

Faktor *Shared Street* yang Mempengaruhi *Urban Livability* di Koridor Jalan Jenderal Sudirman, Bantul

Marcelina Dwi Setyowati¹

¹ Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Teknologi Yogyakarta
Email: marcelina.dwi@staff.uty.ac.id

ABSTRAK

Koridor Jalan Jenderal Sudirman merupakan jalan protokol di Kabupaten Bantul yang direvitalisasi dengan konsep yang bisa diarahkan ke konsep *shared street*. Proyek revitalisasi tersebut meliputi pembangunan ruas jalan menjadi dua lajur. Kondisi eksisting Koridor Jalan Sudirman pada tahun 2018 terdapat median jalan berupa taman linear dan jalur pejalan kaki dengan ketinggian yang berbeda dengan jalan raya di kedua sisinya. Penemuan di lapangan menunjukkan adanya dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor yang mengakibatkan pejalan kaki, difabel, dan pengguna kendaraan tidak bermotor mulai tersisihkan dalam memanfaatkan ruang jalan. Akibatnya *livability* ruang menjadi menurun dikarenakan pergerakan pengguna dan pencapaian ruangnya terganggu oleh dominasi kendaraan bermotor. *Shared street* sangat memprioritaskan kepentingan pejalan kaki daripada pengguna lain sehingga dianggap dapat menyelesaikan permasalahan dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor. Tujuan penelitian adalah mencari faktor *shared street* yang berpengaruh pada *livability* di koridor Jalan Jenderal Sudirman yang sesuai agar dapat memaksimalkan pemanfaatan ruang di koridor tersebut. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deduktif kualitatif yaitu metode yang menemukan permasalahan di lapangan kemudian diolah untuk menentukan hasil yang kualitatif. *Urban livability* akan mempengaruhi perkembangan kota yang layak huni, tentang bagaimana ruang kota mampu memberikan kualitas hidup yang baik dan dapat memenuhi harapan penduduknya akan kesejahteraan.

Kata kunci: koridor jalan, *livability*, *shared street*,

ABSTRACT

Jenderal Sudirman street is a protocol road in Bantul Regency that has been rehabilitated with a concept that leads to *shared street*. The revitalisation project includes the construction of a two lane road section. The existing condition in 2018 there is a median road in the form of linear parks and pedestrian path with different heights from the highway on both sides. The findings in the field indicate that the dominance of motor vehicles has resulted in pedestrians, disabled people and non-motorized vehicle users being marginalized in utilizing street. As a result, *livability* is decreasing due to user movements and the achievement of space is disrupted by the dominance of motor vehicles. *Shared street* prioritizes pedestrian more than other. It is considered to be able to solve the problem of the dominance of motor vehicles in the streets. The research objective was to find *shared street* factors that could affect *livability* in Jenderal Sudirman street in order to maximize space utilization in the corridor. The research method used is qualitative deductive method, namely the method that finds problems in the field and then processed to determine qualitative results. *Urban livability* will affect the development of livable cities, about how urban space is able to provide a good quality of life and can meet the expectations of its inhabitants for wellbeing.

Keywords: *livability*, *shared street*, street corridor

1. PENDAHULUAN

Terdapat anggapan bahwa berjalan kaki di atas trotoar merupakan sesuatu yang aman dan nyaman karena tidak merasa terganggu oleh kendaraan lain yang melintas. Hal ini mengakibatkan semakin dominannya kendaraan bermotor karena memiliki jalur yang sangat lebar sehingga muncul keterbatasan pergerakan pengguna ruang jalan khususnya pejalan kaki dalam mengakses trotoar yang berseberangan. Misalnya dua jalur pejalan kaki terpisah oleh jalur kendaraan bermotor yang volume kepadatannya tinggi, sehingga pejalan kaki terbatas pergerakannya untuk mengakses jalur yang berseberangan. Dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor tersebut semakin mengkhawatirkan karena tidak hanya pergerakan pejalan kaki dan difabel saja yang semakin terbatas tetapi livabilitas ruang juga menjadi semakin berkurang.

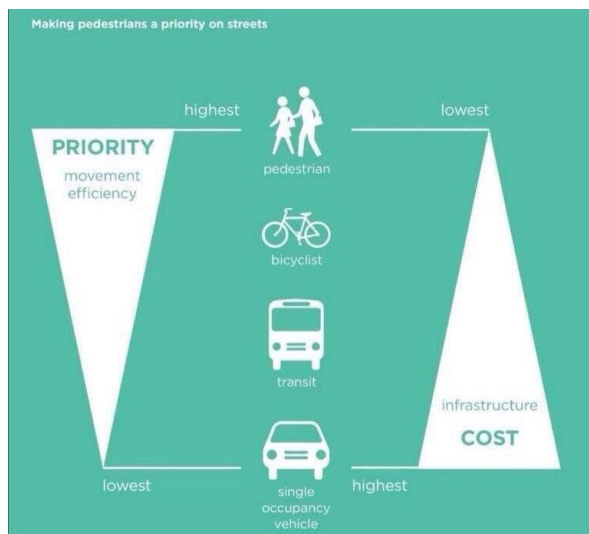
Pada tahun 2017 di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Bantul pada sisi Timur dan Barat terdapat dua median jalan pembatas jalur cepat dan lambat yang kemudian mengalami revitalisasi dan diresmikan tahun 2018. Proyek revitalisasi ini merupakan pembangunan ruas jalan menjadi dua lajur dengan median jalan taman selebar 1,5 meter. Pada tahun 2018 kondisi eksisting koridor jalan ini terdapat median jalan berupa taman dan jalur pejalan kaki dengan ketinggian berbeda dengan jalan raya di kedua sisinya. Hal ini membatasi pergerakan pejalan kaki dan difabel saat akan berpindah dari jalur pejalan kaki sisi Timur ke Barat atau sebaliknya. Terdapat jalan terbentang cukup lebar di depan pasar Bantul, yang juga mengakibatkan segmentasi ruang jalan karena mengakibatkan pejalan kaki dan difabel kesulitan untuk menyeberang jalan saat lalu lintas kendaraan bermotor padat. Tidak hanya pergerakan saja yang semakin terbatas tetapi tingkat visibilitas dan aksesibilitas ruang juga semakin berkurang. Kondisi tersebut menyebabkan fungsi ruang jalan sekaligus ruang publik di Jalan Jenderal Sudirman menjadi belum optimal. *Shared street* dianggap dapat menyelesaikan permasalahan dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor karena memprioritaskan kepentingan pejalan kaki dan difabel daripada pengguna lain. Pengguna lain dituntut agar lebih bertoleransi dengan mengurangi kecepatan kendaraannya sehingga pemanfaatan ruang jalan dapat lebih optimal.

Berdasarkan latar belakang, masalah yang paling mendasar adalah dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor sehingga pejalan kaki, difabel, dan pengguna kendaraan tidak bermotor mulai tersisihkan dalam memanfaatkan ruang jalan yang ada. Saat ini kondisi eksisting Koridor Jalan Jenderal Sudirman dengan adanya median jalan taman di tengahnya serta perbedaan ketinggian antara jalur pejalan kaki dan jalan raya menyebabkan pergerakan pejalan kaki saat akan berpindah jalur pejalan kaki dari sisi Barat ke Timur atau sebaliknya menjadi terbatas, dan hal ini terutama dirasakan oleh difabel. Jalan yang terbentang cukup lebar di depan pasar Bantul mengakibatkan segmentasi ruang jalan karena menyebabkan kesulitan untuk menyeberang jalan bagi pejalan kaki dan difabel saat lalu lintas kendaraan bermotor padat. Kondisi tersebut menyebabkan fungsi ruang jalan sekaligus ruang publik di Jalan Jenderal Sudirman menjadi kurang optimal.

1.1 *Shared Street*

Shared street merupakan sebuah konsep penataan kawasan yang diimplementasikan pertama kali di Belanda. *Shared street* yaitu konsep penataan ruang yang awalnya digunakan untuk meningkatkan livabilitas suatu kawasan. Konsep *shared street* sangat memprioritaskan kepentingan pejalan kaki daripada pengguna lain sehingga dianggap dapat menyelesaikan permasalahan dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor. Gagasan awal dari konsep *shared street* adalah pemanfaatan ruang jalan oleh berbagai macam pengguna dan percampuran moda transportasi yang digunakan dalam satu ruang jalan untuk menciptakan ruang publik bersama sehingga dapat memunculkan interaksi sosial di antara penggunanya. Meskipun demikian, pejalan kaki, difabel, dan pengguna kendaraan tidak bermotor (seperti sepeda dan becak) tetap menjadi prioritas utama (lihat Gambar 1). Integrasi, yang mengutamakan komunitas dan pengguna merupakan bagian terpenting dalam konsep *shared street*. Area bagi pejalan kaki, kendaraan, area parkir, lalu lintas, bahkan tempat bermain anak-anak berada pada area yang sama pada ruang jalan [1].

Banyak orang menganggap bahwa konsep *shared street* sebagai konsep ruang jalan yang radikal dan menimbulkan banyak pro-kontra. Hal tersebut dikarenakan konsep ini banyak meniadakan rambu lalu lintas, menyamaratakan tinggi perkerasan dengan jalanan, serta menghilangkan penanda lajur jalanan [2].



Gambar 1. Prioritas Pengguna Ruang Jalan

Sumber: <http://www.itdp-indonesia.org>

Shared street juga dikenal sebagai jalan “pedestrian priority street”, yaitu konsep ruang jalan yang dirancang untuk perjalanan dengan kecepatan lambat, dimana pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara kendaraan bermotor semua memiliki hak jalan yang sama. Biasanya *shared street* diterapkan di jalan dengan volume kendaraan rendah dan/ atau jalan dengan volume pejalan kaki tinggi, dan disarankan kendaraan melaju dengan kecepatan 5 km/jam. *Shared street* dirancang untuk menyeimbangkan kebutuhan semua pengguna sekaligus meningkatkan keamanan, estetika, dan pengalaman jalan secara keseluruhan. [3]

Sistem *shared street* telah diperkenalkan di banyak kota di Eropa, dan memunculkan banyak dampak positif dalam mengurangi kepadatan lalu lintas setelah pengembangannya, antara lain sebagai berikut:

1. *Accidents reduction* - 17%
2. *Speed reduction* - results from 19%-39%
3. *Less car traffic* (9%-34%)
4. *Less noise/ pollution* [4]

Hal tersebut dimaksudkan agar dapat memicu tumbuhnya ruang publik terpadu yang berorientasi untuk memunculkan interaksi sosial, meningkatkan livabilitas, mengoptimalkan aksesibilitas, dan mengurangi kecepatan lalu lintas, agar dominasi kendaraan bermotor di ruang jalan dapat dihindari. Menurut Monderman (2013) tujuan *shared street* adalah agar ruang jalan tidak lagi didominasi oleh kendaraan bermotor, namun juga dapat saling berbagi ruang jalan dengan pejalan kaki. Caranya dengan menghapus pembatas dan penanda fisik yang berupa pemisahan zona yang berbeda di suatu ruang jalan, misalnya markah jalan dan rambu-rambu lalu lintas. Maksud penghapusan pembatas ini adalah untuk menciptakan suatu ketidakpastian saat memanfaatkan ruang jalan, sehingga para pengendara kendaraan bermotor diharapkan dapat mengurangi kecepatan kendaraan mereka, juga memperbolehkan adanya percampuran moda transportasi [5].

Aspek desain *shared street* meliputi:

1. Kenyamanan (*comfort*)
2. Konektivitas (*connectivity*)
3. Diversitas (*diversity*)

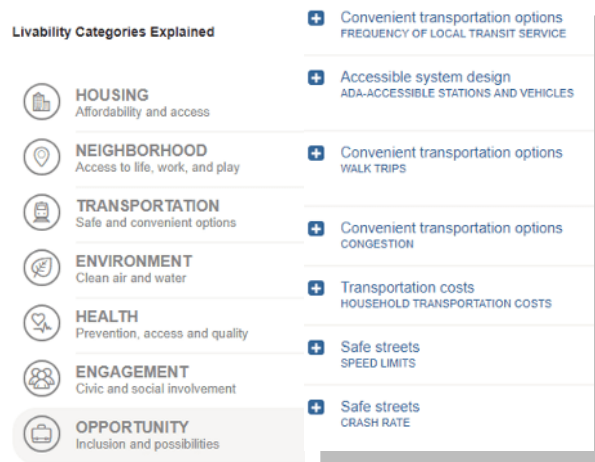
4. Identitas kawasan (*identity*)
5. Livabilitas (*livability*) [5]

1.2 Urban Livability

Kota merupakan sistem kompleks yang terdiri dari banyak elemen yang saling berhubungan secara fisik, seperti blok, petak, jalan, bangunan, pohon, jalan setapak, perabotan, dll., yang akan terus berkembang dan membentuk kehidupan di perkotaan. Pola spasial bentuk perkotaan dapat diidentifikasi dari hubungan antar bagian fisik kota. Pola tersebut kemudian akan mempengaruhi *urban livability* [6]. *Urban livability* dapat dengan mudah diartikan sebagai kualitas hidup di perkotaan, tetapi konsepnya sangat kompleks karena sifat kota yang heterogen, karena melibatkan banyak orang dan komunitas dengan latar belakang dan kepentingan yang berbeda [7]. *Shared street* dapat berpengaruh pada kualitas *urban livability*, dimana manusia dapat mengeksplor segala macam aktivitas yang ingin dilakukannya di dalam ruang jalan, karena ruang jalan tidak lagi hanya sebagai lalu lintas kendaraan, tetapi juga *places for vehicle, places for looking, places for walking, places for crossing, places for sitting, places for hearing, talking, dancing, singing, etc* [10].

Menurut Ahmad (2019) kelayakan huni suatu kota itu bervariasi karena tergantung pada “*community-specific values*” yang dapat dinilai oleh karakteristik lingkungan dan pribadi [6]. Bagi sebagian orang, *livable community* itu membuatnya nyaman untuk bepergian dengan berjalan kaki, bersepeda, atau transit untuk mengakses toko, taman, dan fasilitas lainnya di dekatnya. *Livability* adalah tentang mewujudkan nilai-nilai yang penting bagi masyarakat yang sehat meliputi kemandirian, pilihan, dan keamanan. *Livable community* membantu penghuni berkembang, dan ketika penghuni berkembang, komunitas menjadi makmur [8].

Livabilitas ruang jalan termasuk dalam kategori *livability transportation* (lihat Gambar 2), terkait dengan seberapa mudah dan amankah pengguna jalan dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan hal ini memiliki efek besar pada kualitas hidupnya. *Livability community* juga memberikan pilihan transportasi kepada para penghuni kota yang menghubungkan mereka dengan kegiatan sosial, peluang ekonomi, dan perawatan medis, dan menawarkan alternatif mengemudi yang nyaman, sehat, mudah diakses, dan murah.



Gambar 2. Kategori Livabilitas

Sumber: <https://livabilityindex.aarp.org>

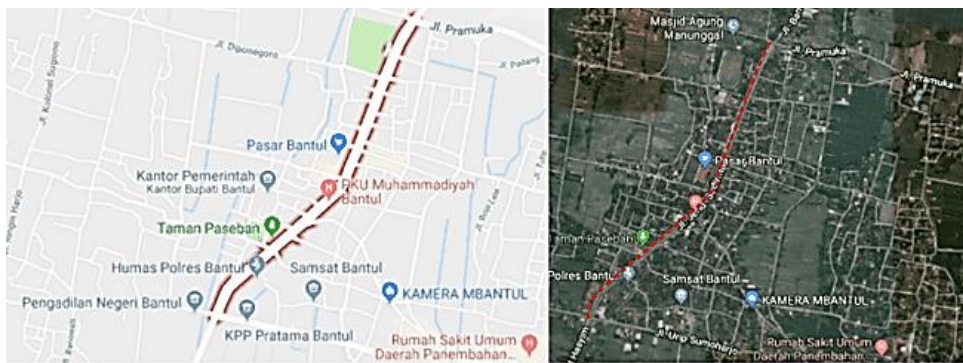
Faktor livabilitas jalan, yaitu sebagai berikut:

1. Fungsi dan aktivitas sosial
2. Aksesibilitas dan keselamatan
3. Kualitas lingkungan [9]

2. METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan kerangka penelitian deduktif, dengan pendekatan kualitatif karena dianggap dapat menjelaskan fenomena di lapangan secara menyeluruh. Pendekatan kualitatif digunakan untuk mengetahui faktor *shared street* yang mempengaruhi tingkat livabilitas di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Bantul. Metode yang digunakan untuk menemukan permasalahan di lapangan dibuat rangka penelitiannya kemudian diolah secara kualitatif. Pengumpulan data meliputi data primer, dan sekunder yang diperoleh melalui pengamatan di lapangan, wawancara, dan studi literatur. Data-data tersebut kemudian dianalisis dan digunakan untuk merumuskan karakteristik dan faktor-faktor apa saja yang berpengaruh.

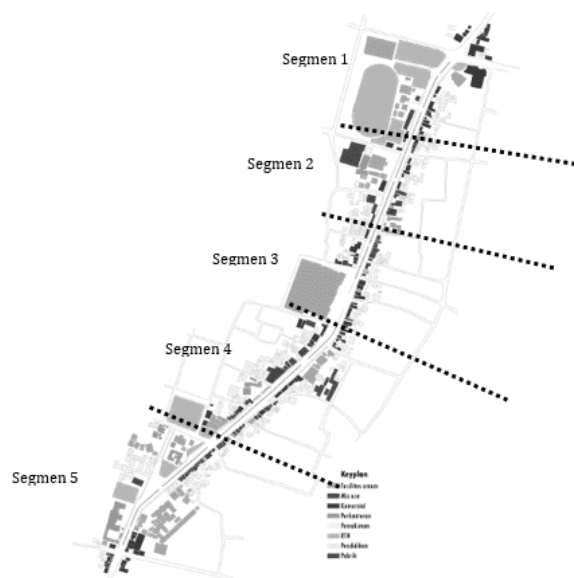
Lokasi penelitian berada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta (lihat Gambar 3).



Gambar 3. Lokasi Koridor Jalan Sudirman

Sumber: Google Earth, diolah oleh penulis

Untuk mempermudah proses pengumpulan data dan analisis data, Koridor Jalan Jenderal Sudirman dibagi menjadi lima segmen. Hal tersebut didasarkan pada perbedaan karakteristik masing-masing segmen, seperti tipe *pedestrian ways* dan dimensi ruang jalannya (lihat Gambar 5 dan Gambar 6). Pembagian tersebut dapat dilihat pada Gambar 4 berikut ini.

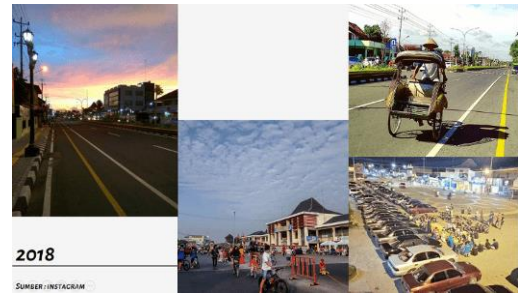


Gambar 4. Pembagian Segmen di Jalan Jenderal Sudirman

Sumber: penulis



Gambar 5. Kondisi Jalan Jenderal Sudirman Sebelum Renovasi
 Sumber: <http://www.google.co.id>



Gambar 6. Kondisi Jalan Jenderal Sudirman Setelah Renovasi
 Sumber: <http://www.google.co.id>

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Panjang kondisi eksisting Koridor Jalan Jenderal Sudirman 1,5 kilometer, dengan jalur pejalan kaki *paving block* di selebar 2 meter di kedua sisinya. Jalan ini menggunakan material perkerasan aspal dan terdiri dari dua lajur berlawanan arah yang dipisahkan median taman di tengahnya. Koridor ini merupakan jalur protokol yang didominasi bangunan berfungsi komersial dan perkantoran, salah satunya adalah Pasar Bantul sebagai *node* paling menonjol, karena terdapat bundaran di depannya yang lebih luas daripada penggal jalan lainnya. Bundaran ini menggunakan perkerasan *paving block*. Oleh sebab itu, dalam melakukan penelitian ini Koridor Jalan Jenderal Sudirman kemudian dibagi menjadi lima segmen jalan, pembagian tersebut didasarkan pada perbedaan karakteristik jalan di masing-masing segmen. Faktor *shared street* yang diamati di Jalan Jenderal Sudirman dijelaskan pada Tabel 1 berikut.

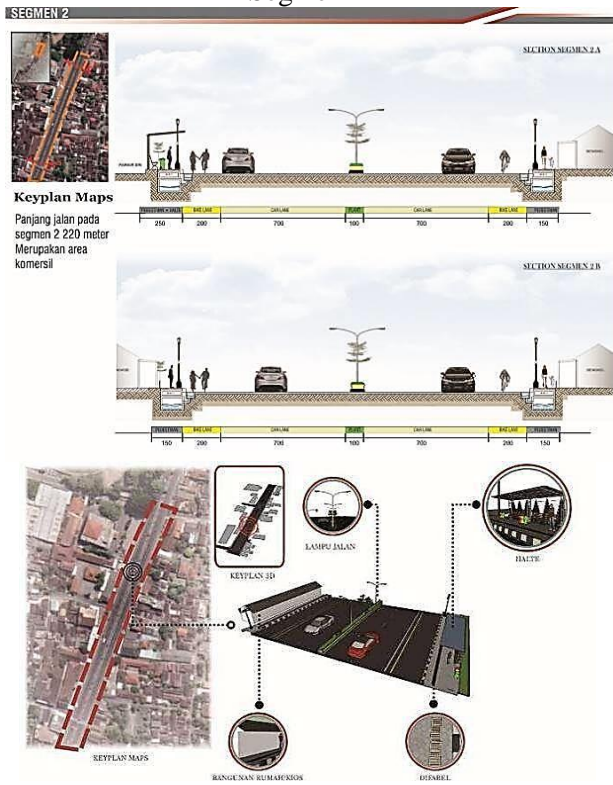
Tabel 1. Faktor *Shared Street* yang Diamati di Jalan Jenderal Sudirman

1. Kenyamanan (<i>comfort</i>)	
<p>Secara keseluruhan kondisi lingkungan di Jalan Jenderal Sudirman saat ini masih terasa panas dan gersang terutama pada siang hari, dikarenakan vegetasi eksisting masih belum cukup rindang untuk mereduksi panas di koridor jalan tersebut. Beberapa titik <i>shelter</i> disediakan di sepanjang koridor jalan untuk area beristirahat para pejalan kaki. Ketersediaan <i>street furniture</i> juga turut meningkatkan kenyamanan <i>pedestrian ways</i> di koridor tersebut. Terdapat <i>planter box</i> vegetasi, penerangan yang cukup pada malam hari, <i>shelter</i>, dan <i>bench</i>.</p>	<p>Pada segmen 1 lebar <i>pedestrian ways</i> semakin mengecil pada segmen 1b sisi Barat, yang semula pada segmen 1a memiliki lebar 3 meter kemudian mengecil menjadi 2 meter. Hal tersebut dikarenakan pada segmen 1a Barat <i>pedestrian ways</i> dilengkapi dengan <i>street furniture</i> berupa <i>bench</i> sehingga membutuhkan ruang yang lebih luas. Ketinggian <i>pedestrian ways</i> kurang lebih 20 cm, tetapi tidak ada <i>ramp</i> yang dapat diakses dengan mudah oleh penyandang difabel, sehingga mengurangi kenyamanan dalam memanfaatkannya. Kondisi cuaca yang sangat panas belum dapat tereduksi oleh vegetasi di sana. (Lihat Gambar 7).</p>



Gambar 7. Kondisi Eksisting Segmen 1
Sumber: penulis

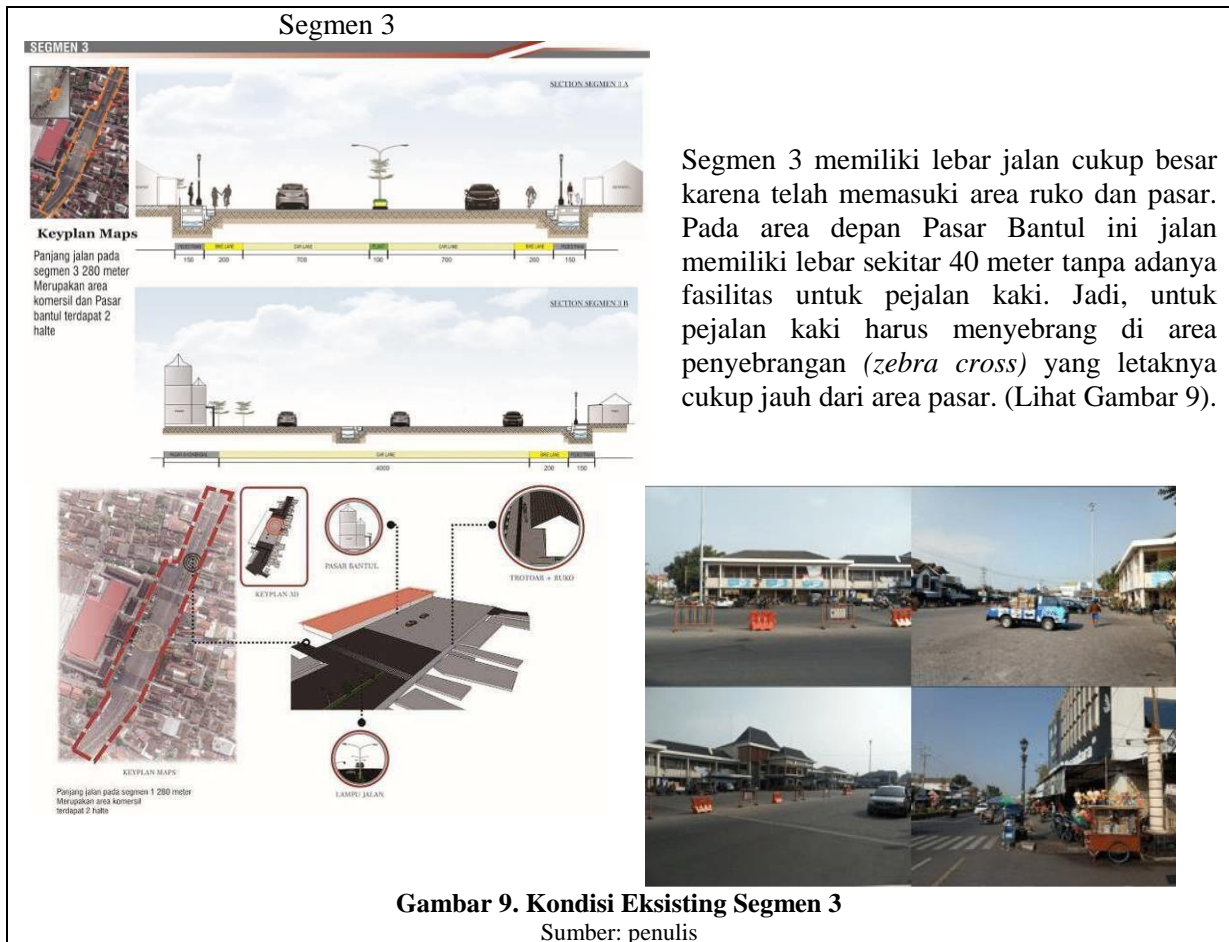
Segmen 2



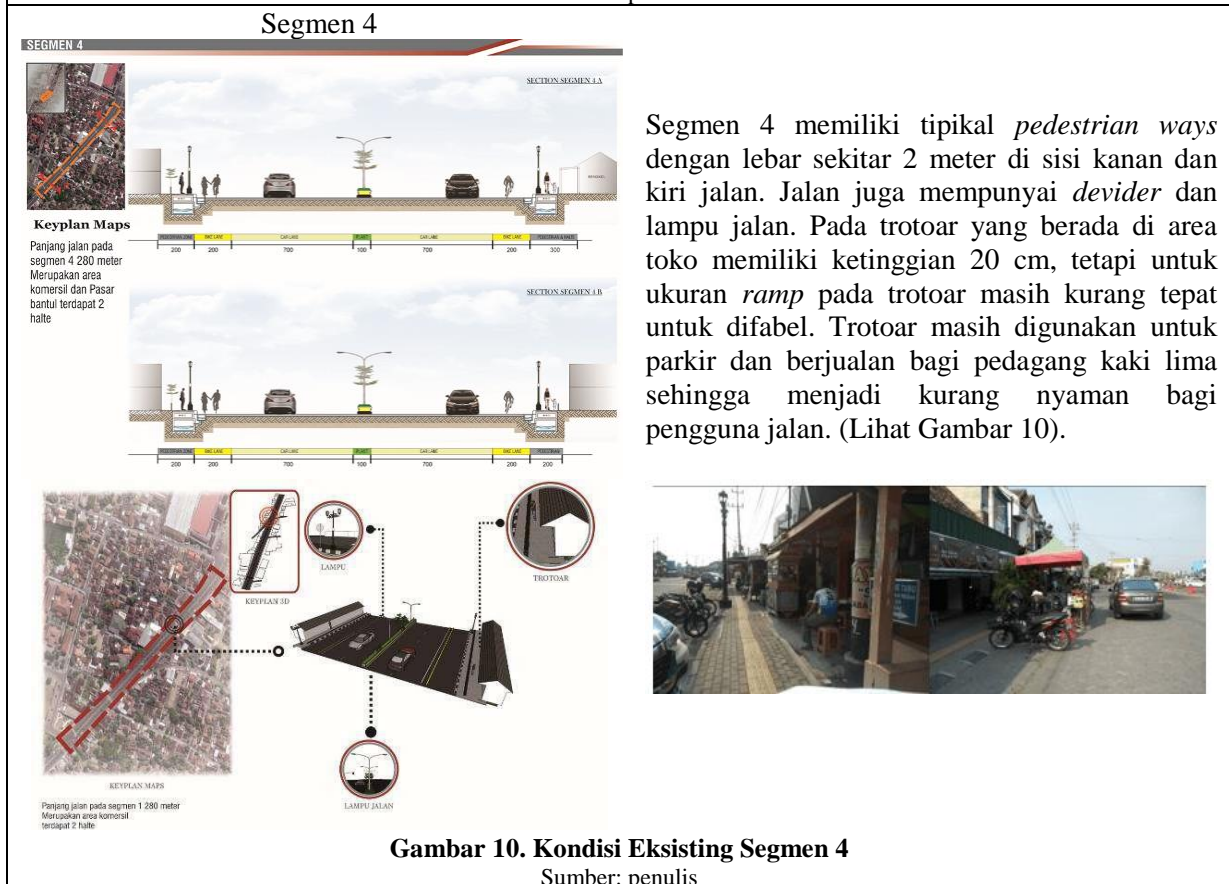
Segmen 2 memiliki tipikal *pedestrian ways* yang sama antara sisi Barat dan Timur jalan, yaitu dengan lebar 1,5 meter yang hanya difungsikan untuk area pejalan kaki. Area *pedestrian ways* sering digunakan untuk parkir kendaraan berotor sehingga menghambat pergerakan pejalan kaki. (Lihat Gambar 8).



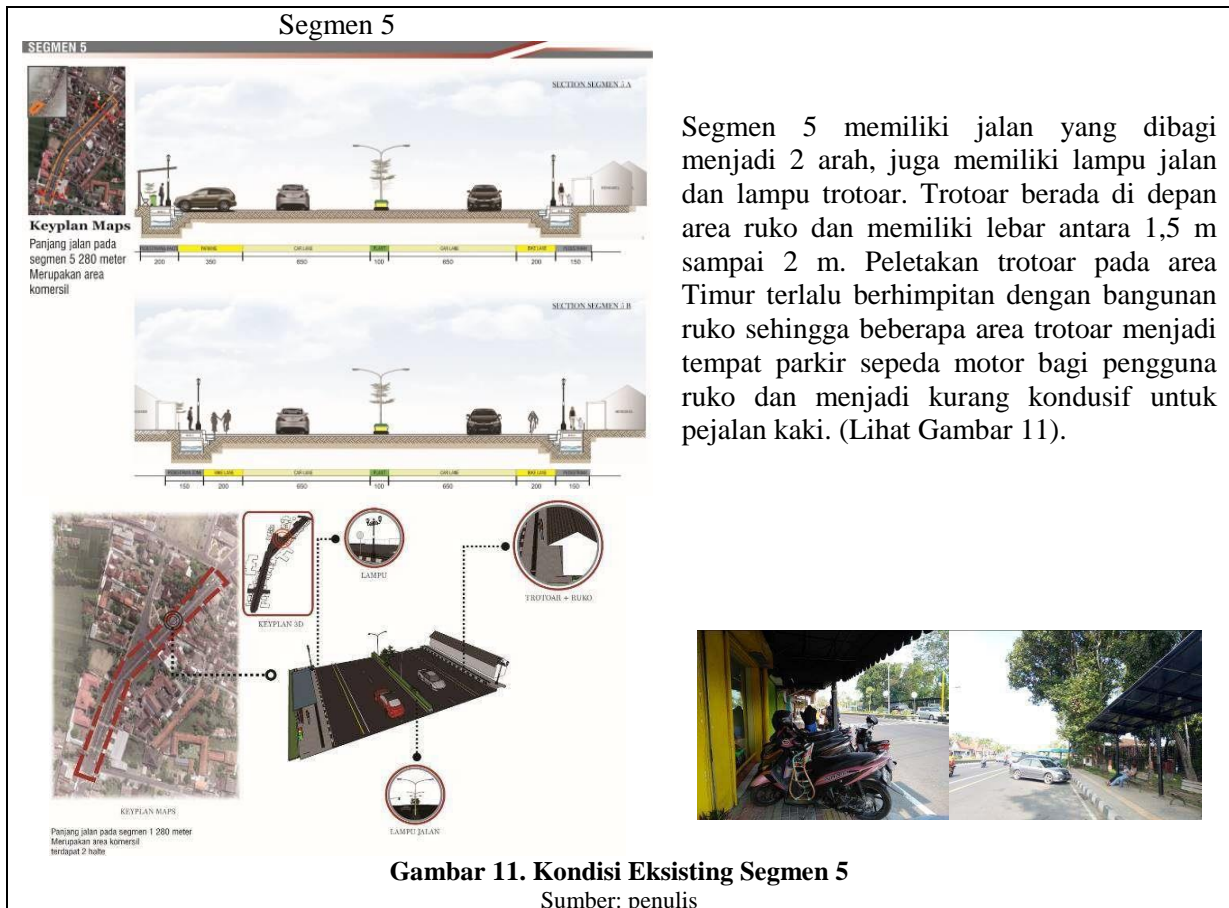
Gambar 8. Kondisi Eksisting Segmen 2
Sumber: penulis



Segmen 3 memiliki lebar jalan cukup besar karena telah memasuki area ruko dan pasar. Pada area depan Pasar Bantul ini jalan memiliki lebar sekitar 40 meter tanpa adanya fasilitas untuk pejalan kaki. Jadi, untuk pejalan kaki harus menyebrang di area penyebrangan (*zebra cross*) yang letaknya cukup jauh dari area pasar. (Lihat Gambar 9).



Segmen 4 memiliki tipikal *pedestrian ways* dengan lebar sekitar 2 meter di sisi kanan dan kiri jalan. Jalan juga mempunyai *divider* dan lampu jalan. Pada trotoar yang berada di area toko memiliki ketinggian 20 cm, tetapi untuk ukuran *ramp* pada trotoar masih kurang tepat untuk difabel. Trotoar masih digunakan untuk parkir dan berjualan bagi pedagang kaki lima sehingga menjadi kurang nyaman bagi pengguna jalan. (Lihat Gambar 10).



Segmen 5 memiliki jalan yang dibagi menjadi 2 arah, juga memiliki lampu jalan dan lampu trotoar. Trotoar berada di depan area ruko dan memiliki lebar antara 1,5 m sampai 2 m. Peletakan trotoar pada area Timur terlalu berhimpitan dengan bangunan ruko sehingga beberapa area trotoar menjadi tempat parkir sepeda motor bagi pengguna ruko dan menjadi kurang kondusif untuk pejalan kaki. (Lihat Gambar 11).

2. Konektivitas (*connectivity*)

Sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman terdapat median jalan yang membagi dua jalur kendaraan bermotor berlawanan arah, sehingga justru mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan difabel. Median jalan tersebut berupa pot tanaman setinggi 40 cm, yang akhirnya justru menghambat pergerakan pejalan kaki dan difabel dari satu sisi trotoar ke sisi yang lainnya. Selain itu juga tidak terdapat halte bus atau halte becak, tetapi hanya terdapat *shelter* untuk area duduk pejalan kaki. Terdapat taktil jalan untuk difabel tapi tidak sesuai dengan standar kenyamanan penggunaannya. (lihat Gambar 12).



3. Diversitas (*diversity*)

Salah satu ciri *shared street* yang paling utama adalah adanya percampuran moda transportasi dalam satu ruang jalan yang sama. Dengan adanya penghapusan 4 lajur jalan menjadi 2 lajur saja, saat proses revitalisasi akan memunculkan percampuran moda transportasi dalam satu ruang jalan. Hal tersebut berakibat kendaraan yang melintas baik berupa kendaraan bermotor maupun tidak bermotor harus berada di satu lajur jalan yang sama, karena *pedestrian ways* yang dirancang kurang nyaman untuk pejalan kaki apabila dicampur dengan kendaraan tidak bermotor (seperti sepeda, gerobak, dan becak) karena dimensinya yang sempit. Kendaraan-kendaraan yang menggunakan lajur yang sama adalah bus, truk, mobil, motor, gerobak, sepeda dan becak. Selain itu, persebaran fungsi lahan dan bangunan pada koridor Jalan Jenderal Sudirman juga diamati, dimana *land use* bangunan yang ada didominasi oleh fungsi komersial dan perkantoran, sedangkan fungsi permukiman berada di lapis kedua koridor jalan.

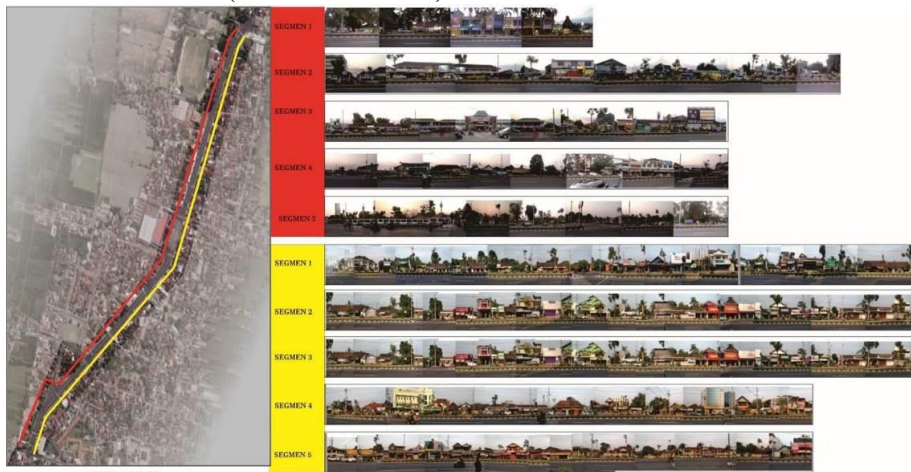


Adanya *land use* yang bervariasi tersebut dikarenakan posisi Jalan Jenderal Sudirman yang sangat strategis. Jalan ini memiliki beberapa generator kawasan, yaitu terdapat Alun-Alun Kabupaten Bantul, Pasar Bantul, dan Masjid Agung Bantul. Hal tersebut secara tidak langsung memunculkan fungsi-fungsi lain yang didominasi fungsi komersial seperti area perkantoran dan sektor usaha informal lainnya, karena tuntutan pemenuhan kebutuhan yang dapat dijangkau dengan mudah dan cepat di kawasan tersebut. (Lihat Gambar 13).

Gambar 13. Persebaran *Land Use* di Jalan Jenderal Sudirman
 Sumber: penulis

4. Identitas kawasan (*identity*)

Koridor Jalan Jenderal Sudirman apabila dilihat dari persebaran *land use*-nya, dapat disimpulkan bahwa identitas dari koridor tersebut merupakan koridor komersial, yang didominasi bangunan-bangunan perkantoran serta sektor usaha informal yang memiliki ketinggian antara 1-4 lantai, sehingga apabila dilihat pada serial fasad terlihat selaras karena tidak terlihat perbedaan yang signifikan antara satu bangunan dengan bangunan lain di sekitarnya. Gaya arsitektur bangunan yang digunakan didominasi arsitektur modern, meskipun ada beberapa bangunan masih menggunakan arsitektur tradisional seperti pada Masjid Bantul karena merupakan salah satu bangunan *heritage* yang ada di kawasan tersebut. (Lihat Gambar 14).



Gambar 14. Serial Fasad Koridor Jalan Jenderal Sudirman
 Sumber: penulis, 2019

5. Livabilitas (*livability*)

a) Fungsi dan aktivitas sosial

Car free day merupakan salah satu kegiatan rutin yang diadakan di Jalan Jenderal Sudirman Bantul setiap minggu pagi pada jam 07.00-09.00. Jalan mulai ditutup dari persimpangan Masjid Bantul, dengan acara utama berupa senam bersama di depan Pasar Bantul. Mulanya warga sangat antusias, namun semakin lama semakin sepi sehingga dinilai tidak efektif dan banyak pedagang di Pasar Bantul mulai mengeluhkan menurunnya penjualan mereka akibat *car free day*. (Lihat Gambar 15, Gambar 16, dan Gambar 17).



Gambar 15. Car Free Day di Depan Pasar Bantul

Sumber: www.inews.id



Gambar 19. Car Free Day di Depan Pasar Bantul

Sumber: www.tribatanewsbantul.com



Gambar 17. Aktivitas Minggu Pagi di Taman Diponegoro

Sumber: www.inews.id

Selain agenda rutin yang diadakan pemerintah, beberapa area terbuka di Jalan Jenderal Sudirman seperti Taman Masjid Agung Bantul, Monumen Pangeran Diponegoro, Taman Paseban, dan Depan Pasar Bantul sering digunakan untuk kegiatan kumpul komunitas-komunitas anak muda di sana.

b) Aksesibilitas dan keselamatan

Kemudahan akses sangat berpengaruh pada kemauan masyarakat untuk berjalan kaki ataupun berkendara dengan moda transportasi umum. Secara estetika Koridor Jalan Jenderal Sudirman sudah cukup indah, namun apabila diamati secara seksama masih cenderung sepi, karena trotoar dengan ketinggian 25 cm dirasa cukup tinggi untuk dapat diakses dengan mudah oleh pejalan kaki, terlebih oleh para difabel yang akan mengalami kesulitan untuk mengaksesnya. Perpindahan pengguna dari trotoar satu ke trotoar yang lain juga masih memiliki kesulitan, terutama pada bagian depan pasar Bantul yang saat ini telah didesain sangat luas tetapi tanpa peneduh di sekitar koridor sehingga sangat panas pada siang hari dan kecepatan kendaraan yang melintas tinggi sehingga justru membuat pejalan kaki semakin enggan untuk menyeberang ke pasar karena merasa tidak aman.

c) Kualitas lingkungan

Paska revitalisasi koridor jalan, menurut Walhi (wahana lingkungan hidup) kualitas lingkungan hidup di koridor tersebut mengalami penurunan. Hal tersebut disebabkan adanya penebangan semua pohon-pohon besar yang sebelumnya menaungi Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Akibatnya terjadi perubahan suhu yang signifikan di jalan tersebut selain itu pohon yang berfungsi memproduksi oksigen dan menyerap karbon hilang. Menurut berita yang dimuat di Kedaulatan Rakyat (krjogja.com) pada tanggal 14 Agustus 2017 dalam proyek tersebut hampir 400 lebih pohon ditebang, sehingga dalam proses penataan ulang ruas Jalan Jenderal Sudirman mulai dari Klodran-Gose Bantul dulu memunculkan beragam reaksi dari masyarakat. (Lihat Gambar 18, Gambar 19, Gambar 20, Gambar 21, Gambar 22, dan Gambar 23).



Gambar 18. Kondisi Koridor Tahun 2013

Sumber:

www.propertiindonesiaku.com



Gambar 19. Kondisi Koridor Tahun 2014

Sumber: jogja.tribunnews.com



Gambar 20. Kondisi Koridor Tahun 2015

Sumber: dishub.bantulkab.go.id



Gambar 21. Kondisi Jalan Jenderal Sudirman pada Tahun 2017

Sumber: krjogja.com



Gambar 22. Kondisi Jalan Jenderal Sudirman pada Tahun 2019

Sumber: penulis



Gambar 23. Kondisi Jalan Jenderal Sudirman pada Tahun 2019

Sumber: penulis

4. SIMPULAN

Tabel 2. Skoring Penilaian

	KATEGORI	POIN MAKSIMUM	SKOR	Priority scale index
COMFORT	1. Kenyamanan sirkulasi jalan	5	2	4
	2. Kenyamanan kondisi alam dan iklim	5	2	
	3. Kelengkapan <i>street furniture</i>	5	2	
	4. Parkir	5	3	
	Nilai Total	20	10	10/20 = 0,5
CONNECTIVITY	1. Ketersediaan transportasi publik	5	3	3
	2. Ketersediaan titik transit	5	1	
	Nilai Total	10	4	4/10 = 0,4
DIVERSITY	1. Percampuran moda transportasi	5	4	6
	2. Percampuran <i>land use</i>	5	5	
	Nilai Total	10	9	9/10 = 0,9
IDENTITY	1. Langgam arsitektur	5	4	7
	2. Karakter koridor	5	5	
	Nilai Total	10	9	9/10 = 0,9
LIVABILITY	1. Daya tarik kawasan (<i>attractiveness</i>)	5	2	2
	2. Interaksi sosial	5	2	
	3. Regenerasi ekonomi	5	2	
	Nilai Total	15	6	6/15 = 0,4
ACCESSIBILITY AND SAFETY	1. Material perkerasan jalan	5	3	5
	2. Kondisi fisik jalan	5	3	
	3. Kecepatan kendaraan	5	3	
	Nilai Total	15	8	9/15 = 0,6
QUALITY	1. Pemanfaatan dan pemeliharaan Ruang Terbuka Biru (RTB)	10	2	1
	2. Pemanfaatan dan pemeliharaan Ruang Terbuka Hijau (RTH)	10	5	
	Nilai Total	10	3	3/10 = 0,3
	Total Penilaian	100	44	

Sumber: penulis

Angka total penilaian karakteristik *shared street* yang mempengaruhi livabilitas di Koridor Jalan Jenderal Sudirman berada di angka 40 dari total 100, sehingga menunjukkan bahwa tingkat livabilitas ruang dengan pendekatan konsep *shared street* di koridor tersebut masih kurang. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yang belum memenuhi capaian syarat-syarat teknis, terutama pada faktor *quality*. Faktor *quality* ini terkait dengan penyediaan Ruang Terbuka Biru dan Ruang Terbuka Hijau di suatu kota, yang nantinya akan menjadi daya tarik tersendiri di kota tersebut, kemudian memicu munculnya interaksi sosial di dalamnya, sehingga terbentuklah aktivitas-aktivitas ekonomi beragam yang dapat memunculkan regenerasi ekonomi di sekitarnya.

Secara umum faktor-faktor tersebut saling berpengaruh satu sama lain dalam meningkatkan *urban livability* di Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Faktor-faktor yang harus ditingkatkan berdasarkan

urutan skala prioritas (*priority scale index*) masing-masing karakteristik di Jalan Jenderal Sudirman adalah sebagai berikut:

1. *Quality*
2. *Livability*
3. *Connectivity*
4. *Comfort*
5. *Accessibilty and safety*
6. *Diversity*
7. *Identity*

DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. I. Saud, “Karakter Shared Street pada Jalan-jalan di Perkampungan Krapyak Kulon,” *Info Tek.*, vol. Volume 8, pp. 72–79, 2007.
- [2] ITDP Indonesia, “Penerapan Konsep Shared Street di Dunia,” 2018. <https://itdp-indonesia.org/2018/01/aplikasi-konsep-shared-street-di-dunia/> (accessed Dec. 12, 2022).
- [3] New York City Department of Transportation, *Street Design Manual*, Third Edit. New York: New York City Department of Transportation, 2020.
- [4] G. Kos, B. Predrag, and V. Krešimir, “Shared Space Concept In Local Communities: Case Study, Raod Safety In Local Community,” in *VIII International Conference*, 2013, pp. 173–177.
- [5] M. D. Setyowati, “Shared Space Street Sebagai Konsep Pengembangan Ruang Jalan Di Koridor Komersial Di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang,” Universitas Gadjah Mada, 2016.
- [6] N. Martino, C. Girling, and Y. Lu, “Urban form and livability: socioeconomic and built environment indicators,” *Build. Cities*, vol. 2, no. 1, pp. 220–243, 2021, doi: 10.5334/bc.82.
- [7] R. L. H. Chiu, “Liveable Cities/Urban Liveability,” vol. 107, no. 7, pp. 1–2, 2019.
- [8] Public Policy Institute, “AARP Livability Index.” <https://livabilityindex.aarp.org/livability-defined> (accessed Oct. 23, 2019).
- [9] Y. B. Wismarani, “Kondisi Livabilitas Koridor Jalan Studi Kasus: Koridor Jalan Selokan Mataram Pada Penggal Jalan Affandi Sampai Jalan Seturan Raya, Yogyakarta,” *J. Arsit. KOMPOSISI*, vol. 11, 2017.
- [10] C. K. Parker, “Redefining a Streets Purpose: a Shared Space concept for Pauahi Street,” University of Hawai, Manoa, 2008.