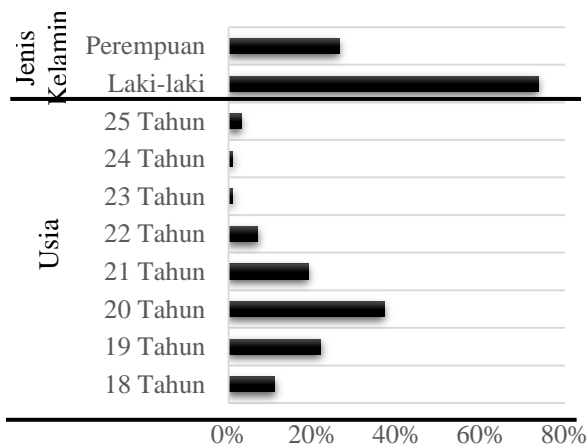
4	68.01 – 84.00	Baik
5	84.01 – 100.00	Sangat Baik

Sumber : Umi Narimawati (2007:84)

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Karakteristik Responden

Untuk memudahkan analisis dan pembahasan, perlu dilakukan terlebih dahulu analisis data sosiodemografi responden. Hal ini agar mudah memahami dan mencari latar belakang dari hasil analisis yang didapatkan. Gambar 5.1 menggambarkan hasil analisis distribusi untuk karakteristik pejalan kaki pada Jalan Braga Bandung.

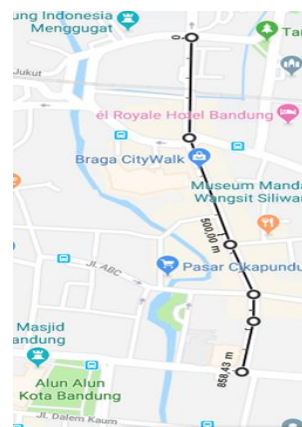


Gambar 1.

Gambar 1. Karakteristik Sosiodemografi Responden

Gambar 1 menunjukkan bahwa sebagian besar responden adalah Laki-laki dengan persentase 74%, sedangkan perempuan sebesar 26%. Responden dengan

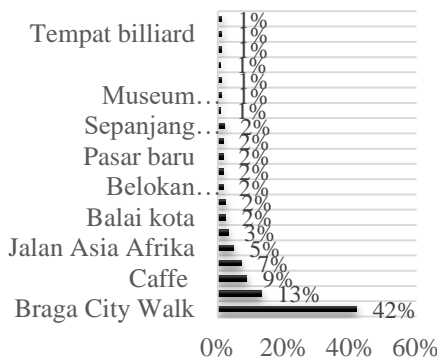
usia 20 tahun merupakan kelompok usia responden yang mendominasi, dengan persentase 37%. 11% responden merupakan memiliki usia 18 tahun, 22% responden merupakan memiliki usia 19 tahun, 19% responden merupakan memiliki usia 21 tahun, 7% responden merupakan memiliki usia 22 tahun, 1% responden merupakan memiliki usia 23 tahun, 1% responden merupakan memiliki usia 24 tahun, 3% responden merupakan memiliki usia 25 tahun.



Gambar 2. Peta Jalan Braga, Bandung

Gambar 2 menunjukkan bahwa Jalan Braga memiliki panjang jalan yang tidak terlalu panjang, yaitu sekitar 850 ± meter, sehingga akan memudahkan orang berjalan dan menjelajah di sepanjang Jalan Braga. Jalan Braga memudahkan orang untuk mengintegrasikan ke berbagai fungsi bangunan yang ada di sekitarnya, seperti bangunan hunian, bangunan jasa, dan bangunan komersil. Tidak heran banyak

pejalan kaki yang melakukan berbagai aktivitas dan kegiatan di berbagai fungsi bangunan di sepanjang Jalan Braga.



Gambar 3

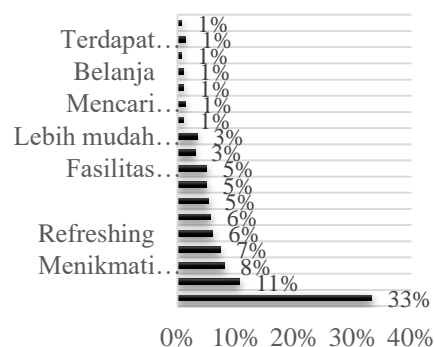
Titik Tujuan Pejalan Kaki di Jalan Braga

Gambar 3 menunjukkan beberapa titik tujuan pejalan kaki saat berjalan di Jalan Braga. Braga City Walk menjadi titik tujuan utama pejalan kaki di Jalan Braga, dengan persentase 42%. Hal ini karena hampir seluruh responden merupakan kelompok usia dewasa muda awal dengan rentang usia 18-25 tahun. Kelompok ini merupakan kelompok generasi yang paling terikat dan antusias terhadap Mall (Natalia, 2014; Massicotte, 2011). Sehingga tidak heran, jika Mall Braga City Walk menjadi titik tujuan utama responden yang berjalan kaki di Jalan Braga.

Selain Braga City Walk, Alun alun Bandung menjadi titik tujuan kedua setelah Braga City Walk, dengan persentase 13%. Hal ini karena letak Alun – alun Bandung berdekatan dengan Jalan Braga. Dengan jarak

200 ± meter, pejalan kaki dapat mencapai Alun alun Bandung sebagai ruang interaksi sosial. Mengingat bahwa responden merupakan kelompok usia dewasa muda awal (usia 18-25 tahun) yang senang melakukan kegiatan interaksi sosial bersama teman teman sebayanya (Gilboa, 2010).

Berdasarkan titik tujuan Pejalan kaki berjalan di Jalan Braga, 9% responden menuju Caffe, 7% responden menuju Indomaret Point, 5% responden menuju Jalan Asia Afrika, 3% responden menuju Warung Upnormal, 2% responden menuju Balai Kota Bandung, Center Point, Pertigaan (Tulisan Jalan Braga), hanya lewat untuk pulang, Pasar Baru, Pertokoan Seni Lukis dan hanya sekedar berjalan jalan di sepanjang Jalan Braga, dan 1% responden menuju Landmark, Museum Konferensi Asia Afrika, Starbucks, Sumber Hidangan, Taman Braga, Tempat Billiard dan Toko Kamera.



Gambar 4

Alasan berjalan kaki di Jalan Braga

Gambar 4 menunjukkan alasan berjalan kaki di jalan Jalan Braga. Menikmati suasana Jalan Braga merupakan kegiatan yang paling banyak dilakukan, dengan persentase 33%. Hal ini karena Jalan Braga merupakan jalan yang memiliki nilai sejarah yang penting dalam perkembangan kota Bandung (Kustedja, 2012). Suasana di Jalan Braga memiliki nilai yang berbeda dengan koridor Jalan lainnya di Kota Bandung, karena suasana di Jalan Braga dapat merepresentasikan suasana Kota Bandung. 11% pejalan kaki berjalan di jalan Braga untuk melihat Bangunan Arsitektur Kolonial, dan 8% pejalan kaki untuk menikmati sejarah Kota Bandung tempo dulu. Hal ini karena dari tahun 1900-an hingga kini, kompleks pertokoan masih mempertahankan gaya arsitektur lama dengan ciri arsitektur massa lampau, dimana tata letak pertokoan sesuai dengan gaya yang ada di Eropa.

Sedangkan 7% responden berjalan di jalan Braga dengan alasan agar lebih sampai ke tempat tujuan, karena Jalan Braga menjadi solusi untuk menghindari macet dengan persentase 6%, 6% dengan alasan refreshing, 5% dengan alasan menikmati icon Kota Bandung dan berolah raga, 3% dengan alasan untuk berfoto-foto dan lebih mudah mengakses ke berbagai fungsi bangunan di Jalan Braga, 2% karena Jalan Braga

merupakan Arah jalan pulang mereka, 1% dengan alasan untuk mencari tempat makan, jalan arah pulang, belanja, melihat lukisan, mencari berbagai tempat makan dan tempat wisata, dan mencari tempat parkir

3.2. Kriteria Persentase Kondisi Fisik Trotoar

Tabel 3
Kriteria Persentase Kondisi Fisik Trotoar

	Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1	Bentuk material trotoar	1127	1336	84%	Baik
2	Lebar trotoar	1098	1359	81%	Baik
3	Panjang trotoar	1135	1327	86%	Sangat Baik
4	Wama material trotoar	1113	1483	75%	Baik
5	Kemiringan permukaan (<i>ramp</i>) trotoar	1219	1462	83%	Baik
6	Pola motif/ corak material permukaan trotoar	968	1500	65%	Cukup
7	Elevasi/ undakan trotoar	1338	1346	99%	Sangat Baik
8	Sifat tekstur material trotoar kasar	1372	1438	95%	Sangat Baik
9	Sifat tekstur material trotoar licin	1062	1395	76%	Baik
10	Tekstur material permukaan trotoar sebagai pengarah jalan	1363	1388	98%	Sangat Baik
11	Kondisi ketersediaan jalur penyebrangan	1044	1364	77%	Baik
	Kondisi Fisik Trotoar	12839	15398	84%	Baik

Tabel 3 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari kondisi fisik trotoar dengan nilai 84% dengan kriteria baik. Pola motif/ corak material permukaan trotoar mendapat nilai paling rendah dengan persentase 65% dan kriteria cukup. Hal ini karena material perkerasan disepanjang bagian terpanjang belum di desain dengan pola motif/ corak material yang berbeda.



Gambar 5.

Pola motif/ corak material permukaan trotoar Jalan Braga

Gambar 5 menunjukkan bahwa perkerasan trotoar di Jalan Braga belum didesain dengan sangat menarik. Hampir semua pola motif material perkerasan, dibuat dengan material dan susunan yang sama, hanya di bagian tengah menggunakan material bertekstur sebagai pengarah bagi pejalan kaki tuna netra.

Elevasi/ undakan trotoar mendapat nilai paling tinggi dengan persentase 99% dan kriteria sangat baik. Hal ini karena tinggi elevasi trotoar di Jalan Braga sesuai dengan Pedoman teknik tentang persyaratan aksesibilitas pada jalan umum, No.22/T/BM/1999 spesifikasi tinggi kereb dari 5 cm hingga 30 cm. Gambar 6 menunjukkan tinggi elevasi trotoar di Jalan Braga sangat nyaman dan ergonomis, dengan tinggi kereb ± 15 cm



Gambar 6.

Tinggi Elevasi Trotoar

3.3. Kriteria Persentase Keamanan

Tabel 4 Kriteria Persentase Keamanan

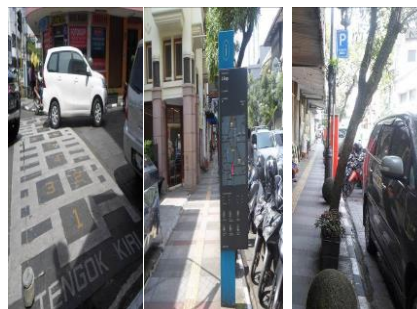
Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Letak lampu penerangan jalan	1134	1343	84%	Baik
2 Letak rambu lalu lintas/ sign	1138	1173	97%	Sangat Baik
3 Kondisi marka jalan	1136	1320	86%	Sangat Baik
4 Kondisi penerangan di malam hari	1140	1490	77%	Baik
5 Kondisi pembatas trotoar	1087	1167	93%	Sangat Baik
6 Keberadaan Hydrant	1086	1368	79%	Baik
7 Rambu pejalan kaki	1098	1213	91%	Sangat Baik
Keamanan	7819	9074	87%	Sangat Baik

Tabel 4 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari faktor keamanan dengan nilai 87% dengan kriteria sangat baik. Kondisi penerangan di malam hari merupakan salah satu faktor keamanan yang mendapat nilai 77% dengan kriteria baik. Gambar 7 menunjukkan kondisi penerangan lampu jalan di malam hari.



Gambar 7 Kondisi lampu jalan di malam hari

Sedangkan Letak rambu lalu lintas/ sign mendapat nilai paling tinggi dengan persentase 97% dengan kriteria sangat baik. Hal ini karena di sepanjang jalan Braga terdapat beberapa rambu lalu lintas atau sign, baik bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan. Gambar 8 menunjukkan letak sign atau rambu lalu lintas yang tersebar di beberapa titik yang strategis, dengan informasi untuk jalur petunjuk arah dan kendaraan.



Gambar 8 Kondisi rambu lalu lintas/ sign

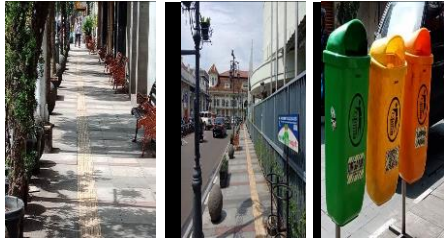
3.4. Kriteria Persentase Hardscape

Tabel 5 Kriteria Persentase Hardscape

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Kondisi keberadaan meja dan kursi pada trotoar	1133	1242	91%	Sangat Baik
2 Kondisi keberadaan tempat sampah pada trotoar	1039	1247	83%	Baik
Hardscape	2172	2489	87%	Sangat Baik

Tabel 5 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari elemen *hardscape* dengan nilai 87% dengan kriteria sangat baik. Gambar 9 menunjukkan keberadaan elemen *hardscape* seperti meja, kursi dan tempat sampah menjadi salah satu faktor yang membuat elemen *hardscape* ini dinilai sangat baik. Keberadaan kursi, dan meja di beberapa titik strategis, biasa digunakan untuk ruang istirahat pejalan kaki. Jarak antara peletakan kursi satu dengan kursi yang lainnya, hanya berjarak $\pm 4 - 8$ meter. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian (Puslitbang Jalan dan Jembatan, 2011), tentang jarak antar kursi tempat istirahat pada

trotoar. Dengan begitu, jarak ini memudahkan pejalan kaki untuk berhenti istirahat sambil menikmati suasana Jalan Braga.



Gambar 9. Keberadaan elemen *Hardscape* di jalan Braga

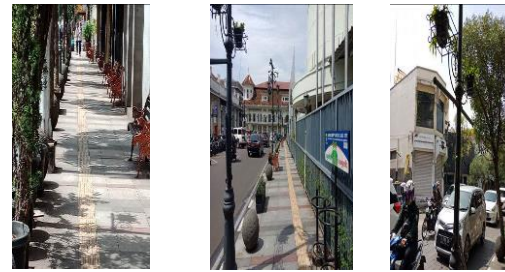
3.5. Kriteria Persentase *Softscape*

Tabel 6 Kriteria Persentase *Softscape*

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Kondisi keberadaan pohon peneduh	822	1149	72%	Baik
2 Kondisi keberadaan tanaman pembatas trotoar	1061	1246	85%	Baik
<i>Softscape</i>	942	1198	78%	Baik

Tabel 6 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari elemen *softscape* dengan nilai 78% dengan kriteria baik. Kondisi keberadaan tanaman pembatas trotoar dinilai lebih tinggi, dengan persentase 85% dibandingkan kondisi pohon peneduh, dengan persentase 72%. Gambar 10 menunjukkan kondisi tanaman pembatas trotoar yang lebih tertata dan didesain dengan baik. Sedangkan untuk kondisi pohon peneduh, tidak begitu besar dan banyak. Karena trotoar jalan Braga memiliki Garis Sempadan Bangunan 0, sehingga bangunan

yang ada di sisi trotoar dapat berfungsi sebagai peneduh saat orang berjalan.



Gambar 10.

Keberadaan tanaman pembatas dan pohon di sepanjang Jalan Braga

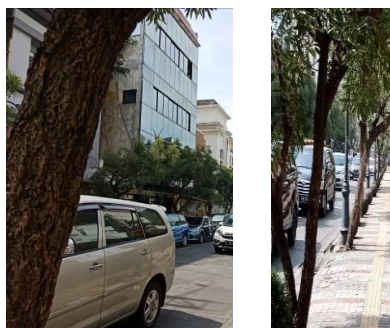
3.6. Kriteria Persentase Kenyamanan

Tabel 7 Kriteria Persentase Kenyamanan

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 <i>Continuity</i> dari trotoar	1089	1352	81%	Baik
2 Kebersihan trotoar	1123	1372	82%	Baik
3 Kemudahan berjalan di trotoar	1135	1211	94%	Sangat Baik
4 Keleluasan bergerak di trotoar	1094	1431	76%	Baik
5 <i>Protection railing</i>	767	1299	59%	Cukup
6 Tingkat kenyamanan trotoar bagi pejalan kaki	1085	1500	72%	Baik
Kenyamanan	1049	1361	77%	Baik

Tabel 7 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari faktor kenyamanan dengan nilai 77% dengan kriteria baik. Kemudahan berjalan di trotoar memiliki nilai paling tinggi pada faktor kenyamanan, yaitu 94% dengan kriteria sangat baik. Hal ini karena kondisi fisik dari

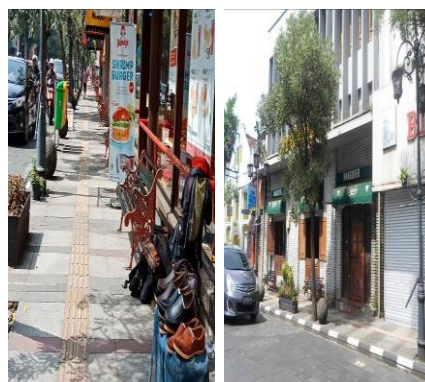
trottoar sangat ramah terhadap pejalan kaki. Terbukti untuk faktor kondisi fisik trottoar mendapat nilai 84% dengan kriteria baik. Gambar 11 menunjukkan tingkat kenyamanan yang didukung oleh faktor kebersihan, keleluasaan bergerak, dan *continuity* dari trottoar yang baik. Hasil penelitian ini mendukung penelitian sebelumnya (Rahaman et al 2011, 2012) mengenai faktor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan pada trottoar. Trottoar tidak banyak terpotong oleh *ramp* atau *entrance* menuju bangunan. Walaupun terpotong oleh *entrance* menuju bangunan, tinggi trottoar dibuat konsisten, tanpa perbedaan elevasi trottoar.



Gambar 11. *Continuity*
Trottoar Jalan Braga

Protection railing memiliki persentase 59% dengan kriteria cukup. Hal ini karena disepanjang Jalan Braga, hanya sedikit ditemui *protection railing* yang dapat digunakan membantu pejalan kaki lanjut usia dan pejalan kaki tuna netra. Gambar 12

menunjukkan trottoar Jalan Braga dengan sedikit pemberian *protection railing*. Hal ini karena Jalan Braga langsung berbatasan dengan bangunan, atau memiliki Garis Sempadan Bangunan 0. Sehingga jika menambahkan *railing protection*, akan merubah bentuk fasade bangunan.



Gambar 12. Kondisi *Protection Railing*

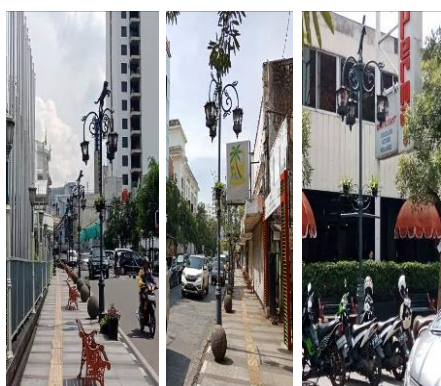
3.7. Kriteria Persentase Elemen Estetika

Tabel 8 Kriteria Persentase Estetika

	Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1	Kondisi keberadaan tanaman spot-spot menarik pada trottoar	1066	1500	71%	Baik
2	Kondisi keberadaan lampu hias pada trottoar	1107	1302	85%	Sangat Baik
	Estetika	1087	1401	78%	Baik

Tabel 8 menunjukan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari elemen estetika dengan nilai 78% dengan kriteria baik. Kondisi keberadaan lampu hias

pada trotoar menghiasi trotoar sepanjang Jalan Braga dengan persentase 85% dan kriteria sangat baik. Gambar 13 menunjukkan Lampu hias di desain dengan gaya kolonial dengan jarak antar lampu hias satu dengan lainnya sekitar ± 4 meter. Desain lampu ini memberikan nilai estetis pada Jalan Braga dan menambah suasana Bandung Tempo Dulu.



Gambar 13.

Keberadaan lampu hias di sepanjang Jalan Braga

Kondisi keberadaan tanaman spot-spot menarik pada trotoar mendapat nilai persentase 71% dengan kriteria baik. Gambar 14 menunjukkan spot spot tanaman yang didesain menarik, dengan cara meletakkannya di atas atau digantungkan pada sebuah tiang lampu yang didesain dengan gaya kolonial. Jarak antar pot – pot tanaman gantung sama jaraknya dengan jarak antar lampu jalan, hal ini karena pot – pot gantung diletakkan pada bagian bawah dari lampu jalan.



Gambar 14.

Kondisi keberadaan tanaman spot-spot menarik

Selain itu, peletakan spot tanaman hias yang digantung, adalah salah satu cara menghindari perusakan fasilitas pejalan kaki oleh orang – orang yang tidak bertanggung jawab. Desain dan barisan pot – pot tanaman gantung, menambah daya tarik pejalan kaki untuk merasakan suasana Bandung tempo dulu, yang kental dengan suasana kolonialnya.

3.8. Kriteria Persentase Ruang Sosial

Tabel 9 Kriteria Persentase Ruang Sosial

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Kondisi keberadaan pejalan kaki lima	1066	1354	79%	Baik
2 Kondisi keberadaan Shelter/ halte	923	1394	66%	Cukup
3 Ketersediaan area bersama untuk bermain, mengobrol	1032	1352	76%	Baik
4 Kondisi keberadaan Sidelwalk cafes	1111	1373	81%	Baik
5 Kegiatan event event festival	1144	1362	84%	Baik
Ruang Sosial	1055	1367	77%	Baik



Gambar 15. Event – event di Jalan Braga

Tabel 9 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari faktor ruang sosial dengan nilai 77% dengan kriteria baik. Kegiatan event event festival mendapat nilai baik, dengan persentase 84%. Hal ini karena di Jalan Braga selalu dilakukan berbagai kegiatan *event - event* rutin setiap tahunnya. Kegiatan Braga Festival yang diselenggarakan setiap tahun, selalu melibatkan ratusan komunitas dan masyarakat sekitarnya. Hal ini menjadikan Kota Bandung menjadi kota yang kreatif, dimana masyarakatnya selalu menyelenggarakan festival-festival rakyat dengan berbagai keunikan budaya di kota Bandung. Gambar 15 menunjukkan kegiatan event – event yang diselenggarakan di Jalan Braga diantaranya, Braga Festival, Bla Bla Bla fest (festival Band Indie Bandung), *Braga Culinary Nigth*.

Sedangkan kondisi keberadaan *Shelter/ halte* mendapat persentase 66% dengan kriteria cukup. Hal ini karena disepanjang Jalan Braga tidak ditemui *shelter* atau halte pemberhentian kendaraan. Walau demikian, keberadaan kursi yang berbaris cukup banyak dengan jarak yang cukup dekat dan mendapat bayangan bangunan, dapat menggantikan fungsi dari *shalter/ halte* untuk menunggu. Gambar 16 menunjukkan keberadaan kursi yang mendapat bayangan dari bangunan, sehingga cukup nyaman bagi orang untuk menunggu kendaraan.



Gambar 16.

Barisan kursi untuk menunggu

elemen peneduh bagi pejalan kaki. Gambar 17 menunjukkan kondisi tinggi bangunan yang berada di sisi trotoar memberikan bayangan bagi pejalan kaki, sehingga menjadi salah satu faktor peneduh bagi pejalan kaki saat berjalan. Kondisi trotoar yang teduh dan dapat melihat-lihat fasade bangunan menjadi salah satu faktor kenyamanan yang dapat mendorong orang untuk berjalan (Ferreira, 2012).

3.9. Kriteria Persentase Kualitas Lingkungan

Tabel 10 Kriteria Persentase Kualitas Lingkungan

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Kondisi drainase	1090	1364	80%	Baik
2 Kondisi tinggi bangunan disisi trotoar	1062	1272	83%	Baik
Kualitas Lingkungan	1076	1318	82%	Baik

Tabel 10 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari kualitas lingkungan dengan nilai 82% dengan kriteria baik. Kondisi tinggi bangunan disisi trotoar mendapat nilai persentase 82% dengan kriteria baik. Hal ini karena Jalan Braga memiliki Garsi Sempadan Bangunan 0, artinya trotoar langsung berbatasan dengan dinding bangunan pada bagian sisinya. Hal ini menjadikan keberadaan kondisi tinggi bangunan disisi trotoar menjadi salah satu



Gambar 17.

Bangunan pada sisi Jalan Braga

3.10. Kriteria Persentase Path Facilities / Amenities

Tabel 11 Kriteria Persentase Path Facilities / Amenities

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Kondisi material trotoar sesuai dengan kebutuhan penyandang disabilitas	1046	1273	82%	Baik
2 Kondisi material trotoar sesuai dengan kebutuhan lansia	1002	1198	84%	Baik
3 Kondisi keberadaan rak/ tempat parkir sepeda	966	1155	84%	Baik
4 Kondisi keberadaan sculpture (patung, air mancur, dll)	978	1346	73%	Baik
5 Ketersediaan jumlah parkir motor untuk berkunjung ke Jalan Braga	1007	1500	67%	Cukup
6 Ketersediaan jumlah parkir mobil untuk berkunjung ke Jalan Braga	907	1421	64%	Cukup
Path Facilities / Amenities	984	1316	76%	Baik

Tabel 11 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari path facilities/ amenities dengan nilai 76% dengan kriteria baik. Ketersediaan jumlah parkir mobil dan motor untuk berkunjung ke Jalan Braga mendapat nilai 64% dengan kriteria cukup. Mengingat Garis Sempadan Bangunan di Jalan Braga adalah 0, maka sebagian besar bangunan yang berdiri di Jalan Braga ini tidak memiliki tempat parkir. Gambar 5.18 menunjukkan ketidakterseediaannya tempat parkir di sebagian besar bangunan di Jalan Braga, hal

ini membuat bagian sisi – sisi dari Jalan Braga dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor. Namun demikian, tempat parkir yang disediakan dengan sistem Mesin Parkir Otomatis ini tidak dapat memenuhi kebutuhan parkir yang ada.



Gambar 18.

Area parkir di Jalan Braga

3.11. Kriteria Persentase Memorial

Tabel 12 Kriteria Persentase Memorial

Unit Analisis	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
1 Suasana Jalan Braga seperti pada zaman Kolonial Belanda	1094	1360	80%	Baik
2 Jalan Braga mengingatkan memori pada zaman Pemerintahan Kolonial Belanda	1106	1367	81%	Baik
3 Berjalan di Jalan Braga seperti sedang berjalan di Eropa	1063	1361	78%	Baik
4 Berjalan di Jalan Braga seperti sedang berjalan di Kota Bandung sebagai Kota Kembang	1112	1346	83%	Baik
5 Jalan Braga memiliki nilai sejarah yang penting bagi perkembangan Kota Bandung	1183	1429	83%	Baik
Memorial	1112	1373	81%	Baik

Tabel 12 menunjukkan perbandingan jumlah skor persepsi dan skor harapan dari faktor *memorial* dengan nilai 81% dengan kriteria baik. Gambar 19 menunjukkan sebagian besar bangunan di sepanjang Jalan Braga merupakan bangunan Heritage, sehingga gaya bangunannya masih tetap mempertahankan gaya kolonial Belanda. Ketika pejalan kaki berjalan di sepanjang Jalan Braga, memori mereka tergugah pada zaman kolonial Belanda dan suasana ini menjadi interpretasi suasana dari Kota Bandung yang kental dengan sejarah Kolonial.



Gambar 19.

Bangunan heritage di jalan Braga

Suasana Bandung tempo dulu dan Kolonial Belanda yang dirasakan di sepanjang Jalan Braga membuat Jalan ini sering dikunjungi beberapa wisatawan luar negeri. Gambar 20 menunjukkan Wisatawan

mancanegara ini datang ke Jalan Braga, selain untuk menikmati suasana kota Bandung yang penuh sejarah kolonial, juga untuk menapak tilas sejarah nenek moyang mereka (orang Belanda) ketika bermukim di Kota Bandung. Melihat tingginya jumlah kunjungan wisatawan domestik dan mancanegara ke Jalan Braga, membuat pemerintah kota Bandung mengadakan Mobil Bandros untuk kegiatan Tour Bandung yang melewati Jalan Braga.



Gambar 20.

Keberadaan Wisatawan mancanegara dan Mobil Bandros

3.12. Kriteria Persentase Elemen Pembentuk Trotoar

Tabel 13 Kriteria Persentase Elemen Pembentuk Trotoar

	Skor Persepsi	Skor Harapan	% Jumlah Skor	Kriteria
KONDISI FISIK TROTOAR	12839	15398	84%	Baik
KEAMANAN	7819	9074	78%	Baik
<i>HARDSCAPE</i>	2172	2489	87%	Sangat Baik
<i>SOFTSCAPE</i>	942	1198	78%	Baik
KENYAMANAN	1049	1361	77%	Baik
ESTETIKA	1087	1401	78%	Baik
RUANG SOSIAL	1055	1367	77%	Baik
KUALITAS LINGKUNGAN	1076	1318	82%	Baik
PATH FACILITIES / AMENITIES	984	1316	76%	Baik
MEMORIAL	1112	1373	81%	Baik
ELEMEN PEMBENTUK TROTOAR	3013	3629	83%	Baik

Tabel 13 menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen pembentuk trotoar di Jalan Braga dinilai baik dengan persentase 83%. Nilai kriteria setiap elemen pembentuk trotoar rata – rata dinilai baik. Elemen *Hardscape* menjadi salah satu elemen yang dinilai sangat baik dengan skor persentase paling tinggi, yaitu 87%. Elemen *hardscape* ini sangat berpengaruh terhadap tingkat kepuasan pejalan kaki di Jalan Braga (Ikhsani dan Khadiyanta, 2015).

Keberadaan meja, kursi dan tempat sampah menjadi salah satu faktor yang membuat elemen *hardscape* ini dinilai sangat baik. Keberadaan elemen *hardscape* seperti kursi yang terletak di beberapa titik strategis

dengan jarak yang tidak terlalu jauh, akan memudahkan pejalan kaki untuk berhenti untuk istirahat sambil menikmati suasana Jalan Braga. Tempat duduk tidak hanya menjadi elemen *hardscape* yang secara fungsional bisa dijadikan sebagai tempat istirahat, tapi juga bisa digunakan sebagai ruang sosial untuk kegiatan interaksi sosial (Pratama, 2014).

4. Simpulan dan Saran

Simpulan dari pembahasan diatas adalah Tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap elemen pembentuk trotoar di Jalan Braga dinilai baik dengan persentase 83%. Elemen *Hardscape* menjadi salah satu elemen pembentuk trotoar di Jalan Braga dengan persentase 87% dan kriteria sangat baik. Kondisi fisik trotoar, *softscape*, faktor kenyamanan, estetika, dan *path facilities/amenities* dan memorial yang berada pada rentang kriteria baik.

Adapun saran yang dapat disampaikan dalam penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah untuk lebih berupaya memperbaiki dan menjaga keramahan trotoar di Jalan Braga khususnya dan trotoar lainnya di kota Bandung umumnya. Diharapkan dengan tingginya tingkat kepuasan pejalan

kaki, akan meningkatkan minat orang untuk berjalan kaki, sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan yang sering menimbulkan kemacetan dan polusi udara.

Daftar Pustaka

1. Arshad, Ahmad Kamil; Bahari, Noor Iza; Hashim, Wardati and Halim, A.G. Abdul. (2015). *Gender Differences in Pedestrian Perception and Satisfaction on the Walkability of Kuala Lumpur City Center*. MATEC Web of Conferences, IConCEES 2015
2. Bahari, N; Arshad, A; and Yahy. (2012). *Pedestrians' Perception Of The Sidewalk Facilities In Kuala Lumpur's Commercial Areas*. International Sustainability And Civil Engineering Journal Vol.1, No.2, (Dec 2012)
3. Department of Engineering (UK), H.M.S.O, 1966. *Road in Urban Areas*, London: Fruin, 1994: 191. New York City Transit Authority. NYTCA
4. Department of Transport Highway And Traffic, *Design Considerations for Pelican and Zebra Crossing*, TA 52/87.
5. Ditjen Bina Marga/Sweroad. 1996. *Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM)*, Jakarta.
6. Ditjen Bina Marga. 1992. *Pedoman Teknik, Standar Perencanaan Geometrik Jalan Kota*, Jakarta.
7. Ditjen Bina Marga, 1992. *Pedoman Teknik, Standar Spesifikasi Trotoar*, Jakarta, Department of Transport Highway and Traffic, *Design Considerations for Pelican And Zebra Crossing*, TA 28/87.
8. Departemen Pekerjaan Umum. No.22/T/BM/1999. *Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum*. Jakarta : PT. Mediatama Saptakarya.
9. Ferreira, Doutor José Álvaro Antunes. (2012). *Pedestrian Accessibility and Attractiveness Indicators for Walkability Assessment*. Tecnico Lisboa, 2012
10. Heise, D. R.(2006). *The semantic differential and attitude research*. Diambil dari <http://www.indiana.edu/~socpsy/papers/AttMeasure/attitude..htm>
11. Homburger, S. and Kell, H. 1984. *Fundamental of Traffic Engineering*. 11th. California.
12. Indraswara, KM. Sahid. (2007). *Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo, Semarang*. Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman ENCLOSURE, Volume 6 No. 2. Juni 2007.
13. Jim Gibbons, UConn Extension Land Use Educator. (1999). *Non Pointed Education For Municipal Officials*. Technical Paper. Number 9
14. Kim, Sangyoup; Choi, Jaisung, and Kim, Yongseok. (2011). *Determining the Sidewalk Pavement Width by Using Pedestrian Discomfort Levels and Movement Characteristics*. *Journal of Civil Engineering* (2011) 15(5):883-889
15. Kotler, Phillip. 1995. *Marketing Management Analysis, Planning, Implementation & Control*. Prentice Hall Int
16. Kustedja, Sugiri. 2012. *Pemberdayaan Jalan Braga Sebagai Kawasan Arsitektur Kolonial Tropis Bandung*.
17. Leong, Frederick T. L. (2011). *Cultural accommodation model of counseling*. Volume 48, Issue 4, December 2011, Pages 150–152
18. Lynch, Kevin. 1960, *The Image Of The City*, The MIT Press, Cambridge.
19. Longo, Gianni dan Roberto Grambilla, 1997. *For Pedestrian Only*, New York: Whitney Library of Design

20. Muafania. (2014). *Pengaruh Street Furniture Jalur Pejalan Kaki Koridor Jalan Utama Pada Pusat Perdagangan Terhadap Kenyamanan Pengguna*. Jurnal PPKM III Juli (2014), hal. 171-189.
21. Nazir, Moh. (2009). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia
22. Narimawati, Umi, 2007. *Riset Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Agung Media
23. Pedoman Konstruksi dan Bangunan, Departemen Permukiman dan Prasarana wilayah.
24. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 3 Tahun 2005 tentang penyelenggaraan Ketertiban, Keindahan dan Kebersihan
25. Pratama, Novalino. (2014). *Studi Perencanaan Trotoar Di Dalam Lingkungan Kampus Universitas Sriwijaya Inderalaya*. Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan Vol. 2, No. 2, Juni 2014
26. Prijadi, Rachmat; Sangkertadi dan Tarore, Raymond Ch. (2014). *Pengaruh Permukaan Jalur Pedestrian Terhadap Kepuasan & Kenyamanan Pejalan Kaki di Pusat Kota Manado*. Media Matrasain, Volume 11, No.1, Mei 2014
27. Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
28. Sukhbaatar, Amgalan and Harada, Noboru. *The Relationship between Pedestrian Perception and Characteristics of Sidewalk Environment in case of the central area of Ulaanbaatar city*. Department of Architecture, Mongolian University of Science and Technology and Department of Urban Engineering, The University of Tokyo
29. Tanan, Natalia dan Suprayoga, Gede Budi. (2015). *Fasilitas Pejalan Kaki Dalam Mendukung Program Pengembangan Kota Hijau*. Jurnal HPJI Vol. 1 No. 1 Januari 2015. Hal. 17-28
30. Toolbox Section 4. Sidewalks and Walkways. Diakses tanggal 25 April 2017 pada https://hidot.hawaii.gov/highways/files/2013/07/Pedest-Tbox-Toolbox_4-Sidewalks-and-Walkways.pdf
31. Natalia, Tri. *Preferensi Dewasa Muda Terhadap Shopping Mall Dan Hubungannya Dengan Motivasi Berbelanja*. Thesis tidak dipublikasikan. Program Magister Arsitektur, Program Pasca Sarjana, ITB, 2014
32. Untermann, Richard K. 1986. *Accommodating The Pedestrian*, New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc.,
33. Walpole, Ronald E. and Myers, Raymond H. 1986. *Ilmu Peluang dan Statistik untuk Insinyur dan Ilmuan*, Bandung: ITB
34. Watson, Donald. Ed.al, (2001). *Time Saver Standards for Urban Design*. Mc.Graw Hill
35. Widjayanti Endang, *Pedestrian Flow and Level of Service for Sidewalks in Central Jakarta*, Thesis tidak dipublikasikan. Program Magister Sistem dan Teknik Jalan Raya, Program Pasca Sarjana, ITB, 1974.
1994. Transportation Research Board (TRB), *Highway Capacity Manual, Special Report 209*, Washington.