

PERILAKU PENYEBERANG JALAN DALAM MENYEBERANG DI JALAN ASIA AFRIKA DAN JALAN MERDEKA KOTA BANDUNG

VANNYA DARA FADILLAH RUHIYAT¹, RATNA AGUSTINA²

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional, Bandung

Email: vannya.dara@mhs.itenas.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi perilaku penyeberang jalan di Jalan Asia Afrika dan Jalan Merdeka, Kota Bandung, dengan pendekatan kuantitatif deskriptif berdasarkan data survei terhadap 100 responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas penyeberang di Jalan Asia Afrika adalah laki-laki usia 15–25 tahun, sementara di Jalan Merdeka didominasi perempuan dan mahasiswa. Zebra cross menjadi fasilitas yang paling banyak digunakan di kedua lokasi, khususnya oleh kelompok usia muda, karena kemudahan akses dan lokasi strategis di kawasan wisata dan komersial. Sementara itu, penggunaan JPO lebih banyak ditemukan di Jalan Merdeka, terutama oleh usia muda, karena kedekatannya dengan pusat perbelanjaan seperti BIP dan BEC, meskipun masih menghadapi kendala aksesibilitas. Pola asal dan tujuan perjalanan didominasi lokasi strategis seperti Jalan Braga, Alun-Alun, Gedung Merdeka, dan pusat komersial, mencerminkan keterkaitan erat antara perilaku menyeberang dengan tata ruang serta guna lahan dominan di kawasan tersebut, menjadikan kedua ruas jalan ini sebagai koridor vital dalam sistem distribusi aktivitas ekonomi dan sosial kota.

Kata kunci: Perilaku, Fasilitas Penyeberangan, Statistik Deskriptif

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan elemen penting dalam menunjang aktivitas masyarakat, baik dalam hal distribusi barang maupun mobilitas individu dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Untuk mendukung kelancaran sistem transportasi, diperlukan layanan yang optimal, mulai dari penyediaan infrastruktur yang memadai hingga peningkatan fasilitas yang sudah tersedia. Salah satu komponen infrastruktur yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi adalah fasilitas penyeberangan. Fasilitas seperti zebra cross, *pelican crossing*, dan jembatan penyeberangan sangat diperlukan untuk mendukung keselamatan pejalan kaki dan menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Pemerintah telah menetapkan standar penyediaan fasilitas pejalan kaki, seperti yang tertuang dalam Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, dengan tujuan menjamin keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Penempatan fasilitas penyeberangan seharusnya mempertimbangkan arus lalu lintas dan kebutuhan masyarakat. Namun, meskipun fasilitas telah disediakan, masih banyak pejalan kaki yang memilih menyeberang secara sembarangan karena berbagai pertimbangan kenyamanan dan efisiensi. Pejalan kaki menghindari fasilitas yang dirasa tidak nyaman, seperti jembatan tinggi, tangga banyak, atau menunggu lama. Fenomena ini juga

terjadi di Kota Bandung, khususnya di kawasan Jalan Asia Afrika dan Jalan Merdeka, yang memiliki intensitas pergerakan pejalan kaki yang tinggi. Oleh karena itu, penting untuk memahami bagaimana perilaku dan preferensi penyeberang terbentuk di kedua lokasi tersebut, sebagai dasar pengembangan sistem penyeberangan yang lebih responsif terhadap kebutuhan pengguna.

2. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif kuantitatif untuk mengidentifikasi perilaku penyeberang dalam menyeberang jalan di Jalan Asia Afrika dan Jalan Merdeka, Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan data primer berupa penyeberan kuesioner secara *offline* kepada penyeberang jalan di kedua jalan tersebut. Penentuan responden dalam penelitian ini menggunakan jenis *Nonprobability sampling* dengan teknik sampling *incidental*. Penentuan jumlah responden dalam penelitian ini menggunakan rumus Lameshow dengan nilai error 10%. Berdasarkan hasil perhitungan dengan menggunakan rumus Lameshow, dapat diketahui bahwa jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 100 responden. Metode analisis yang digunakan yaitu analisis deskriptif yang bertujuan untuk mendeksripsikan data-data yang sudah didapat, lalu dibantu oleh *software SPSS IBM 25* untuk menganalisis *crosstab* atau tabulasi silang yang digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik penyeberang jalan dengan dengan perilaku penyeberang jalan.

3. ISI

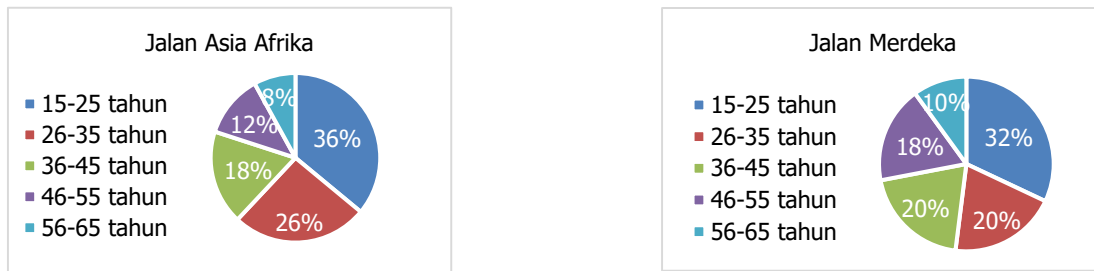
3.1 Karakteristik Penyeberang Jalan

Karakteristik responden yang dibuat untuk menjelaskan dan menggambarkan pengelompokkan sampel penelitian berdasarkan jenis kelamin, usia, dan status pekerjaan



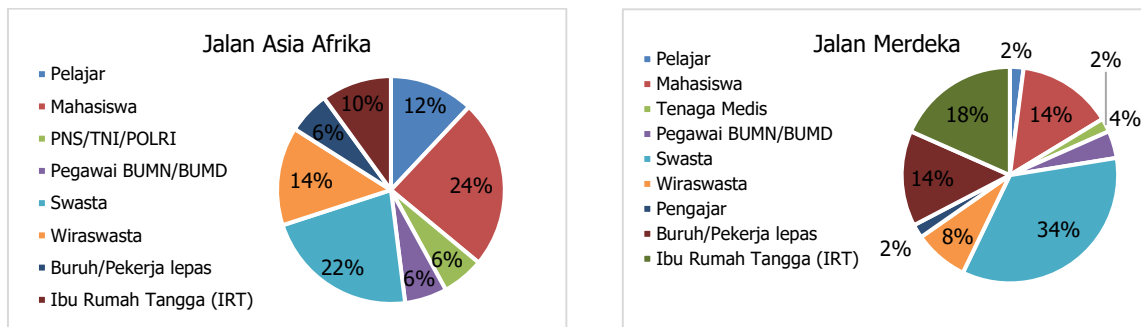
Gambar 1. Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan Gambar 1, karakteristik penyeberang jalan menunjukkan bahwa mayoritas responden di Jalan Asia Afrika adalah laki-laki (66%), sedangkan di Jalan Merdeka justru didominasi oleh perempuan (66%). Perbedaan ini mencerminkan variasi pola aktivitas dan perbedaan fungsi lahan di sekitar kedua lokasi, yang memengaruhi dominasi gender pengguna fasilitas penyeberangan jalan.



Gambar 2. Karakteristik Usia responden

Berdasarkan diagram pada Gambar, karakteristik usia penyeberang jalan menunjukkan bahwa kelompok usia dominan di Jalan Asia Afrika adalah 15–25 tahun (36%) dan di Jalan Merdeka proporsi tertinggi tetap pada usia 15–25 tahun (32%) yang mengindikasikan tingginya aktivitas mobilitas dari kalangan muda dan usia produktif.

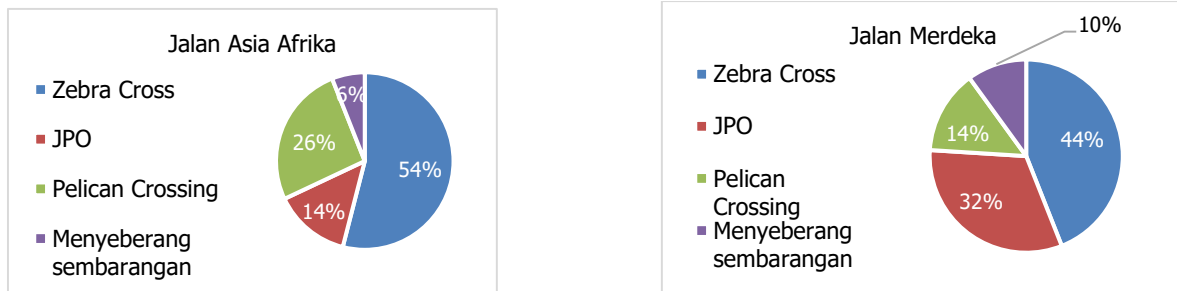


Gambar 3. Karakteristik Status Pekerjaan Responden

Berdasarkan Gambar 3, karakteristik status pekerjaan responden menunjukkan bahwa di Jalan Asia Afrika, penyeberang jalan didominasi oleh pelajar (22%) dan mahasiswa (20%). Sementara itu, di Jalan Merdeka, kelompok mahasiswa menjadi yang paling dominan (34%), disusul pegawai swasta (18%) dan ibu rumah tangga (14%), yang menunjukkan bahwa ruas jalan ini lebih banyak digunakan oleh kalangan akademik serta pengguna dengan mobilitas non-rutin seperti IRT.

3.2 Perilaku Penyeberang Jalan

Perilaku penyeberang jalan adalah segala bentuk tindakan, kebiasaan, atau respons individu saat melintasi jalan, baik yang mengikuti aturan maupun yang tidak. Perilaku ini mencakup keputusan untuk menggunakan fasilitas penyeberangan yang telah disediakan. Dalam variabel ini menggambarkan mengenai asal perjalanan menyeberang, tujuan perjalanan setelah menyeberang, dan frekuensi menyeberang yang dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 4. Fasilitas Penyeberangan yang Digunakan Responden

Berdasarkan Gambar 4, fasilitas penyeberangan yang paling banyak digunakan di Jalan Asia Afrika adalah zebra cross (54%), diikuti pelican crossing (26%), sedangkan penggunaan JPO dan menyeberang sembarangan sangat rendah. Di Jalan Merdeka, zebra cross juga paling dominan (44%), namun penggunaan JPO cukup tinggi (32%) dibandingkan fasilitas lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa responden di kedua lokasi lebih memilih fasilitas penyeberangan sebidang, meskipun di Jalan Merdeka penggunaan JPO lebih signifikan karena kemungkinan dipengaruhi oleh kondisi fisik jalan atau keberadaan fasilitas tersebut yang lebih strategis.

Tabel 1. Hasil Crosstab Fasilitas Penyeberangan dengan Usia Responden di Jalan Asia Afrika

		Fasilitas Penyeberangan				Total
		Zebra Cross	Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	Penyeberangan bersinyal (Pelican Crossing)	Menyeberang sembarangan	
Usia	15-25 tahun	10	2	6	0	18
	26-35 tahun	9	1	2	1	13
	36-45 tahun	3	2	4	0	9
	46-55 tahun	3	1	1	1	6
	56-65 tahun	2	1	0	1	4
Total		27	7	13	3	50

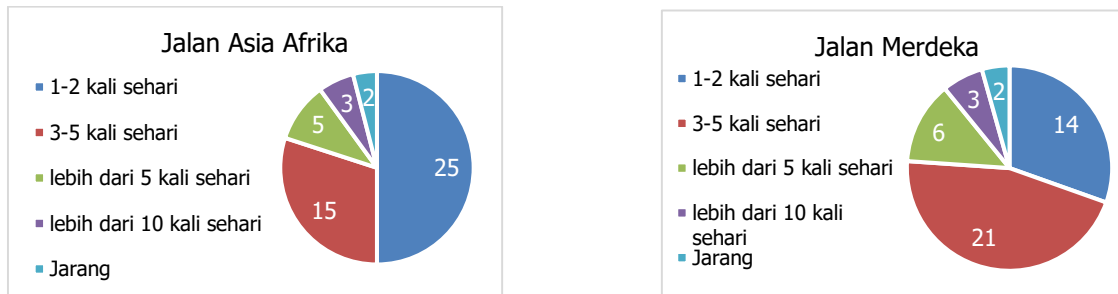
Hasil analisis crosstab menunjukkan bahwa di Jalan Asia Afrika, zebra cross paling banyak digunakan oleh semua kelompok usia, terutama usia 15–25 tahun, diikuti pelican crossing, sementara JPO jarang dipilih. Pilihan ini lebih dipengaruhi oleh kondisi tata ruang dan guna lahan kawasan yang padat aktivitas wisata, perkantoran, dan komersial, sehingga pejalan kaki cenderung memilih fasilitas penyeberangan yang cepat dan mudah diakses.

Tabel 2. Hasil Crosstab Fasilitas Penyeberangan dengan Usia Responden di Jalan Merdeka

		Fasilitas Penyeberangan				Total
		Zebra Cross	Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	Penyeberangan bersinyal (Pelican Crossing)	Menyeberang sembarangan	
Usia	15-25 tahun	5	7	2	2	16
	26-35 tahun	5	3	1	1	10
	36-45 tahun	3	3	3	1	10
	46-55 tahun	5	2	1	1	9
	56-65 tahun	4	1	0	0	5
Total		22	16	7	5	50

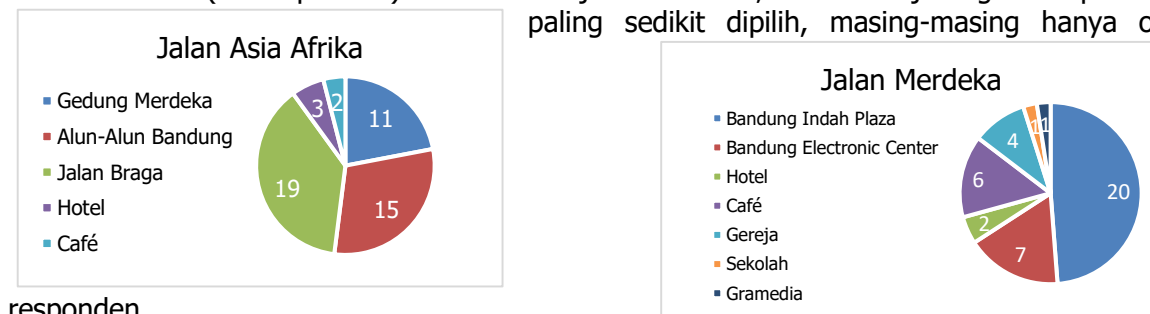
Hasil analisis di Jalan Merdeka menunjukkan bahwa perilaku penggunaan fasilitas penyeberangan bervariasi antar kelompok usia, meskipun zebra cross tetap menjadi pilihan dominan, terutama bagi usia 26 tahun ke atas. Kelompok usia muda (15–25 tahun) lebih cenderung menggunakan

JPO, sementara kelompok usia lainnya memilih zebra cross karena kemudahan akses. Pola ini sejalan dengan karakteristik tata ruang Jalan Merdeka yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa linier, sehingga mendukung aksesibilitas langsung di permukaan jalan bagi pejalan kaki.



Gambar 5. Frekuensi Menyeberang

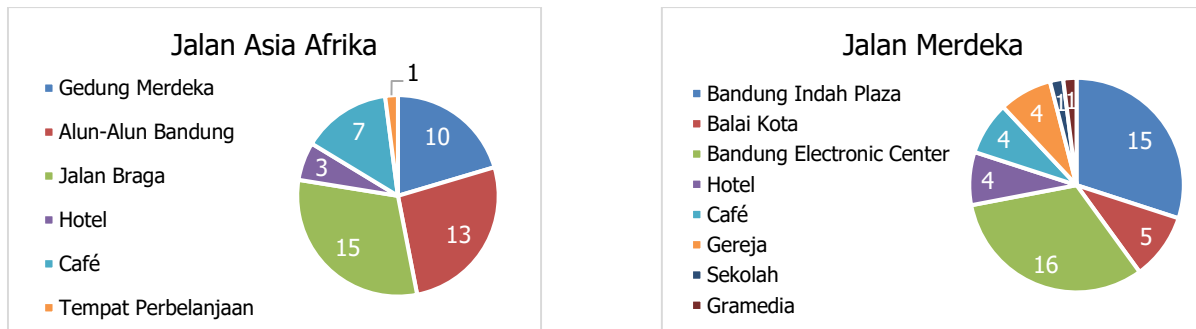
Penelitian ini menunjukkan bahwa frekuensi menyeberang responden di Jalan Asia Afrika dan Jalan Merdeka cukup tinggi. Di Jalan Asia Afrika, sebagian besar responden menyeberang 1–2 kali sehari (25 responden). Sementara itu, di Jalan Merdeka, frekuensi menyeberang terbanyak adalah 3–5 kali sehari (21 responden). Pada kedua jalan tersebut, frekuensi “jarang” merupakan yang paling sedikit dipilih, masing-masing hanya oleh 2



responden.

Gambar 6. Lokasi Asal Menyeberang

Untuk lokasi asal menyeberang pejalan kaki di Jalan Asia Afrika didominasi dari Jalan Braga (19 responden), diikuti Alun-Alun dan Gedung Merdeka, yang mencerminkan tingginya aktivitas di area wisata dan komersial. Sementara itu, di Jalan Merdeka, titik asal perjalanan terbanyak berasal dari Bandung Indah Plaza (20 responden), menunjukkan dominasi pusat perbelanjaan sebagai magnet pergerakan pejalan kaki. Lokasi seperti hotel, café, gereja, sekolah, dan Gramedia memiliki jumlah responden yang jauh lebih rendah. Temuan ini sejalan dengan zonasi RDTR yang menempatkan kawasan komersial dan campuran sebagai fungsi dominan dibandingkan pelayanan umum.



Gambar 7. Lokasi Tujuan Menyeberang

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan menyeberang terbanyak di Jalan Asia Afrika adalah menuju Jalan Braga (15 responden), diikuti Alun-Alun Bandung dan Gedung Merdeka, mencerminkan daya tarik kawasan wisata dan budaya. Hotel hanya menjadi tujuan bagi sebagian kecil responden, yaitu 3 orang. Di Jalan Merdeka, tujuan utama menyeberang adalah Bandung Electronic Center dan Bandung Indah Plaza, menunjukkan dominasi area komersial sebagai magnet pergerakan pejalan kaki. Lokasi lain seperti Balai Kota, hotel, dan café dipilih oleh 4–5 responden, sementara tempat ibadah, sekolah, dan Gramedia hanya oleh 1 responden. Temuan ini menunjukkan bahwa struktur pergerakan masyarakat sangat dipengaruhi oleh fungsi ruang dominan di kawasan tersebut, menjadikan Jalan Merdeka sebagai koridor vital dalam distribusi aktivitas ekonomi dan sosial kota.

4. KESIMPULAN

Perilaku penyeberang jalan di Jalan Asia Afrika dan Jalan Merdeka dipengaruhi oleh karakteristik pengguna serta pola ruang dan guna lahan di sekitarnya. Di Jalan Asia Afrika, fasilitas zebra cross lebih disukai oleh seluruh kelompok usia, terutama usia 15–25 tahun, karena lokasinya yang strategis dan mudah dijangkau di tengah kawasan padat aktivitas wisata, komersial, dan perkantoran. Rendahnya penggunaan JPO di kawasan ini mencerminkan kurangnya informasi, petunjuk arah, dan kesesuaian lokasi fasilitas dengan arus pejalan kaki. Sebaliknya, di Jalan Merdeka, penggunaan JPO lebih tinggi di kalangan usia muda, terutama karena letaknya yang dekat dengan pusat perbelanjaan seperti BIP dan BEC, meskipun kelompok usia lainnya masih memilih zebra cross untuk kemudahan akses. Pola ini mencerminkan keterkaitan antara perilaku menyeberang dan karakter ruang yang dominan di mana Jalan Asia Afrika berfungsi sebagai kawasan wisata dan budaya, sedangkan Jalan Merdeka sebagai koridor perdagangan dan jasa linier yang keduanya menjadi simpul penting dalam sistem pergerakan pejalan kaki di Kota Bandung.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Dr. Widya Suryadini, S.T., M.T. selaku kepala Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah mendukung dan menyediakan fasilitas terbaik selama proses penelitian. Seluruh dosen beserta staf Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah meluangkan waktu dan tenaga nya untuk memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis.

DAFTAR RUJUKAN

- Gusty, S., Wulansari, I., Arba'in, M. A., Mustika, W., Kusuma, A., Abduh, N., ... & Iskandar, A. C. S. (2023). *Dasar-Dasar Transportasi*. Tohar Media.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). *Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018 tentang Penyediaan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki*. Jakarta: Kementerian PUPR.
- Razi Hasan, O. O.-T., & Madzlan Napiah. (2020). *An Intercept Study of Footbridge Users And Non-Users in Malaysia. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 73*, Pages 66-77. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.05.011>.