



Faktor Pembentuk Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Sebagai Ruang Sosial Perkotaan Di Pusat Kota Banda Aceh

Myna Agustina Yusuf^{1✉}, Mirza irwansyah², Qisthina Nanda³

Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Syiah Kuala

Email: mynayusuf@usk.ac.id[✉]

Abstrak

Pedestrian way merupakan salah satu ruang publik sebagai bagian dari ruang jalan. Hal ini berarti jalur pejalan kaki sebagai ruang aktivitas sosial masyarakat yang dapat menunjang pergerakan perkotaan. Penyediaan jaringan pejalan kaki yang baik dan nyaman penting bagi keberhasilan mobilitas dan aktivitas sosial perkotaan bagi masyarakat kota dengan ciri utama pergerakan yang dinamis. Kondisi ini harusnya dimiliki Kawasan Kampung Baru Kota Banda Aceh sebagai kawasan dengan aktivitas tinggi namun jalur pedestriannya banyak yang telah dialihfungsikan sebagai penempatan atribut barang dagangan dan parkir liar kendaraan mengakibatkan ketidaknyamanan dan fungsi dasar ruang publik/sosial kawasan ini hilang. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian serta bagaimana mendukung fungsinya sebagai ruang sosial perkotaan. Variabel yang digunakan adalah sirkulasi, iklim atau cuaca, kebisingan, kebersihan, aroma, bentuk, kenamanan dan keindahan. Teknik pengumpulan data yaitu observasi dan kuisisioner, serta teknik analisis yang digunakan adalah analisis faktor dan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan 6 faktor pembentuk yaitu faktor 1 yaitu kualitas jalur pedestrian, faktor 2 mengenai sirkulasi, faktor 3 yaitu keamanan dan keindahan, faktor 4 mengenai kebersihan, faktor 5 yaitu fasilitas pendukung dan tfaktor 6 yaitu iklim/cuaca. Faktor kualitas menjadi faktor utama yang menandakan bahwa minat dan kenyamanan seseorang untuk menggunakan *pedestrian way* sangat ditentukan oleh kualitas fisik pedestrian sebagai sebuah ruang yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Fakto-faktor ini menjadi faktor utama dalam mendukung pengoptimalan fungsi jalur pejalan kaki kawasan kampung baru sebagai ruang publik dengan fungsi pergerakan dan fungsi sosial. Pemanfaatan kawasan sebagai ruang sosial yaitu adanya aktivitas sosial dapat dikembangkan kawasan ini merupakan kawasan dengan tingkat aktivitas tinggi. Wadah aktivitas dan interaksi sosial di ruang publik di Kota Banda Aceh harus dikembangkan mengingat saat ini yang dominan digunakan adalah ruang publik privat seperti warung kopi. .

Kata Kunci: *Aktivitas, Faktor kenyamanan, Interaksi sosial, Jalur pejalan kaki, Ruang sosial perkotaan.*

Abstract

Pedestrian ways are a type of public space and an integral part of street space. This means that pedestrian paths serve as areas for social activities that can support urban mobility. The provision of a well-designed and comfortable pedestrian network is crucial for successful urban mobility and social activities in dynamic cities. This should be the case for the Kampung Baru area in Banda Aceh, which is highly active but where many pedestrian paths have been repurposed for the placement of merchandise and illegal vehicle parking, leading to discomfort and the loss of the area's basic public/social function. This study aims to identify the factors influencing the comfort of pedestrian paths and how to support their function as urban social spaces. The variables used are circulation, climate or weather, noise, cleanliness, aroma, form, comfort, and aesthetics. Data collection techniques include observation and questionnaires, and the analysis techniques used are factor analysis and qualitative descriptive analysis. The study results indicate six forming factors: Factor 1 is pedestrian path quality, Factor 2 is circulation, Factor 3 is safety and aesthetics, Factor 4 is cleanliness, Factor 5 is supporting facilities, and Factor 6 is climate/weather. Quality is the primary factor, indicating that the interest and comfort of individuals in using pedestrian ways are greatly determined by the physical quality of the pedestrian path as a safe and comfortable space for pedestrians. These factors are crucial in optimizing the function of pedestrian paths in Kampung Baru as public spaces with mobility and social functions. Utilizing the area as a social space, given the presence of social activities, can enhance its status as a high-activity area. Developing spaces for social activities and interactions in Banda Aceh's public areas is essential, considering that currently, privately owned public spaces such as coffee shops are predominantly used.

Keyword: *Activity, Comfort factor, Pedestrian way, Social Interaction, Urban social space.*

PENDAHULUAN

Pusat kota sebagai konsentrasi utama perkotaan didominasi oleh aktivitas inti seperti perdagangan dan perkantoran. Pertumbuhan aktivitas dan mobilitas masyarakat disebabkan oleh perkembangan kota (Indraswara, 2006) dan aksesibilitas yang mudah ke berbagai bagian kota (Mughtar, 2010). Peningkatan aktivitas tentu akan mempengaruhi pada intensitas pergerakan motorized dan non-motorized. Pergerakan non-motorized atau pergerakan pejalan kaki sangat dipengaruhi oleh jalur pejalan kaki yang tersedia untuk mendukung pergerakan. Pejalan kaki adalah perpindahan orang dari titik awal ke suatu tujuan dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992) [3]. Jalan kaki memadukan fungsi satu tempat dengan tempat lainnya, terutama tempat perbelanjaan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman, dengan berjalan kaki menjadikan kota lebih manusiawi (Giovany, 1997).

Jalur pejalan kaki termasuk ruang publik dalam kategori *streets* atau jalan (Darmawan

dalam Jamaluddin, 2017). Ruang terbuka publik sebagai elemen perancangan kota berfungsi untuk mendorong aktivitas sosial masyarakat, di mana elemen desain kota, termasuk ruang dan perabotannya, harus dapat menampung, memulai, dan memperkuat aktivitas sosial (Febriarto, 2021). Carr (1992) menegaskan fungsi utama ruang sebagai titik pertemuan dan sarana interaksi sosial untuk menciptakan komunikasi masyarakat. Jalur pedestrian adalah area publik khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai fasilitas sosial, estetika kota, konservasi, dan rekreasi, yang memberikan tempat bagi interaksi sosial dan pergerakan nyaman serta aman bagi semua warga kota (Mauliani et al., 2013). Fungsi sosial tidak dapat dipisahkan dari jalur pejalan kaki meskipun fungsi utama sebagai jalur pergerakan ke tempat tertentu dengan barjalan kaki.

Salah satu pusat kota yang ada di Kota Banda Aceh adalah kawasan pasar aceh atau kampung baru yang merupakan pusat perdagangan. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Kota Banda Aceh Tahun 2009-2029 jalur pedestrian di kawasan Kampung Baru merupakan tempat pengembangan sistem pejalan kaki di Jalan Tentara Pelajar (Kawasan Terminal Keudah), Jalan Pangeran Diponegoro (Kecamatan Pasar Aceh) dan Jalan Pangeran Diponegoro (Area Terminal Keudah), Halte Transkutaraja Baiturrahmani) dan Jalan Pante Pirak (kawasan Mall Suzuya). Sebagai jalur pedestrian terutama yang berada di pusat kota, harusnya dapat difungsikan dengan baik untuk mendukung aktivitas perkotaan. Jalur pedestrian di kawasan Kampung Baru memiliki fungsi utama sebagai jalur pergerakan non motorized dan juga sebagai ruang publik berlangsungnya aktivitas sosial masyarakat.

Jaringan pejalan kaki dibuat untuk membantu pejalan kaki bergerak dengan mudah, aman, dan nyaman dari tempat-tempat beraktivitas, termasuk bagi penyandang disabilitas (Kementerian Pekerjaan Umum, 2014). Jalur pejalan kaki yang baik harus mengakomodasi semua aktivitas pejalan kaki dengan lancar dan aman (Widiyanti, 2022) dan merupakan elemen penting dalam tata kota yang tidak lagi hanya berfokus pada keindahan, tetapi juga pada masalah kenyamanan yang didukung oleh aktivitas para pedagang yang dapat meningkatkan kehidupan spasial di kota-kota yang ada (Iswanto, 2006).

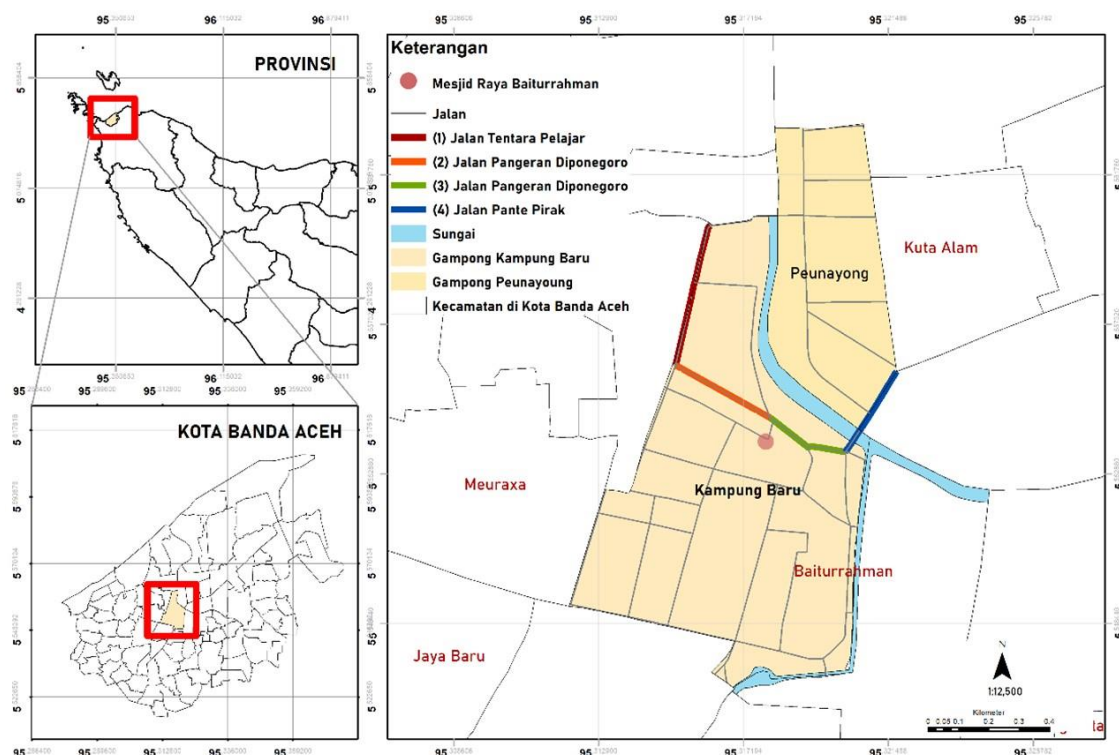
Jalan yang baik harus memiliki kenyamanan fisik untuk memudahkan penyeberangan pejalan kaki (Nugroho, 2010). Tindakan masyarakat yang dipercepat dan sinergis membutuhkan efisiensi dan ruang pendukung konseptual dengan mempertimbangkan kenyamanan sehingga pejalan kaki dapat melakukan pekerjaan yang lebih produktif. Ada 8 faktor yang mempengaruhi jalur pejalan kaki yaitu: sirkulasi, cuaca dan iklim, kebisingan, aroma/bauan, bentuk, keamanan, kebersihan, keindahan (Hakim, R., & Utomo, 2003).

Saat ini, jalur pedestrian yang ada di kawasan kampung baru belum difungsikan dengan baik dan banyak yang digunakan sebagai lapak para pedagang. Selain itu, jalur

pejalan kaki juga banyak yang difungsikan sebagai parkir pribadi kendaraan di trotoar, kondisi bagian jalur kurang baik dan tidak didukung fasilitas pendukung jalan setapak yang merata sehingga dapat mempengaruhi tingkat kenyamanan dan keamanan pedestrian. Sebagai jalur pedestrian yang berada di pusat kota dengan intensitas aktivitas tinggi, serta jalur yang dilalui Trans Kutaraja sebagai moda transportasi publik kota, sudah seharusnya kawasan ini memiliki jalur pedestrian yang nyaman untuk mendukung pergerakan dan aktivitas sosial masyarakatnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki serta bagaimana mendukung fungsinya sebagai ruang sosial perkotaan.

METODE PENELITIAN

Kajian ini berlokasi di *pedestrian way* kawasan Kampung Baru yaitu sepanjang Jalan Tentara Pelajar, Jalan Pangeran Diponegoro (simpang diponegoro sampai simpang jembatan pante pirak), dan Jalan Pante Pirak yang ditunjukkan pada Gambar 1. Lokasi ini dipilih berdasarkan pengembangan jalur pejalan kaki pusat kota yang direncanakan dalam Rencana Wilayah Kota Banda Aceh 2009-2029, dengan panjang jalur 1,4 km.



Gambar 1. Peta Wilayah Studi

Variabel yang digunakan untuk mengukur kenyamanan dan keamanan pejalan kaki pada penelitian ini yaitu 8 variabel terdiri dari sirkulasi, iklim atau cuaca, kebisingan,

kebersihan, aroma, bentuk, kenamanan dan keindahan. Data yang digunakan adalah data primer melalui observasi dan kuisioner, dengan jumlah sampel yang digunakan sebanyak 120 responden. Teknik analisis yang digunakan yaitu analisis faktor untuk memilih variabel paling berpengaruh dari 26 indikator yang telah diuji validitas dan reliabilitas sehingga diperoleh faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pejalan kaki di Pusat Kota Banda Aceh. Analisis selanjutnya adalah deskriptif kualitatif untuk mengidentifikasi bagaimana faktor tersebut dapat mendukung fungsi ruang sosial perkotaan sebagai wadah interaksi sosial masyarakat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil observasi, hampir keseluruhan jalur pejalan kaki di wilayah studi tidak berfungsi optimal untuk pergerakan pengguna serta untuk mendukung aktivitas sosialnya. Secara keseluruhan, sepanjang jalur pedestrian baik sebagian atau keseluruhannya digunakan sebagai lapak dagangan. Dengan demikian jalur pedestrian bergeser fungsinya dari fungsi dasar pergerakan dan sosial menjadi fungsi ekonomi.

Pada tahap uji analisis faktor, nilai KMO MSA adalah 0,752 sehingga tahap analisis dapat dilanjutkan. Tahap selanjutnya adalah uji *anti image*, yang menghasilkan 24 indikator dengan nilai MSA diatas 0,5 sehingga hanya 24 indikator yang dapat dilanjutkan. Kemudian dilanjutkan tahap uji *communalities*, dari 24 indikator hanya 19 indikator yang memenuhi nilai >0,50 dan dapat menjelaskan faktor.

Berdasarkan hasil analisis faktor pada output *total variance explained*, terbentuk 6 faktor dari 19 indikator yang dianalisis dengan eigenvalue > 1. Jika eigenvalue komponen 1 adalah 5,363 > 1, maka menjadi faktor 1, sehingga dapat menjelaskan variasi sebesar 28,225%. Komponen 2 nilai eigenvalue 2,443 > 1 menjadi faktor 2 dan dapat menjelaskan 12,859%. Faktor 3 ada di komponen 3 dengan nilai eigenvalue 1,510 > 1, yang dapat menjelaskan 7,948%. Kemudian faktor 4 yang menjelaskan nilai komponen 4 sebesar 7,364% dengan nilai eigen 1,399 > 1. Komponen 5 menjadi faktor 5 dengan nilai eigenvalue 1,267 > 1, yang dapat menjelaskan 6,669%. Terakhir yaitu komponen 6 dengan nilai eigenvalue 1,111 > 1, dan dapat menjelaskan 5,847% faktor 6, dan jika nilai faktor 1 faktor 6 ditambahkan, itu menjelaskan 68,912% variasi. Dengan demikian, faktor yang dihasilkan dapat dilihat pada Tabel 1 Matriks Komponen Faktor.

Tabel 1 : Matriks Komponen Faktor

Indicator	Component					
	1	2	3	4	5	6
Kemudahan akses pada pedestrian		.625				

Indicator	Component					
Dimensi dan ketinggian pedestrian cukup baik		.561				
Kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan aktifitas lain (PKL, parkir, sepeda, dan lain-lain).		.801				
Aksesibilitas dari dan menuju ke jalur pedestrian yang mudah		.792				
Jalur yang cukup lapang dan bebas hambatan		.605				
Barang dagangan dan Kendaraan di jalur pedestrian mengganggu	-.510					
Ketersediaan shelter sebagai tempat perlindungan						.836
Pedestrian bebas sampah	.546			.541		
Ketersediaan tempat sampah				.844		
Pedestrian yang bersih	.721					
Kondisi paving/lantai	.738					
Bentuk dan kualitas perkerasan jalur pedestrian	.814					
Tersedia ubin pemandu			.596			
Kelengkapan fasilitas <i>furniture</i> jalur pedestrian (rambu-rambu, lampu penerangan, jalur hijau, tempat duduk, beneduh dan lain -lain)					.621	
Keamanan jalur pendestrian (Tidak licin, landai, berlubang)					.773	
Tersedia pegangan (<i>hand rail</i>)			.722			
Tersedia pembatas rendah pinggir ramp (<i>curb ramp</i>)			.769			
Ketersediaan tanaman hias			.769			
Keindahan bahan, warna dan bentuk jalur pedestrian			.635			

Faktor 1 (kualitas pedestrian) terdiri dari indikator barang dagangan dan kendaraan di jalur pedestrian mengganggu, pedestrian bebas sampah, pedestrian yang bersih, kondisi paving/lantai, serta bentuk dan kualitas perkerasan jalur pedestrian. Faktor ini dapat menjelaskan 28.225% variasi dengan nilai eigenvalues $5.363 > 1$. Aspek paling penting dari kenyamanan pejalan kaki yaitu kondisi yang teduh dan bersih (Kurniawan, 2019). Faktor kualitas pedestrian menjadi faktor utama pembentuk kenyamanan jalur pedestrian di kawasan Kampung Baru. Adanya barang dagangan dan kendaraan di jalur pedestrian menjadi indikator terpenting dari faktor ini. Dengan demikian pemanfaatan jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan harus dilakukan dengan sebaik-baiknya karena akan meningkatkan kepuasan pengguna.

Faktor ke 2 yaitu faktor sirkulasi yang terdiri dari kemudahan akses, dimensi dan ketinggian pedestrian, kejelasan sirkulasi antara pejalan kaki dan aktifitas lain (PKL, parkir, bersepeda, dan lain-lain), aksesibilitas dari dan menuju ke jalur pedestrian dan Jalur yang cukup lapang dan bebas hambatan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian dimana faktor 2 dapat menjelaskan 41.084% variasi dengan nilai eigenvalues $2.443 > 1$. Berdasarkan kondisi saat ini, rata-rata penyediaan lebar jalur pedestrian telah memenuhi standar penyediaan yaitu selebar 2 m/lebih dan menggunakan material keramik namun tidak sepenuhnya digunakan untuk pejalan kaki karena terdapat fungsi toko dan parkir kendaraan pribadi yang membuat pergerakan menjadi tidak nyaman. Kenyamanan sirkulasi dapat dipengaruhi oleh dimensi dan material imensi ruang dan material dapat mempengaruhi kemudahan bergerak (Dewi & Rakhmatulloh, 2018). Penyediaan sirkulasi jalur pejalan kaki harus memberikan rasa aman dan nyaman kepada penggunanya salah satunya dengan penyediaan teknis jalur pedestrian yaitu jalur pejalan kaki dengan dimensi jalan yang memenuhi persyaratan standar kebutuhan ruang gerak dengan material yang kokoh seperti paving, batu bata dan lain-lain. Keberadaan barang dagangan dan parkir liar kendaraan pada jalur pedestrian merupakan aspek yang tidak menyenangkan yang membuat pergerakan di jalur pejalan kaki menjadi sulit dan mengganggu. Hasil analisis faktor menunjukkan bahwa mayoritas responden merasa terganggu dan pada saat melintasi jalur pedestrian sulit untuk mencapainya karena keberadaan atribut dagangan dan parkir kendaraan saat melintasi sirkulasi jalur pedestrian walaupun secara fisik jalur pedestrian cukup lapang.

Faktor keamanan dan keindahan yang terdiri dari indikator tersedia ubin pemandu, Tersedia pegangan (*hand rail*), tersedia pembatas rendah pinggir ramp (*curb ramp*), ketersediaan tanaman hias dan keindahan bahan, warna dan bentuk jalur pedestrian

merupakan faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian dimana faktor 3 dapat menjelaskan 49.032% variasi dengan nilai eigenvalues $1.510 > 1$. Kota-kota besar di dunia seharusnya menjanjikan untuk mengembangkan kawasan pejalan kaki yang menyenangkan disertai juga dengan situasi yang aman namun kondisi saat ini menyatakan bahwa penyediaan jalur pedestrian kurang aman terutama bagi penyandang disabilitas terutama tidak adanya perangkat disabilitas seperti ubin garis, pegangan rambatan (*handrail*) maupun *curb ramp* (Cattleya, 2019). Jalur pedestrian pada dasarnya dibuat berdasarkan kebutuhan masyarakat untuk bergerak dengan aman tanpa hambatan baik bagi pejalan kaki atau penyandang disabilitas (Hasanah, 2017). Selain faktor keamanan faktor keindahan juga termasuk faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian. Keindahan mendukung kenyamanan jalur pedestrian seperti vegetasi (Damia & Nugrahaini, 2020) sedangkan di kawasan Kampung Baru, tidak ada vegetasi sama sekali.

Faktor fasilitas kebersihan yang terdiri dari ketersediaan tempat sampah merupakan faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian dimana faktor 4 dapat menjelaskan 56.396% variasi dengan nilai eigenvalues $1.399 > 1$. Kualitas lingkungan yang menyenangkan dapat mempengaruhi kenyamanan pedestrian untuk pengguna berjalan (Zakaria & Ujang, 2015). Kualitas lingkungan yang baik sangat penting terhadap kenyamanan jalur pedestrian dimana kualitas jalur yang bersih mempengaruhi kepuasan para pejalan kaki.

Faktor fasilitas pendukung yang terdiri dari indikator kelengkapan fasilitas *furniture* jalur pedestrian (rambu-rambu, lampu penerangan, jalur hijau, tempat duduk, peneduh dan lain -lain) dan keamanan jalur pedestrian (tidak licin, landai, berlubang) merupakan faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian dimana faktor 4 dapat menjelaskan 63.065% variasi dengan nilai eigenvalues $1.267 > 1$. Jalur pedestrian tidak berfungsi secara maksimal untuk pejalan kaki karena dipengaruhi oleh faktor fasilitas yang menurun (Sanjaya et al., 2017). Pada pedestrian di Kawasan Kampung Baru tidak tersedia fasilitas pendukung seperti lampu penerang, bangku, pohon, dan pagar pengaman di lokasi penelitian tidak tersedia dan merata atau tidak sesuai standar sehingga mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki. Perencanaan fasilitas pedestrian atau pejalan kaki merupakan hal penting bagi keselamatan pengguna jalan, khususnya di daerah pinggiran kota atau perkotaan dengan intensitas lalu lintas yang tinggi (Maharani & Suminar, 2023).

Faktor iklim dan cuaca yang terdiri dari indikator ketersediaan shelter sebagai tempat berlindung merupakan faktor yang mempengaruhi kenyamanan jalur pedestrian dimana faktor 4 dapat menjelaskan 68.912% variasi dengan nilai eigenvalues $1.111 > 1$. Aspek

kenyamanan iklim menjadi aspek tidak nyaman dimana kurangnya peneduh di jalur pedestrian terutama untuk mengatasi teriknya matahari pada siang hari sehingga kurangnya penggunaan jalur pedestrian itu sendiri (Hutagaol, 2015). Sebagai kawasan yang dilintasi transportasi publik Transkutaraja, penempatan shelter sangat penting untuk mendukung kenyamanan pengguna.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pedestrian di Kawasan Kampung Baru secara umum dapat dikelompokkan sebagai pemenuhan aspek fisik. Jika ditinjau dari kondisi eksisting jalur pejalan kaki di wilayah studi, pemenuhan aspek yang menjadi penentu kenyamanan jalur pedestrian belum optimal, yaitu jalur yang seharusnya dapat secara leluasa difungsikan untuk pergerakan dan aktivitas sosial namun terganggu dengan barang dagangan dan tidak adanya fasilitas pelengkap jalur pedestrian. Pada kondisi ini, pemanfaatan jalur pejalan kaki tidak mengakomodir fungsi sebagai ruang sosial perkotaan.

Manusia sebagai makhluk sosial membutuhkan interaksi untuk eksistensi dan aktualisasi diri, yang mendorong pembentukan kehidupan komunal dan kebutuhan akan ruang fisik maupun sosial sebagai wadah interaksi, sehingga tercipta ruang publik yang menjadi panggung bagi kehidupan komunal (Wibawa & Ibrahim, 2011). *Pedestrian way* sebagai salah satu ruang publik termasuk yang ada di Kawasan Kampung Baru harus dapat memenuhi fungsi sebagai ruang sosial. Jika dilihat dari faktor yang mempengaruhi kenyamanan penggunaan di kawasan ini secara umum merupakan pemenuhan aspek fisik, maka jika dioptimalkan dengan baik, dapat mengakomodir kebutuhan ruang sosial bagi masyarakat. Hubungan antara bentuk dan fungsi (*form follow function*), seperti antara ruang fisik dan sosial, menunjukkan bahwa ruang publik harus dipahami tidak hanya sebagai wujud fisik untuk kegiatan masyarakat, tetapi juga sebagai ruang sosial untuk interaksi masyarakat (Wibawa & Ibrahim, 2011). Pengoptimalan fisik pedestrian seperti penambahan street furniture dapat mengubah kawasan perdagangan menjadi tempat aktivitas sosial serta meningkatkan keberagaman aktivitas sosial telah seperti nongkrong, komunikasi sosial, bermain, dan berolahraga (Ditarani & Wibisono, 2020)

Trotoar dan bahu jalan, terutama di lokasi keramaian kota, dipenuhi oleh pelaku sektor informal PKL, dikarenakan dalam memilih lokasi bagi aktivitas usahanya mereka akan berusaha untuk selalu mendekati pasar atau pembeli (Jamaluddin, 2017). Kondisi ini sama seperti yang terjadi di Kawasan Kampung Baru, meskipun jalur pedestrian berada di kawasan pertokoan namun pedagang berusaha untuk mendekati konsumen melalui display produknya. Hal ini lah yang menjadikan situasi ruang publik pedestrian tidak lagi nyaman untuk difungsikan sebagai ruang sosial. Ketika jalur pedestrian tidak lagi

memenuhi fungsi sosialnya, pengguna akan berusaha menyesuaikan diri dengan kondisi lingkungannya yang kemudian diistilahkan dengan *environmental probabilism* (Mauliani et al., 2013).

Jika ditinjau dari kondisi jalur pejalan kaki serta faktor yang mempengaruhi kenyamanan pengguna, maka aktivitas sosial selain aktivitas pergerakan dasar masih mungkin untuk dikembangkan di Kawasan Kampung baru. Hal ini mengingat kawasan ini sebagai kawasan pusat kota dengan intensitas pergerakan tinggi. Ketersediaan ruang publik di Kota Banda Aceh masih minim sedangkan dalam membangun interaksi antar komunitas, ketersediaan dan pemanfaatan ruang terbuka serta ruang publik seperti taman bermain, taman kota, tempat rekreasi, fasilitas olahraga, dan tempat pertemuan sangat penting (Sahlan, 2014). Pengembangan ruang publik sebagai wadah interaksi sosial di Banda Aceh juga dapat menjadi alternatif lain atau bahkan alternatif utama ruang interaksi sosial yang saat ini dominan berlangsung di ruang publik privat seperti warung kopi. Warung kopi telah menjadi ruang publik informal di Aceh, mirip dengan alun-alun, pasar, tempat ibadah, dan jalan, yang berfungsi sebagai tempat untuk melepaskan diri dari rutinitas serta sebagai wadah kegiatan ekonomi, interaksi sosial, dan budaya (Khairani, 2014). Hal ini juga mungkin terjadi sebagai dampak dari minimnya penyediaan ruang sosial murni publik di Kota Banda Aceh, serta sebagai dampak adanya pergeseran makna pada fungsi tempat (place) di warung kopi menjadi ruang interaksi sosial (Putra & Ekomadyo, 2015). Berkembangnya aktivitas sosial di suatu ruang publik dapat juga disebabkan karena adanya demand dan supply yaitu adanya kebutuhan wadah untuk aktivitas sosial dan tersedianya wadah tersebut (Pratitis, 2015). Maka untuk kondisi di wilayah studi, perkembangan kebutuhan masyarakat Kota Banda Aceh untuk keberagaman ruang sosial dapat dipenuhi dengan mengoptimalkan fungsi jalur pejalan kaki dengan mempertimbangkan faktor kenyamanan yang ada

SIMPULAN

Faktor-faktor yang mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki di Kawasan Kampung Baru ada 6 yaitu: kualitas pedestrian, sirkulasi, keamanan keindahan, kebersihan, fasilitas pendukung dan faktor iklim. Keenam faktor ini menjadi dasar dalam peningkatan fungsi jalur pedestrian agar penggunaannya dapat lebih optimal. Faktor pertama kualitas pedestrian terkait dengan aspek fisik yang harus dibenahi mengingat kondisinya masih belum baik. Faktor lainnya terkait dengan pengelolaan yang harus dilakukan seiring dengan peningkatan aspek faktor pertama, sehingga dapat meningkatkan pemnafaatan jalur pejalan kaki Kawasan Kampung Baru sebagai ruang

sosial

Pemanfaatan jalur pejalan kaki yang ada di Kawasan Kampung Baru dapat menciptakan ruang interaksi sosial baru yang ada di Kota Banda Aceh, selain warung kopi yang saat ini lebih banyak digunakan masyarakat. Penyediaan wadah interaksi sosial pada ruang publik murni dapat memberikan hak bagi semua warga kota dalam memenuhi aktivitas sosialnya. Maka untuk kondisi di wilayah studi, perkembangan kebutuhan masyarakat Kota Banda Aceh untuk keberagaman ruang sosial dapat dipenuhi dengan mengoptimalkan fungsi jalur pejalan kaki dengan mempertimbangkan faktor kenyamanan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Carr, S. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press.
- Cattleya, L. (2019). *Seni Trotoar Cikini Tergilas Revitalisasi*.
- Damia, F. N., & Nugrahaini, F. T. (2020). Kualitas dan Kenyamanan Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 17(2), 162–170. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v17i2.11627>
- Dewi, D. I., & Rakhmatulloh, A. R. (2018). Connectivity Between Pedestrian Ways and Bus Rapid Transit Shelter in Banyumanik and Pedurungan, Semarang. *Jurnal Teknik Sipil Dan Perencanaan*, 20(2), 56–64. <https://doi.org/10.15294/jtsp.v20i2.15957>
- Ditarani, F., & Wibisono, B. H. (2020). Dampak Peningkatan Kualitas Fisik Terhadap Perkembangan Aktivitas Sosial-Ekonomi di Pedestrian Sudirman Palembang. *Geodika: Jurnal Kajian Ilmu Dan Pendidikan Geografi*, 4(1), 55–64. <https://doi.org/10.29408/geodika.v4i1.1981>
- Febriarto, P. (2021). Pemanfaatan Ruang Terbuka (Open Space) untuk Tempat Berkumpul di Jalur Pejalan Kaki. *MINTAKAT: Jurnal Arsitektur*, 22(2), 111–124.
- Giovany, G. (1997). *Human Aspect of Urban Form*.
- Hakim, R., & Utomo, H. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*. Bumi Aksara.
- Hasanah, B. (2017). Pelayanan Aksesibilitas Jalan Umum (Jalur Pedestrian) Bagi Penyandang Disabilitas (Studi Kasus Di Kota Serang). *IJTIMAIYA: Journal of Social Science Teaching*, 1(1). <https://doi.org/10.21043/ji.v1i1.3101>
- Hutagaol, W. H. F. (2015). Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Jamin Ginting Medan. *Jurnal Arsitekno*, 5(5), 1–10. <https://doi.org/10.29103/arj.v5i5.1213>
- Indraswara, M. (2006). Kajian Perilaku Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jembata Penyebrangan. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, 5.

- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen - Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda). *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, 5(1), 21–29.
- Jamaluddin, A. N. (2017). *Sosiologi Perkotaan* (2nd ed.). CV Pustaka Setia.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. In *Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia*.
- Khairani, C. (2014). Pendorong Interaksi Sosial Masyarakat Aceh Dalam Warung Kopi. *Lentera*, 14(10), 50–57.
- Kurniawan, H. (2019). Hubungan Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian (Studi Kasus : Jalur Pedestrian Jalan Jendral Soeprapto Muka Kuning Kota Batam). *Sigma Teknika*, 2(1), 95–105. <https://doi.org/10.33373/sigma.v2i1.1836>
- Maharani, B., & Suminar, L. (2023). Revitalisasi Sebagai Upaya Peningkatan Tata Kualitas Lingkungan Di Koridor Jalan Juanda Kota Surakarta. *COMPACT: Spatial Development Journal*, 2(1), 150–158. <https://doi.org/10.35718/compact.v2i1.834>
- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2013). Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus. *Jurnal Arsitektur NALARs*, 12(2), 1–9.
- Muchtar, C. (2010). *Identifikasi Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Jalan Kedoya Raya - Arjuna Selatan*. 1(November).
- Nugroho, A. (2010). *Jalur Pejalan Kaki Dalam Ruang Publik Kota*.
- Pratitis, A. (2015). Kajian Perkembangan Aktivitas Sosial dan Rekreasi di Jalur Pedestrian (Studi Kasus: Jalur Pedestrian Jalan Pahlawan). *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, 11(2), 129–141.
- Putra, R. A., & Ekomadyo, A. S. (2015). Interpretasi Makna Pada Warung Kopi Aceh (Studi kasus: Warung Kopi Solong di Banda Aceh). *Atrium*, 1(1).
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian malls, streetscapes, and urban space*. John Wiley & Sons.
- Sahlan, M. (2014). Pola Interaksi Interkomunal Umat Beragama di Kota Banda Aceh. *Substantia*, 16(1), 117–136. <http://substantiajurnal.org>
- Sanjaya, R., Soedarsono,), & Mudiyo, R. (2017). Analisis Fungsi Dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan Di Kota Pangkalan Bun (Studi Kasus : Bundaran Pancasila). *Prosiding Seminar Nasional Inovasi Dalam Pengembangan SmartCity*, 1(1), 108–122.
- Wibawa, M. S. Y., & Ibrahim, W. (2011). Transformasi Pada Ruang Publik Kota Melalui Konsep Design Katalyst. *Jurnal Rekayasa*, 15(2), 99–108.

Widiyanti. (2022). Analisa Aspek Kenyamanan Pada Jalur Pedestrian (Studi Kasus : Jalan DI. Panjaitan dan Jalan Jatinegara Timur, Kecamatan Jatinegara). *Jurnal Ilmiah Arjouna*, 4(2), 1–13.

Zakaria, J., & Ujang, N. (2015). Comfort of Walking in the City Center of Kuala Lumpur. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 170, 642–652. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.066>