



THE SHARED SPACE STREET FACTORS OF COMMERCIAL CORRIDOR IN PEMUDA STREET, MAGELANG CITY

FAKTOR-FAKTOR *SHARED SPACE STREET* DI KORIDOR KOMERSIAL DI JALAN PEMUDA, KOTA MAGELANG

Marcelina Dwi Setyowati^{1*}

Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Teknologi Yogyakarta¹
marcelina.dwi@staff.uty.ac.id *

Abstract

The shared space street design is a concept that eliminates the segregation and physical marker of the path difference of a street corridor, creating uncertainty that will make the rider reduce the speed of his vehicle, those required to be more tolerant with other users. Aims to reduce the dominance of vehicles by sharing road space between pedestrians, non-motorized vehicles and motor vehicles, but pedestrians are a primary priority. The existing condition of Pemuda street corridor, which is a commercial corridor in Magelang city, shows that the dominance of existing motor vehicles resulted in the movement of pedestrians from the western sidewalk to the eastern sidewalks are limited, resulting in a gap in the number of pedestrians on each sidewalk. Since 2011 until now Pemuda street Corridor has sidewalks on the eastern which concept is to be in one lane with non-motorized lanes (pedicabs, bicycles, carts etc.), so it has a width of up to 5 meters. It shows the characteristics that lead to the concept of shared space street. The purpose of this research is to find the factors that can influence the development of shared space street concept in order to solve the problems that arise. The research method used is qualitative deductive method. This research found that the factors that influence the development of shared space street in Pemuda street are comfort, connectivity, diversity, livability, and identity

Keywords: *street, street corridor, shared space street*

1. PENDAHULUAN

1.1 Dominasi kendaraan Bermotor

Semakin diperlebarnya suatu koridor jalan dengan maksud agar mampu mawadahi jumlah kendaraan bermotor yang semakin banyak, justru mengakibatkan munculnya dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor sehingga pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor semakin tersingkirkan. Koridor jalan yang memisahkan dua trotoar atau jalur pejalan kaki akan semakin sulit untuk dilewati oleh pejalan kaki, sehingga munculah kesenjangan jumlah pejalan kaki karena

konektivitas yang menurun akibat segmentasi jalan. Bukan tidak mungkin dalam suatu koridor jalan, trotoar di sekitarnya memiliki tingkat livabilitas yang sangat berbeda, dan hanya terdapat salah satu trotoar saja yang menjadi lebih aksesibel.

Dominasi kendaraan bermotor juga berdampak pada banyaknya kasus di ruang jalan yang menunjukkan bahwa trotoar sering sekali digunakan oleh kendaraan bermotor saat jalan raya mengalami kepadatan lalu lintas. Selain itu berakibat pada semakin sedikitnya jumlah masyarakat yang tertarik untuk berjalan kaki

meskipun jarak yang ditempuh relatif singkat, karena mereka merasa tidak aman dan tidak nyaman saat berjalan kaki. Akibatnya jumlah pengendara kendaraan bermotor semakin lama akan semakin bertambah banyak, dan terjadinya kemacetanpun tidak bisa dihindari lagi.

Hamilton-Baillie (2008) menjelaskan bahwa Hans Monderman telah menjadi salah satu penggagas adanya konsep *shared space*. Konsep *shared space* dianggap mampu menjadi solusi untuk menyelesaikan permasalahan dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor yaitu dengan saling berbagi ruang namun tetap memprioritaskan kepentingan pejalan kaki di atas pengguna lainnya. *Shared space street* diterapkan dengan menghapuskan pembatasan dan penanda fisik perbedaan jalur pada suatu ruang jalan (Hamilton-Baillie, 2008).



Gambar 1. Kondisi Exhibition road sebelum dan sesudah menjadi *shared space street*
Sumber : Clark, 2015

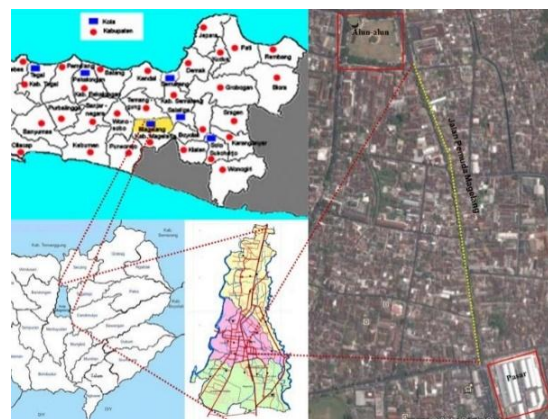
Shared space street adalah konsep perancangan yang menghapuskan pembatasan dan penanda fisik perbedaan jalur suatu ruang jalan, dengan menciptakan ketidakpastian yang akan membuat pengendara mengurangi kecepatan kendaraan mereka, sehingga dituntut untuk lebih bertoleransi dengan pengguna lain. Bertujuan mengurangi dominasi kendaraan dengan saling berbagi ruang jalan antara pejalan kaki, kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor, namun pejalan kaki tetap menjadi prioritas utama. *Shared space* dirancang dengan menghilangkan fitur jalan konvensional seperti trotoar, markah permukaan jalan, rambu lalu lintas, dan lampu lalu lintas, dengan menciptakan ketidakpastian akan membuat

pengendara mengurangi kecepatan kendaraan mereka, sehingga pengguna dituntut untuk lebih bertoleransi dengan pengguna lain. Hal ini menjadi lebih kondusif untuk lingkungan dan lebih aman bagi pejalan kaki dan kendaraan.

Hamilton-Baillie dan Jones (2005) dalam Melis-Dankers, et al (2015) menyebutkan bahwa kecepatan kendaraan yang diperlukan di lingkungan *shared space street* maksimum 30 km/jam untuk memfasilitasi perilaku lalu lintas adaptif dan interaktif yang diperlukan ketika saling berbagi jalan. Jalan dirancang sedemikian rupa sehingga dapat digunakan untuk melayani segala jenis sirkulasi seperti kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki.

1.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Koridor Jalan Pemuda yang secara administrasi terletak di Kecamatan Magelang Tengah, Kota Magelang. Kota Magelang memiliki posisi yang strategis, karena berada di jalur utama Kota Semarang - Kota Yogyakarta. Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang merupakan area komersial linier yang menghubungkan antara Alun-alun Kota Magelang serta beberapa kantor serta fasilitas publik (seperti tempat ibadah) di sebelah utara dan Pasar Rejowinangun di sebelah selatan, sehingga kendaraan yang melintas mengalami kepadatan pada waktu tertentu.



Gambar 2. Lokasi Koridor Jalan Pemuda, Kota Magelang
Sumber : Google, RTRW Kota Magelang, dan Google Earth

Berdasarkan administrasi pemerintahan klasifikasi koridor Jalan Pemuda dalam SK Nomor 621/120/112 Tahun 2015 tanggal 25 Agustus 2015 yang didasarkan pada Kepmen PUPR Nomor 48/KPTS/M/2015 tanggal 23 April 2015 mengalami penurunan status dari jalan nasional menjadi jalan kota. Sebelumnya koridor Jalan Pemuda berstatus jalan provinsi yang dikelola oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPUPR), setelah berubah status menjadi jalan kota maka sepenuhnya dikelola oleh pemerintah kota Magelang.



Gambar 3. Situasi koridor Jalan Pemuda
Sumber : Survei, 2018

Koridor Jalan Pemuda saat ini terdiri dari jalan raya satu arah, trotoar barat dan trotoar timur. Pada bagian trotoar timur ini ditemukan adanya karakteristik yang menunjukkan bahwa trotoar timur memiliki konsep yang mengarah ke *shared space* seperti yang dikatakan oleh Monderman.

Menurut Monderman dalam Hamilton-Baillie (2008), *shared space street* diterapkan dengan menghapuskan pembatasan dan penanda fisik perbedaan jalur pada suatu ruang jalan. Hal tersebut ditemukan pada trotoar timur di Jalan Pemuda Kota Magelang.



Gambar 4. Kendaraan bermotor melintas di trotoar
Sumber : Survei, 2018

1.3 Landasan Teori

Menurut Bishop (1989) dalam Arifin (2004), koridor jalan komersial merupakan koridor jalan yang pemanfaatan ruang di sepanjang jalannya untuk kegiatan komersial, perkantoran yang kompleks dan pusat pekerjaan di dalam kota. Menurut Danisworo (1989) dalam Arifin (2004), kriteria “kesuksesan” jalan sebagai ruang publik dalam kawasan komersial dapat dilihat dari beberapa aspek, yaitu:

1. Terbuka, mudah dicari dan bebas diakses oleh masyarakat (*accessible*)

2. Memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunaannya terutama pejalan kaki (*safety and comfort*)
3. Hidup sepanjang hari, siang, dan malam (*mix used and livable*)
4. Mampu menarik pengunjung dalam jumlah besar (*attractiveness*)
5. Menjadi tempat yang kondusif untuk interaksi sosio-kultural, berkomunikasi (mewadahi fungsi sosial)
6. *Representative* dengan nuansa arsitektur yang berkualitas (identitas kawasan).

Karakteristik koridor komersial menurut *Project for Public Space* (PPS) adalah sebagai berikut:

1. Kenyamanan dan identitas
2. Aksesibilitas
3. Fungsi lahan (*land use*) dan Aktivitas
4. Fungsi Sosial

Koridor Komersial sebagai ruang publik sangat erat kaitannya dengan fasilitas bagi pejalan kaki yaitu trotoar (*pedestrian ways*). Menurut Untermann (1984), faktor yang berpengaruh pada perancangan jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) antara lain sebagai berikut :

1. Keamanan (*safety*), pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dan terlindungi dari kendaraan bermotor.
2. Aksesibilitas (*accessibility*), pejalan kaki harus memiliki rute sesingkat mungkin (jarak terpendek) yang bebas hambatan dari suatu lokasi ke lokasi tujuan lain.
3. Kenyamanan (*comfort*), pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui, seperti halnya kendaraan bermotor berjalan di jalan bebas hambatan.
4. Daya tarik (*attractiveness*), pada tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerang jalan, lansekap, dll.

Karakteristik *shared space street* menurut Gerlach (2009) yaitu sebagai berikut :

1. Terdapat prinsip percampuran moda dalam suatu bagian ruang jalan dengan kepadatan tinggi di perkotaan, dengan fungsi komersial, terutama di daerah persimpangan ruang jalan.
2. Terdapat prinsip campuran moda yang mengakomodasi secara lebih luas

setidaknya lalu lintas sepeda dan pejalan kaki dengan skala prioritas sama.

3. Subsistem lalu lintas terdiri dari kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki (sebaiknya termasuk di dalamnya angkutan umum juga).
4. Semaksimal mungkin mengurangi jumlah kendaraan berhenti di area ini.
5. Penanda ruang jalan sebagian besar dihilangkan.

Menurut Holmes (2015), *Shared space* adalah pendekatan desain yang bertujuan untuk mengurangi dominasi lalu lintas kendaraan motor dengan mengurangi atau menghapus manajemen lalu lintas konvensional seperti rambu lalu lintas, marka jalan, sehingga menghasilkan '*level surfaces*'. Unsur-unsur paling kontroversial dari banyak skema *shared space* adalah penghilangan *curbs* dan penyeberangan pejalan kaki.

Engwicht (1999) dalam Archer (2014) menjelaskan bahwa *shared space* akan memaksa pengguna jalan (pengendara mobil pengguna sepeda dan pejalan kaki) untuk lebih berhati-hati dan saling menegosiasikan jalan, tidak secara langsung tetapi melalui kontak mata, sehingga tercipta toleransi antar pengguna dan dominasi kendaraan bermotor di ruang jalan dapat diminimalkan.

Disebutkan di dalam laporan akhir *Shared Space project team* (2008) dalam *Project for Public Space*, beberapa faktor terkait dengan desain *shared space*, sebagai berikut :

1. *Road safety*: mengurangi jumlah kecelakaan dan mengubah persepsi masyarakat akan risiko kecelakaan yang menjadi penghalang untuk berjalan kaki.
2. *Community safety*: mengurangi kejahatan dan ketakutan kejahatan sekaligus meningkatkan persepsi keamanan.
3. *Economic regeneration*: mendorong investasi yang lebih besar melalui peningkatan sektor ekonomi agar semakin meningkat.
4. *Public engagement*: partisipasi masyarakat dalam bentuk interaksi sosial antar penggunanya.
5. *Livability*: Meningkatkan daya tarik (*attractiveness*) dan interaksi antara pengguna dengan lingkungannya.

Berdasarkan deduksi teori faktor-faktor *shared space street* yang digunakan dalam menyusun komponen dalam penelitian terdiri dari :

1. *Road safety* (keamanan)
2. *Community safety* (keselamatan)
3. *Economic regeneration* (regenerasi ekonomi)
4. *Public engagement* (partisipasi publik)
5. *Livability (attractiveness and sustainability)*
6. Kenyamanan (*comfort*)
7. Identitas (*identity*),
8. Aksesibilitas (*accessibility*)
9. Fungsi lahan (*land use*) dan aktivitas
10. Fungsi sosial.
11. Keamanan (*safety*),
12. Konektivitas (*connectivity*),

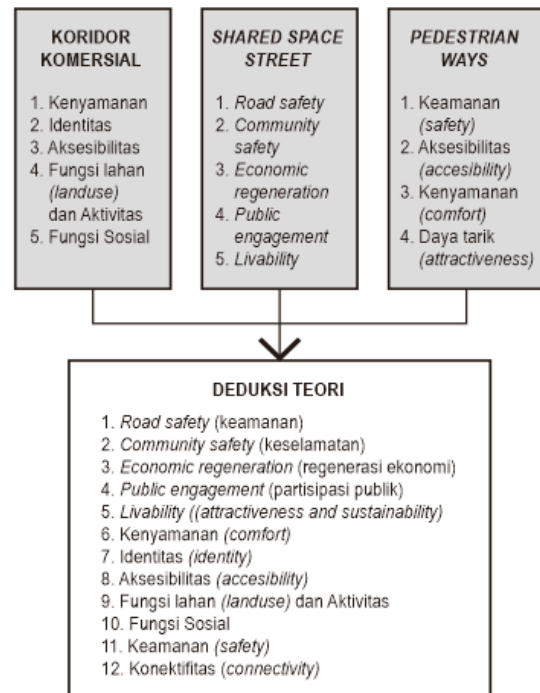
Faktor-faktor tersebut kemudian digunakan sebagai penjabaran variabel penelitian untuk mengetahui faktor-faktor *shared space street* yang berpengaruh di koridor komersial di Jalan Pemuda Kota Magelang.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini secara keseluruhan adalah metode deduktif kualitatif namun dikombinasikan dengan metode kuantitatif. Metode yang digunakan untuk menemukan permasalahan di lapangan kemudian dibuat rangka penelitiannya dan mengolahnya secara kuantitatif untuk menentukan hasil yang kualitatif. Pengumpulan data meliputi data primer, dan sekunder yang diperoleh melalui hasil pengamatan di lapangan, dan studi literatur. Data-data tersebut kemudian dianalisa dan digunakan untuk memperoleh arahan desain. Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif yang dianggap dapat menjelaskan tentang gejala atau fenomena yang terjadi di lapangan secara lengkap dan menyeluruh. Proses Penelitian bersifat deduktif, dimana dalam menjawab rumusan masalah dengan menggunakan variabel, indikator dan parameter yang dirumuskan dari landasan teori *shared space street*. Fokus penelitian ini adalah *shared space street* yang mencakup faktor apa saja yang berpengaruh di koridor Jalan Pemuda Kota Magelang.

Perilaku kenyamanan pengguna menyebabkan perubahan karakteristik ideal *konsep shared*

space street yang sudah ada (dominan di Benua Eropa) menjadi karakteristik konsep *shared space street* yang sesuai dengan perilaku kenyamanan pengguna di Indonesia terutama di Jalan Pemuda Kota Magelang. Melalui proses pengumpulan data akan diketahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi konsep *shared space street* di Jalan Pemuda Kota Magelang.



Gambar 5. Deduksi Teori Penelitian
Sumber : Setyowati, 2016

Teknik pengambilan *sample* yang digunakan adalah *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan *sample* tidak secara acak melainkan berdasarkan pertimbangan tertentu atau sengaja. Pertimbangan dalam pemilihan *sample* bersifat spesifik sehingga penentuannya dilakukan sengaja (*purposive*). Terlebih dahulu koridor jalan dibagi menjadi tiga segmen, yaitu segmen barat, segmen tengah dan segmen timur berdasarkan tipikal *pedestrian ways* yang cenderung berbeda, dalam pengambilan *sample* didasarkan pada jenis penggunaannya yaitu pedagang, pejalan kaki, pengguna parkir, pengendara kendaraan bermotor, dan pengendara kendaraan tidak bermotor. Pengumpulan data terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari responden melalui observasi, interview, dokumentasi, kuesioner. Data Sekunder

diperoleh dari instansi terkait dan hasil Studi Literatur meliputi RTRW Kota Magelang dan sejarah pecinan Jalan Pemuda Kota Magelang.

Data primer dan sekunder yang telah terkumpul kemudian di analisa dalam beberapa tahap, antara lain:

1. Data hasil observasi dan pengamatan di lapangan dengan menggunakan data sekunder. Data tersebut meliputi perkembangan ruang jalan yang mengalami pengembangan maupun bentuk tatanan layout ruang jalan yang berkaitan *shared space street* sebagai konsep pengembangan ruang jalan.
2. Dari hasil data tersebut kemudian dilengkapi dengan data hasil studi literatur untuk mengetahui konsep *shared space street* di Jalan Pemuda Kota Magelang dan faktor-faktor apa yang mempengaruhinya. Faktor tersebut dapat dilihat dari penyusunan variabel penelitian berdasarkan kajian literatur, observasi, dan interview di lapangan.
3. Hasil data tersebut kemudian di buat tabel yang berkaitan dengan karakteristik koridor jalan dalam *pengembangan shared space street* di koridor Jalan Pemuda Kota Magelang dengan menggunakan tabel indikator penelitian dengan mengajukan kuesioner.
4. Hasil data tersebut kemudian dapat dilihat elemen apa saja di *shared space street* Jalan Pemuda Kota Magelang yang sudah sesuai, kurang sesuai, dan tidak sesuai dengan karakteristik *shared space street* yang sudah dirumuskan sebelumnya. Selanjutnya dapat dirumuskan karakteristik *shared space street* yang sesuai untuk pengguna ruang jalan di koridor komersial Jalan Pemuda Kota Magelang yang kemudian digunakan untuk melihat faktor *shared space street* apa saja yang berpengaruh di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang.

3. HASIL DAN DISKUSI

Koridor Jalan Pemuda merupakan kawasan yang sangat strategis karena merupakan pusat kegiatan perekonomian di Kota Magelang sekaligus menjadi jalur antar propinsi yang

menghubungkan Kota Yogyakarta dengan Kota Semarang. Koridor Jalan Pemuda memiliki panjang ± 823 meter dan berbatasan dengan dua node besar yaitu Alun-alun Kota Magelang di sebelah utara dan Pasar Rejowinangun di sebelah selatan. Koridor Jalan Pemuda ini berperan sebagai *linkage* yang menghubungkannya sehingga koridor ini menjadi daerah strategis.



Gambar 6. Kondisi trotoar barat
Sumber : Survei, 2018

Pada tahun 2011 dilakukan renovasi di koridor jalan Pemuda. Fokus renovasi ada pada segmen timur, yaitu dengan menghilangkan *curbing* atau penanda fisik perbedaan level jalan untuk jalur kendaraan tidak bermotor dan trotoar timur. Hal tersebut dilakukan dengan cara meninggikan level permukaan jalur kendaraan tidak bermotor agar memiliki level yang sama dengan trotoar timur. Dengan demikian jalur kendaraan tidak bermotor

(seperti becak, sepeda, dan gerobak), pejalan kaki, dan pedagang kaki lima saling berbagi ruang dengan berada pada jalur yang sama namun dengan ukuran yang menjadi lebih lebar, menyerupai konsep *shared space* yang telah dibahas sebelumnya oleh Monderman dalam Hamilton-Baillie (2008).



Gambar 7. Kondisi trotoar timur
Sumber : Survei, 2018

Meskipun renovasi telah dilakukan dengan terencana, namun tanpa sosialisasi (pendekatan) lebih lanjut kepada masyarakat akan menimbulkan ambiguitas masyarakat dalam menggunakan ruang, pengguna dalam menggunakan ruang dibiarkan berkembang secara organis, sehingga munculah konflik pemanfaatan ruang jalan yang mengakibatkan dominasi kendaraan bermotor. Kondisi ini tidak hanya terjadi di jalan raya namun juga di

atas trotoar yang seharusnya hanya dilewati pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor saja. Apabila dilihat dari penyediaan jalur pergerakan pengguna di koridor, kondisi eksisting menunjukkan bahwa kendaraan bermotor menjadi prioritas utama pengguna di ruang jalan saat ini, karena jalan raya menjadi area paling lebar apabila dibandingkan dengan area yang lain, seperti trotoar barat, trotoar timur dan area parkir.



Gambar 7. Kondisi trotoar timur
Sumber : Setyowati, 2016

Pada tabel 1. berikut ini menunjukkan matriks opini pengguna *shared space street* di Jalan Pemuda Magelang.

Tabel 1. Matriks opini pengguna di Jalan Pemuda Kota Magelang

Faktor	Elemen	Karakteristik	Keterangan		
			Segmen Barat	Segmen Tengah	Segmen Timur
1. Fungsi lahan (<i>land use</i>) dan aktivitas	Fungsi lahan dan aktivitas	Jenis fungsi	•	•	∅
	lahan (<i>land use</i>)	Waktu aktivitas	•	•	•
	Pelaku		•	•	•
Persebaran aktivitas komersial	Persebaran aktivitas komersial	Ragam sektor usaha formal	•	•	•
		Ragam sektor usaha informal	∅	∅	○
Persebaran aktivitas sosial	Persebaran aktivitas sosial	Ragam aktivitas sosial	∅	•	∅

Faktor	Elemen	Karakteristik	Keterangan			
			Segmen Barat	Segmen Tengah	Segmen Timur	
2. Kenyamanan (<i>comfort</i>)	Sirkulasi	Pelaku Kegiatan	∅	•	•	
		Waktu Kegiatan	∅	•	∅	
		Jalur difabel	○	○	○	
		Dimensi jalan	•	∅	•	
		Dimensi Jalur pedestrian	•	•	•	
		Waktu perjalanan	•	•	•	
	Kondisi alam dan iklim	Terdapat pelindung dari panas dan hujan	Jarak perjalanan	•	•	•
			Jenis <i>street furniture</i>	○	•	•
	Parkir	Lokasi peletakan	Lokasi peletakan	○	•	∅
			Dimensi parkir	∅	∅	∅
			Konfigurasi parkir	∅	∅	∅
		Jenis kendaraan	Jenis kendaraan	•	•	•
Jenis material			•	•	∅	
Warna			•	•	•	
Level permukaan	Level permukaan jalan	Tekstur	•	•	∅	
		Level permukaan jalan	∅	•	∅	
	Barrier	Jenis barrier	∅	•	•	
		Jarak barrier	•	•	•	
Ramps	Kemiringa	∅	•	•		
	Lokasi	•	•	•		
4. Keamanan (<i>road safety</i>)	Kendaraan bermotor	Kecepatan kendaraan	•	•	•	
		Jenis kendaraan	•	•	∅	
		Volume kendaraan	•	∅	•	
5. Ketertiban	Perangkat kontrol lalu lintas	Jenis rambu-rambu lalu lintas	•	•	•	
		Penempatan rambu-rambu lalu lintas	•	•	•	

Faktor	Elemen	Karakteristik	Keterangan			
			Segmen Barat	Segmen Tengah	Segmen Timur	
6. Keselamatan (<i>Community safety</i>)	Penerangan jalan	Markah Jalan	○	•	∅	
		Penempatan marka jalan	∅	•	∅	
		Jenis penerangan jalan	○	•	•	
	Kamera pengawas	Jarak penerangan jalan	○	•	•	
		Lokasi peletakan	○	○	○	
	7. Livabilitas (<i>livability</i>)	Daya tarik kawasan (<i>attractiveness</i>)	Jarak peletakan	○	○	○
			Jenis kegiatan khusus Pelaku kegiatan khusus	∅	•	∅
		Interaksi sosial	Jenis interaksi sosial	•	•	•
	8. Konektivitas (<i>connectivity</i>)	Transportasi publik	Jenis transportasi publik	∅	•	∅
		Titik transit	Titik halte	•	•	•
9. Identitas kawasan (<i>identity</i>)	Reklame	Ukuran reklame	○	○	○	
		Penempatan reklame	•	∅	∅	
	Elemen estetika	Gaya arsitektur	•	•	∅	
10. Regenerasi ekonomi	Variasi aktivitas ekonomi	Jenis aktivitas ekonomi	∅	•	•	

Simbol	Ket.
•	Sesuai
∅	Kurang
○	Tidak sesuai

Sumber : Setyowati, 2016

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Magelang, Nomor 4 Tahun 2012, Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Magelang Tahun 2011-2031, koridor Jalan Pemuda telah ditetapkan menjadi salah satu kawasan jalur sepeda. Sehingga terjadi perubahan layout koridor di Jalan Pemuda menjadi tiga ruas jalan :

1. Trotoar timur, jalur pejalan kaki yang menyatu dengan jalur kendaraan tidak bermotor (jalur sepeda),

2. Jalan raya, jalur kendaraan bermotor satu arah,
3. Trotoar barat, jalur pejalan kaki.



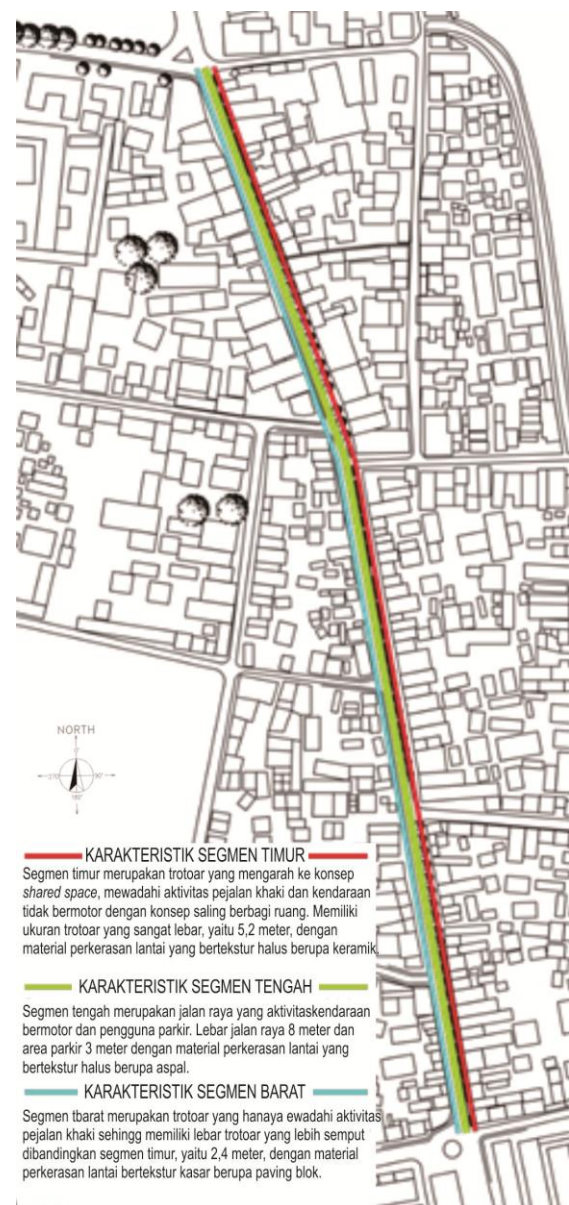
Gambar 8. Kondisi jalan raya berbatasan langsung dengan parkir paralel
Sumber : Survei, 2018

Adanya perubahan layout pada trotoar timur yang ditetapkan sebagai jalur sepeda maka berdasarkan Perda tersebut ditetapkanlah arahan sebagai berikut:

1. Kendaraan bermotor tidak diperbolehkan di jalur sepeda kecuali hanya untuk perlintasan masuk ke kaveling atau tapak;
2. Jalur sepeda tidak diperbolehkan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor;
3. Pengembangan dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas jalur khusus sepeda;
4. Pembuatan marka jalur sepeda.

Shared space sendiri sebenarnya mengenal adanya konflik pemanfaatan ruang jalan, namun dapat diakomodasi secara baik sehingga konflik tersebut dapat diselesaikan dengan membuat desain fisik jalan yang dapat meningkatkan toleransi antar penggunaannya. Dengan demikian dominasi kendaraan bermotor di ruang jalan dapat

dihindari dengan menyediakan alternatif jalur pergerakan pengguna, terutama pejalan kaki. diharapkan dengan adanya perencanaan *shared space* yang optimal, dominasi kendaraan bermotor dapat dikurangi dan digantikan dengan dominasi pejalan kaki, segmentasi ruang jalan dan dominasi kendaraan bermotor bukan lagi menjadi masalah karena pejalan kaki dapat berpindah secara bebas dari trotoar satu ke trotoar lainnya dengan konektivitas yang baik.



Gambar 9. Perbedaan karakter fisik di koridor Jalan Pemuda
Sumber : Setyowati, 2016

Karakteristik *shared space street* di koridor komersial Jalan Pemuda yaitu karakter atau

sifat-sifat tertentu yang mencirikan bahwa ruang jalan tersebut merupakan area *shared space street* dengan dominasi fungsi bangunan komersial. Pada matriks tabel sebelumnya telah diuraikan faktor-faktor, elemen-elemen serta karakteristik yang dapat diamati di koridor Jalan Pemuda. Karakteristik yang menonjol yang dapat diarahkan untuk memperkuat konsep *shared space street* antara lain sebagai berikut :

1. Perbedaan level permukaan jalan di zona berbeda
2. Pemilihan material perkerasan jalan bertekstur
3. Fungsi lahan dan fungsi bangunan *mix used*.
4. Terdapat *street furniture*
5. Belum terdapat jalur difabel
6. Masih terdapat hambatan jalan, seperti *kerb*, *speed bump*, utilitas di tengah jalan
7. Kecepatan kendaraan bermotor yang melintas ± 30 km/jam
8. Terdapat dominasi kendaraan bermotor
9. Belum ada kamera pengawas
10. Intensitas pencahayaan optimal (pada malam hari masih kurang)
11. Daya tarik kawasan kurang
12. Percampuran moda transportasi (khususnya pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor) di jalur yang sama.
13. Meminimalkan *traffic control device*.
14. Kurangnya karakter visual ruang jalan.

4. KESIMPULAN

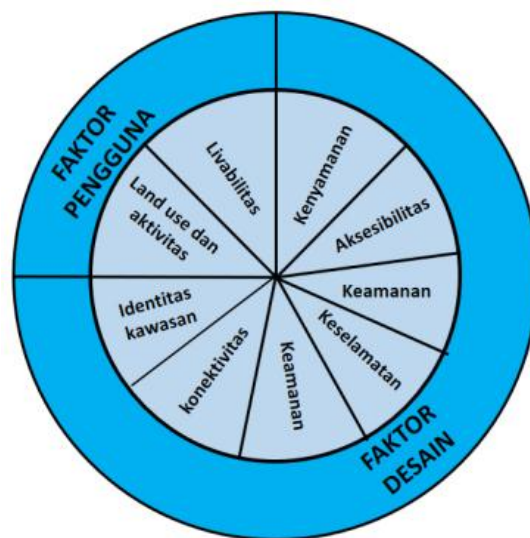
Shared apace street di Jalan Pemuda Kota Magelang yang dapat digunakan untuk mengembangkan koridor ruang jalan dapat dideskripsikan sebagai desain ruang jalan yang mensinergiskan kepentingan penggunaanya dengan saling berbagi ruang jalan namun tetap memprioritaskan pergerakan pejalan kaki di atas kepentingan pengguna lain, sehingga tidak ada dominasi oleh kendaraan bermotor. Pengguna kendaraan bermotor dituntut untuk lebih bertoleransi saat menggunakan ruang agar masalah dominasi kendaraan bermotor dapat diselesaikan.

Faktor-faktor *shared space street* yang berpengaruh pada pengembangan koridor Jalan Pemuda Kota Magelang dapat dilihat melalui faktor-faktor berikut ini :

1. Kenyamanan (*comfort*)
2. Aksesibilitas (*accessibility*)
3. Land use dan aktivitas sosial
4. Konektivitas
5. Keamanan
6. Livabilitas
7. Regenerasi ekonomi
8. Identitas kawasan
9. Keselamatan



Gambar 10. Skala prioritas pengguna
Sumber : Setyowati 2016



Gambar 11. Klasifikasi pengaruh faktor *shared space street* di Jalan Pemuda
Sumber : Setyowati, 2016

Faktor-faktor *shared space street* di koridor komersial di Jalan Pemuda yang telah dipaparkan sebelumnya dapat digolongkan menjadi dua kelompok, yaitu :

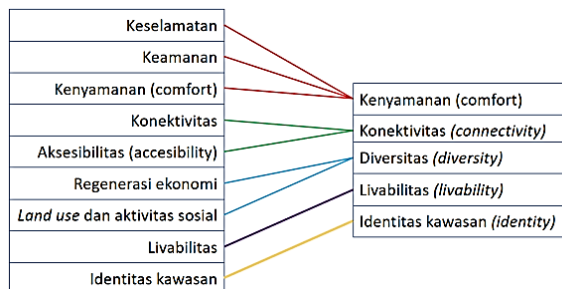
1. Faktor desain

Faktor yang muncul karena pengaruh desain/rancangan dari kawasan tersebut. Faktor desain terdiri dari :

- a. Kenyamanan (*comfort*)
- b. Aksesibilitas (*accessibility*)
- c. Keamanan (*road safety*)
- d. Keselamatan (*community safety*)
- e. Konektivitas (*connectivity*)
- f. Identitas kawasan (*identity*)
- g. Livabilitas (*livability*)

2. Faktor pengguna

Faktor yang muncul karena pengaruh perilaku manusia dengan lingkungan di sekitar kawasan tersebut. Faktor fungsi lahan (*land use*) dan aktivitas dan regenerasi ekonomi termasuk ke dalam faktor pengguna karena keberagaman aktivitas, baik formal maupun informal dan persebaran fungsi yang diwadahi sangat dipengaruhi oleh lingkungan di sekitar kawasan itu sendiri.

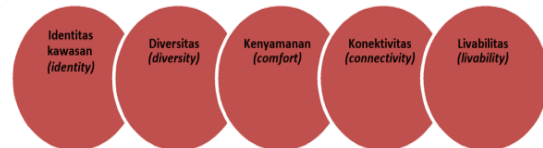


Gambar 12. Penyederhanaan faktor *shared space street*
Sumber : Setyowati, 2016

Faktor-faktor yang telah disebutkan tadi menunjukkan adanya saling keterkaitan dari masing-masing faktor sehingga dapat disimpulkan kembali menjadi lima faktor, seperti yang terlihat pada gambar 12.

Masing-masing faktor tersebut saling memengaruhi satu sama lain, karena saling berkaitan, sehingga dengan meningkatkan salah satu faktor akan berpengaruh pada faktor lainnya. Koridor jalan Pemuda memiliki identitas sebagai koridor komersial dan kawasan Pecinan di Kota Magelang, Identitas kawasan sebagai koridor komersial dapat dikenali dengan mudah apabila faktor diversitas (*diversity*) memiliki kualitas yang baik, seperti sektor usaha komersial yang diwadahi tidak hanya bersifat homogen, tetapi akan semakin baik ketika sector usaha nya

semakin beragam. Apabila semakin beragam maka kenyamanan juga harus ditingkatkan. Semakin baik tingkat kenyamanan, dalam hal ini prioritas pada kepentingan pejalan kaki, maka konektivitas akan meningkat seiring dengan semakin terkoneksi jalur-jalur yang disediakan. Semakin terkoneksi suatu kawasan, akan meningkatkan livabilitas ruang jalan tersebut.



Gambar 13. Skema keterkaitan masing-masing faktor *shared space street* di Jalan Pemuda
Sumber : Setyowati, 2016

Faktor-faktor *shared space street* tersebut kemudian disusun berdasarkan tingkat prioritasnya, antara lain sebagai berikut :

1. Kenyamanan (*comfort*)
2. Konektivitas (*connectivity*)
3. Diversitas (*diversity*)
4. Livabilitas (*livability*)
5. Identitas kawasan (*identity*)

DAFTAR PUSTAKA

- Archer, Ethan. 2014. *Improving Shared Spaces with a Placemaking Approach: Lessons from Adelaide*. Thesis. Master of Planning at the University of Otago, Dunedin, New Zealand.
- Arifin, Zainal. 2004. *Arahan Penataan Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik Pada Kawasan Komersial Kajian Pada Setting Elemen Fisik dan Aktifitas*. Tesis. Univeritas Gadjah Mada, Program Studi Teknik Arsitektur Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, Yogyakarta.
- Clark, Tim. 2015. *Shared Space Schemes Labelled ‘Dangerous’ in Lords Report*. *The Architect’s Journal*.
- Gerlach, P. J. 2009. *Sense and nonsense about Shared space - For an objective view of a popular planning concept*. Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal.

- Hamilton-Baillie, Ben. 2008. Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. Built Environment Journal. People Plus Technology: New Approaches to Sustainable Mobility. Volume 34. Number 2. Alexandrine Press. Oxon, UK.
- Holmes, L.Chris. 2015. *Accidents by Design: The Holmes Report on "shared space" in the United Kingdom*. July 2015. Diakses 28 Maret 2018. <https://www.theihe.org/wp-content/uploads/2013/08/Holmes-Report-on-Shared-Space-.pdf>
- Melis-Dankers, Bart J.M.; Havik, Else; Steyvers, Franciscus; Petrie, Helen; Kooijman, Aart. 2015. Accessibility of Shared Space by Visually Challenged People. Published in: "Enabling Access for Persons with Visual Impairment" : Proceedings of the International Conference ICEAPVI Athens, Greece, February 12-14, 2015.
- Setyowati, Marcelina Dwi. 2016. *Shared Space Street* sebagai Konsep Pengembangan ruang jalan di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. Tesis. Univeritas Gadjah Mada, Program Studi Teknik Arsitektur Konsentrasi Desain Kawasan Binaan, Yogyakarta.
- Untermann, Richard, 1984. *Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*. Van Nostrand Reinhold Company.
- www.magelangkota.go.id, Peta lokasi Jalan pemuda, diakses pada tanggal 10 April 2018
- www.pps.org/reference/hans-monderman/, *Project for Public Spaces*, diakses tanggal 10 April 2018