

Evaluasi Infrastruktur Pejalan Kaki Di Kawasan Lingkungan Perkotaan (Studi Kasus Kawasan WR Supratman Bandung)

Gildan Kantona Hamdani¹

¹ Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, SAPPK, Institut Teknologi Bandung, 40123, Indonesia

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p><i>Article History:</i> Received: December 16, 2023 Received in revised form: November 9, 2024 Accepted on: November 4, 2024 Available Online: December 2024-May 2025</p> <hr/> <p><i>Keywords:</i> <i>evaluation, pedestrian infrastructure, urban neighborhood</i> (evaluasi, infrastruktur pejalan kaki, lingkungan perkotaan)</p> <hr/> <p>Corresponding Author: Gildan Kantona Hamdani Institut Teknologi Bandung gkantona@gmail.com ORCID ID:</p>	<p>Perencanaan dan penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang memadai belum merata, karena masih terfokus pada beberapa ruas jalan di kawasan tertentu. Penelitian ini dilakukan di kawasan sekitar Jalan W. R. Supratman, Kota Bandung, yang merupakan lingkungan perkotaan tempat masyarakat bermukim, dengan beragam fasilitas. Evaluasi infrastruktur pejalan kaki dinilai berdasarkan kriteria dan aspek dari PEQI yang digabungkan dan disesuaikan dengan standar peraturan yang berlaku di Indonesia. PEQI merupakan alat observasi kuantitatif untuk menjelaskan serta menilai kualitas dan keamanan lingkungan fisik pejalan kaki sesuai dengan kebutuhan lingkungan, segmen, dan persimpangan. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa, kondisi infrastruktur pejalan kaki di kawasan tersebut belum memadai. Perlu perbaikan untuk meningkatkan minat pejalan kaki di kawasan ini. Hasil evaluasi dapat memberikan landasan bagi pemangku kepentingan, dalam mengambil langkah perencanaan untuk menyediakan infrastruktur pejalan kaki yang memadai di Kota Bandung.</p> <hr/> <p><i>The uneven distribution of planning and provision of adequate pedestrian infrastructure stems from its focus on specific roads in certain areas. This research was conducted around Jalan W. R. Supratman, Bandung City, an urban environment where people live, with various facilities. We evaluate the pedestrian infrastructure using the criteria and aspects of PEQI, combining them with the applicable regulatory standards in Indonesia. PEQI serves as a quantitative observation tool that evaluates the quality and safety of the physical environment for pedestrians, taking into account the needs of the environment, segments, and intersections. The results of the evaluation show that the condition of pedestrian infrastructure in the area is inadequate. Improvements are needed to increase pedestrian interest in this area. The results of the evaluation can provide a basis for stakeholders to take planning steps to provide adequate pedestrian infrastructure in the city of Bandung.</i></p>

1. Pendahuluan

Berjalan kaki merupakan moda transportasi yang ramah lingkungan dan paling mudah di akses (Ariffin & Zahari, 2013). Selain mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi, berjalan kaki juga bermanfaat bagi kesehatan. Penyediaan fasilitas pejalan kaki yang aman dan menyenangkan merupakan salah satu prinsip perencanaan kota berkelanjutan (Shamsuddin et al., 2012). Kurang memadainya faktor keamanan menjadi

salah satu alasan masyarakat enggan berjalan kaki (Azmi & Karim, 2012a), padahal fasilitas pejalan kaki berperan penting untuk memenuhi hak dasar masyarakat (Fadila & Angestiwi, 2023). Infrastruktur pejalan kaki yang menjamin keselamatan dan kenyamanan merupakan komponen penting dalam perencanaan kota yang mempengaruhi kesediaan masyarakat untuk berjalan kaki.

Seiring perkembangan zaman, terdapat ketergantungan besar pada kendaraan bermotor sebagai moda transportasi utama yang sering digunakan, bahkan di lingkungan permukiman yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan degradasi lingkungan perkotaan (Azmi & Karim, 2012a). Keselamatan, kenyamanan dan kemudahan aksesibilitas bagi pejalan kaki hanya mendapat sedikit perhatian karena dianggap sebagai moda perjalanan kecil dibandingkan penggunaan kendaraan bermotor (Shamsuddin et al., 2012). Kondisi ini mengakibatkan kualitas infrastruktur pejalan kaki kurang memadai, mulai dari jalur yang rusak, minim vegetasi dan peneduh, tidak ada koneksi dengan transportasi umum, bahkan tidak aman bagi perempuan dan anak-anak (Wahyudi et al., 2023). Penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang memadai pada suatu kawasan dapat mempengaruhi kesediaan masyarakat untuk berjalan kaki (Bakhtiar et al., 2022).

Pejalan kaki lebih banyak di lingkungan dengan aksesibilitas yang mudah (Shamsuddin et al., 2012). Ketersediaan fasilitas yang berkualitas dan jaringan akses yang memadai, khususnya yang mendukung mobilitas pejalan kaki, merupakan kunci peningkatan kualitas hidup di lingkungan perkotaan (Sondakh, 2017). Kawasan lingkungan perkotaan tempat masyarakat tinggal serta beraktivitas seperti berbelanja, rekreasi dan berbagai rutinitas harian lainnya, harus mudah diakses dengan berjalan kaki. Dalam jarak dan lingkup kawasan yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki, Clarence Perry memperkenalkan *Neighborhood Concept* untuk menggambarkan hubungan antara komponen perumahan dan non-perumahan (Azmi & Karim, 2012b). Saat ini perencanaan dan penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang memadai belum merata, karena masih terfokus pada beberapa ruas jalan di kawasan tertentu saja. Salah satu contoh di Kota Bandung adalah koridor Jalan Ir. H. Djuanda/Dago dan Jalan Braga yang memiliki fasilitas pejalan kaki yang tergolong aman, nyaman, lengkap serta menarik. Kedua koridor jalan tersebut memiliki karakteristik fungsi rekreatif. Jalan Ir. H. Djuanda/Dago menjadi pusat perbelanjaan menengah ke atas yang dilengkapi fasilitas komersial, sementara Jalan Braga terkenal sebagai pusat hiburan sejak era kolonial (Kusuma et al., 2023). Kondisi ini tidak dapat dijumpai di kawasan lain yang hak pejalan kakinya banyak terambil, karena timbulnya parkir-parkir liar (Herdiana, 2023).

Kualitas infrastruktur perlu ditingkatkan agar minat masyarakat untuk berjalan kaki semakin tinggi. Untuk itu perlu dilakukan evaluasi kondisi kualitas infrastruktur pejalan kaki. Studi evaluasi kualitas infrastruktur pejalan kaki ini dilakukan di sekitar Jl WR Supratman, Kota Bandung yang merupakan kawasan permukiman dengan beragam fasilitas. Meskipun dekat dengan pusat kota dan pemerintahan, namun kualitas infrastruktur pejalan kakinya belum menjadi prioritas dalam penataan ruang kota. Pada penelitian ini, infrastruktur pejalan kaki yang dievaluasi adalah di ruas Jalan W. R. Supratman yang merupakan salah satu jalan kolektor primer di Kota Bandung. Hasil

penelitian dapat berkontribusi dalam pengembangan kota ramah pejalan kaki (Eboli et al., 2023) pada aspek perencanaan dan penyediaan infrastruktur pejalan kaki dalam perencanaan kota. Perencanaan tata ruang merupakan salah satu intervensi yang dapat dilakukan, karena untuk mengatasi masalah yang dihadapi, perlu diawali oleh perencanaan yang baik (Maryati & Firman, 2022).

2. Bahan dan Metode

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif dan komparatif. Analisis deskriptif digunakan untuk menggambarkan kriteria normatif dan kondisi area studi kasus. Data mengenai kondisi eksisting infrastruktur pejalan kaki diperoleh melalui observasi langsung. Dengan analisis komparatif, kondisi eksisting infrastruktur pejalan kaki dibandingkan kesesuaiannya dengan kriteria atau standar normatif. Kajian diawali dengan mengidentifikasi kriteria normatif dalam penyediaan infrastruktur pejalan kaki.

Berdasarkan konsep *Complete Street*, pengadaan ruang pejalan kaki merupakan prioritas (Institute for Transportation Development Policy (ITDP) Indonesia., 2017). Infrastruktur fisik, seperti trotoar dan area penyeberangan merupakan bagian penting dari sistem transportasi berkelanjutan (Mesfin & Denbi, 2022). Infrastruktur pejalan kaki yang berkualitas adalah yang memenuhi kriteria fisik yang baik (Iffiyah et al., 2022). Fasilitas pejalan kaki adalah setiap struktur yang disediakan untuk berjalan kaki dan dibedakan menjadi dua jalur, yakni *sidewalk* dan *walkway*. *Sidewalk* (trotoar) terletak sejajar dengan jalan, sedangkan *walkway* terletak pada tempat tertentu seperti taman (Tanan et al., 2017). Pada penelitian ini jalur pejalan kaki yang akan dievaluasi adalah jenis *sidewalk*.

Penyediaan infrastruktur pejalan kaki minimal memenuhi aspek keamanan, kenyamanan dan keterpaduan, untuk memenuhi kebutuhan akan kontinuitas, keselamatan, dan aksesibilitas pejalan kaki. Salah satu standar kriteria untuk menilai kualitas dan keamanan lingkungan fisik infrastruktur pejalan kaki adalah *Pedestrian Environmental Quality Index/PEQI* (San Francisco Department of Public Health, 2008). PEQI merupakan alat observasi kuantitatif untuk menjelaskan serta menilai kualitas dan keamanan lingkungan fisik pejalan kaki sesuai dengan kebutuhan lingkungan, segmen, dan persimpangan (Wicaksono et al., 2019). Di Indonesia, standar penyediaan infrastruktur pejalan kaki diatur oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan serta Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018, tentang Pedoman Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Infrastruktur pejalan kaki dalam penelitian ini dinilai berdasarkan kriteria kualitas jalur pejalan kaki menurut PEQI yang digabungkan dan disesuaikan dengan standar penyediaan dari peraturan yang berlaku di Indonesia. Berbagai kriteria dan aspek yang tercantum pada kedua standar tersebut diolah, kemudian digunakan untuk menganalisis kesesuaian kualitas fisik infrastruktur pejalan kaki yang tersedia, seperti ditunjukkan pada tabel 1.

Tabel 1. Kriteria Evaluasi

No.	Kriteria	Aspek
1	Ketersediaan infrastruktur pejalan kaki berdasarkan fungsi jalan (Arteri, Kolektor, Lokal/Lingkungan)	Keamanan
2	Beda ketinggian (15-20 cm)	
3	Jalur pengaman yang memisahkan jalur pejalan kaki dan jalur lalu lintas (berupa jalur hijau atau pagar pengaman)	
4	Kualitas permukaan trotoar	
5	Ubin pemandu untuk disabilitas	
6	Ketersediaan lampu penerangan	
7	Lebar bersih jalur pejalan kaki (minimal 1.5 m)	Kenyamanan
8	Tidak terdapat penghalang yang mengganggu jalur pejalan kaki	
9	Trotoar menerus dan tidak terputus oleh akses kendaraan maupun bangunan	
10	Terdapat peneduh (berupa pohon atau atap peneduh)	
11	Fasilitas tempat duduk	
12	Tempat sampah	
13	Ketersediaan ramp yang mudah di akses	Keterpaduan
14	Terdapat akses ke transportasi umum (shelter atau halte angkutan umum)	
15	Terdapat fasilitas penyeberangan	
16	Terdapat petunjuk informasi	

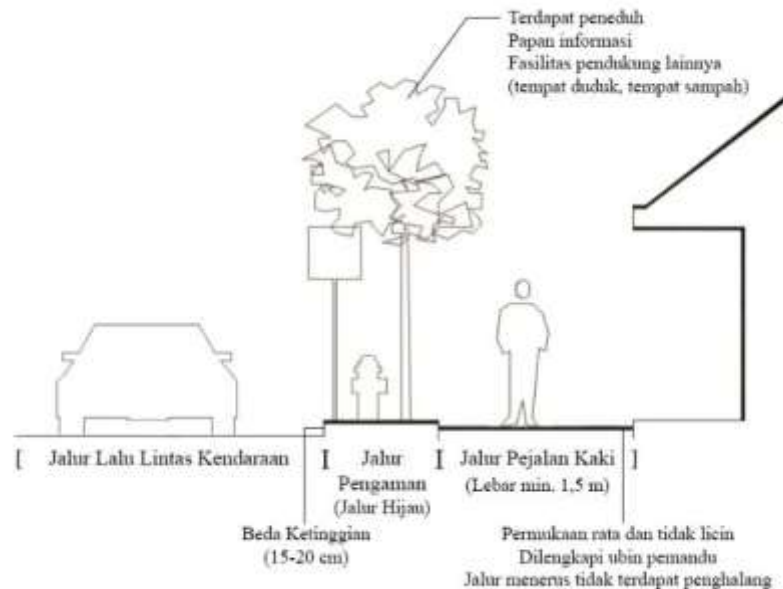
(Sumber: Hasil Pengolahan Berdasarkan Standar Kementerian PUPR dan PEQI, 2023)

Penilaian untuk evaluasi infrastruktur pejalan kaki berdasarkan kriteria pada tabel 1, menggunakan Skala Guttman, yaitu dengan memberi nilai 0 untuk tidak sesuai dan memberi nilai 1 untuk kondisi sesuai. Kualitas infrastruktur pejalan kaki dinyatakan “tidak sesuai” jika ketersediaan atau kondisi fisik dari hasil pengamatan berada dalam rentang 0–50%. Sebaliknya, apabila ketersediaan atau kondisi fisiknya berada dalam rentang 51–100%, maka kualitas infrastruktur pejalan kaki dinyatakan “sesuai” dengan ketentuan teknis penyediaannya (Mulyadi & Santosa, 2021).

Berdasarkan konsep *15-minute city* yang dikemukakan sekitar tahun 2010, kawasan lingkungan perkotaan merupakan bagian daripada kota yang penduduk sekitarnya dapat beraktivitas dan mengakses fasilitas publik dengan berjalan kaki dalam waktu perjalanan berkisar antara 5, 10 hingga 15 menit (Staricco, 2022). Konsep ini merupakan hasil penafsiran kembali ide “*Neighborhood Unit*” Clarence Perry yang mengembangkan standar waktu berjalan kaki selama 5 menit. ‘Waktu’ merupakan jarak rata-rata yang bersedia ditempuh oleh pejalan kaki dengan satuan pengukuran jarak diwakili oleh radius berukuran $\frac{1}{4}$ mil atau 400meter dengan titik pusat berupa pusat aktivitas di kawasan tersebut (Azmi & Karim, 2012b).

Pada sebuah penelitian di Malaysia ditemukan bahwa jarak yang ditempuh untuk bersedia berjalan kaki sebelum akhirnya memilih bepergian dengan kendaraan adalah kurang dari 200 meter (Azmi & Karim, 2012a). Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa standar jarak berjalan kaki Clarence Perry yaitu sejauh 400meter kurang layak digunakan di negara-negara beriklim tropis seperti Malaysia. Karena Indonesia juga merupakan negara dengan iklim tropis, maka penilaian untuk evaluasi infrastruktur pejalan kaki

dibatasi pada jarak sekitar 200meter dari titik pusat aktivitas kawasan, serta dilakukan secara umum untuk keseluruhan panjang jalur berjalan dengan asumsi bahwa kondisi pada sepanjang jalur berjalan adalah sama.



Gambar 1. Ilustrasi Kriteria Minimal

(Sumber: Hasil Pengolahan Berdasarkan Standar Kementerian PUPR dan PEQI, 2023)

Lokasi penelitian adalah Jl WR Supratman, Kota Bandung dengan titik pusat Lapangan Supratman. Titik ini merupakan ruang terbuka hijau dengan fungsi sebagai sarana olahraga dan rekreasi yang menjadi pusat aktivitas kawasan. Di sekitar titik ini juga terdapat Sekolah Dasar dan Sekolah Menengah Pertama, perkantoran, pertokoan dan restoran. Jl WR Supratman merupakan salah satu jalan kolektor primer di Kota Bandung. Ruas jalan lokal dan lingkungan yang menghubungkan Jl WR Supratman dengan kawasan permukiman di sekitarnya, yaitu Jl Cisadea, Jl Cendana dan Jl Cilaki juga akan dievaluasi kualitas infrastruktur pejalan kakinya. Jalan-jalan ini merupakan jalan yang biasa digunakan oleh masyarakat untuk menuju Lapangan Supratman ataupun sekolah.

3. Hasil dan Diskusi

Indikator utama sebuah ruas jalan ramah untuk pejalan kaki adalah tersedianya ruang untuk berjalan kaki dengan posisi sejajar jalan (trotoar). Infrastruktur pejalan kaki yang dibutuhkan dapat berbeda-beda. Merujuk pada Peraturan Daerah Kota Bandung No. 5 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2022 – 2042 serta peraturan terkait dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki yang berlaku, kebutuhan pengembangan infrastruktur pejalan kaki berdasarkan fungsi, sistem, tipe

jalan serta penggunaan lahan pada ruas jalan yang akan di evaluasi dalam penelitian ini terdapat pada tabel 2.

Tabel 2. Kebutuhan Infrastruktur Pejalan Kaki

Ruas Jalan	Fungsi dan Sistem Jalan	Tipe Jalan	Penggunaan Lahan	Kebutuhan Pejalan Kaki
Jalan W. R. Supratman	Kolektor Primer	4/2 Terbagi	Komersil	Dibutuhkan pada kedua sisi jalan
Jalan Brigjen Katamso	Kolektor Sekunder	4/2 Tak Terbagi	Komersil	Dibutuhkan pada kedua sisi jalan
Jalan Cendana	Lokal	2/2 Tak Terbagi	Komersil	Dibutuhkan pada kedua sisi jalan
Jalan Cisadea	Lokal	2/2 Tak Terbagi	Perumahan (> 10 Unit)	Dibutuhkan pada kedua sisi jalan
Jalan Cilaki	Lokal	2/2 Tak Terbagi	Perumahan (> 10 Unit)	Dibutuhkan pada kedua sisi jalan

(Sumber: Hasil Pengolahan Berdasarkan Perda RTRW Kota Bandung 2022 – 2042 dan Standar Kementerian PUPR, 2023)

Berdasarkan tabel 2, setiap ruas jalan membutuhkan infrastruktur pejalan kaki. Maka dari itu kualitas infrastruktur pejalan kaki yang tersedia pada setiap ruas jalan tersebut perlu dievaluasi. Hasil penilaian kualitas infrastruktur pejalan kaki di kawasan studi terdapat pada tabel 3.

Tabel 3. Penilaian Kualitas Infrastruktur Pejalan Kaki

Aspek	Kriteria No.	Jl WR Supratman	Jl Brigjen Katamso	Jl Cendana	Jl Cisadea	Jl Cilaki
Keamanan	K1	1	1	1	1	0
	K2	1	1	1	1	0
	K3	0	0	0	0	0
	K4	0	1	1	0	0
	K5	0	0	0	0	0
	K6	0	0	0	0	0
Kenyamanan	K7	1	0	0	0	0
	K8	1	0	1	1	0
	K9	0	0	0	0	0
	K10	1	1	1	1	1
	K11	0	0	0	0	0
	K12	0	0	0	0	0
Keterpaduan	K13	0	0	0	0	0
	K14	1	1	1	0	0
	K15	1	1	1	0	0
	K16	0	0	0	0	0
Jumlah Sesuai		7	6	7	4	1
Jumlah Tidak Sesuai		9	10	9	12	15
Kesesuaian (%)		43,75%	37,50%	43,75%	25,00%	6,25%

(Sumber: Hasil Analisis, 2023)

Hasil dari penilaian aspek keamanan menunjukkan bahwa Jl Brigjen Katamso dan Jl Cendana telah memenuhi 50% kriteria yang dibutuhkan, sedangkan pada Jl Cilaki belum terdapat infrastruktur pejalan kaki sama sekali. Dari semua kriteria pada aspek

ini, terdapat 3 kriteria yang tidak dimiliki oleh semua ruas jalan, yaitu: lampu penerangan jalan, jalur pengamanan, dan ubin pemandu. Penerangan pada malam hari hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu dari bangunan. Hampir di semua ruas jalan, jalur pengaman terletak di antara pagar bangunan dan jalur pejalan kaki, sehingga kendaraan dan para pejalan kaki hanya dipisahkan oleh perbedaan tinggi trotoar saja. Sementara, jalur pengaman yang sesuai dengan kriteria justru tersedia di depan Lapangan Supratman di mana jalur lalu lintas pada segmen Jl WR Supratman sudah tidak lagi beroperasi. Ubin pemandu sudah tersedia di beberapa jalur pejalan kaki, namun belum layak untuk digunakan. Ruas-ruas jalan yang dievaluasi belum memenuhi semua kriteria infrastruktur pejalan kaki yang memadai dalam aspek keamanan.



Gambar 2. Pemisahan jalur pejalan kaki dan kendaraan serta kondisi ubin pemandu (a dan b); kondisi jalur yang sempit dan rusak serta terhalang oleh pohon (c dan d)
(Dokumentasi: Hamdani, 2023)

Kebutuhan total lebar jalur untuk dua orang pejalan kaki yang berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya adalah 150 cm. Pada kawasan ini, hanya ruas Jl WR Supratman yang memenuhi kriteria tersebut. Walaupun jalur pejalan kakinya cukup lebar, namun permukaan jalur pejalan kaki kurang nyaman karena permukaannya tidak rata, serta terdapat beberapa objek penghalang (gambar 2). Hal ini juga ditemui pada beberapa titik di trotoar ruas Jl Cisadea. Ruang pejalan kaki diteduhi banyak pepohonan, sehingga memberikan kenyamanan dalam berjalan kaki, namun belum ada fasilitas pendukung lain seperti tempat duduk dan tempat sampah. Kondisi jalur yang rusak juga dialami oleh seluruh infrastruktur pejalan kaki yang berada dalam radius 200 meter dari Lapangan Supratman. Kondisi ini tentu dapat menghambat minat berjalan kaki untuk masyarakat sekitar, karena di negara-negara beriklim tropis kesediaan masyarakat untuk berjalan kaki adalah kurang dari 200 meter (Azmi & Karim, 2012a).

Kriteria pada aspek keterpaduan merupakan komponen konektivitas memadai yang perlu disediakan pada infrastruktur pejalan kaki, yaitu: *ramp*, fasilitas penyeberangan, halte/*shelter* angkutan umum, dan papan informasi (gambar 3). Kebanyakan *ramp* pada kawasan ini sulit diakses kursi roda dan kereta bayi. Fasilitas penyeberangan terpenuhi dengan adanya *zebra cross* yang sebidang dengan jalan, namun perlu penambahan fasilitas penyeberangan pada beberapa ruas atau persimpangan. Infrastruktur pejalan kaki perlu menyediakan fasilitas yang mendukung sistem transportasi massal, yaitu halte atau *shelter* angkutan umum. Pada kawasan ini telah

tersedia halte atau shelter pada titik yang dibutuhkan, namun karena tidak ada pemisah antara jalur pejalan kaki dan jalur lalu lintas, maka baik supir angkutan maupun penumpang dapat menghentikan kendaraan di titik manapun sehingga halte atau shelter tidak terpakai. Pada kawasan ini belum tersedia papan informasi mengenai kawasan, yang dapat membantu masyarakat agar tidak tersesat.



Gambar 3. Kondisi *ramp*, fasilitas penyebrangan, dan halte
(Dokumentasi: Hamdani, 2023)

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa penyediaan infrastruktur pejalan kaki yang memadai masih belum merata dan hanya terfokus pada beberapa ruas jalan di kawasan tertentu saja. Pada koridor Jl Djuanda, elemen ruangnya ditata dengan baik, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pengguna trotoar (Kusuma et al., 2023). Area pejalan kaki di Jalan Braga juga dapat berfungsi dengan baik sebagai ruang publik, karena fasilitas pejalan kaki pada koridor tersebut sudah memiliki kualitas yang baik meskipun masih diperlukan beberapa perbaikan dan peningkatan pemeliharaan (Fadila & Angestiwi, 2023). Kondisi tersebut belum dapat dirasakan di kawasan Jl WR Supratman. Kualitas infrastruktur pejalan kaki pada kawasan ini belum memenuhi 50% dari keseluruhan kriteria dan aspek penilaian kualitas lingkungan fisik pejalan kaki.

Untuk mewujudkan kota berkelanjutan, fasilitas pejalan kaki yang aman perlu disediakan (Ariffin & Zahari, 2013; Shamsuddin et al., 2012). Dari penelitian ini, terlihat bahwa perbaikan infrastruktur pejalan kaki perlu diprioritaskan. Perencanaan fasilitas pejalan kaki yang berkualitas dengan jaringan akses yang memadai, dapat meningkatkan kualitas hidup dan minat masyarakat untuk berjalan kaki (Sondakh, 2017) sehingga, dapat mendorong masyarakat untuk beralih menuju moda transportasi yang lebih ramah lingkungan dan tercipta lingkungan perkotaan yang lebih sehat dan nyaman.

4. Simpulan

Hasil evaluasi kualitas infrastruktur pejalan kaki di sekitar Jalan W. R. Supratman, Kota Bandung, menunjukkan bahwa sebagian besar kualitas infrastruktur pejalan kaki belum memadai. Kondisi trotoar yang sejajar dengan jalan-jalan pada radius 200meter tersebut, belum memadai dalam mendukung keamanan, kenyamanan, dan keterpaduan

bagi pejalan kaki, sehingga diperlukan perbaikan dan peningkatan infrastruktur pejalan kaki, agar minat masyarakat untuk berjalan kaki lebih meningkat.

Peningkatan kualitas dapat diawali dengan memenuhi beberapa kriteria, seperti penyediaan lampu penerangan, fasilitas tempat duduk dan tempat sampah, ketersediaan ramp yang memadai, serta papan informasi. Secara bertahap diharapkan dapat diciptakan lingkungan perkotaan yang lebih ramah pejalan kaki, sesuai dengan prinsip-prinsip berkelanjutan dalam perencanaan kota.

Daftar Pustaka

- Ariffin, R. N. R., & Zahari, R. K. (2013). Perceptions of the Urban Walking Environments. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 105, 589–597. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.11.062>
- Azmi, D. I., & Karim, H. A. (2012a). A Comparative Study of Walking Behaviour to Community Facilities in Low-Cost and Medium Cost Housing. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 35, 619–628. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.02.129>
- Azmi, D. I., & Karim, H. A. (2012b). Implications of Walkability Towards Promoting Sustainable Urban Neighbourhood. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 50, 204–213. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.028>
- Bakhtiar, I. S., Mokhtar, S., & Hussein, M. Z. S. (2022). Pedestrian Infrastructure Quality of Service In Urban Neighborhood: A Case Study in Wangsa Maju, Kuala Lumpur, Malaysia. *Civil and Sustainable Urban Engineering*, 2(1), 1–11. <https://doi.org/10.53623/csue.v2i1.57>
- Eboli, L., Forciniti, C., Mazzulla, G., & Bellizzi, M. G. (2023). Establishing Performance Criteria for Evaluating Pedestrian Environments. *Sustainability (Switzerland)*, 15(4). <https://doi.org/10.3390/su15043523>
- 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>
- Herdiana, I. (2023). *Hak Para Pejalan Kaki Kota Bandung yang Terabai*. <https://bandungbergerak.id/article/detail/14988/hak-para-pejalan-kaki-kota-bandung-yang-terabai>
- Iffiyah, K., Santoso, E. B., & Setiawan, R. P. (2022). The Quality of Pedestrian Based on Pedestrian Environment Quality Index (PEQI) Standards in the Cultural Heritage Area of Tunjungan Street Surabaya. *BERKALA SAINSTEK*, 10(2), 101. <https://doi.org/10.19184/bst.v10i2.28408>
- Institute for Transportation Development Policy (ITDP) Indonesia. (2017). Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017–2022. *Jakarta*.
- Kusuma, Y., Aryanti, T., & Megayanti, T. (2023). Mewujudkan Livable City: Persepsi Tentang Ruang Terbuka yang Aman dan Tidak Aman di Kota Bandung. *Review of Urbanism and Architectural Studies*, 21(1), 32–42. <https://doi.org/10.21776/ub.ruas.2023.021.01.4>

- Maryati, S., & Firman, T. (2022). Equal Access to Water in Cirebon Regency Urban Area. In *Routledge Handbook of Urban Indonesia* (pp. 367–379). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003318170-31>
- Mesfin, T. R., & Denbi, T. J. (2022). Assessment of pedestrian infrastructures of road transport: A case study of Jimma Town. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 7(2), 41–52. <https://doi.org/10.14254/jsdtl.2022.7-2.3>
- Mulyadi, A. M., & Santosa, W. (2021). *Pemenuhan Standar Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Kawasan Central Business District Jakarta* (Vol. 21, Issue 3).
- San Francisco Department of Public Health. (2008). *The Pedestrian Environmental Quality Index (PEQI): An assessment of the physical condition of streets and intersections*. www.sfdph.org/phes
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A., & Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 50, 167–178. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.025>
- Sondakh, A. F. P. (2017). Metode Penilaian Walkability Permukiman di Perkotaan: Sebuah Kajian Literatur Sistematis. *Review of Urbanism and Architectural Studies*, 15(1), 1–12. <https://doi.org/10.21776/ub.ruas.2017.015.01.1>
- Staricco, L. (2022). 15-, 10- or 5-minute city? A focus on accessibility to services in Turin, Italy. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100030. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100030>
- Tanan, N., Wibowo, S. S., & Tinumbia, N. (2017). *Pengukuran Walkability Index pada Ruas Jalan di Kawasan Perkotaan (Walkability Index Measurement on Road Links in Urban Area)*.
- Wahyudi, A., Asteriani, F., Muliana, R., Raihan Aulia, A., & Fikri, M. (2023). *An Urban Form Study on Walking Choice (A Case Study in The Central Business District Jenderal Sudirman, Pekanbaru)* (Vol. 20, Issue 1).
- Wicaksono, A., Hadi Prabowo, A., & Purnomo, E. I. (2019). Analisis Kualitas Jalur Pedestrian di Kawasan Kota Lama Bandung Berdasarkan PEQI (Analysis of Pedestrian Pathways Quality in Kota Lama Bandung Based on PEQI). *Jurnal AGORA*, 17(1), 1–9. <https://doi.org/dx.doi.org/1025105/agora.v17i1.7406>