BRAGA BEBAS KENDARAAN: PERSPEKTIF PEDAGANG KAKI LIMA DAN PENGUNJUNG

Angelia Dewi[1],

[1)]Universitas Pendidikan Indonesia, Jl. Dr. Setiabudhi No. 229, Kota Bandung; angeliadewi@upi.edu

Elvana Amelia[2],

[2)] Universitas Pendidikan Indonesia, Jl. Dr. Setiabudhi No. 229, Kota Bandung; elvanaamelia@upi.edu

Levina Ardelia[3]

[3)] Universitas Pendidikan Indonesia, Jl. Dr. Setiabudhi No. 229, Kota Bandung; levinaardelia@upi.edu

Syifa Nurhalizah[4]

[4)] Universitas Pendidikan Indonesia, Jl. Dr. Setiabudhi No. 229, Kota Bandung; syifanurhalizah@upi.edu

Abstract

This research aims to analyze the impact of car-free Braga on the perspective of street vendors and visitors. The research method used is a qualitative method with interview techniques. The research results show that Jalan Braga is transforming into a vehicle-free Braga which has an impact on street vendors and visitors with different perspectives. Where Braga Beken opens up space for visitors to experience the intimate atmosphere of the Flower City. But on the other hand, Braga Beken presents a dilemma for culinary entrepreneurs in the area.

Keywords : *Braga Street, free of vehicles, street vendors, visitors.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Dampak Braga Bebas Kendaraan pada perspektif pedagang kaki lima dan pengunjung. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan teknik wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jalan Braga bertransformasi menjadi Braga Bebas kendaraan yang berdampak kepada pedadang kaki lima dan pengunjung dengan perspektif yang berbeda. Dimana Braga Beken membuka ruang untuk pengunjung merasakan keintiman suasana Kota Kembang. Namun di sisi lain, Braga Beken menghadirkan dilema bagi para pengusaha kuliner di kawasan tersebut.

Kata Kunci: Jalan Braga, Bebas Kendaraan, Pedagang kaki lima, Pengunjung

PENDAHULUAN

Pariwisata merupakan salah satu sektor ekonomi terbesar di dunia yang mampu menciptakan peluang kerja (Zulkifli & Rahman, 2021). Peluang kerja yang tercipta dari industri ini mampu membangkitkan kehidupan perekonomian daerah hingga perekonomian masyarakat sekitar (Yakup, 2019). Pertumbuhan industri pariwisata ini tentu harus mendapatkan dukungan dari pemerintah agar tingkat ekonomi masyarakat dapat terus bertambah, salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan membentuk sebuah kebijakan.

Dalam membentuk suatu kebijakan, diperlukan pengetahuan yang mendalam antara keadaan politik dan lingkungan (Buick et al., 2016). Suatu kebijakan harus mampu menjadi penengah antara pemerintah dan masyarakat (Fawcett et al., 2018). Kebijakan yang akan diterapkan juga harus mampu menjawab semua masalah yang dialami oleh masyarakat (Roziqin et al., 2021).

Salah satu sektor pariwisata yang memiliki peluang besar untuk meningkatkan perekonomian masyarakat adalah Jalan Braga di Kota Bandung. Dalam rangka meningkatkan performa Jalan Braga sebagai destinasi wisata, pemerintah Indonesia telah membuat suatu kebijakan bernama Braga Free Vehicle (BFV) atau Braga Bebas Kendaraan (Brilyana, 2024). Dengan adanya kebijakan ini, pemerintah berharap jumlah wisatawan yang datang ke Jalan Braga meningkat sehingga kondisi ekonomi juga meningkat.

Namun, tentu saja ada dampak yang ditimbulkan oleh penerapan kebijakan ini, terutama dampak yang dirasakan oleh pengunjung dan pedagang di Jalan Braga. Penelitian terdahulu yang membahas fenomena ini masih sedikit. Oleh karena itu, penulis membuat penelitian ini dengan tujuan untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan dari penerapan kebijakan ini dari perspektif pengunjung dan pedagang di Jalan Braga.

KAJIAN TEORI

1.1 Kebijakan Publik

Dalam literatur tentang kebijakan publik, ada banyak definisi yang berbeda. Menurut Dye (Dwiyanto Indiahono : 2009 : 17), kebijakan publik adalah apa pun yang diputuskan oleh pemerintah. Ini berarti semua tindakan pemerintah, baik secara eksplisit maupun implisit, dianggap sebagai kebijakan. Pemerintah harus melakukan kebijakan, menurut interpretasi ini, karena dua hal penting. Pertama, kebijakan tersebut menunjukkan bahwa pemerintah harus melakukan keputusan.

Anderson (Hill & Hupe, 2010) menggambarkan kebijakan sebagai kumpulan tindakan yang diambil oleh satu atau lebih aktor dalam kaitannya dengan masalah yang dihadapi. “Ketika kita melakukan tindakan berarti kita telah membuat suatu realitas dan ketika kita membuat tindakan baru, maka kita juga membuat realitas baru,” kata Suskind, seorang penulis yang dekat dengan George W. Bush, mantan pejabat gedung putih (Fischer et al., 2007). Menurut Friedrich, kebijakan adalah tindakan yang mencari peluang untuk mencapai tujuan yang diinginkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan (Widodo, 2007:13). Menurut (Post & Stenseth, 1999) kebijakan adalah rencana tindakan yang dibuat oleh pejabat pemerintah untuk mencapai tujuan yang lebih luas yang berdampak besar pada kehidupan rakyat negara. Beberapa perspektif kebijakan setuju bahwa suatu kebijakan selalu terkait dengan rencana tindakan untuk mencapai tujuan tertentu.

Konsep "kebijakan publik", juga dikenal sebagai "kebijakan publik", adalah konsep unik yang didefinisikan secara akademik. Para ahli memberikan berbagai definisi kebijakan publik. Eyestone memberikan definisi kebijakan publik. "Hubungan satu unit pemerintah dengan lingkungannya", katanya, adalah definisi kebijakan publik "secara luas". “Kebijakan adalah arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan,” kata Anderson. Raksasataya menggambarkan kebijakan sebagai "suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan". Oleh karena itu, suatu kebijakan terdiri dari tiga komponen: (1) menentukan tujuan yang ingin dicapai, (2) taktik atau strategi dari berbagai langkah yang digunakan untuk mencapai tujuan yang diinginkan, dan (3) menyediakan berbagai masukan untuk memungkinkan pelaksanaan taktik secara nyata.

1.2 Implementasi Kebijakan

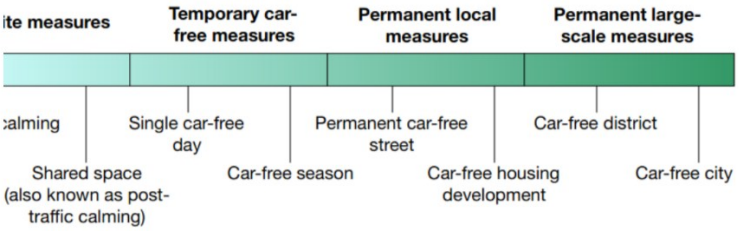
Pada dasarnya, cara suatu kebijakan dapat mencapai tujuannya disebut implementasi kebijakan. Anderson (1079) dalam Eny Haryati (2006:5), (Dalam Skripsi Mualimin: 2010), menyatakan bahwa kebijakan publik tidak melakukan sendiri; dengan kata lain, mereka akan memiliki dampak tertentu setelah diterapkan. Tanpa tahap implementasi, kebijakan hanya akan menjadi impian atau rencana. Implementasi kebijakan merupakan bentuk konkrit suatu kebijakan, makna yang terkandung dalam kata "implementasi", karena seringkali gagal mencapai tujuan kebijakan karena tahap implementasinya tidak sesuai dengan rencana.

Kebijakan adalah salah satu dari "empat tepat" yang penting untuk keefektifan implementasi, menurut (Nugroho, 2018). Pertama, lihat apakah kebijakannya sudah tepat. Sisi kedua kebijakan adalah apakah sudah dirumuskan sesuai dengan masalah yang akan ditangani. Sisi ketiga adalah apakah kebijakan dibuat oleh lembaga (misi kelembagaan).

1.3 Bebas Kendaraan

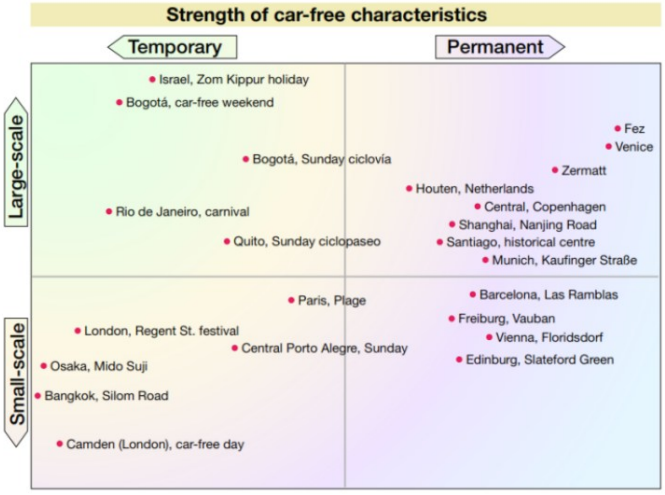
Car Free Day memiliki tujuan utama sebagai ruang publik dan sosial untuk warga kota. Allan B. Jacob (1995) menyatakan bahwa ruang publik berfungsi sebagai tempat di mana orang berinteraksi satu sama lain, memungkinkan revolusi sosial, dan mendorong kreativitas dan kegiatan bersama.Warga kota yang biasanya jarang berinteraksi dengan orang-orang di sekitarnya menjadi lebih tertarik untuk berinteraksi karena kegiatan ini (Jacobs, 1995).

Menurut Wright, 2005 dalam (, istilah "bebas kendaraan", juga dikenal sebagai "bebas kendaraan", dapat mencakup berbagai pembatasan pada penggunaan kendaraan bermotor. Pembatasan kendaraan dapat digambarkan sebagai spektrum kemungkinan larangan penggunaan kendaraan dalam jangka waktu yang lama. Gambar berikut menunjukkan berbagai kemungkinan yang dapat terjadi.



Gambar 1.Spektrum Bebas Kendaraan
(Wright, 2005)

Gambar di atas menunjukkan spektrum bebas kendaraan (Car-Free). Single Car-Free Days dan Car-Free Season adalah beberapa jenis yang dapat diterapkan untuk mengatasi masalah lalu lintas. Sangat diharapkan bahwa tindakan bebas kendaraan sementara ini akan menjadi titik awal untuk Car-Free Street dan Car-Free Housing yang permanen pada skala lokal. Car-Free District dan Car-Free City adalah skala terakhir yang diharapkan dengan target tindakan permanen pada skala besar.



Gambar 2 Matriks Bebas Kendaraan
(Wright, 2005)

Gambar diatas ini memberikan penjelasan tentang matrik posisi pengembangan CarFree di berbagai negara di seluruh dunia dengan mempertimbangkan masing-masing skala dan durasi pelaksanaannya. Posisi pengembangan CarFree yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah CarFree Days, yang beroperasi pada skala geografis yang relatif kecil, yaitu hanya sebagian dari ruas Jalan Braga, dan bersifat temporal, yaitu hanya pada hari sabtu dan minggu.

Menurut Hilmiawan (2011), tujuan dan keuntungan dari Car-Free Days adalah sebagai berikut:

- Mengurangi pencemaran udara dari kendaraan bermotor;
- Mendorong orang untuk menggunakan sarana transportasi alternatif seperti angkutan umum, sepeda, dan fasilitas pejalan kaki;
- Meningkatkan kesadaran masyarakat tentang bahaya tidak terkendalinya penggunaan kendaraan pribadi, baik dari segi kelancaran pergerakan maupun kualitas udara kota;
- Meningkatkan kesadaran masyarakat tentang bahaya tidak terkendalinya penggunaan kendaraan pribadi.

1.4 Pedagang Kaki Lima

Pedagang kaki lima (PKL) dan "vendor jalan" adalah istilah yang sama, menurut McGee dan Yeung (dalam Rosita, 2006: 1). Vendor jalan adalah orang-orang yang menjual barang dan jasa di lokasi yang merupakan ruang untuk kepentingan umum, terutama di trotoar dan pinggir jalan. PKL menggunakan ruang publik seperti jalan, trotoar, taman kota, dan tepi sungai untuk melakukan aktivitasnya karena tidak tersedianya ruang informal kota bagi mereka. Ini biasanya terjadi di lokasi strategis di antara aktivitas formal kota seperti Car Free Day.

METODOLOGI

Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Menurut (Creswell, 1994) menyatakan bahwa pendekatan kualitatif merupakan pendekatan untuk membangun pernyataan pengetahuan berdasarkan perspektif-konstruktif (misalnya, makna-makna yang bersumber dari pengalaman individu, nilai-nilai sosial dan sejarah dengan tujuan untuk membangun teori atau pola pengetahuan tertentu) atau berdasarkan perspektif partisipatori (misalnya: orientasi terhadap politik, isu, kolaborasi atau perubahan); atau keduanya. Berbagai sumber data seperti catatan observasi, catatan wawancara, pengalaman individu dan sejarah dapat digunakan untuk mendukung terbentuknya intepretasi tersebut. Data ini diperoleh dari wawancara dengan pedagang kaki lima dan pengunjung untuk memperoleh gambaran utuh terkait dampak bebas kendaraan di Jalan Braga. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui artikel jurnal, internet dan buku yang memiliki relevansi dengan penelitian ini. Selanjutnya data yang telah diperolehtersebut kemudian dianalisa secara deskriptif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kota Bandung, bagaikan Jakarta, Surabaya, dan Yogyakarta, menyimpan jejak sejarah yang tak terpisahkan dari perjalanan bangsa menuju kemerdekaan dan pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Oleh karena itu, kelanjutan pembangunannya menjadi esensial untuk melestarikan dan menghadirkan warisan sejarah, khususnya yang berkaitan dengan perjuangan kemerdekaan, bagi generasi penerus. Kawasan-kawasan bersejarah, bagaikan halaman-halamannya, menceritakan kisah peradaban yang terbentang sepanjang masa. Dimulai dari Braga, embrio kota yang penuh dengan artefak dan saksi bisu perjalanan bangsa, Bandung terus berkembang meninggalkan jejaknya yang khas. Arsitektur Braga, perpaduan budaya dan estetika, menjadi bukti interaksi erat antara manusia dan ruang. Di sini, masyarakat bukan hanya penghuni, tapi juga pelaku sejarah yang membentuk identitas kota. Dan kini, Bandung melangkah maju, meninggalkan Braga sebagai fondasinya, menuju masa depan yang penuh harapan .

Kawasan Braga, dulunya merupakan lorong elit yang penuh dengan deretan pertokoan kelas atas, menjadi saksi bisu gemerlapnya masa lampau Bandung. Seiring perkembangan zaman, Braga mengalami pasang surut, tertinggal di belakang kawasan komersial baru yang menjamur. Namun, dalam beberapa tahun terakhir, Braga bangkit dari tidur panjangnya. Upaya revitalisasi dari berbagai pihak mengantarkan Braga menuju era baru, menjadikannya kawasan konservasi yang siap bersinar kembali.

Jalan Braga yang legendaris kini bertransformasi menjadi **Braga Beken**, kawasan bebas kendaraan yang memanjakan para pengunjung setiap akhir pekan. Singkatan dari "Bebas Kendaraan", Braga Beken menandakan era baru bagi kawasan bersejarah ini, di mana pejalan kaki menjadi raja, menikmati suasana kota yang lebih asri dan ramah lingkungan. Hari pertama Braga Beken diwarnai dengan antusiasme luar biasa dari berbagai kalangan. Warga lokal, wisatawan domestik, bahkan mancanegara tumpah ruah memadati kawasan bersejarah ini. Bebas dari hiruk pikuk kendaraan, mereka dimanjakan dengan suasana yang asri dan ramah lingkungan. Langkah kaki mereka menyusuri jalan Braga yang terbuat dari bebatuan andesit, merasakan kesejukan udara Kota Kembang, dan terpukau oleh pesona arsitektur bersejarah yang terpancar dari gedung-gedung di sekitarnya.

Braga Beken bagaikan magnet yang menyatukan berbagai elemen masyarakat, menghadirkan kembali kejayaan dan semangat masa lalu dalam balutan modernitas.

Braga Beken, program bebas kendaraan di kawasan bersejarah Bandung, bagaikan pisau bermata dua. Di satu sisi, ia membuka ruang bagi masyarakat dan wisatawan untuk merasakan keintiman suasana Kota Kembang. Namun di sisi lain, Braga Beken menghadirkan dilema bagi para pengusaha kuliner di kawasan tersebut. Keberadaan kendaraan yang dibatasi mengundang kekhawatiran akan penurunan omzet penjualan. Hal ini menjadi tantangan yang perlu dihadapi bersama untuk menemukan solusi yang tepat, menyeimbangkan kebutuhan masyarakat dan kelangsungan usaha para pedagang.

Salah satunya diungkapkan oleh seorang barista di kafe kawasan Braga, merasakan dampak langsung dari program Braga Beken. Semenjak ujicoba bebas kendaraan ini dimulai, keramaian di kafenya di akhir pekan, yang biasanya tak pernah sepi, kini mulai berkurang. Penurunan pengunjung ini menjadi kekhawatiran bagi para pengusaha kuliner lainnya di Braga. Mereka memahami tujuan positif Braga Beken untuk menghadirkan suasana kota yang lebih asri dan ramah lingkungan. Namun, di sisi lain, mereka juga merasakan dampak ekonomi yang tidak dapat diabaikan.

Sedangkan menurut salah satu wisatawan, Braga Beken dikunjungi primarily untuk berfoto, bukan untuk menikmati kuliner. Hal ini menjadi tantangan bagi para pengusaha kuliner di kawasan tersebut, yang harus beradaptasi dengan tren dan preferensi pengunjung baru.

Menanggapi kekhawatiran para pengusaha kuliner terkait Braga Beken, Pj Wali Kota Bandung Bambang Tirtoyuliono menegaskan bahwa program bebas kendaraan ini akan terus dievaluasi. Ujicoba ini, menurutnya, dilakukan untuk menciptakan suasana Kota Kembang yang lebih nyaman bagi warga dan wisatawan. Bambang memahami kekhawatiran para pengusaha dan berjanji untuk mencari solusi yang tepat. Ia menekankan bahwa program ini bukan hanya tentang estetika, tetapi juga tentang menciptakan ruang publik yang inklusif dan bermanfaat bagi semua pihak.

SIMPULAN

Penelitian ini mengkaji dampak penerapan kebijakan Braga Bebas Kendaraan (Braga Free Vehicle/BFV) atau Braga Beken dari sudut pandang pedagang kaki lima dan pengunjung di kawasan Braga, Kota Bandung. Braga Beken, program bebas kendaraan yang dilaksanakan setiap akhir pekan di kawasan bersejarah ini, bertujuan untuk menciptakan suasana kota yang lebih asri dan ramah lingkungan dengan menjadikan pejalan kaki sebagai prioritas. Hasil penelitian menunjukkan dampak positif Braga Beken, yaitu peningkatan kenyamanan dan pengalaman pengunjung serta peningkatan kesadaran akan pentingnya pelestarian lingkungan. Pengunjung menikmati suasana yang lebih tenang dan aman, bebas dari polusi udara dan hiruk pikuk kendaraan. Selain itu, mereka juga memiliki kesempatan untuk lebih mengenal dan menjelajahi arsitektur bersejarah dan budaya lokal di kawasan Braga.

Namun, di sisi lain, Braga Beken juga membawa dampak negatif bagi para pedagang kaki lima di kawasan tersebut. Kunjungan dan omzet mereka mengalami penurunan akibat berkurangnya akses bagi pengunjung yang datang dengan kendaraan pribadi. Hal ini menjadi dilema bagi pihak otoritas, yang perlu

menyeimbangkan manfaat bagi masyarakat dengan kelangsungan usaha para pedagang di sekitar Braga. Penelitian ini merekomendasikan beberapa solusi, seperti penataan kawasan yang lebih menarik dan ramah bagi pejalan kaki, peningkatan aksesibilitas publik, dan program pemberdayaan ekonomi bagi para pedagang. Diperlukan komitmen dan kolaborasi dari berbagai pihak untuk memastikan keberhasilan Braga Beken sebagai program yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi semua.

DAFTAR PUSTAKA

Brilyana, Y. A. (2024). *Pemkot Resmikan Braga Beken Demi Hidupkan Pesona Legenda Kota Bandung*. https://www.bandung.go.id/news/read/9409/pemkot-resmikan-braga-beken-demi-hidupkan-pesona-legenda-kota-bandung

Buick, F., Blackman, D., O'Flynn, J., O'Donnell, M., & West, D. (2016). Effective Practitioner–Scholar Relationships: Lessons from a Coproduction Partnership. *Public Administration Review*, *76*(1), 35–47. https://doi.org/10.1111/puar.12481

Creswell, J. (1994). *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. Sage Publications.

Fawcett, P., Legrand, T., Lewis, J. M., & O'Sullivan, S. (2018). Governance, public policy and boundary-making. *Australian Journal of Political Science*, *53*(4), 480–489. https://doi.org/10.1080/10361146.2018.1519776

Fischer, H., Fundel, F., Ruth, U., Twarloh, B., Wegner, A., Udisti, R., Becagli, S., Castellano, E., Morganti, A., Severi, M., Wolff, E., Littot, G., Röthlisberger, R., Mulvaney, R., Hutterli, M. A., Kaufmann, P., Federer, U., Lambert, F., Bigler, M., … Wagenbach, D. (2007). Reconstruction of millennial changes in dust emission, transport and regional sea ice coverage using the deep EPICA ice cores from the Atlantic and Indian Ocean sector of Antarctica. *Earth and Planetary Science Letters*, *260*(1–2), 340–354. https://doi.org/10.1016/j.epsl.2007.06.014

Hill, M., & Hupe, P. (2010). *Implementing Public Policy: Governance in Theory and in Practice*. SAGE.

Hilmiawan, A. (2011). Perancangan Kampanye Bahaya Emisi Gas Buang Pada Kegiatan Car Free Day Kota Bandung (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia).

Jacob, J. (1995). Taxes and transfer pricing: Income shifting and the volume of intra-firm transfers. Northwestern University.

Nugroho, R. (2018). MEMBANGUN KEBIJAKAN PUBLIK UNGGUL DI ERA DEMOKRASI. *Jurnal Academia Praja*, *1*(02), 21–36. https://doi.org/10.36859/jap.v1i02.63

Post, E., & Stenseth, N. Chr. (1999). CLIMATIC VARIABILITY, PLANT PHENOLOGY, AND NORTHERN UNGULATES. *Ecology*, *80*(4), 1322–1339. https://doi.org/10.1890/0012-9658(1999)080[1322:CVPPAN]2.0.CO;2

Rosita, P., & Kurniati, R. (2006). Kajian Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL) Dalam Beraktivitas dan Memilih Lokasi Berdagang di Kawasan Perkantoran Kota Semarang (Wilayah Studi: Jalan Pahlawan-

Kusumawardhani-Menteri Soepeno) (Doctoral dissertation, Universitas Diponegoro).

Roziqin, A., Mas'udi, S. Y. F., & Sihidi, I. T. (2021). An analysis of Indonesian government policies against COVID-19. *Public Administration and Policy*, *24*(1), 92–107. https://doi.org/10.1108/PAP-08-2020-0039

Teori, E. S. M. (2009). Kebijakan Publik. Jogyakarta: Graha Ilmu.

Wright, L. (2005). Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 3e, Car Free Development. Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit, Eschborn, Germany.

Yakup, A. P. (2019). *Pengaruh Sektor Pariwisata Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia*. Universitas Airlangga.

Zulkifli, N. D., & Rahman, N. H. A. (2021). *Malaysian Youth Motivational Factors of Film-Induced Tourism for Indonesia Film*.