

Pengaruh Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki terhadap Livabilitas Ruang Pejalan Kaki di Koridor Jalan Braga, Kota Bandung

Tazkia Salsadila¹, Dadan Mukhsin², Verry Damayanti^{3*}

Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

tazkiasalsad@gmail.com¹, dadan.mukhsin@unisba.ac.id²,
verrydamayanti0904@gmail.com^{3*}

Abstract. In the issue of rapid urbanization, especially in urban areas, pedestrian space is one of the factors that create a good quality of life (livability) for city residents. A livable street is indicated by the presence of diverse human activities in the pedestrian space with varying time spans, so the presence of human activity on the street is a determinant of the livability of a city. This phenomenon can be seen in the activities that occur in the Jalan Braga corridor, especially on the pedestrian path. However, when observed the physical condition of pedestrian facilities in the Jalan Braga corridor began to experience a decline in quality, but this did not reduce activity in the road corridor, especially in the pedestrian space. Where pedestrian facilities and supporting facilities are physical elements that will affect the livability of the road. Therefore, this study aims to determine how much influence the condition of pedestrian facilities has on the livability of pedestrian space in the Braga Street corridor. This research uses a quantitative approach method using a questionnaire distributed to pedestrians in the Jalan Braga corridor. The analysis method used was multiple linear regression analysis. Based on the results of the analysis, it is known that all these physical variables have an insignificant influence on the livability, which is 16.4%. This shows that the condition of the pedestrian facilities in the Jalan Braga corridor does not affect the livability of the pedestrian space.

Keywords: *Livability, Pedestrian, Public Space Activity.*

Abstrak. Dalam isu urbanisasi yang pesat khususnya di kawasan perkotaan, ruang pejalan kaki menjadi salah satu faktor yang menciptakan kualitas hidup (livabilitas) yang baik bagi warga kota. Jalan yang layak huni ditunjukkan oleh adanya aktivitas manusia yang beragam di ruang pejalan kaki tersebut dengan rentang waktu yang bervariasi, sehingga adanya aktivitas manusia di jalan merupakan penentu kelayakan hidup suatu kota. Fenomena tersebut dapat dilihat pada aktivitas yang terjadi di koridor Jalan Braga khususnya pada jalur pedestriannya. Namun apabila diamati kondisi fisik fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Braga mulai mengalami penurunan kualitas, akan tetapi hal tersebut tidak mengurangi keaktifan di koridor jalan tersebut, khususnya pada ruang pejalan kakinya. Dimana fasilitas pejalan kaki dan fasilitas pendukungnya merupakan elemen fisik yang akan mempengaruhi daya hidup jalan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kondisi fasilitas pejalan kaki terhadap livabilitas ruang pejalan kaki di koridor Jalan Braga. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dengan menggunakan kuesioner yang disebar kepada pejalan kaki di koridor Jalan Braga. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda. Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa semua variabel fisik tersebut memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap livabilitas, yaitu sebesar 16,4%. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Braga tidak mempengaruhi livabilitas ruang pejalan kakinya.

Kata Kunci: *Livabilitas, Pejalan Kaki, Aktivitas Ruang Publik.*

A. Pendahuluan

Kota merupakan suatu sistem kompleks dimana terdiri dari elemen-elemen dalam jumlah besar dan saling berhubungan yang akan terus mengubah dan membentuk kembali kehidupan di perkotaan. Hubungan antar bagian fisik kota dapat mengidentifikasi bagaimana pola spasial bentuk perkotaan dan akan mempengaruhi kelayakan hidup ruang kota [1]. Dalam isu urbanisasi yang pesat khususnya di kawasan perkotaan, ruang pejalan kaki menjadi salah satu faktor yang menciptakan kualitas hidup (livabilitas) yang baik bagi warga kota. Adanya aktivitas pejalan kaki di ruang kota memperlihatkan denyut kehidupan kota dan vitalitas kota tersebut [2]. Sehingga kota-kota di dunia mulai mengembangkan konsep jalan layak huni (livable street), dengan tujuan meningkatkan aktivitas yang dilakukan di ruang pejalan kaki. Jalan yang layak huni ditunjukkan oleh adanya aktivitas manusia yang beragam di ruang pejalan kaki tersebut dengan rentang waktu yang bervariasi, sehingga adanya aktivitas manusia di jalan merupakan penentu kelayakan hidup suatu kota [3].

Kawasan Braga merupakan sebuah situs hidup yang menjadi saksi pertumbuhan Kota Bandung yang menjadikannya sebagai Kawasan Pusat Kota Bersejarah. Jalan Braga juga terkenal sebagai kawasan konservasi dan komersial yang menjadi magnet bagi para pengunjung domestik dan mancanegara untuk berkunjung sehingga Jalan Braga ini harus memiliki peran yang memadai bagi pejalan kaki seperti ruang pejalan kaki dan fasilitas pejalan kaki yang memadai. Pada awalnya Braga termasuk kawasan konservasi seperti kota tua di kota-kota besar lainnya, hingga Pemerintah Kota Bandung melakukan upaya untuk menghidupkan kembali citra kawasan Jalan Braga dengan berbagai tindakan revitalisasi. Terlebih lagi adanya kebijakan Pemerintah Kota Bandung yang menerapkan “Braga Beken” atau Braga Bebas Kendaraan, yang saat ini baru dilakukan uji coba setiap hari Sabtu dan Minggu, dimana apabila uji coba ini dinilai efektif dan terus dievaluasi hingga sempurna, Jalan Braga akan direncanakan untuk bebas kendaraan. Sehingga keberadaan ruang pejalan kaki yang memadai ini sangat dibutuhkan. Namun saat ini koridor Jalan Braga telah mengalami degradasi kualitasnya.

Menurut Ema Sumarna, Pelaksana Harian (Plh) Wali Kota Bandung, saat melakukan peninjauan menyoroti sejumlah hal seperti kondisi trotoar yang kurang terawat dengan ornamen yang rusak, sejumlah pohon yang menghalangi pejalan kaki dan pengguna jalan, penataan pembatas jalan dengan trotoar yang kurang tertata, tiang-tiang lampu penerangan jalan yang sudah usang, kelayakan tempat sampah, hingga persoalan parkir kendaraan di sisi jalan [4]. Namun aktivitas dan keaktifan di koridor Jalan Braga tidak mengalami penurunan dan masih memiliki aktivitas yang beragam di ruang pejalan kakinya dengan rentang waktu yang bervariasi dibandingkan jalan-jalan lainnya di Kota Bandung. Dimana menurut A.B Jacobs [5] fasilitas pejalan kaki seperti vegetasi, kanopi bangunan, lebar sempadan yang pendek dan rasa keterlingkupan (enclosure), adanya parking on the street, halte, dan fasilitas pelengkap lainnya seperti tempat duduk atau pohon yang membatasi jalan dan jalur pedestrian merupakan elemen fisik yang akan mempengaruhi daya hidup jalan. Sehingga penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kondisi fasilitas pejalan kaki terhadap livabilitas ruang pejalan kaki di koridor Jalan Braga.

B. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif untuk melihat pengaruh yang ditimbulkan oleh kondisi fasilitas pejalan kaki terhadap livabilitas ruang pejalan kaki. Menurut Sugiyono [6], pendekatan kuantitatif merupakan sebuah metode penelitian digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, mengumpulkan data dengan instrumen penelitian, analisis data yang bersifat statistik, dan bertujuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan. Populasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah penduduk Kota Bandung yang berjumlah 2,4 juta jiwa dengan teknik pengambilan sampel yaitu *accidental sampling*. Penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Slovin sehingga diperoleh jumlah sampel penelitian sebanyak 100 orang. Adapun variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan pada irisan dari beberapa teori terkait yang dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 1. Variabel Penelitian

No	Aspek	Variabel	Sumber
1	Keamanan	Lalu lintas	Jacobs [5] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
		Perabot jalan	Jacobs [5] Wheeler [11] Balsas [12] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
2	Kenyamanan	Aksesibilitas	Jacobs [5] Wheeler [11] Gehl [13] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
		Perabot jalan	Jacobs [5] Wheeler [11] Balsas [12] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
		Vegetasi	Jacobs [5] Wheeler [11] Balsas [12] Gehl [13] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
3	Kesehatan	Perabot jalan	Jacobs [5] Wheeler [11] Balsas [12] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
		Vegetasi	Jacobs [5] Wheeler [11] Balsas [12] Gehl [13] Paasch [7] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
4	Identitas Kawasan	Keragaman fungsi bangunan	Jacobs [5] Appleyard [8] Ratriningsih [9] SE Menteri PUPR [10]
		Fasad bangunan yang aktif	
5	Aktivitas	Aktivitas wajib (<i>necessary activity</i>)	Gehl [13]
		Aktivitas pilihan (<i>optional activity</i>)	Gehl [13]
		Aktivitas sosial (<i>social activity</i>)	Gehl [13]

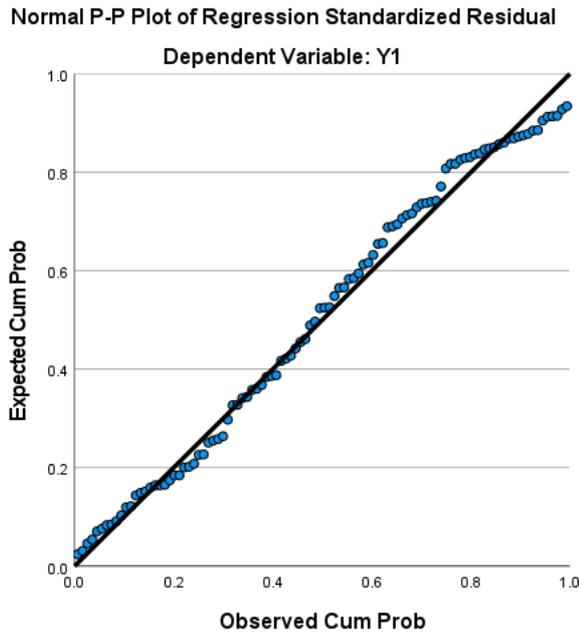
Penelitian ini akan mengkaji ruang lingkup koridor Jalan Braga yang dibatasi oleh Simpang Lembong Suniaraja – Simpang Jalan Naripan, dengan total panjang jalan 393,53 meter. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Adapun metode analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh antar variabel. Data yang dikumpulkan melalui kuesioner memiliki skala ordinal yang kemudian dikonversi menjadi data berskala interval menggunakan Metode Suksesif Interval (MSI) untuk memenuhi syarat dilakukannya analisis regresi linier berganda.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pengaruh Antara Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki (X) dengan Livabilitas Ruang Pejalan Kaki (Y)

Uji Normalitas

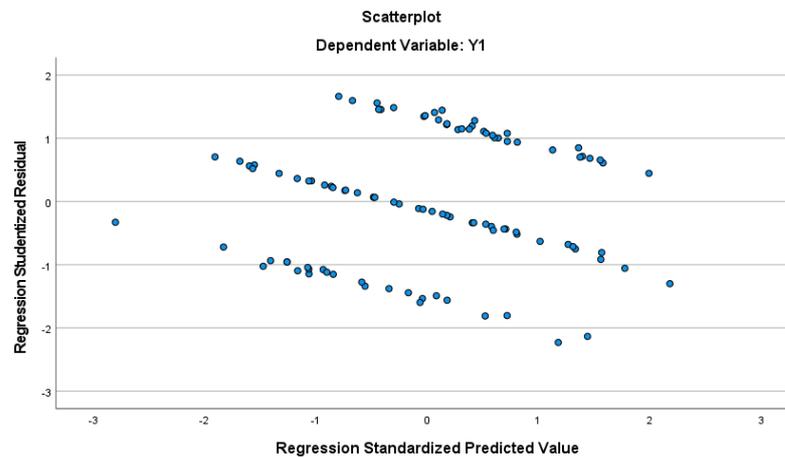
Dalam model regresi perlu diketahui apakah variabel bebas dan variabel terikatnya memiliki nilai yang normal atau tidak sehingga uji normalitas dilakukan untuk menguji hal tersebut [14]. Terlihat dalam *P-Plot of Regression* dengan titik-titik yang mengikuti dan mendekati garis diagonalnya yang menandakan bahwa data berdistribusi normal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 1. Hasil Uji Normalitas

Uji Heteroskedastisitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah ada kesamaan dalam variabel independen nya atau tidak [14]. Berdasarkan pengujian heteroskedastisitas, dapat disimpulkan bahwa data penelitian tidak terjadi heteroskedastisitas atau kesamaan varians. Hal tersebut ditandai dengan adanya titik-titik yang menyebar di atas maupun dibawah angka 0 pada diagram *scatterplot*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 2. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah ada kesamaan dalam variabel independen nya atau tidak [14]. Berdasarkan pengujian ini, dapat disimpulkan bahwa data penelitian tidak terjadi multikolinearitas atau tidak terdapat kesamaan pada variabel bebasnya. Hal tersebut ditandai dengan nilai *tolerance* yang lebih besar dari 0,1 dan nilai VIF (*Variance Infation Factor*) yang tidak melebihi 10. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2. Tabel Coefficient

No	Kriteria	Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	Jalur pejalan kaki yang kontinu (X1.1)	0,720	1,390
2	Ketersediaan sarana penyeberangan yang aman (X1.2)	0,526	1,900
3	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X1.3)	0,706	1,416
4	Rambu dan marka yang representative (X1.4)	0,682	1,467
5	Fungsi lampu penerangan yang baik (X1.5)	0,571	1,751
6	Lajur pemandu disabilitas (<i>guiding block</i>) yang kontinu (X1.6)	0,575	1,738
7	Kondisi kerb jalan yang baik (X1.7)	0,545	1,836
8	Fungsi bolar sebagai pembatas semu (X1.8)	0,615	1,625
9	Aksesibilitas jalur pejalan kaki (X2.1)	0,488	2,047
10	Permukaan trotoar yang datar/rata (X2.2)	0,610	1,639
11	Papan informasi yang memadai (X2.3)	0,670	1,492
12	Tempat duduk yang memadai (X2.4)	0,636	1,572
13	Fungsi vegetasi sebagai elemen peneduh (X2.5)	0,711	1,407
14	Penataan vegetasi yang baik (X2.6)	0,562	1,780
15	Tempat sampah yang memadai (X3.1)	0,702	1,424
16	Drainase yang tertutup dan terawatt (X3.2)	0,557	1,794
17	Vegetasi yang terpelihara (X3.3)	0,595	1,680
18	Keragaman fungsi bangunan sebagai pendukung vitalitas kawasan (X4.1)	0,707	1,415
19	Kemudahan mengamati bagian dalam bangunan (X4.2)	0,621	1,611

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2024.

Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis ini digunakan untuk melihat bagaimana kondisi variabel dependennya apabila jumlah variabel independennya berjumlah paling sedikit dua [6]. Sehingga analisis ini digunakan untuk melihat pengaruh dari variabel independen (X) dan variabel dependen (Y). Model persamaan regresi linier berganda adalah sebagai berikut.

$$Y = \alpha + \beta_1 \cdot X_1 + \beta_2 \cdot X_2 + \beta_3 \cdot X_3 + \dots + \beta_n \cdot X_n + e$$

Adapun pengujian hipotesis dalam analisis regresi linier berganda yaitu dengan melakukan uji simultan (uji F), uji parsial (uji T), dan uji koefisien determinasi. Untuk lebih jelasnya diuraikan dibawah ini.

Uji Simultan (Uji F)

Pengujian ini digunakan untuk melihat pengaruh secara bersama-sama pada variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji simultan ini diketahui bahwa $F_{hitung} < F_{tabel}$ dan nilai signifikansi nya $> 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki tidak berpengaruh terhadap livabilitas secara simultan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3. Hasil Uji Simultan (Uji F)

Variabel	F_{hitung}	F_{tabel}	Sig.	Keputusan
X dan Y	0,844	1,520	0,650	Ho diterima

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2024.

Uji Parsial (Uji T)

Pengujian ini digunakan untuk melihat pengaruh secara mandiri dari masing-masing variabel independen. Berdasarkan hasil uji parsial ini diketahui bahwa kriteria-kriteria dari variabel-variabel independen tidak memiliki pengaruh secara parsial dengan variabel dependennya. Hal

tersebut dapat dilihat dari nilai $T_{hitung} < T_{tabel}$ dan nilai signifikansi yang $> 0,05$. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. Hasil Uji Parsial (Uji T)

No	Kriteria	Perbandingan T_{hitung} dengan T_{tabel}	Perbandingan nilai sig.
1	Jalur pejalan kaki yang kontinu (X1.1)	0,010 < 1,633	0,992 > 0,05
2	Ketersediaan sarana penyeberangan yang aman (X1.2)	1,281 < 1,633	0,204 > 0,05
3	Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X1.3)	0,153 < 1,633	0,879 > 0,05
4	Rambu dan marka yang representatif (X1.4)	0,607 < 1,633	0,545 > 0,05
5	Fungsi lampu penerangan yang baik (X1.5)	0,560 < 1,633	0,577 > 0,05
6	Lajur pemandu disabilitas (<i>guiding block</i>) yang kontinu (X1.6)	1,584 < 1,633	0,117 > 0,05
7	Kondisi kerb jalan yang baik (X1.7)	0,740 < 1,633	0,462 > 0,05
8	Fungsi bolar sebagai pembatas semu (X1.8)	0,627 < 1,633	0,532 > 0,05
9	Aksesibilitas jalur pejalan kaki (X2.1)	1,030 < 1,633	0,306 > 0,05
10	Permukaan trotoar yang datar/rata (X2.2)	0,678 < 1,633	0,500 > 0,05
11	Papan informasi yang memadai (X2.3)	0,521 < 1,633	0,604 > 0,05
12	Tempat duduk yang memadai (X2.4)	0,137 < 1,633	0,891 > 0,05
13	Fungsi vegetasi sebagai elemen peneduh (X2.5)	1,466 < 1,633	0,146 > 0,05
14	Penataan vegetasi yang baik (X2.6)	0,049 < 1,633	0,961 > 0,05
15	Tempat sampah yang memadai (X3.1)	0,116 < 1,633	0,908 > 0,05
16	Drainase yang tertutup dan terawat (X3.2)	0,747 < 1,633	0,457 > 0,05
17	Vegetasi yang terpelihara (X3.3)	1,179 < 1,633	0,242 > 0,05
18	Keragaman fungsi bangunan sebagai pendukung vitalitas kawasan (X4.1)	1,401 < 1,633	0,165 > 0,05
19	Kemudahan mengamati bagian dalam bangunan (X4.2)	0,854 < 1,633	0,396 > 0,05

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2024.

Uji Koefisien Determinasi

Pengujian ini dilakukan untuk melihat seberapa besar hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Nilai tersebut dilihat pada kolom R Square. Berdasarkan hasil analisis, nilai R^2 yang terbentuk adalah 0,164 dan cenderung mendekati nol. Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel-variabel independen hanya mampu menjelaskan 16,4% dari variasi variabel dependen, sementara 83,6% nya dijelaskan oleh variabel lain diluar variabel penelitian ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Hasil Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.404 ^a	0.164	-0.030	0.91577	2.011

Sumber: Hasil pengolahan data penelitian, 2024.

Berdasarkan hasil analisis tersebut, diketahui bahwa baik secara parsial maupun simultan, kondisi fasilitas pejalan kaki tidak berpengaruh terhadap livabilitas ruang pejalan kaki di Koridor Jalan Braga. Hal tersebut dapat disebabkan karena berbagai hal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 6. Keterkaitan Hasil Analisis Regresi dengan Hasil Observasi

Kriteria	Keterkaitan
Jalur pejalan kaki yang kontinu (X1.1)	Ditemukan adanya beberapa titik jalur pejalan kaki yang terputus akibat akses masuk <i>mall</i> , hotel, keluar-masuk Jalan Kejaksanaan, atau keluar-masuk Gang Cikapundung. Namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena banyak pejalan kaki yang menggunakan akses tersebut untuk sampai pada tujuan pergerakan mereka.
Ketersediaan sarana penyeberangan yang aman (X1.2)	Banyaknya pejalan kaki yang menyeberang tidak pada tempat yang seharusnya. Pejalan kaki cenderung menyeberang dimanapun mereka bisa menyeberang tanpa melihat kondisi keamanan. Hal tersebut membuktikan bahwa dengan ada atau tidaknya sarana penyeberangan yang aman, pejalan kaki cenderung memilih kemudahan akses ketika hendak menyeberang.
Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lain (X1.3)	Ditemukan adanya kemungkinan konflik atau kontak fisik antara pejalan kaki dan pengendara bermotor tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena pejalan kaki sudah terbiasa dengan situasi yang ada dan menganggap hal itu bagian dari kehidupan sehari-hari. Pejalan kaki cenderung memahami bahwa pengendara bermotor terpaksa menggunakan jalur pejalan kaki karena keadaan tertentu, seperti pengemudi ojek online yang menunggu penumpangnya atau petugas <i>delivery</i> suatu restoran yang hendak keluar mengantar makanan. Sehingga kesadaran akan hal tersebut membuat pejalan kaki lebih toleran, terutama apabila dampaknya tidak secara langsung dirasakan.
Rambu dan marka yang representatif (X1.4)	Situasi dimana tidak adanya rambu yang berhubungan dengan pejalan kaki dan marka jalan yang kurang optimal tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan oleh ketidaksadaran akan pentingnya rambu dan marka yang dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Selain itu, pejalan kaki juga lebih berfokus pada kegiatan yang timbul di koridor Jalan Braga daripada memperhatikan keselamatan di jalan dan lebih mengandalkan kewaspadaan pribadi untuk berjalan dengan aman.
Fungsi lampu penerangan yang baik (X1.5)	Adanya penerangan yang kurang optimal khususnya pada malam hari tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut karena koridor Jalan Braga memiliki banyak bangunan-bangunan dengan jendela-jendela besar dan terbuka sehingga penerangannya terbantu oleh lampu <i>indoor</i> dari bangunan-bangunan tersebut.
Lajur pemandu disabilitas (<i>guiding block</i>) yang kontinu (X1.6)	Ditemukan adanya <i>guiding block</i> yang tidak kontinu dan mengalami beberapa kerusakan fisik, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena sebagian besar dan hampir seluruh pejalan kaki di koridor Jalan Braga ini bukan penyandang disabilitas dan selama kurun waktu pengambilan data tidak ditemukan penyandang disabilitas yang berada di lokasi penelitian. Pejalan kaki yang tidak memiliki keterbatasan visual cenderung tidak menggunakan fasilitas tersebut dan lebih mengandalkan penglihatan mereka untuk berjalan maupun menghindari hambatan. Selain itu, adanya kerusakan fisik tersebut tidak terlalu menimbulkan risiko yang besar bagi mereka.
Kondisi kerb jalan yang baik (X1.7)	Ditemukan adanya pengendara motor yang masih bisa melintasi kerb jalan dengan mudah, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena pejalan kaki menganggap kondisi tersebut tidak terlalu bahaya atau mengganggu mereka secara signifikan dan menganggap pengendara bermotor akan cukup berhati-hati untuk menghindari konflik. Sehingga hal tersebut dianggap merupakan bagian dari dinamika sosial maupun kegiatan ekonomi lokal yang harus diterima.
Fungsi bolar sebagai pembatas semu (X1.8)	Ditemukan adanya pengendara motor yang masih bisa melintas di jalur pejalan kaki yang mencerminkan fungsi bolar tidak optimal, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena kurangnya edukasi dan kesadaran akan fungsi bolar itu sendiri sehingga pejalan kaki cenderung tidak memperhatikan efektifitas bolar karena selain fungsinya sebagai pembatas semu, bolar juga termasuk salah satu pembentuk kondisi estetika.
Aksesibilitas jalur pejalan kaki (X2.1)	Ditemukan adanya aksesibilitas yang sedikit terganggu pada waktu-waktu tertentu, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena banyak pejalan kaki mungkin sudah beradaptasi dan memiliki fleksibilitas

Kriteria	Keterkaitan
	yang baik sehingga mereka bisa menentukan arah pada situasi yang padat tanpa kesulitan yang signifikan. Selain itu, dapat disebabkan karena adanya kebutuhan menggunakan ruang bagi pejalan kaki, sehingga mereka lebih fokus kepada pemenuhan kebutuhan spesifik yang mereka inginkan walaupun dengan aksesibilitas yang sedikit terganggu akibat peningkatan aktivitas di ruang tersebut.
Permukaan trotoar yang datar/rata (X2.2)	Ditemukan adanya beberapa kerusakan pada trotoar di titik-titik tertentu, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena pejalan kaki menganggap kerusakan tersebut tidak terlalu berisiko bagi mereka. Selama dapat menghindari area kerusakan tersebut, kondisinya masih dapat ditoleransi tanpa banyaknya kesulitan bagi pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki cenderung mengandalkan kemampuan bernavigasi mereka dalam mengatasi hambatan yang ada.
Papan informasi yang memadai (X2.3)	Adanya kondisi papan informasi yang terkesan kumuh dan kotor tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena pejalan kaki cenderung tidak menggunakan papan informasi sebagai petunjuk navigasi mereka. Selain itu, saat ini juga banyak orang yang menggunakan <i>google maps</i> pada ponsel mereka untuk mendapatkan berbagai informasi yang mereka butuhkan sehingga pejalan kaki tidak terlalu memperhatikan kondisi dari papan informasi tersebut.
Tempat duduk yang memadai (X2.4)	Ditemukan adanya beberapa tempat duduk yang tidak diperuntukkan sebagaimana mestinya, salah satunya digunakan sebagai tempat berjualan bagi penjual lukisan, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena pejalan kaki cenderung masih bisa menyesuaikan dan menemukan tempat duduk lainnya jika mereka ingin menggunakan tempat duduk. Selain itu, keberadaan pedagang-pedagang lukisan yang menempati tempat duduk ini juga dapat menjadi nilai tambah bagi pejalan kaki yang menyukai seni, dimana hal tersebut menjadi ciri khas yang ada di koridor Jalan Braga sehingga dapat dianggap sebagai dinamika kota bagi mereka.
Fungsi vegetasi sebagai elemen peneduh (X2.5)	Ditemukan adanya beberapa titik ruang pejalan kaki yang belum terpenuhi keteduhannya oleh pepohonan, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena pejalan kaki cenderung dapat menikmati kondisi tersebut, dimana tidak ada pepohonan yang terlalu rindang di lokasi penelitian yang dapat menghalangi pandangan mereka secara vertikal, sehingga menimbulkan kesan visual yang lebih menarik dengan perpaduan langit dan keindahan koridor Jalan Braga.
Penataan vegetasi yang baik (X2.6)	Ditemukan adanya vegetasi yang menghalangi atau berisiko menimbulkan kecelakaan bagi pejalan kaki, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena mereka cenderung masih bisa mengandalkan kewaspadaan pribadi terhadap hambatan dari ranting-ranting pohon yang menghalangi aktivitas mereka. Sehingga hal tersebut dianggap tidak terlalu berisiko bagi keselamatan pejalan kaki.
Tempat sampah yang memadai (X3.1)	Ditemukan kondisi tempat sampah yang tidak memadai sehingga menimbulkan adanya tumpukan sampah pada titik-titik tertentu, namun hal tersebut ternyata tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat terjadi karena banyak pejalan kaki mungkin menganggap tumpukan sampah tersebut tidak terlalu menimbulkan risiko langsung terhadap aktivitas dan kesehatan mereka selama dapat menghindari tumpukan sampah tersebut. Selain itu, pejalan kaki dapat menganggap bahwa mereka dapat menggunakan kewaspadaan pribadi terkait dampak negatif yang ditimbulkan, seperti menjaga kebersihan diri dan mencuci tangan saat sampai tujuan.
Drainase yang tertutup dan terawat (X3.2)	Ditemukan adanya kondisi drainase yang kurang terawat, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki karena beberapa hal. Pertama, karena pejalan kaki sudah terbiasa dengan kondisi lingkungan yang tidak bisa mereka hindari. Kedua, pejalan kaki tidak terlalu memperhatikan keberadaan dan kondisi drainase tersebut karena letak drainase di wilayah penelitian cenderung kecil dan berada di sisi luar jalur pejalan kaki. Ketiga, karena tidak adanya perhatian atau upaya yang cukup bagi pejalan kaki untuk menghadapi persoalan tersebut.
Vegetasi yang terpelihara (X3.3)	Ditemukan adanya beberapa kondisi vegetasi yang tidak terpelihara, namun hal tersebut tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Fenomena tersebut dapat terjadi karena keterbiasaan pejalan kaki ketika berjalan pada lingkungan yang tidak ideal. Pejalan kaki cenderung kurang memiliki rasa kebermilikan terhadap ruang sehingga merasa

Kriteria	Keterkaitan
	bukan tanggungjawab mereka untuk turut merawat dan memperbaiki kondisi tersebut.
Keragaman fungsi bangunan sebagai pendukung vitalitas kawasan (X4.1)	Dengan adanya satu jenis fungsi bangunan saja, yaitu bangunan komersial di koridor Jalan Braga ternyata tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat terjadi karena bangunan dengan fungsi komersial tersebut justru menjadi pusat kegiatan perekonomian, yang dapat menarik pengunjung. Selain itu, fungsi komersial juga justru menjadi tempat dimana interaksi masyarakat kerap kali mudah terjadi sehingga menciptakan suatu kondisi ruang yang dinamis.
Kemudahan mengamati bagian dalam bangunan (X4.2)	Dengan adanya beberapa fasad bangunan yang tidak aktif ternyata tidak berpengaruh bagi pejalan kaki. Hal tersebut dapat disebabkan karena pejalan kaki lebih fokus pada tujuan akhir mereka daripada memperhatikan detail dari fasad bangunan di sepanjang jalan.

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, diketahui bahwa besarnya pengaruh antara kondisi fasilitas pejalan kaki dengan livabilitas ruang pejalan kaki di koridor Jalan Braga adalah 0.164. Hasil analisis statistik didapatkan nilai $F_{hitung} (0,844) < F_{tabel} (1,520)$. Hal tersebut menunjukkan diterimanya H_0 yaitu tidak terdapat pengaruh antara kondisi fasilitas pejalan kaki dengan livabilitas ruang pejalan kaki di koridor Jalan Braga. Koefisien determinasi yang dihasilkan dari analisis tersebut adalah 16,4%. Hal tersebut dapat diartikan bahwa livabilitas ruang pejalan kaki dipengaruhi oleh variabel kondisi fasilitas pejalan kaki sebesar 16,4%, sementara 83,6% nya merupakan kontribusi variabel lain selain kondisi fasilitas pejalan kaki.

Terdapat variabel lain yang tidak dikaji dalam penelitian ini, seperti fungsi wilayah, makna tempat, peluang ekonomi, daya tarik kawasan, dan sosiabilitas. Fungsi kawasan dapat berupa adanya area kegiatan, beberapa penawaran, fasilitas, hingga makanan dan pertokoan. Makna tempat (*sense of place*) dapat diilustrasikan dengan adanya pengalaman dan persepsi individu/kelompok terhadap tempat tertentu. Peluang ekonomi dapat diilustrasikan seperti adanya kesempatan yang tersedia bagi individu/kelompok untuk meningkatkan pendapatan. Sosiabilitas dapat diilustrasikan dengan adanya kehadiran orang, interaksi sosial, dan partisipasi masyarakat. Variabel-variabel tersebut yang kemungkinan besar akan mempengaruhi livabilitas ruang pejalan kaki di koridor Jalan Braga, mengingat Jalan Braga menjadi suatu kawasan komersial dan budaya yang memiliki ciri khas dan daya tarik tertentu bagi para wisatawan sehingga dapat memberikan makna akan tempat (*sense of place*).

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan dalam penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Braga justru hanya mempengaruhi livabilitas ruangnya sebesar 16,4%. Sementara 83,6% dipengaruhi oleh variabel lainnya diluar penelitian ini atau variabel lain yang tidak dikaji dalam penelitian ini, seperti variabel fungsi kawasan, makna tempat (*sense of place*), peluang ekonomi, dan sosiabilitas. Sehingga hal tersebut dapat menjawab mengapa penurunan kualitas fisik yang terjadi di koridor Jalan Braga tidak membuat keaktifan di koridor Jalan Braga juga ikut menurun. Bahkan koridor Jalan Braga tetap menjadi salah satu ruang publik yang hingga saat ini selalu ramai dikunjungi. Variabel-variabel yang tidak dikaji dalam penelitian ini memungkinkan dapat memberikan alasan dan tujuan tertentu yang menarik pejalan kaki/wisatawan untuk beraktivitas di koridor Jalan Braga.

Acknowledge

Peneliti mengucapkan rasa syukur kepada Allah SWT., orangtua tercinta, dosen pembimbing, rekan-rekan angkatan 2020 karena dengan doa, bimbingan, dan semangatnya penelitian ini dapat diselesaikan dengan tepat waktu. Selain itu, peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada semua responden yang telah berkontribusi dalam penelitian ini dengan memberikan data yang sangat berharga.

Daftar Pustaka

- [1] N. Martino, C. Girling, and Y. Lu, “Urban Form and Livability: socioeconomic and built environment indicators,” *Build. Cities*, vol. 2, no. 1, pp. 220–243, 2021, doi: <https://doi.org/10.5334/bc.82>.
- [2] M. Shintya and Ardiansyah, “Alih Fungsi Jalur Pedestrian,” *J. Arsit.*, vol. 8, no. 2, pp. 9–16, 2018.
- [3] J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*. Harmondsworth: Penguin Book, 1961.
- [4] Rejabar.Republika.co.id, “Tinjau Jalan Braga, Plh Wali Kota Bandung Soroti Kondisi Trotoar,” Jul. 2023.
- [5] A. B. Jacobs, *Greet Streets*. Massachusetts: The N.I.T. Press, Cambridge, 1993.
- [6] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: ALFABETA, 2019.
- [7] Muhammad Fakhriza, & Ira Safitri Darwin. (2023). Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kenyamanan Berjalan Kaki di Jalan Otto Iskandardinata Bandung. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 91–96. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v3i2.2646>
- [8] Muhammad Vito Fahlen, & Weishaguna. (2022). Studi Kinerja Walkability Jalur Pejalan Kaki. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 69–75. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v2i1.930>
- [9] Luthfiyyah Nurjaman and Ernawati Hendrakusumah, “Identifikasi Tingkat Kenyamanan Ruang Terbuka Publik Pusat Kota Sukabumi,” *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah dan Kota*, pp. 139–150, Dec. 2023, doi: [10.29313/jrpwk.v3i2.2751](https://doi.org/10.29313/jrpwk.v3i2.2751).