

## PENILAIAN LIVABILITAS KAWASAN PASAR WAGE PURWOKERTO

Dinar Aulia Rahma<sup>1</sup>, Dyah Titisari Widyastuti<sup>2</sup>

Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia<sup>1,2</sup>

Email: dinar.aulia.rahma@mail.ugm.ac.id<sup>1</sup>, dyahtitisariw@ugm.ac.id<sup>2</sup>

### Abstrak

Pasar Wage merupakan pusat kawasan komersial perdagangan dan jasa di Purwokerto yang memiliki pengaruh yang besar pada pertumbuhan ekonomi kota. Tingginya intensitas kegiatan yang ada pada kawasan Pasar Wage menyebabkan beberapa permasalahan yang mengindikasikan turunnya livabilitas kawasan, seperti penumpukan sampah, kemacetan lalu lintas, penyalahgunaan lahan, serta buruknya kualitas lingkungan dan infrastruktur. Pada kondisi idealnya, ruang publik komersial seharusnya menyediakan ruang yang layak bagi pengguna kawasan karena di dalamnya terdapat fasilitas penting yang mendorong kelayakan hidup di perkotaan. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data melalui observasi lapangan. Metode analisis dilakukan dengan teknik skoring antara kondisi eksisting dengan standar teori konsep livabilitas. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat livabilitas pada kawasan Pasar Wage. Livabilitas kawasan dinilai berdasarkan 6 variabel penelitian yaitu aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, kualitas lingkungan, aktivitas, dan fungsi. Secara keseluruhan, tingkat livabilitas kawasan Pasar Wage memiliki skor 141/240 (livabilitas sedang). Terdapat perbedaan tingkat livabilitas antar segmen kawasan. Segmen 1 dan 5 memiliki tingkat livabilitas yang rendah, sedangkan segmen 2 memiliki tingkat yang paling rendah. Di sisi lain, segmen 3 dan 4 menunjukkan tingkat livabilitas yang lebih baik. Faktor-faktor seperti klasifikasi dan fungsi jalan juga mempengaruhi tingkat livabilitas pada segmen tertentu. Misalnya, segmen 3 dan 4 memiliki tingkat livabilitas yang tinggi karena dilewati oleh jalan-jalan primer yang mengundang aktivitas ekonomi dan koneksi transportasi yang baik.

**Kata Kunci:** Livabilitas, kawasan komersial, pasar, ruang publik

### Abstract

*Pasar Wage is a center of commercial trading and services in Purwokerto that significantly influences the city's economic growth. The high intensity of activities in Pasar Wage area has led to several problems indicating a decrease in the livability area, such as waste accumulation, traffic congestion, land misuse, as well as poor environmental quality and infrastructure. Ideally, commercial public spaces should provide suitable space for area users as they contain essential facilities that promote urban livability. This research adopts a qualitative descriptive approach, utilizing field observation as the primary method for data collection. The analysis method involves scoring techniques, comparing existing conditions with the standards of the livability concept theory. This study aims to identify the level of livability in Pasar Wage area. Livability of the area is assessed based on 6 research variables including accessibility, comfort, safety, environmental quality, activities, and function. Overall, the livability level of Pasar Wage area has a score of 141/240 (moderate livability). There are differences in livability levels among the area segments. Segments 1 and 5 have low livability levels, while segment 2 has the lowest level. On the other hand, segments 3 and 4 show better livability levels. Factors such as road function and classification also affect the livability level in certain segments. For example, segments 3 and 4 have high livability levels because they are traversed by primary roads that attract economic activities and have good transportation connections.*

**Keywords:** Livability, commercial area, traditional market, public space

## Pendahuluan

Livabilitas ruang publik adalah daya hidup (live) sebuah ruang publik yang memberikan kenyamanan bagi penggunaannya, baik dari sisi kenyamanan fisik, visual, dan sosial (Zhang & Lawson, 2009). Kenyamanan merupakan kebutuhan manusia saat berada di ruang publik (Satwiko, 2009). Kenyamanan adalah penilaian menyeluruh seseorang terhadap lingkungannya, yang mencakup aspek lingkungan dan ketersediaan fasilitas yang mendukung. Livabilitas juga dapat mendukung terciptanya lingkungan perkotaan yang berkelanjutan (Sukanto et al., 2021). Karena sebagai suatu lingkungan terbangun yang menjadi sarana kegiatan manusia, suatu lingkungan perlu menyediakan ruang yang *livable*, sehingga penghuni dapat memiliki kondisi kehidupan yang lebih baik untuk mencapai keberlanjutan (Leby & Hashim, 2010; Shamsuddin et al., 2012).

Sebagai pasar induk tradisional terbesar yang berada di Purwokerto, Pasar Wage berfungsi sebagai ruang dan fasilitas publik kota penggerak ekonomi masyarakat (Anwaruddin, 2009). Namun, kiranya keberadaan Pasar Wage menimbulkan beberapa dampak buruk bagi kawasan di sekitarnya. Beberapa diantaranya adalah penumpukan sampah, kemacetan lalu lintas, penyalahgunaan lahan kawasan, kualitas lingkungan, serta kerusakan infrastruktur kawasan (Hilyatin, 2019; Pamulih & Widjonarko, 2014).

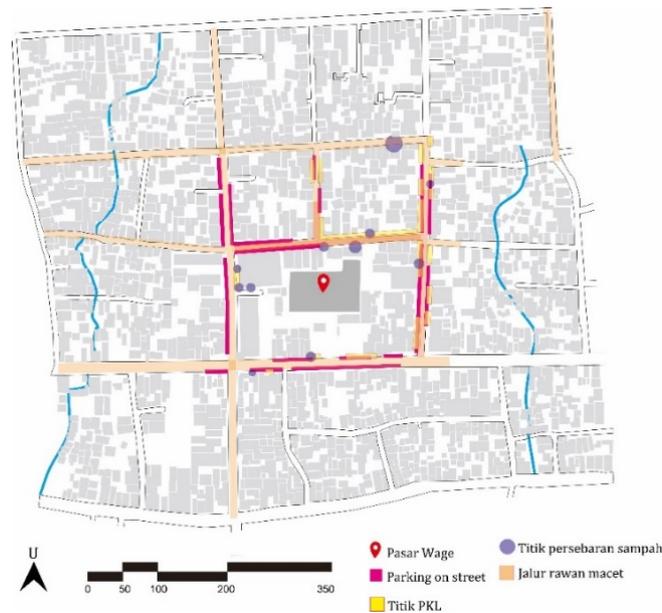
Berkembangnya aktivitas komersial pada kawasan Pasar Wage membuat daya tampung pedagang semakin tidak tercukupi, sehingga pemerintah daerah bekerjasama dengan pihak ketiga telah melakukan renovasi Pasar Wage pada tahun 2022 agar seluruh kegiatan komersial pada kawasan dapat diakomodasi (Purwanto, 2000). Kegiatan renovasi pasar juga dipicu oleh terjadinya kebakaran yang dialami Pasar Wage pada akhir tahun 2020 silam. Lahan Pasar Wage lama sekitar 3.550 m<sup>2</sup>, diperluas menjadi lahan seluas 10.305,44 m<sup>2</sup>, 2 lantai (Istikomah, 2019). Namun demikian, masih banyak pedagang kaki lima yang tidak mau berjualan pada tempat yang telah disediakan dan lebih memilih untuk berjualan di dekat jalan.

Adanya aktivitas komersial informal di pinggir jalan kawasan pasar juga menyebabkan kerugian bagi para pengguna jalan dengan menyempitnya ruas jalan, sehingga lalu lintas menjadi terhambat karena tidak leluasa bergerak dan pada akhirnya kemacetan tidak dapat dihindari (Pongtengko, 2023). Kemacetan pada kawasan pasar diperparah dengan adanya *parking on-street*, aktivitas bongkar muat barang, dan aktivitas naik- turunnya pengunjung pasar (Minarti, 2013; Pratiwi & Rusmiati, 2018). Selain itu, masalah penumpukan sampah dari buangan aktivitas pasar dan pedagang kaki lima yang belum terintegrasi juga cukup mengurangi kualitas lingkungan dan kualitas visual di kawasan sekitar Pasar Wage (Budiman, 2022).

Oleh karena beberapa hal tersebut, permasalahan ruang pada kawasan Pasar Wage yang telah disebutkan masih belum terselesaikan meskipun sudah dilakukan upaya renovasi dan perluasan pasar oleh pemerintah daerah. Kualitas infrastruktur kawasan pasar juga masih rendah seperti kondisi jalur pedestrian, sarana dan prasarana, serta kurangnya fasilitas ramah difabel. Selain itu, beberapa dampak yang ditimbulkan oleh Pasar Wage seperti penumpukan sampah dan bising akibat aktivitas kendaraan yang padat juga berpengaruh buruk bagi permukiman sekitar pasar seperti masalah kesehatan, gangguan sosial, dan pencemaran lingkungan. Kondisi dan berbagai permasalahan pada kawasan Pasar Wage yang telah disebutkan di atas membuat kawasan menjadi tidak layak untuk menjadi wadah bagi aktivitas masyarakat.

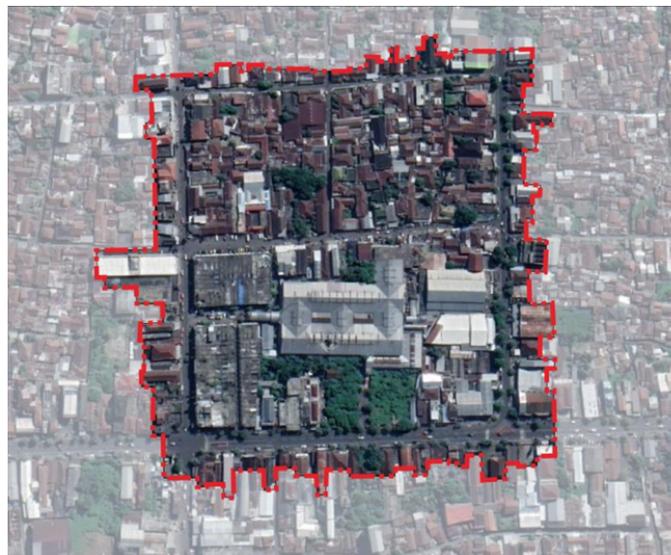
## Metode Penelitian

Batas lingkup penelitian merupakan kawasan yang berbatasan langsung dan yang memiliki dampak dari keberadaan Pasar Wage. Delineasi kawasan penelitian ditentukan dari pemetaan beberapa permasalahan kawasan seperti masalah persampahan, masalah kondisi lalu lintas, masalah *parking on street* serta aktivitas PKL di badan jalan pada kawasan Pasar Wage Purwokerto.



**Gambar 1. Overlay pemetaan permasalahan pada Kawasan pasar**  
*Sumber : analisis*

Berdasarkan pemetaan yang telah dilakukan, maka ditentukan garis batas delineasi penelitian pada kawasan Pasar Wage Purwokerto dengan melakukan *overlay* permasalahan. Kawasan penelitian memiliki luas sebesar  $\pm 92,130 \text{ m}^2$ . Wilayah studi ini mencakup seluruh bangunan pertokoan dan jalan yang dibatasi Jalan MT Haryono di sebelah timur, Jalan Ajibarang-Secang di sebelah selatan, Jalan Pasar Wage di sebelah Barat, dan Jalan Karang Turi di sebelah utara.



**Gambar 2. Delineasi kawasan penelitian**  
*Sumber : analisis*

### Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif dengan pendekatan deskriptif, berfokus pada rasionalisme dan persepsi individu dalam melihat, memahami dan menganalisis serta dapat untuk menggambarkan berbagai situasi dan kondisi dari objek yang diamati. Penelitian kualitatif menggambarkan kondisi yang subjektif dan sangat bergantung pada

perspektif peneliti (Siyoto & Sodik, 2015). Pengumpulan data berupa data pengamatan secara langsung oleh peneliti dari dokumentasi kondisi eksisting kawasan delineasi tentang kondisi livabilitas pada kawasan.

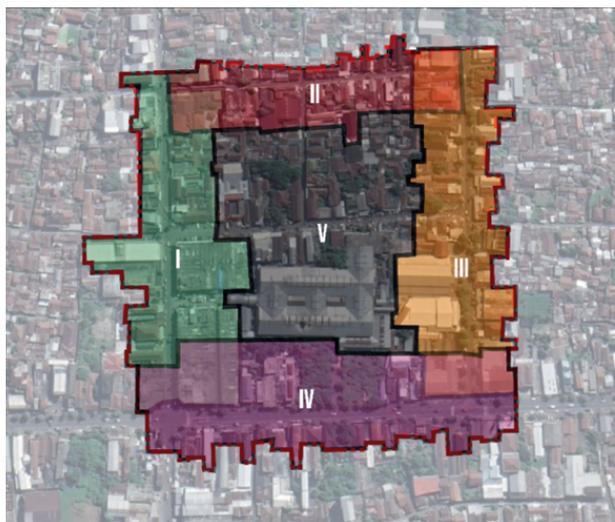
Variabel penelitian ditentukan dari berbagai teori yang dikumpulkan oleh peneliti mengenai isu livabilitas. Komponen variabel yang digunakan pada beberapa teori dirumuskan sebagai acuan amatan penelitian.

**Tabel 1. Variabel Penelitian**

Variabel	Indikator	Parameter	Skor	Dasar	
Aksesibilitas	difable friendly	Terdapat <i>ramp</i> di setiap persimpangan dan titik-titik penyeberangan serta <i>guiding block</i> yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian dan keadaan fasilitas difabel sesuai standar	3	18/SE/Db 2023	
		Terdapat <i>ramp</i> di beberapa persimpangan dan titik-titik penyeberangan serta <i>guiding block</i> yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian namun keadaan fasilitas difabel rusak/ tidak sesuai standar	2		
		Tidak terdapat <i>ramp</i> dan <i>guiding block</i>	1		
	Jalur pedestrian terkoneksi	Jalur	Persentase 76-100% tidak terputus		3
			Persentase 50-75% tidak terputus		2
			Persentase <50% tidak terputus		1
	Keterhubungan transportasi umum		Terdapat titik pemberhentian transportasi publik		3
			Berada pada radius 300m dari rute atau dari titik pemberhentian transportasi publik		2
			Tidak berada pada radius 300m dari rute atau titik pemberhentian transportasi publik		1
	Jalur Sepeda		Terdapat lajur sepeda dengan lebar minimal 1,2m dan lajur sepeda tanpa hambatan (PKL/ parkir liar)		3
Terdapat lajur sepeda dengan lebar kurang dari 1,2m atau namun pada lajur sepeda terdapat hambatan (PKL/ parkir liar)			2		
Tidak terdapat lajur sepeda			1		
Kenyamanan	Dimensi jalur pedestrian	Lebar jalur bebas pedestrian minimal $\geq 1.8$ meter.	3	18/SE/Db 2023	
		Lebar jalur bebas pedestrian $> 1.8$ meter.	2		
		Tidak terdapat jalur pedestrian	1		
	Kondisi jalur pedestrian	Persentase 76-100% kondisi baik	3		
		Persentase 50-75% kondisi baik	2		
		Persentase <50% kondisi baik	1		
	Ketersediaan tempat duduk		Terdapat tempat duduk dengan jarak 10m		3
			Terdapat tempat duduk dengan jarak >10m		2
			Tidak terdapat fasilitas tempat duduk		1
	Ketersediaan tempat sampah		Terdapat tempat sampah dengan jarak 20m, dengan frekuensi sesuai panjang koridor pada kedua sisi jalan		3
Terdapat tempat sampah dengan jarak >20m dengan frekuensi tidak kurang dari setengah panjang koridor pada kedua sisi jalan			2		
Tidak terdapat fasilitas tempat sampah atau terdapat fasilitas tempat sampah dengan jarak >20m dan frekuensi kurang dari setengah panjang koridor pada kedua sisi jalan			1		
Ketersediaan		Luas area parkir sebesar 35% luas kawasan usaha	3	RDTR	

Variabel	Indikator	Parameter	Skor	Dasar
	lahan parkir	Luas area parkir <35% luas kawasan usaha	2	Purwo kerto tahun 2019-2039
		Tidak memiliki area parkir	1	
	Kenyamanan termal	Persentase 76-100% kondisi segmen kawasan memiliki teduhan	3	
		Persentase 50-75% kondisi segmen kawasan memiliki teduhan	2	
		Persentase <50% kondisi segmen kawasan memiliki teduhan	1	
Keselamatan	Ketersediaan lampu penerangan jalan umum (PJU)	Terdapat lampu PJU dengan jarak antar tiang maksimal 30m	3	(SNI 7391; 2008)
		Terdapat lampu PJU dengan jarak antar tiang lebih dari 30m	2	
		Tidak terdapat lampu PJU	1	
	Mitigasi bencana kebakaran	Terdapat fasilitas <i>fire hydrant</i> dengan jarak 35-38 m di sepanjang koridor jalan dengan lebar 4m atau lebih (standar ukuran akses mobil pemadam kebakaran)	3	Peraturan SNI dan NFPA
		Terdapat fasilitas <i>fire hydrant</i> dengan jarak <35 m di sepanjang koridor jalan dengan lebar 4m atau lebih (standar ukuran akses mobil pemadam kebakaran)	2	
		Tidak terdapat fasilitas <i>fire hydrant</i>	1	
Kualitas lingkungan	Ketersediaan vegetasi	Terdapat vegetasi dengan jarak 15m antar tanaman	3	Permen PU No. 05/PRT /M/2008
		Terdapat vegetasi dengan jarak >15m antar tanaman	2	
		Tidak terdapat vegetasi di sepanjang koridor	1	
Aktivitas	Intensitas kegiatan	Intensitas aktivitas kawasan tinggi mendekati 100% menempati segmen kawasan	3	
		Intensitas aktivitas kawasan sedang 50-75% menempati segmen kawasan	2	
		Intensitas aktivitas kawasan rendah di bawah 50% menempati segmen kawasan	1	
Fungsi	Keragaman fungsi bangunan	Terdapat fungsi komersial, hunian & sarana umum dengan presentase tiap fungsi minimal 20% kawasan segmen	3	
		Hanya terdapat fungsi komersial dan hunian dengan presentase tiap fungsi minimal 20% kawasan segmen	2	
		Hanya terdapat salah satu fungsi bangunan	1	

Pembagian segmen unit amatan dibagi berdasarkan koridor jalan utama dan blok bangunan sekitarnya pada kawasan Pasar Wage Purwokerto. Pembagian segmen dilakukan agar tahap observasi lapangan dapat menjadi lebih terarah. Bobot nilai pada tiap indikator dan parameter akan dibandingkan antar penggal kawasan. Beberapa pembagian segmen yang telah ditentukan adalah sebagai berikut:



**Gambar 3. Pembagian zonasi penelitian**

*Sumber: analisis*

1. Segmen I meliputi area yang berbatasan langsung dengan Jalan Brigjen Katamso di sisi barat pasar dengan panjang koridor amatan  $\pm 310$  meter dan 1-3 lapis bangunan pada sisi koridornya. Berdasarkan klasifikasi fungsi jalan memiliki fungsi lokal primer dengan lebar jalan 10m.
2. Segmen 2 meliputi area yang berbatasan langsung dengan Jalan Karangturi di sisi utara pasar dengan panjang koridor amatan  $\pm 290$  meter dan 1-3 lapis bangunan pada sisi koridornya. Jalan Karangturi memiliki fungsi lokal sekunder dengan lebar jalan 5m.
3. Segmen tiga berada pada sisi timur Pasar Wage dan merupakan segmen Jalan MT. Haryono dengan panjang koridor amatan  $\pm 325$  meter. Berdasarkan klasifikasi fungsi jalan, Jalan MT Haryono memiliki fungsi jalan lokal primer dengan lebar jalan 10m.
4. Segmen 4 meliputi area yang berbatasan langsung dengan Jalan Ajibarang-Secang di sisi selatan pasar dan 1-3 lapis bangunan pada sisi koridornya. Segmen empat merupakan koridor jalan kolektor primer dengan lebar jalan 15m dengan panjang koridor amatan  $\pm 275$  meter.
5. Segmen 5 adalah area yang berada di tengah kawasan delineasi, mencakup koridor Jalan Vihara, Jalan Kademangan dan bangunan yang berada di sekitarnya. Jalan Vihara merupakan koridor jalan lingkungan dengan lebar jalan 8-12m melebar ke arah barat dengan panjang  $\pm 280$  meter. Sedangkan Jalan Kademangan merupakan koridor jalan fungsi lingkungan dengan lebar jalan 4m dengan panjang koridor  $\pm 145$  meter.

**Hasil dan Pembahasan**

**Tabel 2. Hasil Penelitian**

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
Difable friendly	1	Dari hasil amatan, jalur pedestrian segmen 1 tidak memiliki <i>ramp</i> dan <i>guiding block</i> sehingga dapat disimpulkan bahwa segmen ini tidak ramah terhadap difabel.	1
	2	Pada segmen 2 tidak terdapat jalur pedestrian maupun fasilitas aksesibilitas untuk difabel pada koridor jalan.	1
	3	Koridor jalan segmen 3 memiliki jalur pedestrian di kedua sisi jalan, namun tidak ada fasilitas yang disediakan untuk pengguna difabel.	1
	4	Pada jalur pedestrian koridor jalan segmen 4 terdapat <i>ramp</i> yang terletak di beberapa titik namun tidak terdapat <i>guiding block</i> di	2

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		sepanjang jalurnya.	
	5	Jalur pedestrian yang terdapat pada segmen 5 hanya ada pada ujung sisi barat koridor jalan dengan panjang $\pm 40\text{m}$ yang kemudian terputus. Pada jalur pedestrian eksisting terlihat tidak terdapat fasilitas difabel berupa <i>ramp</i> maupun <i>guiding block</i> .	1
Jalur pedestrian terkoneksi	1	Terdapat banyak jalur pedestrian yang terputus secara fisik, karena diubah fungsi menjadi akses masuk maupun menjadi bagian lahan parkir bagi bangunan komersial maupun terputus karena memang tidak terbangun. Persentase jalur pedestrian yang tidak terputus hanya $<50\%$ sepanjang koridor.	1
	2	Koridor jalan segmen 2 tidak memiliki jalur pedestrian yang dapat digunakan oleh para pengguna jalan di segmen tersebut. Sehingga persentasi jalur pedestrian yang terkoneksi/ tidak terputus yang bisa dinilai untuk variabel ini adalah $0\%$ .	1
	3	Pada koridor segmen 3, jalur pedestrian juga banyak yang terputus karena diubah fungsi menjadi akses masuk bagi bangunan komersial, seperti menjadi area parkir dan pintu masuk timur Pasar Wage. Jalur pedestrian yang tidak terputus berkisar sekitar antara $50\%-75\%$ sepanjang koridor.	2
	4	Jalur pedestrian segmen 4 seluruhnya secara fisik sudah terbangun secara menerus. Walaupun pada kenyataannya, terdapat beberapa titik lapak PKL dan parkir kendaraan pada jalur pedestrian yang menghambat akses dan mobilitas.	3
	5	Selain jalur pedestrian sepanjang $\pm 40\text{m}$ pada sisi ujung barat koridor jalan, koridor ini tidak memiliki jalur khusus pedestrian di sisi lain. Sehingga persentase jalur pedestrian yang tidak terputus pada segmen ini hanya $<50\%$ .	1
Keterhubungan transportasi umum	1	Jalur transportasi umum koridor segmen 1 dilalui oleh beberapa rute angkutan umum, diantaranya rute C1, K1, M2, dan N. Pada segmen 1 juga tersedia pool angkutan umum yang berada di pinggir jalan sehingga memakan badan jalan.	3
	2	Pada koridor segmen 2 tidak terdapat titik pemberhentian transportasi publik. Namun segmen ini berada pada radius $300\text{m}$ dari rute transportasi publik atau angkutan umum.	2
	3	Pada koridor jalan segmen 3 terdapat tempat parkir atau pool becak di depan pintu masuk timur Pasar Wage. Koridor jalan segmen 3 juga dilalui rute angkutan umum diantaranya L1, J2, E2, M2, dan M1. Hal ini tidak jarang menimbulkan kemacetan karena jalan sering terhambat oleh angkutan umum yang berhenti di pinggir jalan untuk menurunkan dan menaikkan penumpang.	3
	4	Terdapat beberapa rute kendaraan umum yang melintasi jalan Ajibarang- Secang pada segmen 4. Beberapa diantaranya adalah rute angkutan umum L1, J2, E2, dan M2. Pada ujung jalur jalan segmen 4 juga terdapat halte/ tempat pemberhentian bus. Koridor segmen 4 memiliki keterhubungan dengan jalur transportasi umum yang cukup baik.	3
	5	Sama seperti segmen 2, jalur transportasi umum koridor segmen 5 juga tidak dilalui oleh titik pemberhentian transportasi publik. Namun, koridor ini berada pada radius $300\text{m}$ dari rute transportasi publik atau angkutan umum.	2
Jalur Sepeda	1	Walaupun dalam masa observasi yang dilakukan cukup banyak	1

## Penilaian Livabilitas Kawasan Pasar Wage Purwokerto

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		pesepeda yang melewati koridor jalan ini, namun jalur sepeda tidak tersedia pada koridor jalan segmen 1. Sehingga penggunaan jalan antara pesepeda dan pengguna kendaraan bermotor bercampur menjadi satu tanpa ada penanda atau pembatas.	
	2	Dari hasil observasi, koridor jalan segmen 2 terlihat lebih sepi dilalui dari koridor jalan yang lain. Jalur sepeda juga tidak tersedia pada koridor jalan segmen ini.	1
	3	Pada koridor jalan segmen 3 terdapat jalur khusus sepeda selebar 1.2 m di sisi timur jalan. Namun pada jalur tersebut terpantau banyak digunakan untuk parkir kendaraan di badan jalan.	2
	4	Dari hasil pengamatan segmen 4, pada koridor jalan di sisi utara terdapat fasilitas jalur sepeda dengan lebar 1,2m. Pada jalur sepeda ini juga banyak ditempati oleh parkir <i>on street</i> .	2
	5	Dari hasil pengamatan, koridor jalan segmen 5 tidak memiliki fasilitas pendukung berupa jalur sepeda, meskipun terlihat banyak pengguna sepeda yang berlalu lalang pada koridor ini.	1
Dimensi jalur pedestrian	1	Pada segmen 1 pada sebagian sisi barat koridor terdapat jalur pedestrian dengan lebar hanya $\pm 60$ cm, dan di sisi timur memiliki lebar jalur pedestrian $\pm 1$ m. Namun beberapa deretan ruko pada koridor di sisi timur tidak menyediakan jalur pedestrian.	2
	2	Segmen 2 merupakan jalan lokal sekunder yang sebagian besar pelingkupnya merupakan bangunan fungsi hunian. Jalan selebar 5m ini pada kondisi eksistingnya tidak memiliki fasilitas jalur pedestrian, sehingga pedestrian berjalan di pinggir jalan aspal.	1
	3	Segmen 3 memiliki fasilitas jalur pedestrian dengan lebar $\pm 1,5$ m pada sebagian sisi timur dan barat koridor jalan.	2
	4	Segmen 4 koridor jalan kolektor primer dengan lebar jalan 15m memiliki jalur pedestrian dengan lebar 2m di sisi utara dan selatan koridor.	3
	5	Koridor jalan segmen 5 memiliki jalur pedestrian sepanjang $\pm 40$ m. Dimensi jalur pedestrian eksisting pada koridor segmen 5 berukuran 1m.	2
Kondisi jalur pedestrian	1	Kedaaan jalur pedestrian pada segmen 1 sebagian besar rusak/berlubang. Material jalur pedestrian eksisting menggunakan tegel berukuran 20x20. Persentase jalur pedestrian yang baik hanya sebesar $< 50\%$ .	1
	2	Koridor segmen 2 tidak memiliki jalur pedestrian, sehingga persentasi penilaian menjadi 0%.	1
	3	Dari hasil observasi, kondisi jalur pedestrian pada segmen 3 banyak mengalami kerusakan. Material jalur pedestrian menggunakan paving block di beberapa titik banyak yang terlepas. Jalur pedestrian eksisting yang masih dalam kondisi baik tidak ada lebih dari 50% sepanjang koridor.	1
	4	Kondisi jalur pedestrian koridor segmen 4 sebagian besar masih dalam keadaan baik dengan persentase lebih dari 76% di sepanjang koridor.	3
	5	Kondisi jalur pedestrian yang ada pada segmen 5 masih baik dengan material cor beton. Namun jalur pedestrian eksisting pada koridor segmen 5 ini tidak ada lebih dari 50% panjang	1

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		koridor.	
Ketersediaan tempat duduk	1	Tidak terdapat fasilitas tempat duduk pada koridor segmen 1.	1
	2	Pada koridor jalan sepanjang $\pm 290$ meter ini, dari hasil observasi juga tidak ditemukan fasilitas tempat duduk bagi pedestrian.	1
	3	Pada segmen 3 koridor Jalan MT. Haryono juga tidak ditemukan adanya fasilitas tempat duduk.	1
	4	Koridor jalan segmen 4 tidak ditemukan fasilitas tempat duduk.	1
	5	Dari hasil observasi Jalan Vihara dan Jalan Kademangan koridor jalan segmen 5, tidak ditemukan fasilitas tempat duduk pada koridor.	1
Kondisi kebersihan lingkungan	1	Pada segmen 1 terdapat 7 titik tempat sampah dengan jarak yang tidak beraturan $>20$ m. Lokasi titik tempat sampah kebanyakan berada pada sisi timur koridor yang lebih dekat dengan lokasi Pasar Wage. Di sisi barat koridor hanya ada 2 titik tempat sampah yang dapat digunakan untuk umum.	1
	2	Pada koridor jalan segmen 2, terdapat 5 titik tempat sampah yang dapat digunakan. Penempatan tempat sampah tidak memiliki jarak yang sama $>20$ m. Keberadaan tempat sampah pada segmen 2 sebagian besar berada di sekitar bangunan usaha.	1
	3	Pada segmen 3 hanya ditemukan 3 titik tempat sampah dengan jarak yang cukup jauh $>20$ m. 2 tempat sampah di sisi barat koridor jalan dan hanya 1 tempat sampah di sisi timur koridor jalan.	1
	4	Pada segmen 4 hanya ditemukan 3 titik tempat sampah di sisi bagian utara dengan jarak $>20$ m. Pada sisi selatan tidak ditemukan tempat sampah.	2
	5	Titik tempat sampah pada koridor 5 berjumlah 6 buah juga tidak memiliki jarak yang tetap $>20$ m.	2
Ketersediaan lahan parkir	1	Total luas area parkir <i>off street</i> koridor segmen 1 sebesar 2,663.5m <sup>2</sup> dan luas area usaha $\pm 18,571$ m <sup>2</sup> . Sehingga persentase luas lahan parkir/ area usaha sebesar 14.34%. Dari hasil perhitungan, luas area parkir masih $<35\%$ luas kawasan usaha.	2
	2	Total luas area parkir <i>off street</i> segmen 2 sebesar 401,5 m <sup>2</sup> dan luas area usaha $\pm 4,133$ m <sup>2</sup> . Sehingga persentase luas lahan parkir/ area usaha segmen 2 sebesar 9,7%. Dari hasil perhitungan, luas area parkir masih $<35\%$ luas kawasan usaha.	2
	3	Total luas area parkir <i>off street</i> segmen 3 sebesar 1.762,75m <sup>2</sup> dan luas area usaha $\pm 16.210$ m <sup>2</sup> . Sehingga persentase luas lahan parkir/ area usaha sebesar 10%. Dari hasil perhitungan, luas area parkir masih $<35\%$ luas kawasan usaha.	2
	4	Total luas area parkir <i>off street</i> segmen 4 sebesar 1303.5m <sup>2</sup> dan luas area usaha $\pm 15,660$ m <sup>2</sup> . Sehingga persentase luas lahan parkir/ area usaha sebesar 8.32%. Dari hasil perhitungan, luas area parkir masih $<35\%$ luas kawasan usaha.	2
	5	Total luas area parkir <i>off street</i> segmen 5 sebesar 783.5m <sup>2</sup> dengan luas area usaha $\pm 11.149,5$ m <sup>2</sup> . Sehingga persentase luas lahan parkir/ area usaha sebesar 7%. Dari hasil perhitungan, luas area parkir masih $<35\%$ luas kawasan usaha.	2
Kenyamanan termal	1	Koridor jalan segmen 1 tidak memiliki banyak pohon yang dapat berfungsi sebagai teduhan. Sementara teduhan buatan juga tidak disediakan di sepanjang jalur. Persentase teduhan	1

## Penilaian Livabilitas Kawasan Pasar Wage Purwokerto

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		segmen 1 sebesar <50% sepanjang koridor.	
	2	Tidak semua titik vegetasi yang tertanam pada koridor jalan segmen 2 dapat menjadi teduhan karena tidak memiliki tajuk yang cukup lebar. Sebagian vegetasi pada koridor segmen 2 berupa tanaman semak. Persentase teduhan segmen 2 sebesar 50-75% sepanjang koridor.	2
	3	Koridor jalan segmen 3 ditanami berbagai pepohonan di sepanjang koridor dengan ukuran tajuk yang cukup lebar yang dapat berfungsi sebagai peneduh pada koridor jalan. Jarak antar pohon saling berdekatan sehingga teduhan dapat mencakup 76-100% segmen.	3
	4	Koridor jalan segmen 4 juga ditanami pohon dengan tajuk yang cukup lebar di hampir sepanjang jalur sehingga dapat berfungsi sebagai teduhan untuk para pedestrian maupun pengguna kawasan. Persentase teduhan segmen 4 sebesar 76-100% sepanjang koridor.	3
	5	Di sepanjang jalur koridor jalan segmen 5 hanya ada beberapa titik pohon yang dapat berfungsi sebagai teduhan. Sebagian vegetasi yang tertanam pada koridor segmen merupakan vegetasi jenis semak, sementara pohon dengan tajuk yang cukup lebar tertanam pada lahan kosong kawasan sehingga kondisi eksisting pada bahu jalan koridor ini gersang pada siang hari. Persentase teduhan segmen 1 sebesar <50% sepanjang koridor.	1
Ketersediaan lampu penerangan jalan umum (PJU)	1	Pada segmen 1 terdapat lampu penerangan jalan umum berjumlah 7 buah yang berada pada sisi barat koridor jalan dengan jarak $\pm$ 50m.	2
	2	Pada segmen 2 terdapat lampu penerangan jalan umum berjumlah 4 buah dengan jarak lampu PJU antar tiang lebih dari $\pm$ 50m). Dua buah lampu PJU berada pada sisi utara koridor, dan dua lainnya berjejeran di sisi selatan koridor. Namun di ujung barat koridor tidak ditemukan lampu PJU.	2
	3	Pada segmen 3 terdapat lampu penerangan jalan umum yang berada pada sisi barat koridor jalan dengan jarak $\pm$ 50m. Jarak penempatan lampu PJU pada koridor jalan sudah cukup merata.	2
	4	Pada segmen 4 terdapat lampu penerangan jalan umum di kedua sisi koridor dengan jarak 30m. Titik lampu PJU berada di jalur pedestrian.	3
	5	Pada segmen 5 terdapat lampu penerangan jalan umum dengan jarak lampu PJU antar tiang lebih dari $\pm$ 50m). penempatan lampu PJU pada Jl. Vihara berada di sisi utara berjumlah 6 buah, dan pada Jl. Kademangan berada di sisi timur koridor berjumlah 2 buah.	2
Mitigasi bencana kebakaran	1	Jalan pada segmen 1 merupakan jalan 1 arah berstatus lokal primer dengan lebar 10m. Jalan dapat dilewati mobil pemadam kebakaran, namun tidak terdapat titik <i>fire hydrant</i> pada koridor jalan maupun arah pintu masuk Pasar Wage.	1
	2	Jalan pada segmen 2 merupakan jalan 2 arah berstatus lokal sekunder dengan lebar 4,5m. Jalan dapat dilewati mobil pemadam kebakaran, namun tidak terdapat titik <i>fire hydrant</i> pada koridor jalan.	1
	3	Jalan pada segmen 3 merupakan jalan 1 arah berstatus lokal primer dengan lebar 10m. Jalan dapat dilewati mobil pemadam	1

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		kebakaran, namun tidak terdapat titik <i>fire hydrant</i> pada koridor jalan tersebut.	
	4	Jalan pada segmen 4 merupakan jalan 2 arah berstatus kolektor primer dengan lebar jalan 15m. Jalan dapat dilewati mobil pemadam kebakaran, dan terdapat 1 titik <i>fire hydrant</i> pada sebelah selatan koridor jalan.	2
	5	Jalan pada segmen 5 merupakan jalan 2 arah berstatus lokal dengan lebar 4-12m. Jalan dapat dilewati mobil pemadam kebakaran, namun tidak terdapat titik <i>fire hydrant</i> pada koridor jalan.	1
Ketersediaan vegetasi	1	Pada segmen 1 tidak terdapat vegetasi pada koridor jalan. Namun terdapat 7 pohon yang berada di jalan masuk Pasar Wage. Jenis pohon yang ada pada segmen 1 adalah pohon ketapang berukuran sedang.	2
	2	Vegetasi yang terdapat pada segmen 2 berjumlah cukup banyak dengan jarak <15m dan lebih bervariasi. Jenis vegetasi pada eksisting antara lain pohon ketapang, palem merah, dan pohon buah seperti pohon pisang, mangga dan kelengkeng, Kebanyakan vegetasi pada segmen 3 berada di halaman rumah pelingkup koridor jalan karena merupakan milik pribadi. Titik titik pohon pada segmen 2 cukup tersebar dari ujung ke ujung koridor, membuat suasana pada segmen ini terlihat cukup asri.	3
	3	Tanaman yang tumbuh pada bahu jalan segmen 3 cukup banyak dan menyebar di sepanjang koridor dengan jarak <15m. Tipikal vegetasi yang tertanam adalah pohon dengan ukuran yang cukup besar. Beberapa jenis tanaman yang tumbuh adalah pohon ketapang, asem kranji, sapu tangan, dan glodogan tiang. Vegetasi pada koridor jalan segmen 3 selain berfungsi sebagai peneduh, juga berfungsi sebagai filter udara dan kebisingan.	3
	4	Segmen 4 memiliki banyak pepohonan pada koridor sisi utara dan selatan. Pada lahan kosong yang tidak terpakai milik Pasar Wage, banyak juga tumbuh pohon liar. Jarak antar vegetasi pada bahu jalan koridor segmen 4 cukup berdekatan rata rata antara 4-12m. Jenis vegetasi pada bahu jalan segmen ini adalah pohon tabebuaya yang merupakan pohon endemik. Pohon ini berbunga pada setiap musimnya dan memberi visual pada koridor jalan Ajibarang Secang ini.	3
	5	Vegetasi yang ada pada segmen 5 lebih banyak berkelompok tetapi berada di lapis kedua koridor jalan. Kondisi eksisting pada bahu jalan koridor ini kurang bisa untuk ditumbuhi vegetasi karena tidak ada lahan untuk tanaman dan membuat segmen ini terlihat cukup gersang pada siang hari.	2
Intensitas kegiatan pagi-siang hari	1	Pada segmen 1 pagi- siang hari terdapat beberapa aktivitas yang dilakukan, antara lain parkir kendaraan, aktivitas PKL, dan pool angkutan umum yang menempati sekitar 50%-75% segmen.	2
	2	Segmen 2 merupakan koridor jalan yang didominasi dengan bangunan dengan fungsi hunian. Namun ada beberapa bangunan di koridor jalan ini yang memiliki fungsi usaha seperti warung dan bengkel. Kegiatan yang ada pada pagi- siang hari di segmen ini antara lain aktivitas parkir untuk bangunan usaha dan 1 titik PKL yang menjual makanan. Intensitas aktivitas pada segmen 2 di bawah 50% menempati kawasan segmen.	1

## Penilaian Livabilitas Kawasan Pasar Wage Purwokerto

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
	3	Dari hasil observasi, segmen 3 merupakan segmen yang paling ramai aktivitas dibandingkan dengan segmen lain. Pada pagi-siang hari terdapat aktivitas parkir usaha, parkir becak, PKL, aktivitas dari pertokoan dan bongkar muat barang menepati hampir dari 100% kawasan segmen di sepanjang koridor jalan.	3
	4	Koridor jalan segmen 4 juga merupakan koridor jalan yang cukup ramai. Aktivitas parkir dan PKL pada segmen 4 pagi-siang hari hampir 100% memenuhi kawasan koridor,	3
	5	Aktivitas yang terjadi pada segmen 5 Jl. Vihara dan Jl. Kademangan merupakan aktivitas pasar yang dimulai sejak pagi hari pukul kira-kira dari 04.00 WIB s.d. pukul 21.00 WIB. Parkir dan PKL serta aktivitas bongkar muat barang yang sebagian besar menempati badan jalan memenuhi suasana pagi hari, terdapat kerumunan orang yang berkendara, berbelanja, dan berjalan kaki melintasi koridor jalan segmen ini. Pagi-siang hari 100% koridor jalan aktif sepanjang koridor Jl. Vihara. Terdapat juga aktivitas parkir ibadah di titik sarana beribadah yang berupa Klentheng.	3
Intensitas kegiatan sore-malam hari	1	Umumnya kegiatan pada malam hari aktivitas yang muncul pada koridor segmen 1 adalah parkir dan PKL yang berjualan makanan. Aktivitas pada malam hari tidak terlalu ramai, menempati kurang dari 50% cakupan segmen.	1
	2	Pada malam hari tidak terdapat aktivitas yang terlihat pada koridor segmen 2. Sehingga persentase aktivitas malam hari kurang dari 50% cakupan segmen.	1
	3	Sama seperti aktivitas pada siang hari, intensitas aktivitas pada koridor segmen 3 juga masih ramai pada malam hari. Banyak aktivitas PKL dan parkir yang memenuhi sepanjang koridor dengan perhitungan intensitas aktivitas kawasan tinggi mendekati 100% cakupan segmen.	3
	4	Aktivitas kegiatan koridor segmen 4 pada malam hari lebih sepi, hanya terdapat beberapa PKL dan parkir menempati +- 50% di sepanjang koridor segmen. Ruko-ruko yang terdapat sepanjang koridor jalan rata-rata tutup pada sore hari sehingga tidak ada aktivitas berjualan.	2
	5	Dari hasil observasi pada malam hari, hanya ada sekitar 40% cakupan segmen 5 yang masih terdapat kegiatan aktif PKL dan parkir. Titik aktivitas berada pada ujung timur dan ujung barat koridor jalan, karena terdekat dengan persimpangan jalan.	1
Keragaman fungsi bangunan pada kawasan	1	Pada segmen 1 terdapat dua jenis fungsi bangunan antara lain fungsi komersial yang mendominasi dan berada pada lapis 1 koridor, dan fungsi hunian pada lapis kedua.	2
	2	Pada segmen 2 terdapat tiga jenis fungsi bangunan antara lain fungsi hunian yang mendominasi, fungsi komersial seperti ruko dan toko. Selain itu terdapat 1 bangunan tempat ibadah (masjid), dan 1 bangunan tidak digunakan/ berfungsi.	2
	3	Pada segmen 3 juga hanya terdapat dua jenis fungsi bangunan antara lain fungsi komersial yang mendominasi dan berada pada lapis 1 koridor, dan fungsi hunian pada lapis kedua.	2
	4	Pada segmen 4 terdapat dua jenis fungsi bangunan antara lain fungsi komersial yang mendominasi dan berada pada lapis 1 koridor, dan fungsi hunian pada lapis ke dua. Setelah dilakukan	2

Indikator	Segmen Amatan	Hasil Observasi	Score
		pengamatan, ditemukan 3 bangunan kosong yang tidak berfungsi.	
	5	Pada segmen 5 juga hanya terdapat dua jenis fungsi bangunan yang mendominasi area, antara lain fungsi komersial yang berada pada lapis 1 koridor, dan fungsi hunian pada lapis ke dua. Terdapat 1 bangunan Klenteng yang berfungsi sebagai tempat ibadah.	2

Setelah dilakukan analisis pada setiap segmen jalan terhadap 6 variabel komponen livabilitas, maka dilakukan skoring dan didapatkan perolehan nilai sebagai berikut:

**Tabel 3. Hasil Analisis**

Variabel	Indikator	Segmen					Skor livabilitas per indikator	Skor livabilitas per variabel
		1	2	3	4	5		
Aksesibilitas	difable friendly	1	1	1	2	1	6/15	34/60
	Jalur terkoneksi	1	1	2	3	1	7/15	
	Terhubung jalur transportasi umum	3	2	3	3	2	13/15	
	Jalur sepeda	1	1	2	2	1	7/15	
Jumlah		6/12	5/12	8/12	10/12	5/12		
Kenyamanan	Dimensi jalur pedestrian	2	1	2	3	2	10/15	47/90
	Kondisi jalur pedestrian	1	1	1	3	1	7/15	
	Ketersediaan tempat duduk	1	1	1	1	1	5/15	
	Kondisi kebersihan lingkungan	2	2	2	2	2	5/15	
	Ketersediaan lahan parkir	2	2	2	2	2	10/15	
	Kenyamanan termal	1	2	3	3	1	10/15	
	Jumlah		9/18	9/18	11/18	14/18	9/18	
Keselamatan	Ketersediaan lampu penerangan jalan	2	2	2	3	2	11/15	17/30
	Mitigasi bencana kebakaran	1	1	1	2	1	6/15	
Jumlah		3/6	3/6	3/6	5/6	3/6		
Kualitas lingkungan	Ketersediaan vegetasi	2	3	3	3	2	13/15	13/15
Jumlah		2/3	3/3	3/3	3/3	2/3		
Aktivitas	Intensitas kegiatan pagi-	2	1	3	3	3	12/15	20/30

## Penilaian Livabilitas Kawasan Pasar Wage Purwokerto

Variabel	Indikator	Segmen					Skor livabilitas per indikator	Skor livabilitas per variabel
		1	2	3	4	5		
	siang hari							
	Intensitas kegiatan sore-malam hari	1	1	3	2	1	8/15	
Jumlah		3/6	2/6	6/6	5/6	4/6		
Fungsi	Keragaman fungsi bangunan pada kawasan	2	2	2	2	2	10/15	10/15
Jumlah		2/3	2/3	2/3	2/3	2/3		
Penilaian livabilitas per segmen		25/48	24/48	33/48	39/48	25/48		
Total penilaian livabilitas keseluruhan segmen								141/240

Berdasarkan hasil dari observasi dan pengamatan langsung oleh peneliti, serta dilakukan teknik skoring dalam penilaian livabilitas, secara keseluruhan Kawasan Pasar Wage memiliki tingkat livabilitas sedang dengan skor mencapai 141/240. Beberapa komponen penyebab livabilitas pada kawasan antara lain:

- 1) Aksesibilitas: aspek aksesibilitas memberikan kontribusi signifikan terhadap penurunan livabilitas. Jalur pedestrian yang ramah difabel memberikan nilai paling rendah di antara parameter aksesibilitas yang lain, dikarenakan tidak ada jalur pedestrian yang ramah difable pada seluruh koridor.
- 2) Kenyamanan: ketidakterediaan fasilitas bagi pedestrian dapat menurunkan tingkat kenyamanan dan livabilitas. Kontribusi livabilitas paling rendah berasal dari komponen kenyamanan dikarenakan tidak adanya fasilitas tempat duduk di seluruh segmen kawasan. Kondisi jalur pedestrian juga dinilai masih buruk secara keseluruhan sehingga menyebabkan kurangnya kenyamanan pada segmen kawasan.
- 3) Keselamatan dan keamanan: komponen keselamatan paling banyak dipengaruhi oleh tidak adanya titik *fire hydrant* di sepanjang jalur segmen kawasan serta lampu penerangan jalan umum yang jaraknya tidak sesuai dengan standar. Segmen 4 merupakan segmen kawasan yang memenuhi penilaian standar keselamatan dan keamanan pada kawasan Pasar Wage
- 4) Kualitas lingkungan: penilaian kualitas lingkungan pada kawasan Pasar Wage memberikan kontribusi yang banyak bagi livabilitas kawasan. Kondisi kualitas lingkungan baik karena adanya banyak vegetasi dengan jarak yang memenuhi standar aturan. Secara keseluruhan kawasan, kualitas lingkungan Pasar Wage memiliki nilai livabilitas yang tinggi.
- 5) Aktivitas: faktor-faktor seperti tata guna lahan dominan dan keberadaan ruang untuk aktivitas sosial ekonomi memberikan peran penting dalam penilaian variabel aktivitas.
- 6) Fungsi: komponen fungsi pada livabilitas kawasan Pasar Wage secara keseluruhan memiliki nilai sedang karena pada setiap segmen kawasan hanya terdapat 2 fungsi bangunan sehingga belum cukup merepresentasikan sebuah kawasan yang *mixed use*.

Dari hasil skoring dan penilaian livabilitas per segmen, dapat dihasilkan sebagai berikut:

- 1) Segmen 1 dan 5 memiliki penilaian livabilitas rendah dengan skor 24/48. Hal ini disebabkan karena buruknya kondisi aksesibilitas dan kenyamanan pada koridor segmen.
- 2) Segmen 2 memiliki penilaian livabilitas paling rendah dengan perolehan skor 23/48 karena tingkat aksesibilitas dan kenyamanan yang buruk, selain itu ketidakterediaan fasilitas pedestrian serta peruntukan fungsi dominan hunian bangunan pada segmen 2 juga sangat berpengaruh terhadap kurangnya intensitas aktivitas pada koridor jalan.
- 3) Segmen 3 memiliki penilaian livabilitas sedang dengan skor 32/48 dengan disebabkan oleh

tersedianya fasilitas jalur sepeda, titik pemberhentian jalur transportasi umum pada koridor jalan, intensitas aktivitas yang selalu ramai dari pagi sampai malam hari, dan juga keberadaan vegetasi dengan jarak yang cukup. Namun, jalur pedestrian tidak difable friendly dan masih banyak yang terputus.

- 4) Segmen 4 memiliki penilaian livabilitas paling tinggi dengan perolehan skor 38/48 karena Kondisi jalur pedestrian yang paling baik dibandingkan dengan koridor jalan segmen lain. Tersedianya fasilitas jalur sepeda, titik pemberhentian jalur transportasi umum pada koridor jalan, Intensitas aktivitas yang ramai dari pagi sampai malam hari, tersedianya titik *fire hydrant* dan juga keberadaan lampu penerangan jalan dan vegetasi dengan jarak yang cukup paling banyak berkontribusi terhadap tingginya livabilitas pada segmen 4.

Tingginya penilaian livabilitas kawasan pasar wage pada segmen 3 dan segmen 4 di sisi timur dan sisi selatan juga dipengaruhi oleh klasifikasi dan fungsi koridor jalan. Segmen 3 pada sisi timur dilewati Jl. MT Haryono yang merupakan jalan lokal primer dan menjadi jalur utama jalur penghubung kota Purwokerto- Purbalingga. Koridor jalan ini digunakan pengguna jalan sebagai jalan utama menuju pusat dan luar kota. Kondisi lalu lintas yang cukup padat menumbuhkan berbagai aktivitas ekonomi di sepanjang koridor jalan, selain posisinya yang dekat dengan keberadaan pasar.

Sedangkan koridor jalan segmen 4 di sisi selatan dilewati Jl. Ajibarang- Secang yang merupakan jalan kolektor primer. Dari segi fisik, badan jalan pada segmen ini lebih lebar dari badan jalan segmen lain, sehingga jalur pedestrian dan jalur sepeda sudah tersedia, juga adanya fasilitas penerangan jalan dan vegetasi dengan jarak yang cukup. Intensitas kendaraan yang tinggi pada koridor jalan juga mengundang masyarakat di sekitar untuk membangun bangunan fungsi usaha. Karena merupakan koridor jalan dengan intensitas kendaraan yang cukup padat dan dilewati berbagai jenis transportasi umum, sehingga titik titik pemberhentian transportasi umum juga tersedia pada koridor jalan ini.

Namun, meskipun segmen 1 Jl. Pasar Wage memiliki klasifikasi, fungsi, dan lebar jalan yang sama dengan segmen 3 tidak menjadikan tingkat livabilitasnya tinggi. Hal ini dikarenakan faktor lain seperti tidak adanya ruang fasilitas dan infrastruktur jalan, serta karakter bangunannya itu sendiri.

Segmen koridor dengan badan jalan yang lebih lebar cenderung memiliki lebih banyak ruang untuk fasilitas tambahan seperti jalur pedestrian dan jalur sepeda, penerangan jalan, dan vegetasi. Lebar jalan yang memadai juga memungkinkan arus lalu lintas yang lebih lancar, sehingga dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan yang pada akhirnya dapat meningkatkan tingkat livabilitas kawasan.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pengamatan langsung serta analisis teknik skoring dalam penilaian livabilitas, kawasan Pasar Wage memiliki tingkat livabilitas sedang dengan skor keseluruhan mencapai 141/240. Beberapa variabel yang memengaruhi livabilitas kawasan meliputi aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan dan keamanan, kualitas lingkungan, aktivitas, dan fungsi. Secara khusus, terdapat beberapa variabel dengan penilaian yang masih rendah meliputi variabel kenyamanan, aksesibilitas, dan keselamatan. Livabilitas kawasan memiliki nilai yang tinggi pada variabel kualitas lingkungan, namun masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan. Faktor-faktor lain seperti klasifikasi, fungsi, dan lebar badan jalan, serta karakter kawasan juga mempengaruhi tingkat livabilitas pada segmen tertentu. Kawasan pada sisi selatan dan sisi timur memiliki tingkat livabilitas yang lebih tinggi karena dilewati oleh jalan-jalan primer yang menjadi wajah kota dengan sirkulasi serta koneksi transportasi yang lebih baik. Kawasan sisi timur dan selatan juga memiliki ruang yang lebih luas untuk fasilitas pejalan kaki. Selain itu, karakter bangunan pada setiap sisi kawasan yang berbeda juga turut berpengaruh terhadap tingkat livabilitas kawasan secara keseluruhan.

## BIBLIOGRAFI

- Anwaruddin, A. (2009). Kajian Spesifikasi Arah Kebijakan Pembangunan Kota Purwokerto. *JIANA (Jurnal Ilmu Administrasi Negara)*, 9(02).
- Budiman, W. (2022). *Pasar Komunitas Balang-Balang= Balang-Balang Community Market*. Universitas Hasanuddin.
- Hilyatin, D. L. (2019). Preferensi permodalan pedagang pasar wage purwokerto, penguatan destinasi keuangan dan perbankan syariah vis a vis rentenir di pasar tradisional. *El-Jizya: Jurnal Ekonomi Islam*, 7(2), 215–235.
- Istikomah, A. (2019). *pengaruh infrastruktur dan etika bisnis islam terhadap keputusan pembelian konsumen (studi pada pasar wage kecamatan jetis kabupaten ponorogo)*. IAIN Ponorogo.
- Leby, J. L., & Hashim, A. H. (2010). Liveability dimensions and attributes: Their relative importance in the eyes of neighbourhood residents. *Journal of Construction in Developing Countries*, 15(1), 67–91.
- Minarti, S. K. (2013). *Efektivitas Parkir Pasar Tradisional Utama Di Kota Surakarta*.
- Pamulih, T. K., & Widjonarko, W. (2014). Pemetaan Pengaruh Perkembangan Pasar Wage Kota Purwokerto Terhadap Lingkungan Permukiman Sekitar. *Geoplanning: Journal of Geomatics and Planning*, 1(1), 33–43.
- Pongtengko, V. (2023). *Pola Tata Ruang Pasar Informal Cidu di Kota Makassar Berbasis Arsitektur Perilaku*. Universitas Hasanuddin.
- Pratiwi, Y., & Rusmiati, F. (2018). Implementasi Sistem Parkir Paralel di Kota Surakarta. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(1), 9–17.
- Purwanto, K. A. (2000). *Pengembangan Pasar Wage Sebagai Pasar Induk di Purwokerto Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan*.
- Satwiko, P. (2009). Arsitek Digital, Arsitektur Digital dan Masa Depan Arsitektur Global. In *Percikan Pemikiran "Begawan" Arsitek Indonesia* (pp. 15–30). PT Alumni.
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A., & Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable environment in increasing the liveability of a city. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50, 167–178.
- Siyoto, S., & Sodik, M. A. (2015). *Dasar metodologi penelitian*. literasi media publishing.
- Sukanto, A. B., Hasyim, A. W., & Purnamasari, W. D. (2021). Identifikasi tingkat livability permukiman di kampung jodipan dan kampung tridi kota malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 10(3), 23–30.
- Zhang, W., & Lawson, G. (2009). Meeting and greeting: Activities in public outdoor spaces outside high-density urban residential communities. *Urban Design International*, 14, 207–214.

---

### Copyright holder:

Dinar Aulia Rahma, Dyah Titisari Widyastuti (2024)

### First publication right:

Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

### This article is licensed under:

