

## **BAB 2**

### **TINJAUAN TEORI PERANCANGAN RUANG JALAN**

Pada bab ini akan dijelaskan terkait tinjauan pustaka yang berkaitan dengan ruang jalan pada kawasan pusat perkotaan, perancangan ruang jalan serta peluang penerapan perancangan menggunakan pendekatan konsep *Shared Space Street*.

#### **2.1 Kawasan Pusat Perkotaan**

Pada subbagian ini akan membahas kawasan pusat perkotaan berdasarkan definisi kawasan pusat perkotaan , karakteristik kawasan pusat perkotaan, pengembangan kawasan pusat perkotaan dan elemen pengembangan kawasan pusat perkotaan.

##### **2.1.1 Definisi dan Karakteristik Kawasan Pusat Perkotaan**

Dalam perkembangan ilmu perencanaan definisi dari kawasan pusat perkotaan memiliki pemaknaan yang berbeda-beda. Kawasan pusat perkotaan merupakan wilayah yang terbentuk dari adanya aglomerasi dari kegiatan yang didominasi oleh aktivitas komersial dan perdagangan jasa di dalamnya (Murphy, 1971) atau biasa dikenal dengan istilah *Central Business District* (CBD). Kawasan pusat perkotaan merupakan kawasan dengan daya tarik melalui ragam kegiatan internal bagi daerah sekitarnya (Redstone, 1976). Selain itu juga, kawasan pusat perkotaan yang terkonsentrasi sebagai pusat kegiatan (ekonomi, sosial dan budaya) melayani internal kota dan wilayah yang lebih luas disekitarnya, dapat dicirikan dengan adanya unsur kegiatan pusat pemerintahan, perdagangan/bisnis dan simpul jaringan transportasi. Dalam dokumen RTRW Kota Bandung 2011-2031 menyatakan bahwa pusat pelayanan Kota Bandung berada pada PPK Alun-alun yang difungsikan sebagai pusat pelayanan kota yang menunjang perkembangan fungsi kota sebagai kota perdagangan dan jasa yang didukung industri kreatif dalam lingkup Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung, Provinsi Jawa Barat dan Nasional.

Kawasan pusat perkotaan tidak dapat diartikan sebagai kawasan dengan batas-batas wilayah administrasi yang jelas (Damayanti, 2016).

Melainkan kawasan pusat perkotaan merupakan wilayah yang bergantung pada perkembangan kegiatan perkotaan dengan ragam karakteristiknya. Kawasan pusat perkotaan dapat dicirikan dari tingginya kepadatan kegiatan dibandingkan dengan daerah sekitarnya, hal tersebut dipicu oleh sentralisasi kegiatan pada suatu kawasan dengan dominasi kegiatan merupakan kegiatan sekunder dan tersier berupa perdagangan dan jasa. Hal itu juga diikuti dengan konsentrasi dari pergerakan dan aksesibilitas yang sangat tinggi, baik kendaraan maupun pejalan kaki. Kawasan pusat perkotaan juga cenderung memiliki keseragaman tertentu, dimulai dari kawasan perkantoran dan perdagangan skala besar yang menandai kawasan sentral, hingga bergerak semakin ke tepi kawasan diisi dengan intensitas kegiatan yang lebih rendah seperti, perumahan, RTH dan lain sebagainya.

### **2.1.2 Elemen Pengembangan Kawasan Pusat Perkotaan**

Kawasan pusat perkotaan mengalami perkembangan didasarkan intensitas kegiatan di dalamnya yang semakin berkembang, hal tersebut dipengaruhi oleh konsentrasi kegiatan perdagangan yang berada di dalamnya yang semakin menguat. Perkembangan yang terjadi justru menyebabkan adanya fenomena *overcrowding* yang berdampak pada penurunan tingkat pelayanan kawasan pusat perkotaan dalam menampung kegiatan serta dapat berimplikasi pada intensitas kegiatan yang dapat sewaktu-waktu menurun (Murphy, 1971). Sebagai bentuk tindakan yang dapat dilakukan terhadap fenomena tersebut dengan dilakukan peremajaan dan pengembangan pusat perkotaan yang didasarkan pada karakteristik perkotaannya masing-masing. Pengembangan kawasan pusat perkotaan didasarkan pada perkembangan ekonomi, agregat maupun sektoral; pertumbuhan penduduk dan kutub-kutub pertumbuhan yang menyebabkan kota tumbuh dan berkembang.

Kawasan pusat perkotaan merupakan kawasan yang terbentuk dari intensitas kegiatan yang cukup tinggi tingkat kompleksitasnya. Redstone (1976) dalam bukunya menjelaskan bahwa tingginya tingkat kompleksitas intensitas kegiatan kawasan pusat perkotaan, berkembang dari waktu ke waktu yang ditunjang dengan beberapa elemen sebagai berikut :

### 1. *Pedestrian mall*

*Pedestrian mall* merupakan ruang yang mewadahi kegiatan komersial secara ekstensif dengan mendesain jalan di kawasan perdagangan menjadi jalur pedestrian yang dapat digunakan sebagai ruang publik dengan mewadahi fungsi kegiatan komersialnya. Lalu lintas yang semula melalui koridor jalan tersebut akan diminimalisir hingga dialihkan menuju daerah sekitar kawasan tersebut. Selain itu juga mengeliminasi lalu lintas yang tidak perlu dan meminimalisasi *through traffic*, diikuti dengan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki dan lansekap koridor. Hal tersebut membuat kawasan menjadi memiliki daya tarik yang lebih tinggi dan dapat meningkatkan nilai kegiatan yang ada pada kawasan tersebut.

### 2. Megastruktur

Megastruktur sebagai konsep yang melakukan pengembangan bangunan tunggal yang multifungsi yang mengakomodasi berbagai macam kegiatan seperti, komersial, perkantoran, hotel dan apartemen serta dilengkapi dengan fasilitas parkir. Konsep tersebut menjadi alternatif dalam memberikan stimulus kawasan pusat perkotaan sebagai bangkitan. Konsep tersebut cenderung menggunakan sedikit lahan dalam pembangunannya, sehingga memungkinkan untuk penyediaan fasilitas lain yang dapat memanjakan masyarakat yang akan berkegiatan pada kawasan tersebut, seperti plaza, café dan taman yang luas.

### 3. Sistem sirkulasi pejalan kaki

Sistem sirkulasi pejalan kaki hadir sebagai sistem yang mengatur agar pejalan kaki dapat beraktivitas dengan aman dan nyaman, melalui pemisahan maupun penyesuaian penggunaan koridor jalan agar tidak bersinggungan dengan pengguna kendaraan. Sistem sirkulasi juga berfungsi untuk menentukan penempatan dekorasi pedestrian maupun penempatan rambu atau juga tanda, sebagai pelengkap dalam memberikan suasana aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Berikut faktor yang perlu dipertimbangkan dalam implementasi perancangan jalur pejalan kaki yang baik :

- a. Kelengkapan fisik jalur pejalan kaki meliputi dimensi, material dan *interface* antar bangunan.
- b. Kinerja jalur pejalan kaki.

- c. Penempatan kelengkapan jalan bagi pejalan kaki.
- 4. Lalu lintas dan sistem pergerakan manusia

Kawasan pusat perkotaan memiliki kaitan erat dengan koneksiitas sebagai akses yang memberikan kemudahan pengguna untuk dapat beraktivitas di dalamnya. Kawasan dengan akses yang baik dan kinerja jalan yang berkualitas menjadikan kawasan memiliki intensitas kegiatan yang tinggi. Pelayanan transportasi umum akan memberikan pelayanan yang membawa jumlah pengguna yang lebih banyak dan memberikan stimulus sebagai bangkitan kegiatan yang lebih besar lagi bagi suatu kawasan pusat perkotaan.

## 2.2 Koridor Jalan

Pada subbab ini akan dijelaskan mengenai koridor jalan berdasarkan definisi koridor jalan sebagai ruang publik, karakteristik koridor jalan yang mewadahi kegiatan publik dan elemen koridor jalan yang perlu disediakan untuk menunjang kegiatan publik. Cakupan bahasan koridor jalan akan dibatasi pada bahasan ruang publik, sehingga objek yang akan diteliti pada studi ini adalah ruang milik jalan.

### 2.2.1 Definisi dan Karakteristik Koridor Jalan

Menurut bishop (1989) koridor jalan memiliki arti yaitu ruang yang meliputi luasan jalan moda transportasi, pinggir jalan untuk akses pejalan kaki dan halaman depan antarfasade bangunan yang saling berhadapan. Penjelasan menurut Marshall (2005) terkait sejarah fungsi jalan yang digunakan sebagai ruang untuk berbagai jenis kegiatan masyarakat tidak berbatas pada sirkulasi kendaraan. Fungsi ruang pada jalan dimanfaatkan berbagai jenis kegiatan masyarakat diantaranya untuk ruang bertemu, berinteraksi, membuka lapak jualan, mengamen dan bahkan memberikan hukuman memalukan bagi pelanggar hukum. Pemanfaatan ruang jalan tersebut membuat kehidupan kota menjadi lebih hidup dan menjadi area paling berpengaruh serta paling penting dalam membentuk interaksi sosial masyarakat. Koridor jalan komersial merupakan ruang jalan yang diperuntukan sebagai fungsi yang dapat dimanfaatkan publik dengan didominasi kegiatan fungsi komersial dan adanya fungsi penghubung pada koridor jalan yang menyambungkan pada fasilitas

transportasi umum (Carr. 1992:50). Koridor jalan sebagai ruang publik mewadahi kegiatan yang memprioritaskan pejalan kaki, pesepeda dan ramai aktivitas bagi pejalan kaki seperti *outdoor café, art space, pedestrian mall* dan lain-lain (Minarta, 2018). Maka dapat disimpulkan bahwa koridor jalan merupakan ruang yang meliputi ruas jalan bagi transportasi sekaligus ruang publik dengan dominasi kegiatan fungsi komersial yang memprioritaskan pejalan kaki dan aktivitas pejalan kaki.

Koridor jalan hadir untuk dapat memfasilitasi interaksi sosial masyarakat kota dan dapat diakses secara bebas oleh siapapun (Carr, 1992). Maka sejatinya ruang jalan tersebut dapat diakses 24 jam sebagai tempat berkegiatan fungsional komersial maupun kegiatan publik lainnya. Untuk mengoptimalkan fungsi ruang jalan sebagai ruang pergerakan maupun ruang yang memfasilitasi kegiatan publik adalah dengan dibuat aturan kegiatan yang ada di ruang jalan. Pengaturan ditujukan karena pada ruang jalan tidak semua kegiatan dapat dilakukan, kegiatan yang diizinkan merupakan kegiatan-kegiatan yang dapat menunjang fungsi komersial dari koridor jalan dan mempertimbangkan fungsi kelas jalan dari tiap ruang jalan tersebut. Sehingga pada perumusan perancangan akan dipertimbangkan penggunaan berbagai ruang yang proporsional antara penggunaan ruang publik dengan pelayanan koridor jalan sesuai kelas jalannya, disertai dengan atribut yang diperlukan.

Karakteristik umum koridor jalan berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan adalah sebagai berikut.

1. Jalan harus dilengkapi dengan bangunan pelengkap jalan seperti tempat parkir, saluran tepi, jalur pejalan kaki dan atribut lainnya sesuai dengan kebutuhan dan persyaratan teknis kelas jalan.
2. Jalan dilengkapi dengan atribut pelengkap jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan maupun tidak berkaitan secara langsung dengan pengguna jalan. Atribut pelengkap jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan adalah marka jalan, *signage*, lampu jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan. Atribut pelengkap jalan yang tidak

berkaitan langsung dengan pengguna jalan adalah pagar pengamanan, pagar jalan, tempat istirahat, lanskap dan lainnya.

Ketentuan lain sebagai karakteristik koridor jalan digambarkan pada undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan yang yang menjelaskan bahwa jalan memiliki peran sebagai berikut :

1. Sebagai sarana penghubung pergerakan dan perpindahan yang memiliki peran penting untuk mendukung kegiatan bagi sektor ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, perkantoran, pertahanan dan keamanan.
2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa yang memegang peran penting bagi kehidupan masyarakat.

### **2.2.2 Elemen Koridor Jalan**

Elemen dari koridor jalan yang perlu disediakan menurut NACTO (2013) sebagai bagian dalam perancangan koridor jalan adalah sebagai berikut:

#### 1. Lebar jalan

Secara umum lebar jalan dapat menentukan karakteristik jalan tersebut. Terhitung dengan luasan perangkat jalan lainnya untuk melayani semua kebutuhan pergerakan. Lebar jalan dapat mempengaruhi kecepatan kendaraan dapat melintas, meskipun dipengaruhi juga oleh faktor lainnya. Namun secara umum dapat disimpulkan bahwa semakin lebar jalan maka kecepatan kendaraan melintas dapat semakin cepat. Penambahan lebar satu meter pada jalan, rata-rata peningkatan kecepatan mencapai 15 km/jam.

#### 2. Jalur pejalan kaki

Merupakan akses yang disediakan bagi pejalan kaki dalam melakukan pergerakan maupun aktivitas publik. Jalur pejalan kaki juga memegang peran penting dalam menstimulasi sektor ekonomi dan mewadahi kegiatan interaksi sosial pada sepanjang koridor jalan. Jalur pejalan kaki perlu memperhatikan keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas dalam pengembangan jalur pejalan kaki untuk meningkatkan nilai kegiatan pada koridor jalan tersebut. Lebar bersih ideal jalur pejalan kaki berkisar 1,5-2,1 meter di kawasan perumahan, sedangkan lebar bersih ideal jalur

pejalan kaki di daerah komersial maupun pusat kota mencapai 2,4-3,6 meter.

### 3. Perancangan perparkiran

Perancangan fasilitas parkir yang akan dibahas merupakan perancangan parkir pada badan jalan. Mempertimbangkan bahwa pergerakan kendaraan pada pusat kota maupun kawasan komersial akan berdampak pada kepadatan lalu lintas yang menimbulkan hambatan jika adanya parkir *on-street* pada badan jalan. Perancangan fasilitas parkir dapat diterapkan pada koridor jalan komersial dengan mempertimbangkan pengendalian menggunakan kombinasi atas pembatasan ruang, waktu dan biaya yang dikenakan. Kebutuhan ruang parkir memiliki satuan luas yang berbeda-beda, ditentukan sesuai dengan jenis kendaraannya. Standar satuan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan dijelaskan pada tabel berikut :

**TABEL 2. 1 SATUAN RUANG PARKIR BERDASARKAN JENIS KENDARAAN**

No.	Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
1	Mobil penumpang Golongan I Golongan II Golongan III	2,30 x 5,00 2,50 x 5,00 3,00 x 5,00
2	Bus/Truk	3,4 x 12,50
3	Sepeda motor	0,75 x 2,00

*Sumber : Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.272/HK.105/DRJD/96*

Golongan mobil penumpang dibagi berdasarkan bukaan pintu dan peruntukannya. Golongan I memiliki bukaan pintu mencapai 55 cm yang biasa digunakan untuk aktivitas umum seperti pekerja kantor, pengunjung perdagangan, dan lainnya. Golongan II memiliki bukaan pintu mencapai 75 cm yang biasa digunakan untuk bongkar muat barang yang lebih lebar, biasanya ditemui pada kegiatan olahraga, hotel, rumah sakit, perdagangan

dan lainnya. Golongan III memiliki bukaan pintu penuh sebagai peruntukan penyandang disabilitas.

Dimensi parkir pada badan jalan juga ditentukan berdasarkan kemiringan sudut yang digunakan. Penentuan penggunaan sudut kemiringan parkir menyesuaikan dengan lebar jalan. Penerapan sudut parkir dalam pelaksanaannya perlu mempertimbangkan intensitas kegiatan dari koridor jalan terkait. Perancangan parkir di badan jalan koridor terbagi menjadi lokal primer, lokal sekunder dan kolektor.

**TABEL 2. 2 LEBAR MINIMUM JALAN KOLEKTOR UNTUK PARKIR DI BADAN JALAN**

Sudut parkir (nº)	Kriteria parkir						Satu Lajur		Dua Lajur	
	Lebar ruan parkir (m)	Ruang parkir efektif D (m)	Ruang manufere M (m)	D + M (m)	D+M – J (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar r total W (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar r total W (m)	
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3,5	6,3	7,0	9,8	
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3,5	8,4	7,0	11,9	
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3,5	9,9	7,0	13,3	
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3,5	10,9	7,0	14,4	
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3,5	11,8	7,0	15,3	

Sumber : Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.272/HK.105/DRJD/96

(halaman ini sengaja dikosongkan)

**TABEL 2. 3 LEBAR MINIMUM JALAN LOKAL PRIMER UNTUK PARKIR DI BADAN JALAN**

Kriteria parkir						Satu Lajur		Dua Lajur	
Sudut parkir (nº)	Lebar ruang parkir A (m)	Ruang parkir efektif D (m)	Ruang manufer M (m)	D+M E (m)	D+M - J (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	3	5,8	6,0	8,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	3	7,9	6,0	10,8
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	3	9,3	6,0	12,2
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	3	10,9	6,0	13,3
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	3	11,8	6,0	14,2

*Sumber : Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.272/HK.105/DRJD/96*

**TABEL 2. 4 LEBAR MINIMUM JALAN LOKAL SEKUNDER UNTUK PARKIR DI BADAN JALAN**

Kriteria parkir						Satu Lajur		Dua Lajur	
Sudut parkir (nº)	Lebar ruang parkir A (m)	Ruang parkir efektif D (m)	Ruang manufer M (m)	D+M E (m)	D+M - J (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)
0	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8	2,5	5,3	5,0	7,8
30	2,5	4,5	2,9	7,4	4,9	2,5	7,4	5,0	7,9
45	2,5	5,1	3,7	8,8	6,3	2,5	8,8	5,0	11,3
60	2,5	5,3	4,6	9,9	7,4	2,5	9,9	5,0	12,4

Kriteria parkir						Satu Lajur		Dua Lajur	
Sudut parkir (nº)	Lebar ruang parkir A (m)	Ruang parkir efektif D (m)	Ruang manufer M (m)	D+M E (m)	D+M - J (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)	Lebar jalan efektif L (m)	Lebar total jalan W (m)
90	2,5	5,0	5,8	10,8	8,3	2,5	10,8	5,0	13,3

*Sumber : Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.272/HK.105/DRJD/96*

*Keterangan : J = Lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter)*

Penyelenggaraan parkir di badan jalan perlu memperhatikan tingkat keamanan, keselamatan dan tidak memberi dampak negatif pada kelancaran lalu lintas jalan. Berikut ketentuan dalam pelaksanaan parkir di badan jalan yang perlu diperhitungkan.

- Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyeberangan pejalan kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan.
- Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter .
- Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan perlindungan sebidang kereta api.
- Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.
- Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.
- Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah keran pemadam kebakaran atau sumber air sejenis.

#### 4. Perancangan perlengkapan jalan

Perlengkapan jalan yang akan dijelaskan terdiri dari drainase, vegetasi, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, marka dan rambu serta fasilitas penyeberangan. Ketentuan ini dikutip berdasarkan Permen PU No.3/PRT/M/2014.

##### a. Drainase

Diletakkan berdampingan ataupun berada dibawah struktur jalur pejalan kaki. Berfungsi untuk menampung dan mengalirkan air pada koridor jalan yang ditujukan untuk menghindari banjir, dengan ukuran minimal lebar 50 cm dan kedalaman 50 cm.

b. Vegetasi

Vegetasi dirancang untuk menambah kenyamanan melalui fungsi teduhnya dan juga menekan tingginya suhu. Vegetasi diletakkan secara berjarak dengan lebar minimal 150 cm.

c. Lampu Penerangan

Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas dengan jarak antar lampu mencapai jarak 10 meter dan tinggi lampu 4 meter.

d. Tempat Duduk

Tempat duduk diletakkan pada jalur amenitas dengan jarak antar tempat duduknya minimal mencapai 10 meter. Dimensi minimal tempat duduk dengan lebar 40-50 cm dan panjang mencapai 150 cm dengan bahan yang memiliki durabilitas tinggi seperti beton atau metal.

e. Tempat Sampah

Tempat sampah diletakkan pada jalur amenitas dengan volume sesuai dengan kebutuhan dan diletakkan berjarak 20 meter dari setiap tempat sampah.

f. Marka dan rambu

Marka dan rambu diletakkan di jalur amenitas pada titik interaksi sosial, pada jalur dengan arus pedestrian tinggi, dengan ketentuan sesuai kebutuhan dan bahan yang digunakan terbuat dari bahan yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

g. Fasilitas penyeberangan

Fasilitas penyeberangan disesuaikan melalui kecepatan kendaraan yang melintas pada jalan tersebut. Penyeberangan dapat dilakukan pada penyeberangan sebidang, maupun tidak, seperti jembatan penyeberangan atau penyeberangan bawah tanah. Penyeberangan sebidang dapat berupa *zebra cross* atau *pelican cross*. *Zebra cross* diaplikasikan pada kawasan dengan kecepatan kendaraan dibawah 40

km/jam dan diletakkan pada kaki persimpangan. *Pelican cross* dilengkapi dengan lampu lalu lintas yang dapat diaktifkan pejalan kaki, diletakkan minimal 300 meter dari persimpangan atau pada kawasan dengan kecepatan kendaraan lebih dari 40 km/jam. Penyeberangan tidak sebidang diaplikasikan pada kawasan yang memiliki lalu lintas yang padat, sehingga jika ada penyeberangan sebidang akan mengganggu lalu lintas tersebut.

### **2.3 Shared Space Street**

Perkembangan kegiatan pada kawasan perkotaan menjadikan ruang jalan yang terdapat di dalamnya ikut tumbuh dan berkembang, aspek yang pesat berkembang diantaranya ialah kebutuhan pergerakan dan intensitas kegiatan yang semakin kompleks, kedua aspek tersebut memiliki hubungan yang saling mempengaruhi. Persoalan yang muncul dari kedua aspek tersebut diantaranya pemanfaatan ruang jalan dengan intensitas kegiatan publik tinggi diikuti dengan peruntukan bagi kendaraan cukup padat, fenomena tersebut dapat menekan fungsi pelayanan bagi kegiatan publik oleh pejalan kaki. Berdasarkan fakta tersebut menciptakan ruang jalan untuk dapat mewadahi semua pengguna jalan menjadi sebuah gagasan yang perlu diwujudkan, hal tersebut dilakukan dengan menciptakan kesadaran secara kolektif bagi setiap pengguna untuk dapat berkegiatan bersama pada ruang jalan. Konsep perancangan tersebut dikenal dengan istilah *Shared Space Street*.

Pada sub bab ini akan menjelaskan konsep *shared space street* berdasarkan definisi *shared space street*, prinsip perancangan *shared space street*, elemen perancangan *shared space street* dan preseden penerapan *shared space street* di dunia.

#### **2.3.1 Definisi Shared Space Street**

Gagasan dasar *Shared Space Street* (SSS) merupakan ruang tunggal yang digunakan oleh pejalan kaki, pengguna sepeda dan kendaraan bermotor dengan memprioritaskan kebebasan bergerak bagi pejalan kaki dan tetap memastikan konektivitas kendaraan dan gerakan siklus (Gehl, 1987; Carmona, Tiesdell, Heath, & Oc, 2003). SSS juga merupakan konsep yang menjaga akses untuk kendaraan dapat beroperasi pada kecepatan rendah dan dirancang untuk

memudahkan bongkar muat truk pada jam tertentu, pada dasarnya diterapkan memperlambat kecepatan lalu lintas menggunakan volume pejalan kaki, desain dan isyarat lainnya untuk memperlambat atau bahkan mengalihkan lalu lintas yang akhirnya dapat menciptakan ruang publik yang kondusif untuk dapat dimanfaatkan oleh pengguna jalan (NACTO, 2013). Konsep ini juga dapat diterapkan pada koridor jalan komersial yang memiliki luasan jalan yang cukup lebar, dengan intensitas pejalan kaki yang tinggi dan ramai aktivitas bagi pejalan kaki seperti *outdoor café*, *art space*, *pedestrian mall* dan lain-lain (Minarta 2018). Selain itu pada penerapan konsep ini, jalan yang akan dirancang merupakan jalan yang diperuntukan untuk intensitas pelayanan sedang-rendah, sehingga penerapan konsep ini tidak mempengaruhi secara signifikan terkait sirkulasi wilayah. Dalam penerapannya, konsep ini mengharuskan ruang jalan untuk dapat terhubung dengan ruang jalan sekitarnya dalam memudahkan pengguna jalan untuk mengakses transportasi umum.

Pendekatan perancangan jalan untuk menerapkan konsep *Shared Space Street* salah satunya menggunakan pendekatan *livable street*. Pendekatan ini didasarkan pada *livability* dan *sociability* pada peruntukan ruang jalan untuk dapat mendorong masyarakat berkegiatan agar kawasan menjadi lebih hidup (Appleyard, 1982). Pernyataan tersebut memfokuskan *livable street* untuk menciptakan keamanan, keselamatan dan interaksi sosial yang terbentuk pada ruang jalan. Selain itu, perlu diperhatikan bahwa perwujudan pendekatan *livable street* perlu mempertimbangkan upaya yang komprehensif agar tidak hanya mengatur ruang pejalan kaki dan mengatur kecepatan kendaraan tetapi juga memastikan terbentuknya kegiatan internal pada ruang jalan yang ditunjang dari peruntukan kegiatan pada masing-masing ruang jalan dan interaksi antar pengunjung (Francis, 1987).

Maka dapat disimpulkan bahwa *shared space street* dengan menggunakan pendekatan *livable street* pada prinsipnya merupakan konsep dengan penggunaan linier koridor jalan yang digunakan oleh kendaraan bermotor, pengguna sepeda dan pejalan kaki yang dalam kegiatannya antarpengguna saling menghargai dan menghormati hak masing-masing pengguna dikarenakan tidak adanya pembatas formal serta diikuti dengan

aktivitasnya yang dapat menjadikan bangkitan kegiatan baru. Berdasarkan jurnal yang dirilis NACTO (2013) pada penerapan konsep *Shared Space Street* terdapat kriteria yang mempertimbangkan keamanan, aksesibilitas, interaksi sosial dan kenyamanan . Prasyarat dalam menerapkan konsep ini adalah ruang jalan dengan intensitas pelayanan kendaraan sedang-rendah dengan fungsi kegiatan yang dapat menjadi daya tarik seperti fungsi komersial maupun fungsi wisata sejarah yang ramai aktivitas bagi pejalan kaki serta ruang jalan yang harus terhubung dengan pelayanan transportasi umum.

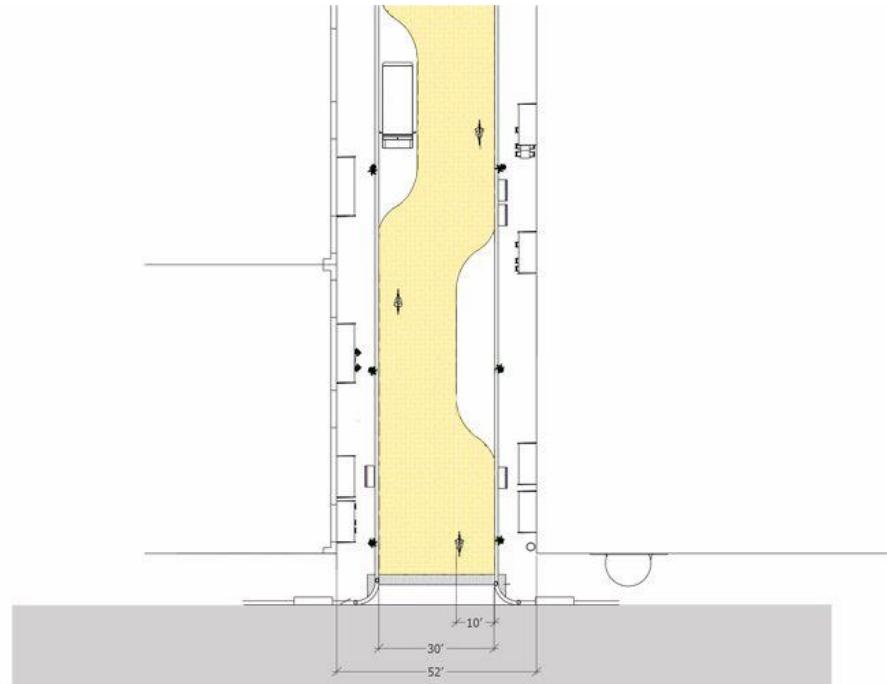
### **2.3.2 Prinsip Perancangan *Shared Space Street***

Saat ini pembahasan mengenai prinsip perancangan ruang jalan dengan konsep *shared space street* mulai dimasukkan kedalam pedoman-pedoman perancangan dan pengelolaan jalan yang mengutamakan keamanan, keselamatan dan kenyamanan yang dilakukan diantaranya oleh NACTO (2013), WHO *Pedestrian Safety* (2013) dan ITDP *Pedestrian First* (2018). Berikut merupakan prinsip perancangan yang termuat dalam pedoman yang yang sudah dimuat oleh lembaga-lembaga tersebut :

1. Prinsip Umum
  - a. *Shared space street* umumnya diterapkan pada jalan yang tidak memungkinkan untuk dibangun jalur bagi pejalan kaki maupun sepeda. Selain itu juga konsep ini terjadi pada koridor jalan komersial dengan tingginya tingkat aktivitas bagi pejalan kaki seperti *café*, *art space* dan *pedestrian mall* yang memenuhi koridor jalan. Sehingga badan jalan digunakan bersama antara pejalan kaki, pesepeda dan kendaraan dengan kecepatan rendah berkisar antara 10-15 km/jam. Tidak ada jalur pemisah bagi pejalan kaki dan pesepeda yang biasanya berbentuk trotoar atau kerb.
  - b. Sebagai upaya dalam mengurangi kecepatan laju kendaraan dapat dipasang pembatas kecepatan baik vertikal maupun horizontal (*deflection*). Pembatas kecepatan dapat menggunakan pembatas yang dapat dipindahkan, seperti furnitur jalan berupa pot tanaman dan ukiran patung, ataupun dapat menggunakan pembatas kecepatan permanen dengan menggunakan membuat jalan berkelok (*serpentine street*),

mempersempit pintu masuk untuk kendaraan (*chokers*), polisi tidur (*Speed bumps & speed humps*), dll.

**GAMBAR 2. 1 ILUSTRASI JALAN BERKELOK DALAM RUANG JALAN SHARED SPACE STREET**



*Sumber : NACTO, 2013*

- c. Menggunakan perkerasan yang tidak mulus atau dapat disebut juga bertekstur, dengan tujuan untuk dapat memperlambat laju kendaraan bermotor namun tetap atraktif bagi pejalan kaki.
- d. Membedakan zona pemanfaatan ruang jalan dengan perbedaan material perkerasan atau juga pembedaan warna dari materialnya maupun juga dari adanya marka. Zona-zona tersebut dirancang sedemikian rupa sehingga dapat membentuk *serpentine street* ataupun *chokers*. Ruang bersama yang memperbolehkan kendaraan lewat harus dibuat secara jelas dengan dibentuknya menggunakan warna dan material yang berbeda pada perkerasannya.
- e. Furniture jalan yang dapat dipindahkan dapat dijadikan sebagai penutup jalan pada waktu-waktu tertentu bagi kendaraan bermotor. Selain itu juga furniture jalan tersebut dapat sekaligus menjadi pembeda jalur yang dapat digunakan bersama dengan jalur khusus yang digunakan oleh pejalan kaki.

- f. Signage dipasang pada jalan masuk pengguna jalan sebagai edukasi dan peringatan bahwa sepanjang koridor jalan tersebut merupakan koridor jalan yang digunakan bersama (*shared space*).
- g. Penggunaan lampu diperuntukan untuk dapat membuat pengguna jalan aman dan nyaman ketika beraktifitas di sepanjang jalan.
- h. Lanskap dan jalur drainase tersedia sebagai saluran yang mengatur aliran air permukaan. Lanskap juga dapat digunakan sebagai komponen membentuk pelambat horizontal.
- i. Menyediakan jalur bebas hambatan selebar 1,8 meter yang menerus sepanjang jalan disertai dengan blok pemandu agar dapat digunakan secara universal.
- j. Jalur jalan ini juga harus terhubung dengan jaringan jalur pejalan kaki lainnya baik berupa trotoar, penyeberangan sebidang, jalur khusus pejalan kaki, dll.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

**GAMBAR 2. 2 ILUSTRASI RUANG JALAN KOMERSIAL DENGAN KONSEP SHARED SPACE STREET**



*Sumber : NACTO, 2013*



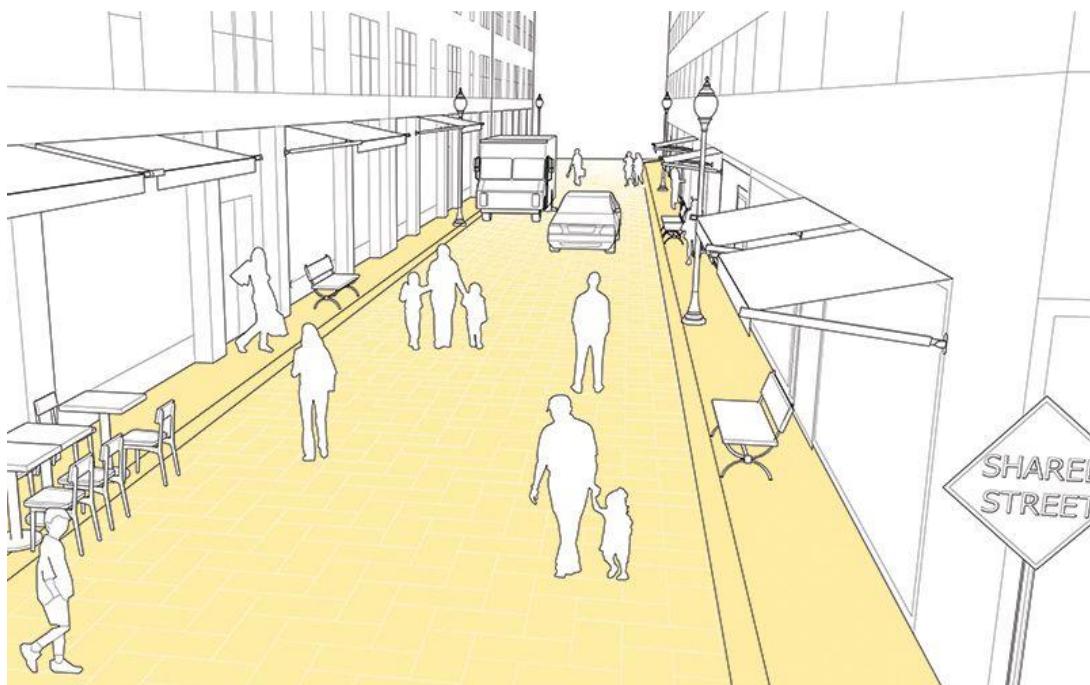
*Sumber : NACTO, 2013*

## 2. *Commercial shared space street*

Pada kawasan komersial perlu adanya penanganan khusus untuk kegiatan bongkar muat yang melibatkan kendaraan bermuatan banyak.

Kegiatan ini perlu difasilitasi dengan adanya pemberian waktu-waktu khusus untuk kendaraan pengangkut tersebut dapat beroperasi pada ruang jalan *shared space street* tersebut.

**GAMBAR 2. 3 ILUSTRASI RUANG JALAN RESIDENTIAL DENGAN KONSEP SHARED SPACE STREET**



*Sumber : NACTO, 2013*

3. *Residential shared space street*

Pada zona kawasan ini perlu disediakannya zona fleksibel yang dapat dimanfaatkan oleh pemilik lahan bangunan agar dapat dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas. Beberapa memanfaatkan zoan tersebut dengan perpanjangan beranda rumah, ruang bermain dan parkir sepeda.

4. Prinsip Khusus

- a. Strategi desain harus memprioritaskan pengguna yang rentan, memastikan jalur yang jelas untuk dipertahankan keberpihakan kepada pejalan kaki.
- b. Bekerjasama dengan stakeholder setempat untuk memastikan desain, bahan dan fasilitas untuk memenuhi pedoman atau standar setempat.
- c. Saluran drainase dan bahan permeable harus disediakan sesuai dengan garis dan kemiringan trotoar yang ada
- d. Tekstur dan paving harus sejajar dengan trotoar untuk memperkuat prioritas pejalan kaki di jalan dan aktivitas pejalan kaki lainnya.

### **2.3.3 Elemen Pengembangan *Shared Space Street***

Dalam membantu analisis penyusunan prinsip perancangan ruang jalan pada koridor jalan komersial di kawasan CBD Kota Bandung, prinsip-prinsip yang telah dijelaskan sebelumnya disederhanakan ke dalam empat elemen yang seharusnya muncul dalam *shared space street*, yaitu :

1. **Badan jalan yang digunakan bersama (*Shared space*).** Konsep ini muncul dengan adanya pencampuran moda, pejalan kaki, pesepeda dan pengguna kendaraan bermotor memanfaatkan ruang yang sama untuk memunculkan rasa menghargai dan menghormati terhadap moda yang lebih rentan. Dengan begitu pada prinsip ini pejalan kaki memiliki prioritas paling tinggi dalam beraktivitas dalam koridor jalan, kemudian pesepeda dan yang terakhir adalah pengguna kendaraan bermotor. Dalam menciptakan suasana prioritas bagi pejalan kaki ditunjukkan dengan adanya elemen badan jalan yang mendukung melalui perkerasan, jalur tanpa penghambat dan jalur pemandu. Selain itu juga, dilengkapi dengan sarana pendukung yang memadai seperti signage, drainase, penerangan dan lanskap sehingga memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna serta atraktif bagi pejalan kaki.
2. **Keberadaan alat pengendali lalu lintas atau pembatas kecepatan kendaraan bermotor.** Konsep ini didasarkan pada memunculkan kesadaran bagi pengendara bermotor untuk dapat menurunkan kecepatannya untuk menciptakan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Menggunakan pengendali lalu lintas, kendaraan akan dengan sadar mengemudi dengan lebih berhati-hati. Pengendara dapat lebih peka dengan aktivitas di sekitar jalan, sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas dengan aman dan nyaman.
3. **Keberadaan parkir sebagai salah satu media dalam pengendali kecepatan.** Konsep *shared space street* menyediakan parkir *on-street* tidak hanya sebagai salah satu fasilitas untuk menghidupkan aktivitas berjalan kaki di sepanjang koridor jalan, tetapi juga dapat menjadi faktor pengendali lalu lintas agar lebih berhati-hati. Parkir di sisi jalan akan membuat pengendara berhati-hati untuk tidak merusak bagian kendaraannya maupun

kendaraan lain. Sehingga pengendara akan memperlambat kendaraannya saat melintas jalan yang menerapkan konsep ini.

4. **Keberadaan aktivitas lain selain lalu lintas.** Ruang jalan sebagai penyedia ruang publik dapat dimanfaatkan siapapun dan menjadi cerminan gambaran kota yang hidup melalui aktivitasnya. Melalui koridor jalan kebutuhan interaksi sosial dan ruang publik masyarakat dapat terpenuhi. Dilain sisi membuat pejalan kaki menjadi tidak canggung untuk berjalan kaki untuk melintas karena lebih aman dengan keramaian, dikarenakan pengendara bermotor akan menyesuaikan kecepatannya dan lebih berhati-hati terhadap orang-orang yang beraktivitas di sepanjang jalan.

**TABEL 2. 5 ELEMEN PENGEMBANGAN SHARED SPACE STREET**

No	Elemen	Prinsip	Referensi
1	Badan jalan yang digunakan bersama ( <i>Shared space</i> ) dengan kecepatan kendaraan berkisar 10-15 km/jam disertai sarana pendukung	<p><i>Shared space street</i> umumnya diterapkan pada <b>jalan yang tidak memungkinkan untuk dibangun jalur bagi pejalan kaki dan sepeda maupun koridor jalan komersial dengan aktivitas yang tinggi</b> sehingga jalan digunakan bersama dengan rata-rata kecepatan kendaraan mencapai 10-15 km/jam</p>	<p>NACTO Global Street Guide (2013) dan ITDP Pedestrian First (2018)</p>
		<p>Menggunakan <b>perkerasan yang tidak mulus atau dapat disebut juga bertekstur</b>, dengan tujuan untuk dapat memperlambat laju kendaraan bermotor</p>	<p>NACTO Global Street Guide (2013)</p>

No	Elemen	Prinsip	Referensi
		<p>namun tetap atraktif bagi pejalan kaki</p> <p><b>Signage</b> dipasang pada jalan masuk pengguna jalan sebagai edukasi dan peringatan bahwa sepanjang koridor jalan tersebut merupakan koridor jalan yang digunakan bersama (<i>shared space</i>)</p>	
		<p><b>Penggunaan lampu jalan</b> diperuntukan untuk dapat membuat pengguna jalan aman dan nyaman ketika beraktifitas di sepanjang jalan</p>	NACTO Global Street Guide (2013)
		<p><b>Lanskap dan jalur drainase</b> tersedia sebagai saluran yang mengatur aliran air permukaan. Lanskap juga dapat digunakan sebagai komponen membentuk pelambat horizontal</p>	NACTO Global Street Guide (2013)
		<p>Menyediakan <b>jalur bebas hambatan</b> selebar 1,8 meter yang menerus sepanjang jalan disertai dengan blok pemandu agar dapat digunakan secara universal.</p>	NACTO Global Street Guide (2013)

No	Elemen	Prinsip	Referensi
		<p>Jalur jalan ini juga harus <b>terhubung dengan jaringan jalur pejalan kaki lainnya</b> baik berupa trotoar, penyeberangan sebidang, jalur khusus pejalan kaki, dll.</p>	NACTO Global Street Guide (2013)
2	Pengendali lalu lintas atau pembatas kecepatan kendaraan	<p>Pemasangan <b>pembatas kecepatan baik vertikal maupun horizontal</b> (<i>deflection</i>). Pembatas kecepatan dapat menggunakan pembatas yang dapat dipindahkan, seperti furnitur jalan berupa pot tanaman dan ukiran patung, ataupun dapat menggunakan pembatas kecepatan permanen dengan menggunakan membuat jalan berkelok (<i>serpentine street</i>), mempersempit pintu masuk untuk kendaraan (<i>chokers</i>), polisi tidur (<i>Speed bumps &amp; speed humps</i>), dll.</p> <p><b>Furniture jalan</b> yang dapat dipindahkan dapat dijadikan sebagai <b>penutup jalan pada</b></p>	NACTO Global Street Guide (2013) dan WHO Pedestrian Safety (2013)

No	Elemen	Prinsip	Referensi
		<b>waktu-waktu tertentu</b> bagi kendaraan bermotor	
3	Keberadaan parkir sebagai salah satu media dalam pengendali kecepatan.	Membedakan <b>zona pemanfaatan ruang jalan</b> dirancang sedemikian rupa sehingga dapat <b>membentuk serpentine street</b> ataupun <b>chokers.</b>	NACTO Global Street Guide (2013) dan WRI Cities Safer by Design (2015)
4	Keberadaan aktivitas lain selain lalu lintas (cafe, pedestrian mall, ruang sosial)	Membedakan <b>zona pemanfaatan ruang jalan dengan perbedaan material perkerasan</b> atau juga <b>pembedaan warna</b> dari <b>materialnya</b> maupun juga <b>dari adanya marka.</b> Zona-zona tersebut dirancang sedemikian rupa sehingga dapat membentuk <i>serpentine street</i> ataupun <i>chokers.</i>  Ruang bersama yang memperbolehkan kendaraan lewat harus dibuat secara jelas dengan dibentuknya menggunakan warna dan material yang berbeda pada perkerasannya.	NACTO Global Street Guide (2013) dan WRI Cities Safer by Design (2015)
		Pada <b>kawasan komersial</b> perlu adanya <b>penanganan khusus</b> untuk kegiatan <b>bongkar muat</b> yang	NACTO Global Street Guide (2013)

No	Elemen	Prinsip	Referensi
		<p>melibatkan kendaraan bermuatan banyak. Kegiatan ini perlu difasilitasi dengan adanya pemberian waktu-waktu khusus untuk kendaraan pengangkut tersebut dapat beroperasi pada ruang jalan yang dirancang menggunakan pendekatan <i>shared space street</i> tersebut.</p>	

Sumber : Hasil Analisis, 2020

#### **2.3.4 Preseden Penerapan Konsep *Shared Space Street***

Penerapan konsep *Shared Space Street* dapat berkontribusi secara signifikan pada jaringan ruang publik, menambah semangat dan aktivitas dengan bersantap di luar ruangan, tempat duduk umum, karya seni, dan lansekap (NACTO, 2013). Konsep *shared space street* merupakan kondisi *default* di kota-kota bersejarah dengan hak yang sempit, atau dengan kata lain konsep ini pada umumnya diterapkan pada wilayah dengan intensitas kegiatan yang tinggi namun daya tampung dari ruang yang ada terbatas atau beririsan dengan fungsi lain, sehingga terdapat dominasi salah satu pihak yang mengesampingkan fungsi kegiatan yang seharusnya. Selain itu penerapan konsep ini dapat disebut sebagai desain yang memfasilitasi peningkatan kegiatan sosial maupun ekonomi pada kawasan dengan fungsi kegiatan komersial maupun wisata sejarah dengan membentuk kultur yang ramah pada pejalan kaki. Karena ruang yang terbatas, jalan-jalan ini mungkin memiliki trotoar yang sempit dan tidak dapat diakses, dengan layanan utilitas dan tiang lampu menghalangi ruang pejalan kaki. Dalam beberapa konteks, trotoar ditempati oleh pedagang kaki lima dan parkir informal, memaksa pejalan kaki berjalan keluar trotoar. Berikut ini akan menampilkan

preseden dari penerapan Konsep *shared space street* untuk melihat persoalan apa yang tinangani ataupun dampak yang dapat dibuat dengan penerapan konsep tersebut.

a. Auckland, New Zealand

Jalan Fort merupakan salah satu ruang jalan yang berada pada CBD di Auckland dengan intensitas pemanfaatan ruang yang masih rendah. Jalan Fort merupakan jalan yang berdekatan dengan tepi laut kota dan menghubungkan jalan penting CBD di Auckland. Keterhubungan jalan fort dengan koridor jalan sekitar yang memiliki fungsi komersial menjadi potensi untuk dapat mengembangkan sektor komersial daerah tersebut dengan menciptakan ruang untuk kebutuhan ruang *outdoor* tambahan bagi kepentingan bisnis yang saling berdekatan. Penerapan konsep *Shared Space Street* dipilih pemerintah setempat untuk merancang jalan fort, menjadikan ruang jalan fort dengan fungsi komersial menjadi destinasi tujuan dengan pelayanan bagi pejalan kaki yang saling berdekatan, aman dan nyaman. Berdasarkan identifikasi pemerintah setempat, jalan fort memiliki potensi transformasi secara signifikan menjadi jalan yang lebih menarik dan ramah untuk lingkungan sebagai daya tarik pemanfaatan ruang bisnis maupun keterhubungan sirkulasi pergerakan masyarakat.

Keberhasilan penerapan konsep perancangan *Shared Space Street* ditunjukkan dengan adanya peningkatan jumlah pengunjung pada jalan fort yang berisikan kegiatan komersial pada area kanan dan kiri jalan untuk berbelanja, makan dengan suasana outdoor dan kegiatan menggunakan ruang publik lainnya. Penerapan ruang jalan dengan pendekatan konsep *Shared Space Street* pada jalan fort ini merupakan salah satu dari beberapa ruang jalan lain yang sudah menerapkan konsep ini lebih awal, hasil dari penerapannya meningkatkan koneksi pejalan kaki yang terhubung dengan layanan transportasi umum dan memberikan pelayanan bagi ranah publik dengan kualitas tinggi. Melalui penerapan konsep tersebut jalan Fort dapat menghasilkan peningkatan volume pejalan kaki hingga 54%, peningkatan konsumsi belanja pengunjung mencapai 47%, menurunkan penggunaan kendaraan hingga 25% serta meningkatkan keselamatan dalam beraktivitas pada ruang jalan hingga 80%.

## GAMBAR 2. 4 PERBANDINGAN KONDISI RUANG JALAN FORT MENGGUNAKAN KONSEP SHARED SPACE STREET



Sumber : NACTO, 2013

Tujuan menerapkan konsep *Shared Space Street* pada ruang jalan Fort adalah sebagai berikut:

- Mengintegrasikan area ruang jalan dengan jaringan jalan sekitarnya dengan pedestrian yang menerus.
- Prioritaskan pejalan kaki dengan membuat ruang publik yang berbeda dengan perlintasan yang dapat dilalui kendaraan bermotor.
- Menciptakan ruang yang mendukung bisnis, pengunjung dan memberikan peluang untuk dapat melakukan berbagai kegiatan pada ruang jalan tersebut.
- Menyediakan jalan yang berkualitas dari segi konstruksinya maupun estetika yang membuat menarik dan tahan lama sehingga dapat berkontribusi terhadap kegiatan pusat kota yang berkelanjutan dan dapat dipertahankan.

Berikutnya adalah faktor-faktor yang diperhatikan dalam menerapkan konsep *Shared Space Street* supaya dapat berkelanjutan, diantaranya adalah sebagai berikut :

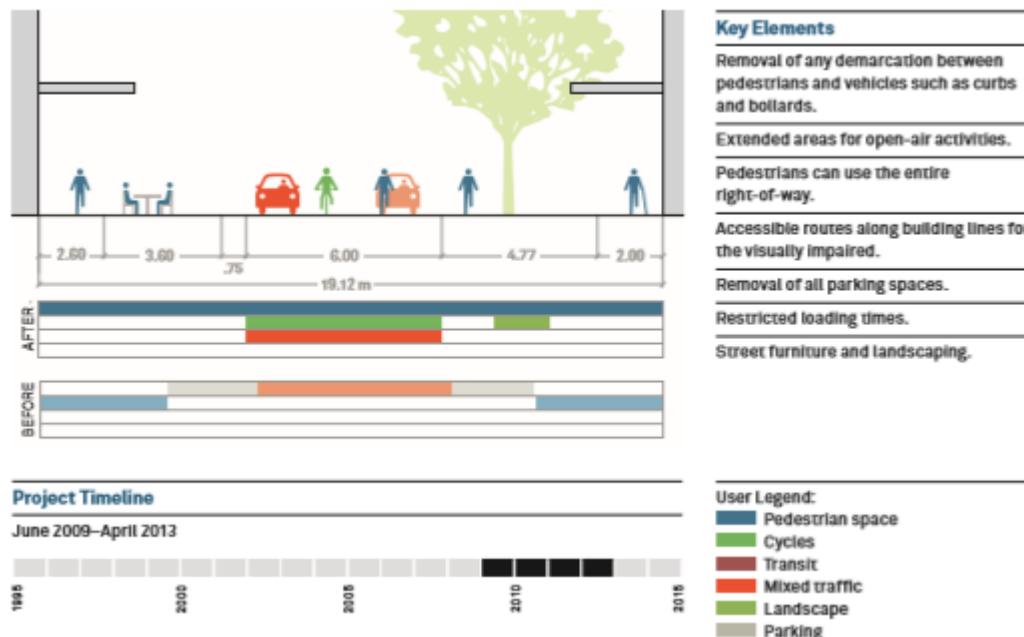
- Berkolaborasi dengan stakeholder kunci yang dapat memberikan masukan maupun memperkenalkan konsep ini bagi pengguna jalan.
- Melakukan monitoring serta evaluasi terhadap penerapan perancangan sebelum dan sesudah dilaksanakan untuk dapat melihat signifikansi dari dampak yang dihasilkan.

- Menguji variasi desain untuk dapat melihat keberterimaan pengguna jalan saat beraktivitas pada ruang jalan tersebut.

Kemudian elemen-elemen yang diperhitungkan dalam penerapan konsep *Shared Space Street* pada jalan Fort ini adalah sebagai berikut :

- Penghapusan demarkasi antara pejalan kaki dan kendaraan seperti jalan perkerasan dan trotoar;
- Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;
- Jalur khusus yang dapat diakses oleh tunanetra pada sepanjang garis bangunan;
- Penghapusan ruang parkir;
- Waktu bongkar muat yang dibatasi dan
- Jalan dilengkapi dengan atribut jalan serta lansekap.

**GAMBAR 2. 5 ILUSTRASI PEMBAGIAN RUANG JALAN DENGAN KONSEP SHARED SPACE STREET**



Sumber : NACTO,2013

b. Buenos Aires, Argentina

Buenos Aires menjadi salah satu kota yang dikagumi di dunia dalam hal menciptakan kembali kondisifitas jalan dan transportasi melalui rekayasa kebijakan yang diambil. Buenos Aires mengambil kebijakan untuk meluncurkan MetroBus BRT yang dapat mengefektifkan perjalanan yang

semula menghabiskan waktu 50-55 menit, sekarang dapat ditempuh dalam 18 menit saja. Dari adanya kebijakan tersebut mengalihkan penggunaan jalur bus biasa pada ruas jalan sempit di pusat kota menjadi trayek MetroBus BRT, sehingga jalur tersebut akhirnya dibuka untuk dijadikan sebagai *Shared Space Street* untuk digunakan sebagai ruang publik yang bersahabat bagi pejalan kaki dan tetap menghubungkan pejalan kaki dengan pelayanan transportasi publik. Atas kebijakan tersebut penggunaan sepeda meningkat yang semula hanya 0,5 % kini sudah mencapai 3% dan terus meningkat.

Daerah Calle Florida merupakan kawasan yang mengalami pergantian moda menjadi MetroBus BRT, sehingga beberapa ruang jalan dirancang ulang dengan konsep *Shared Space Street*. Kawasan Calle Florida dikenal sebagai kawasan wisata terkenal di Buenos Aires yang memiliki kegiatan internal yang tinggi berupa perdagangan jasa, pertunjukan seniman jalanan dan aktivitas perkantoran. Penerapan perancangan *Shared Space Street* diperuntukan untuk mewadahi kegiatan internal kawasan yang saling berdekatan dengan menciptakan efisiensi pergerakan melalui berjalan kaki yang mempertimbangkan faktor kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan yang melewati koridor jalan kawasan Calle Florida. Selain itu penerapan perancangan tersebut membantu kegiatan internal ruang jalan pada kawasan Calle Florida untuk dapat berkembang dan tetap dapat menjaga fungsi pelayanan jalan kawasan tersebut tetap stabil.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

## GAMBAR 2. 6 KONDISI RUANG JALAN DI KOTA BUENOS AIRES MENGGUNAKAN KONSEP SHARED SPACE STREET



Sumber : Winters Christpher. “Pedestrian Priority” in Buenos Aires, 2019

Tujuan menerapkan konsep *Shared Space Street* pada ruang jalan di Buenos Aires adalah sebagai berikut:

- Mengintegrasikan area ruang jalan dengan jaringan jalan sekitarnya dengan pedestrian yang menerus yang menghubungkan pengguna jalan dengan transit MetroBus BRT.
- Prioritaskan pejalan kaki dengan membuat ruang publik yang berbeda dengan perlintasan yang dapat dilalui kendaraan bermotor.
- Menciptakan ruang yang mendukung kegiatan perdagangan & jasa dan memberikan peluang untuk dapat melakukan berbagai kegiatan publik pada ruang jalan tersebut.

Kemudian elemen-elemen yang diperhitungkan dalam penerapan konsep *Shared Space Street* pada koridor jalan yang ada di Buenos Aires ini adalah sebagai berikut :

- Penghapusan demarkasi antara pejalan kaki dan kendaraan seperti jalan perk殷as dan trotoar;
- Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;

- Penghapusan ruang parkir;
- Jalan dilengkapi dengan atribut jalan.

c. Asheville, NC

*Wall street* dikenal dengan bangunan bersejarahnya, pemerintah bekerja sama dengan mitra pengembang ruang jalan *wall street* untuk dapat mempertahankan bangunan sejarah yang ada di kota yang semakin menua. Disisi lain *wall street* memiliki kegiatan aktif sepanjang jalan berupa butik, café dan kegiatan komersial lainnya. Melalui identifikasi potensi kegiatan dan letak Kawasan *wall street*, pemerintah dan mitra pengembang melakukan perancangan *wall street* sebagai jalan yang difungsikan untuk dapat mengembangkan sektor komersial internal dengan memanfaatkan bangunan sejarah dan mewadahi kegiatan ruang publik yang tinggi oleh pejalan kaki. Pemerintah melakukan revitalisasi bangunan bersejarah sekaligus merubah konsep pembangunan ruang jalan dengan konsep *Shared Space Street* di sepanjang Wall Street untuk dapat meningkatkan nilai kegiatan. Ruang jalan tersebut terletak di belakang daerah komersial *wall street* dengan lebar jalan yang cukup luas, ditambah dengan intensitas penggunaan kendaraan yang rendah dan terdapat area parkir paralel pada jalan utama yang berdekatan dengan ruang jalan tersebut. Selain itu ruang jalan tersebut terhubung dengan transportasi publik untuk menciptakan efisiensi pergerakan masyarakat perkotaan di Kota Asheville.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

## GAMBAR 2. 7 KONDISI RUANG JALAN DI KOTA ASHEVILLE MENGGUNAKAN KONSEP SHARED SPACE STREET



*Sumber : Minneapolis, 2019*

Elemen-elemen yang diperhitungkan dalam penerapan konsep *Shared Space Street* pada koridor jalan yang ada di Asheville ini adalah sebagai berikut :

- Utilitas yang permanen;
- Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;
- Ruang parkir pada jalan utama;
- Susunan bata merah, batu granit dan trotoar permanen di sepanjang jalan membedakan trotoar dan ruang jalan.

Berdasarkan tinjauan preseden didapatkan kesimpulan bahwa penerapan prinsip perancangan dengan menggunakan pendekatan *shared space street*, secara umum memperlihatkan bahwa adanya perancangan ulang dengan kriteria penilaian yang mempertimbangkan keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas ruang jalan dalam menyediakan ruang dengan fungsi sosial. Kemudian prasyarat dari diberlakukannya pendekatan tersebut adalah ruang jalan dengan intensitas pejalan kaki tinggi dan ruang pejalan kaki yang minim atau bahkan tidak memungkinkan untuk tersedia dengan kondisi kegiatan pejalan kaki yang cukup tinggi. Dengan kriteria tersebut dapat

dikategorikan bahwa prasyarat dari penerapan konsep ini adalah pada jalan dengan luasan  $\geq 6$  meter. Selain itu juga prasyarat dari diterapkannya konsep ini perlu melihat lokasi ruang jalan berada dekat dengan guna lahan strategis seperti pusat kota, wisata maupun perumahan. Kemudian sepanjang ruang jalan tersebut memiliki kegiatan aktif baik berupa fungsi perdagangan & jasa maupun wisata sehingga lokasi tersebut dapat menjadi daya tarik berkegiatan. Kemudian prasyarat lain yang perlu dilengkapi adalah ruang jalan terhubung dengan fasilitas transportasi umum dan juga adanya lahan parkir untuk dapat menciptakan pergerakan yang efisien bagi masyarakat yang berkegiatan pada ruang jalan dengan berjalan kaki. Selanjutnya prinsip yang digunakan untuk operasionalisasi pendekatan ini adalah membuat perkerasan khusus, pembagian ruang bersama dan perlengkapan jalan lainnya, dengan tujuan para pengguna agar dapat saling menghormati dan menghargai saat beraktivitas pada ruang jalan. Rangkuman dari penjelasan terkait preseden dapat dilihat pada tabel berikut.

**TABEL 2. 6 PRESEDEN PENERAPAN PRINSIP PERANCANGAN DENGAN PENDEKATAN KONSEP SHARED SPACE STREET**

No	Kota	Prasyarat	Prinsip	Sumber
1	Auckland, New Zealand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang jalan dengan lokasi berdekatan CBD kota</li> <li>- Terdapat kegiatan aktif sepanjang ruang jalan</li> <li>- Intensitas pejalan kaki jalan sekitar tinggi (Fungsi komersial)</li> <li>- Ruang jalan terhubung dengan pelayanan transportasi umum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penghapusan demarkasi antara pejalan kaki dan kendaraan seperti jalan perkerasan dan trotoar;</li> <li>• Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;</li> <li>• Jalur khusus yang dapat diakses oleh tunanetra pada sepanjang garis bangunan;</li> <li>• Penghapusan ruang parkir;</li> <li>• Waktu bongkar muat</li> </ul>	<i>NACTO, 2013</i>

No	Kota	Prasyarat	Prinsip	Sumber
			<p>yang dibatasi dan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan dilengkapi dengan atribut jalan serta lansekap.</li> </ul>	
2	Buenos Aires, Argentina	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang jalan yang berdekatan dengan CBD Kota Buenos Aires</li> <li>- terdapat kegiatan aktif sepanjang ruang jalan</li> <li>- Ruang jalan terhubung dengan pelayanan transportasi umum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penghapusan demarkasi antara pejalan kaki dan kendaraan seperti jalan perkerasan dan trotoar;</li> <li>• Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;</li> <li>• Penghapusan ruang parkir;</li> <li>• Jalan dilengkapi dengan atribut jalan.</li> </ul>	<i>Winters Christpher. "Pedestrian Priority" in Buenos Aires, 2019</i>
3	Asheville, NC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dekat dengan pusat kota</li> <li>- Ruang jalan yang memiliki bangunan bersejarah</li> <li>- Intensitas pejalan kaki cukup tinggi</li> <li>- Kegiatan aktif sepanjang koridor jalan (kegiatan komersial dan heritage)</li> <li>- Ruang jalan terhubung dengan pelayanan transportasi umum</li> <li>- Luasan jalan cukup lebar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilitas yang permanen;</li> <li>• Area yang diperluas untuk kebutuhan kegiatan publik;</li> <li>• Ruang parkir pada jalan utama;</li> <li>• Susunan bata merah, batu granit dan trotoar permanen di sepanjang jalan membedakan</li> </ul>	<i>Minneapolis, 2019 dan NACTO, 2013</i>

No	Kota	Prasyarat	Prinsip	Sumber
			trotoar dan ruang jalan.	

Sumber : Hasil Analisis, 2020

## **2.4 Perancangan Koridor Jalan Menggunakan Pendekatan Konsep *Shared Space Street***

Berdasarkan pembahasan teori pengembangan pusat perkotaan yang akan terus tumbuh, terdapat elemen pendukung dalam memfasilitasi kebutuhan pengembangannya yaitu tersedianya *pedestrian mall*, megastruktur yang memanfaatkan penggunaan *mixed use*, sirkulasi pejalan kaki yang kondusif dan sistem lalu lintas yang memfasilitasi pergerakan manusia secara efisien dengan penggunaan moda kendaraan publik (Redstone, 1976). Berdasarkan pertimbangan elemen pendukung tersebut, kegiatan pejalan kaki yang terus bertumbuh perlu difasilitasi dengan menyediakan desain ruang yang berpihak pada pejalan kaki untuk dapat leluasa menggunakan ruang pada koridor jalan. Mengutip pendapat Marshall (2005) koridor jalan tidak hanya memiliki fungsi sebagai sirkulasi kendaraan, tetapi koridor jalan memegang peran dalam mewadahi kegiatan publik masyarakat seperti interaksi sosial, transaksi jual beli, pertemuan dan pertunjukan seni. Sehingga berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut koridor jalan perlu menyediakan kebutuhan ruang yang kondusif bagi pengguna jalan dengan penyediaan ruang melalui penyediaan elemen jalan minimal diantaranya dimensi jalan, jalur pejalan kaki, ruang perparkiran dan atribut kelengkapan jalan (NACTO, 2013).

Berdasarkan tinjauan studi pada naskah NACTO (2013), WHO *Pedestrian Safety* (2013) dan ITDP *Pedestrian First* (2018) serta tinjauan preseden, didapatkan dasar peluang penerapan berdasarkan evaluasi ketercapaian prasyarat, kriteria dan prinsip ideal menggunakan konsep *Shared Space Street*. Perancangan dengan menggunakan pendekatan konsep *Shared Space Street* didasarkan pada pengkajian melalui evaluasi nilai dari prasyarat, kriteria dan prinsip sebagai ketentuan ideal yang perlu diukur untuk mendapatkan peluang diterapkannya prinsip perancangan dengan melihat karakteristik ruang jalannya. Analisa yang perlu dilakukan untuk dapat menentukan peluang tersebut dengan melihat ketercapaian prasyarat dari penerapan

*Shared Space Street*, kriteria perancangan dan standar perancangan melalui tinjauan setiap karakteristik koridor jalan. Tinjauan karakteristik setiap ruang jalan tersebut dapat dilihat berdasarkan objek dari komponen perancangan yang mengacu pada prasyarat dan kriteria yang sebelumnya sudah ditentukan.

#### A. Prasyarat Penerapan SSS

Prasyarat merupakan sebuah kondisi yang harus dipenuhi untuk dapat menerapkan suatu ketetapan. Prasyarat dari penerapan konsep ini adalah dengan meninjau pelayanan intensitas kegiatan berdasarkan kepentingan pengguna jalan yang menghidupkan ruang jalan yaitu pejalan kaki serta pengunjung yang menggunakan sarana *non-motorized* dan sistem transportasi setempat. Penyusunan prasyarat bertujuan sebagai penilaian kelayakan konsep perancangan SSS dapat diterapkan pada suatu ruang jalan dan digunakan sebagai modal ruang jalan untuk dapat mengimplementasikan konsep perancangan SSS.

Peninjauan prasyarat yang dilakukan akan mengukur pelayanan pada kegiatan publik yang bisa dilayani dan juga penggunaan jalan bagi kendaraan yang melalui ruang jalan tersebut. Penerapan konsep ini dapat diterapkan pada koridor jalan dengan luasan koridor jalan cukup besar sehingga dapat menampung pengguna jalan dalam jumlah banyak atau pada koridor jalan dengan kemungkinan untuk pembuatan fasilitas pejalan kaki terbatas atau bahkan tidak memungkinkan untuk menyediakan fasilitas pelayanan bagi pejalan kaki. Kemudian yang menjadi prasyarat selanjutnya adalah tingkat intensitas kegiatan pada ruang jalan yang cukup tinggi, dengan dilengkapi kegiatan internal aktif sepanjang ruang jalan, yang membuat pejalan kaki dapat mendominasi ruang jalan dengan kegiatan publik berupa transaksi jual beli ataupun kegiatan wisata. Tinjauan berdasarkan sistem transportasi setempat, ruang jalan terhubung ataupun memiliki jarak yang relatif dekat dengan jaringan pusat kota. Selain itu, ruang jalan harus terhubung dengan sarana pelayanan transportasi umum agar mengefisiensikan pergerakan masyarakat. Sehingga pada perancangannya nanti akan mengedepankan keleluasaan kegiatan publik yang dilakukan oleh pejalan kaki dan dapat menciptakan pergerakan yang efisien bagi masyarakat perkotaan.

#### B. Kriteria dan Standar Perancangan Koridor Jalan

Kriteria perancangan ruang jalan menggunakan pendekatan konsep *shared space street* akan diukur berdasarkan penilaian aksesibilitas, interaksi sosial, kenyamanan dan keamanan. Kriteria ini ditentukan untuk dapat memaksimalkan fungsi komersial pada ruang jalan di koridor jalan Kawasan CBD Kota Bandung. Aksesibilitas dapat dilihat dari penentuan peluang dilaksanakannya penerapan perancangan dengan melihat keterhubungan ruang jalan terhadap pelayanan transportasi umum serta fasilitas parkir maupun keterhubungan dengan jaringan pusat kota dan titik strategis lainnya, selain itu juga ruang jalan tersebut dapat digunakan oleh siapapun dengan tujuan pelayanan yang menghubungkan pergerakan masyarakat. Kriteria interaksi sosial dilihat dengan kegiatan aktif internal di sepanjang ruang jalan sebagai potensi yang menarik masyarakat untuk berkegiatan pada koridor jalan yang ada pada wilayah studi. Kemudian kriteria kenyamanan adalah mewujudkan ruang yang kondusif untuk dapat melakukan kegiatan komersial yang memanfaatkan ruang publik dalam meningkatkan nilai kegiatan pada ruang jalan tersebut. Selanjutnya pada kriteria keamanan, penilaian didasarkan pada terbentuknya penentuan ruang penggunaan bersama diikuti dengan desain perkerasan maupun pemilihan lansekap dan juga pelengkap jalan lainnya, sehingga terbentuk ruang-ruang yang terdiferensiasi untuk menciptakan keamanan bagi setiap penggunaannya.

Standar perancangan ruang jalan menggunakan pendekatan konsep *shared space street* disandarkan pada prinsip khusus yang diterapkan konsep ini. Pertama yang diperhatikan adalah desain harus memprioritaskan pengguna yang rentan, memastikan jalur yang jelas untuk dipertahankan keberpihakan kepada pejalan kaki yang membentuk kegiatan publik dan juga pengguna dengan sarana *non-motorized*. Kemudian yang perlu diperhatikan adalah adanya kerjasama dengan stakeholder setempat untuk memastikan desain, bahan dan fasilitas untuk memenuhi pedoman atau standar setempat. Selanjutnya yang diperhatikan adalah saluran drainase dan bahan permeable harus disediakan sesuai dengan garis dan kemiringan trotoar yang ada. Hal terakhir yang perlu diperhatikan dalam standar perancangan konsep *shared space street* yaitu tekstur dan paving harus sejajar dengan trotoar untuk memperkuat prioritas pejalan kaki di jalan dan aktivitas kegiatan publik lainnya.

### C. Komponen Perancangan Koridor Jalan

Komponen perancangan merupakan objek yang akan dinilai pada setiap ruang jalan untuk melihat peluang dalam menerapkan perancangan menggunakan konsep *shared space street*. Komponen perancangan ini disusun berdasarkan pertimbangan prasyarat dan kriteria yang sudah disusun sebelumnya. Sehingga pengamatan komponen perancangan yang disusun akan menilai koridor jalan mana saja yang memenuhi prasyarat dan kriteria untuk dapat menerapkan perancangan ruang jalan menggunakan konsep *shared space street*.

Komponen perancangan untuk menilai ruang jalan mencapai kriteria aksesibilitas yaitu melihat pelayanan transportasi umum pada setiap ruang jalan dengan mengamati rute dan jenis trayek serta melihat keterhubungan ruang jalan dengan titik strategis yang memiliki potensi angka pengunjung cukup besar. Kemudian komponen perancangan untuk dapat menilai ruang jalan mencapai kriteria kenyamanan, keamanan dan interaksi sosial yaitu dengan melihat gambaran dimensi ruang milik jalan setiap koridor, intensitas kegiatan pengguna jalan pada ruang jalan dan kelengkapan atribut jalan. Komponen perancangan tersebut memiliki irisan penilaian dalam mengamati karakteristik ruang jalan secara keseluruhan, sehingga melalui pengamatan ketiga komponen tersebut mencakup penilaian pada kriteria kenyamanan, keamanan dan interaksi sosial.

*(halaman ini sengaja dikosongkan)*

**TABEL 2. 7 KRITERIA PERANCANGAN KORIDOR JALAN DENGAN KONSEP SHARED SPACE STREET**

No	Sumber	Aksesibilitas	Interaksi sosial	Kenyamanan	Keamanan
1	NACTO (2013)	Aksesibilitas menerus	Ruang jalan dapat digunakan bersama	Ruang publik yang baik dalam mendukung aktivitas yang ada	Diferensiasi ruang bagi pengguna menggunakan atribut kelengkapan jalan
2	Permen PU No 3/PRT/M 2014	Dapat diakses semua pengguna		Amenitas	
3	Carr (1992)	Aksesibel dengan pelayanan transportasi umum		Penggunaan bebas oleh siapapun tanpa ada dominasi pihak tertentu	
4	ITDP Pedestrian First (2018)	Dapat diakses semua pengguna, berkesinambungan	Memprioritaskan ruang kegiatan publik	Bebas dari penghalang	
5	WHO Pedestrian Safety (2013)	Dapat diakses semua pengguna	Mendorong kegiatan berjalan kaki	Pembatasan penggunaan kendaraan bermotor	Laju kendaraan bermotor rendah

*Sumber : Hasil Analisis, 2020*

**TABEL 2. 8 PRASYARAT, KRITERIA, PRINSIP DAN KOMPONEN PERANCANGAN KORIDOR JALAN DENGAN KONSEP SHARED SPACE STREET**

Prasyarat	Kriteria	Prinsip Perancangan	Komponen Perancangan
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terhubung dan dekat dengan guna lahan yang memiliki potensi menciptakan kegiatan publik (pusat kota, wisata dan perumahan)</li> <li>Ruang jalan terhubung dengan pelayanan transportasi umum</li> </ul>	Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koridor jalan terhubung dengan jaringan jalan sekitarnya baik berupa penyeberangan sebidang, jalur khusus pejalan kaki, pelayanan transportasi umum dll. (NACTO, 2013 dan Carr, 1992)</li> <li>Sebagai sarana penghubung pergerakan dan perpindahan yang memiliki peran penting untuk mendukung kegiatan bagi sektor ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, perkantoran, pertahanan dan keamanan. (Permen PU No 3/PRT/M 2014)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pelayanan transportasi umum (deskripsi variasi trayek dan rute transportasi umum)</li> <li>Keterhubungan jaringan (menyampaikan variasi jaringan sekitar CBD Kota Bandung)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ruang jalan yang tidak memungkinkan memiliki fasilitas pejalan kaki atau ketersediaan fasilitas pejalan kaki terbatas</li> <li>Koridor jalan cukup luas</li> <li>Ruang jalan yang memiliki intensitas</li> </ul>	Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tersedianya kelengkapan jalan sebagai bentuk demarkasi ruang dan menunjang kegiatan ruang jalan (Permen PU No 3/PRT/M 2014, ITDP Pedestrian First, 2018 dan NACTO, 2013)</li> <li>Badan jalan digunakan bersama antara pejalan kaki, pesepeda dan kendaraan dengan kecepatan rendah serta tidak ada jalur pemisah bagi pejalan kaki dan pesepeda yang biasanya berbentuk trotoar atau kerb. (NACTO, 2013, ITDP Pedestrian First, 2018 dan Carr, 1992)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ruang milik jalan (deskripsi variasi dimensi jalan)</li> <li>Intensitas kegiatan pengguna jalan pada ruang jalan (deskripsi variasi dan kepadatan kegiatan pengguna jalan)</li> <li>Kelengkapan atribut jalan (menyampaikan ketersediaan atribut jalan)</li> </ul>

Prasyarat	Kriteria	Prinsip Perancangan	Komponen Perancangan
<p>kegiatan pejalan kaki tinggi (kegiatan komersial dan/atau heritage)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kegiatan aktif (pertokoan, mall dll) sepanjang ruang jalan</li> </ul>	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Furniture jalan yang dapat dipindahkan dapat dijadikan sebagai penutup jalan pada waktu-waktu tertentu bagi kendaraan bermotor (NACTO, 2013 dan WHO Pedestrian Safety, 2013)</li> <li>• Membedakan zona pemanfaatan ruang jalan dengan perbedaan material perkerasan atau juga pembedaan warna dari materialnya maupun juga dari adanya marka. (NACTO, 2013 dan WRI Cities Safer, 2015)</li> </ul>	
	Interaksi sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan ruang publik untuk kebutuhan interaksi sosial dan membuat pejalan kaki menjadi tidak canggung untuk berjalan kaki karena merasa aman dalam keramaian (WRI Cities Safer, 2015 dan NACTO, 2013)</li> <li>• Penyediaan kegiatan internal ruang jalan yang membentuk interaksi sosial dan kegiatan publik lainnya yang membuat koridor jalan menjadi hidup (DVRPC, 2018 dan Marshall, 2005)</li> </ul>	

Sumber : Hasil Analisis, 2020