

## Konsep Berbagi Ruang di Jalur Pejalan Kaki (Trotoar)

<sup>1</sup>Risky Handayani, <sup>2</sup>Rizki Hambali, <sup>3</sup>Lana Winayanti

<sup>1,2</sup>Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik dan Ilmu Komputer,  
Universitas Indraprasta PGRI, Jakarta

<sup>3</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik,  
Universitas Tarumanagara, Jakarta

E-mail: <sup>1</sup>risky.arch@gmail.com, <sup>2</sup>rizkihambali.unindra@gmail.com, <sup>3</sup>winayanti@gmail.com

### ABSTRAK

Trotoar merupakan bagian dari publik berupa fasilitas khusus diperuntukkan untuk pejalan kaki. Indonesia termasuk salah satu negara termalas di Asia dalam berjalan kaki, dan penduduk di Jakarta enggan untuk berjalan. Salah satu penyebabnya adalah menurunnya daya tarik trotoar. Prioritas pengembangan infrastruktur transportasi lebih berfokus pada kelancaran lalu lintas kendaraan, sehingga menyebabkan berkurangnya luas dan kualitas trotoar. Jakarta sedang peningkatan program pembangunan trotoar oleh pemerintah, bermaksud sebagai transportasi yang berkelanjutan yang dapat mengurangi kemacetan. Tetapi hal tersebut tidak menjamin terciptanya area pejalan kaki yang nyaman yang mendorong daya tarik berjalan kaki dan dapat menurunkan jumlah pengguna kendaraan. Kurangnya desain yang ramah bagi pejalan kaki menyebabkan konflik fungsi antara pengguna jalan dan pelaku usaha. Konsep berbagi ruang adalah pendekatan desain jalan yang bertujuan untuk menciptakan ruang yang lebih aman, ramah pengguna, dan beragam bagi semua pengguna jalan, termasuk pejalan kaki, pengendara sepeda, pelaku usaha dan pengguna kendaraan bermotor. Artikel ini akan menelusuri teori dan konsep berbagi ruang dengan memahami penerapan konsep berbagi ruang yang dipahami di negara lain dan di Indonesia dari sejumlah literature dan penelitian sebelumnya. Faktor keberhasilan berbagi ruang di negara lain dengan melihat elemen fisik desain dengan minimalis marka jalan, dan mencapai kenyamanan dan keamanan antara berbagai jenis pengguna jalan, menghilangkan prioritas pengguna, mengurangi dominasi kendaraan, berfokus pada interaksi berbagai jenis pengguna jalan. Berbagi ruang di Indonesia muncul karena didorong oleh kesulitan dalam membangun trotoar pada jalan lingkungan. Jenis penerapannya pada pemukiman, di jalan area komersil, jalan pusat kota dan kota tua. Dengan karakteristik jalanan lingkungan pemukiman yang sempit dan pemberian marka jalan dengan warna berbeda sehingga adanya pembatasan yang jelas. Jika penerapan pada jalan komersil harus melihat dari sirkulasi jalur pejalan kaki, elemen furniture dan elemen furniture pelengkap, kenyamanan, aksesibilitas, land use, aktivitas, dan fungsi sosial. Faktor keberhasilan tercipta keamanan dan kenyamanan jalan, multi fungsi dan meningkatkan daya tarik, sosio kultural dan sebagai identitas kawasan.

**Kata kunci:** *Trotoar, Pejalan Kaki, Berbagi Ruang*

### ABSTRACT

*Sidewalks are part of the public realm in the form of facilities dedicated to pedestrians. Indonesia is one of the laziest countries in Asia for walking, and residents in Jakarta are reluctant to walk. One of the reasons is the declining attractiveness of sidewalks. The priority of transportation infrastructure development focuses more on the smooth flow of vehicular traffic, resulting in a reduction in the area and quality of sidewalks. Jakarta is undergoing an increased sidewalk construction program by the government, intended as a sustainable transportation that can reduce congestion. But this does not guarantee the creation of comfortable pedestrian areas that encourage walking and reduce the number of vehicle users. The lack of pedestrian-friendly design leads to functional conflicts between road users and businesses. The concept of shared space is a street design approach that aims to create safer, more user-friendly and diverse spaces for all road users, including pedestrians, cyclists, businesses and motorists. This article will explore the theory and concept of space sharing by understanding the application of shared space concepts understood in*

other countries and in Indonesia from a number of literature and previous studies. The success factors of shared space in other countries by looking at the physical elements of design by minimizing road markings, and achieving comfort and safety between different types of road users, eliminating user priorities, reducing vehicle dominance, focusing on the interaction of different types of road users. shared space in Indonesia emerged due to the difficulty in building sidewalks on neighborhood roads. The type of application is in residential areas, on the streets of commercial areas, downtown streets and old towns. With the characteristics of narrow residential streets and the provision of road markings with different colors so that there are clear restrictions. If the application on commercial streets must look at the circulation of pedestrian paths, furniture elements and complementary furniture elements, comfort, accessibility, land use, activities, and social functions. Success factors create road safety and comfort, multi-function and increase attractiveness, socio-cultural and as an area identity.

**Keywords:** Sidewalk, Pedestrian, Shared Space

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Trotoar (bahasa Perancis: trottoir) adalah ruang publik berupa fasilitas khusus bagi pejalan kaki, dan terletak di sisi jalan yang ditinggikan (Kusumawardani, et al, 2020). Terkait aktivitas berjalan kaki, penduduk Jakarta dapat dikatakan sebagai yang termalas di Asia dan hal ini tercermin dari jumlah langkah rata-rata orang berjalan di kota tersebut (Budiyanto et al., 2020). Salah satu penyebabnya adalah menurunnya daya tarik trotoar. Permintaan akan ruang jalan juga meningkat dengan pertumbuhan populasi dan kepemilikan kendaraan bermotor. Prioritas pengembangan infrastruktur transportasi lebih berfokus pada kelancaran lalu lintas kendaraan, sehingga menyebabkan berkurangnya luas dan kualitas trotoar.

Pada tahun 2017 pemerintah Jakarta menjalankan program kota Jakarta walkable city dengan membangun dan merevitalisasi trotoar, untuk program tersebut menghabiskan anggaran yang besar mencapai 1,7 triliun (Tabel 1.1).

Program pembangunan trotoar oleh pemerintah tidak menjamin terciptanya area pejalan kaki yang nyaman dan mendorong daya tarik berjalan kaki yang dapat menurunkan jumlah pengguna kendaraan. Kurangnya desain yang ramah bagi pejalan kaki juga menyebabkan konflik dalam penggunaan antara pejalan kaki dan dengan kendaraan bermotor serta konflik dengan pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk bisnis (Nurinaputri et all , 2022).

Di banyak negara sudah mulai digunakan konsep berbagi ruang di jalur pejalan kaki. Artikel ini akan menelusuri teori dan konsep berbagi ruang dengan memahami penerapan konsep berbagi ruang yang dipahami di negara lain dan di Indonesia dari sejumlah literature dan penelitian sebelumnya.

## 2. LANDASAN TEORI

### Pengertian Teori Tentang Berbagi Ruang

Dalam sebuah artikel milik People Places Projects (24/10/2012) menuliskan Ruang Bersama bukan sekadar trik desain, tetapi merupakan jalan perkotaan di mana dengan meniadakan batas-batas antara arus lalu lintas seperti kanstin, rambu lalu lintas, dan tanda penyebrangan jalan. Semua itu demi perlakuan yang sama bagi pejalan kaki maupun pengguna lain (Woonerf yang terjadi di Dutch Woonerf terlihat pada gambar 2.1).

**Tabel 1.1. Data Estimasi Biaya Program Penataan Trotoar DKI Jakarta**

| Total                                                 |  | Tahun    |          |          |          |          | Total    |
|-------------------------------------------------------|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Program Penataan Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeada |  | 2018     | 2019     | 2020     | 2021     | 2022     |          |
| Jumlah Perbaikan & Penataan                           |  | 150 km   | 150 km   | 150 km   | 150 km   | 112 km   | 712 km   |
| Kebutuhan Anggaran                                    |  | Rp 1,5 T | Rp 1,7 T | Rp 1,7 T | Rp 1,7 T | Rp 1,7 T | Rp 8,3 T |

| Prioritas                                             |  | Tahun    |          |          |          |          | Total    |
|-------------------------------------------------------|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Program Penataan Fasilitas Pejalan Kaki dan Pesepeada |  | 2018     | 2019     | 2020     | 2021     | 2022     |          |
| Jumlah Perbaikan & Penataan                           |  | 65 km    | 65 km    | 65 km    | 65 km    | 61 km    | 321 km   |
| Kebutuhan Anggaran                                    |  | Rp 600 M | Rp 750 M | Rp 750 M | Rp 750 M | Rp 750 M | Rp 3,6 T |

Sumber: ITDP Indonesia (2019)



Gambar 2.1. Penerapan konsep berbagi ruang di Ducth Woonerf. Sumber: naturespath.com

Project for Public Spaces (PPS) dan Mobycon menemukan definisi yang lebih komprehensif yang diberikan oleh Pusat Pengetahuan Belanda dimana *shared space* digambarkan sebagai sebuah konsep baru tentang perencanaan, perancangan, dan pemeliharaan ruang publik secara holistik, di mana desain dilakukan sedemikian rupa sehingga kepentingan dan tanggung jawab individu dari semua pengguna ruang itu didahulukan. Aspek social yang penting dalam kesuksesan ruang berbagi/ruang bersama yaitu usaha untuk membangun rasa kebersamaan. Sehingga menghilangkan adanya prioritas pengguna dan mengurangi dominasi kendaraan bermotor, dengan berfokus tidak hanya pada interaksi antara berbagai jenis pengguna jalan, tetapi juga pada orang yang tinggal dan bekerja di sana (Project for Public Spaces, 5/10/17).

Karakteristik ideal penerapan *shared space* umumnya di ambil dari negara-negara di Eropa. Karakteristik tersebut berpengaruh kepada perilaku kenyamanan pengguna jalan karena Gerlach, et al (2009):

1. Ada prinsip pencampuran antar moda bagian ruang jalan dengan kepadatan tinggi di daerah perkotaan, dengan fungsi komersial, terutama di daerah persimpangan jalan.
2. Ada prinsip moda campuran menampung lebih banyak setidaknya lalu lintas sepeda dan pejalan kaki dengan skala prioritas yang sama.
3. Subsistem lalu lintas terdiri dari kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki (sebaiknya disertakan angkutan umum juga).
4. Sebisa mungkin jumlahnya kendaraan berhenti di kawasan tersebut dikurangi.
5. Penanda ruang jalan kebanyakan ditiadakan.

Penerapan pertama dari lingkungan multifungsi yang dinyatakan berhasil menurut Pascucci (2020), ditemukan di *woonerf* Belanda. Pada penerapan tersebut, dilakukan integrasi lalu lintas kendaraan bagi penghuni dan masyarakat setempat, agar tercapai keamanan dan kenyamanan bagi keduanya. Keberhasilan penerapan ini menyebabkan pengakuan resmi oleh pemerintah Belanda pada tahun 1976. Ada dua alasan utama keberhasilan dalam konsep berbagi ruang tersebut. Pertama, ini merupakan aplikasi multifungsi pertama ruang jalan, yaitu berteori, bereksperimen, dan akhirnya diakui secara hukum. Kedua, banyak elemen fisik desain jalan terpadu, sebagai konsep permukaan tunggal dan minimalisasi marka jalan, diterapkan dan diuji untuk pertama kalinya sebagai langkah nyata untuk mencapai koeksistensi yang nyaman dan aman antara berbagai jenis pengguna jalan.

### Penerapan Konsep Berbagi Ruang di Negara Lain

Walau banyak kritik dan dikatakan gagal pada kenyataannya konsep ini terus menerus berkembang dan diterapkan diberbagai kota di dunia. Kemudian kota Drachten dan Haren (Belanda) mengikuti pada tahun 2001 dan 2002, yang menjadi contoh terpenting dari ruang bersama di Belanda. Setelahnya diikuti dengan cepat oleh negara-negara Eropa lainnya, New Road di Brighton (Inggris) dirancang oleh Gehl Architects pada tahun 2007, di Ashford Ring Road (Inggris) pada tahun 2008, Alun-alun utama (Homme de Fer) dan jalur trem di Strasbourg (Prancis). Dan Exhibition Road sebagai tambahan ruang bersama di Inggris, yang dibuka pada awal 2012. Tetapi konsep ini tidak hanya berkembang di Negara Eropa saja namun juga diikuti pada Negara-negara lainnya seperti Amerika dan Asia (Lihat Gambar 2.2 Penerapan Konsep Berbagi Ruang di Osaka).

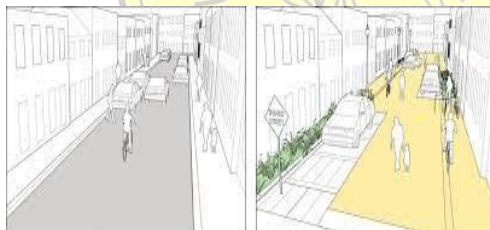


Gambar 2.2. Penerapan konsep berbagi ruang di Osaka Jepang dan Godeok-ro 38-gil, Gangdong-gu Korea. Sumber: itdp-indonesia.org

Dari implementasi di berbagai negara tadi konsep berbagi ruang berkembang. Penerapan tersebut memprioritaskan pejalan kaki dan pengguna sepeda karena dianggap sangat efisien dalam pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya. Namun dua moda tersebut sangat rentan terhadap isu keselamatan sehingga membuat dua moda tersebut tadi menjadi hal yang sangat diprioritaskan (ITDP Indonesia, 2018).

Buku tersebut merupakan panduan dalam mendisain jalan perkotaan dengan memetakan praktik dan prinsip para insinyur perkotaan dalam merancang kota di negara-negara tersebut saat ini. Dalam buku tersebut, disain ulang jalan-jalan yang menjadi ruang publik bagi orang banyak dijelaskan pentingnya. Sebab dikatakan bahwa kota-kota saat ini gagal menyediakan ruang bagi masyarakat padahal luas jalanan pada kota mencakup 80% menjadi ruang publik sebagai tempat berjalan kaki, bersepeda, berkendara, transit dan bersosialisasi dengan aman.

Penerapan konsep berbagi ruang dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu pada jalan-jalan perumahan dan jalan-jalan area komersial seperti yang terlihat pada gambar 2.3.



Gambar 2.3. Residential Shared Space. Sumber: NACTO - Urban Street Design Guide

Pada jalan-jalan perumahan, penting untuk memperhatikan beberapa elemen. Trotoar berpola atau permeabel yang sejajar dengan jalan meningkatkan hak pejalan kaki, sedangkan furnitur jalan seperti bollard, bangku, meja tanaman, dan penyangga sepeda membantu memisahkan jalan yang ramai dari area pejalan kaki. Tanda jalan juga ditempatkan di pintu masuk jalan umum untuk memberikan konfirmasi awal memasuki kawasan tertentu, dan jalur hybrid pedestrian digunakan untuk menyediakan jalur bagi sepeda. Blok landscape juga dapat diletakkan sebagai pemisah tempat parkir untuk menciptakan suasana yang nyaman.

Pada jalan-jalan area komersial, penerapan berbagi ruang juga dilakukan di negara-negara seperti Korea. Dalam penelitian Lee, et al (2019), mereka meneliti sembilan jalan lingkungan dengan karakteristik jalan komersial yang sempit. Penerapan konsep Pendestrian Priority Street (PPS) dilakukan dengan menggunakan teknik desain paving yang beragam dan aspal dengan berbagai warna dan pola. Tujuan utama PPS adalah meningkatkan keselamatan jalan, mengatasi masalah pejalan kaki, meningkatkan vitalitas, meningkatkan aspek sosial dan ekonomi, serta mengurangi dominasi kecepatan kendaraan.

Penelitian Lee, et al (2019) menggunakan analisis regresi berganda untuk menilai keefektifan jenis desain PPS dalam mempengaruhi kecepatan kendaraan dan keselamatan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi desain ini efektif dalam mengurangi kecepatan kendaraan dan meningkatkan persepsi keselamatan pejalan kaki. Dengan demikian, prinsip-prinsip PPS merupakan cara praktis dan layak untuk mengatasi masalah keamanan pada jalan yang sempit tanpa trotoar.

Secara keseluruhan, konsep berbagi ruang dapat diterapkan dalam berbagai konteks, baik pada jalan-jalan perumahan maupun area komersial, dengan memperhatikan elemen penting seperti trotoar, furnitur jalan, tanda jalan, jalur *hybrid* pedestrian, dan blok landscape. Penerapan yang tepat dapat meningkatkan keselamatan, vitalitas, dan kehidupan sosial-ekonomi dalam suatu area.

### Pengertian Trotoar

Trotoar adalah bagian jalan yang khusus untuk pejalan kaki, terletak di sepanjang jalan dan memiliki level yang lebih tinggi dari permukaan jalan serta sejajar dengan jalur kendaraan. Keputusan Dirjen Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 menyatakan bahwa trotoar adalah jalur yang digunakan untuk berjalan, dengan berbagai maksud pergerakan dari tempat asal ke tempat tujuan. Trotoar bukan hanya menjadi hiasan bagi kota, tetapi juga diharapkan memberikan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran bagi penggunaannya (Ambarwati et al, hal: 7, 2018).

### Peranan Trotoar di Perkotaan

Trotoar memiliki peran penting bagi pejalan kaki karena mayoritas pergerakan manusia dilakukan dengan berjalan kaki. Konsep trotoar diutamakan untuk memfasilitasi aktivitas berjalan kaki. Sari (2013) menyatakan bahwa jalanan pada dasarnya adalah tempat di mana manusia melakukan kegiatan fungsional dalam kehidupan sehari-hari, namun tidak semua kegiatan dapat dilakukan di koridor jalan, yang dapat menyebabkan konflik.

Menurut Unterman (1984), trotoar memiliki manfaat yang signifikan dalam pembaruan kota, antara lain:

1. Memperbaiki lingkungan kota melalui peningkatan jalan.
2. Memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.
3. Meningkatkan identitas kawasan.
4. Mengurangi polusi udara dan meningkatkan daya tarik dengan dilengkapi fasilitas penunjang pada jalur pejalan kaki.

### Ketentuan Trotoar

Ketentuan trotoar mengacu pada Keputusan Dirjen Bina Marga No 32/T/BM/1999 (Departemen Pekerjaan Umum, 1999), sebagai berikut:

1. Trotoar seharusnya dibangun pada ruang milik jalan (Rumija). Rumija adalah tepi luar jalan atau jalur.
2. Trotoar dibuat dengan diberi lapis permukaan tertentu.
3. Trotoar sebaiknya memiliki elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk arus lalu lintas.
4. Trotoar sebaiknya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.
5. Trotoar dapat ditempatkan disisi dalam saluran drainase terbuka atau diatas saluran drainase tertutup.
6. Trotoar ditempatkan berdampingan/ sejajar dengan jalur bis dan dibangun didepan atau dibelakang halte/ stasiun/ tempat pemberhentian angkutan umum.
7. Trotoar seharusnya direncanakan pada ruas jalan dengan volume lalu lintas > 1000 kendaraan dalam 12 jam ( pukul 06.00-18.00) dan volume pejalan kaki > 300 orang untuk 12 jam (pukul 06.00-18.00).

8. Trotoar harus mempunyai ruang bebas > 2,5 meter, kedalaman bebas > 1 meter dari permukaan trotoar, kebebasan samping > 0,3 meter.
9. Trotoar harus ditempatkan di area yang memungkinkan pejalan kaki terlindung dari cuaca buruk, atau trotoar harus ditanami pohon peneduh dan diperuntukkan sebagai tempat istirahat/tempat duduk.

### Kriteria Dan Aspek Penting Pada Trotoar

Trotoar di koridor jalan komersial adalah trotoar yang pemanfaatan ruangnya digunakan untuk kegiatan komersial. Kriteria keberhasilan pada jalan dalam kawasan komersial dilihat dari beberapa aspek (Danisworo, 1989; Arifin, 2004; Setyowati, 2018), yaitu sebagai berikut :

1. Terbuka, mudah dicari dan bebas diakses oleh masyarakat (accessible).
2. Memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna terutama pejalan kaki (safety and comfort).
3. Hidup sepanjang hari, siang, dan malam (multifungsi and livable).
4. Kemampuan menarik pengunjung dalam jumlah besar (attractiveness).
5. Menjadi tempat yang kondusif untuk interaksi social budaya, komunikasi (fungsi sosial).
6. Representatif dengan nuansa arsitektural yang berkualitas (identitas daerah).

Utomo (2011) melakukan pengukuran Tingkat Layanan Trotoar (Pedestrian Level of Service) dengan memperhatikan elemen untuk keamanan dan keselamatan pengguna, mempertimbangkan efektivitas ukuran dasar ruang untuk pejalan kaki 25 ped/min/m dan aspek atau faktor yang mempengaruhi desain, yaitu:

1. Faktor kecepatan pejalan kaki: faktor kecepatan rata-rata Pejalan kaki. Ini terkait Usia dan kondisi fisik (normal/cacat) oleh pejalan kaki itu sendiri. Usia dan kondisi tubuh mempengaruhi kecepatan pejalan kaki.
2. Faktor arus pejalan kaki: faktor jumlah pejalan kaki melewati titik tertentu di trotoar per satuan. Factor Ini digunakan untuk mengatur lebar trotoar.
3. Faktor kepadatan pejalan kaki: rata-rata dari jumlah pejalan kaki per luas trotoar.

4. Faktor luas area trotoar: faktor luasan yang dibutuhkan pejalan kaki untuk bergerak bebas. Faktor ini berbanding terbalik dengan faktor kepadatan pejalan kaki.

Menurut Prijadi, et al (2014) karakter fisik permukaan jalur pejalan kaki yang berpengaruh pada kepuasan atau kenyamanan gerak pejalan kaki pada trotoar tersusun dari ciri-ciri visual bentuknya yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Wujud, yakni hasil konfigurasi tertentu dari permukaan-permukaan dan sisi-sisi suatu bentuk, yang merupakan ciri-ciri pokok bentuk konstruktif.
2. Dimensi, mengenai lebar, panjang dan tinggi, dimana dimensi ini juga menentukan proporsi.
3. Warna, adalah intensitas dan pola pada permukaan bentuk. Warna adalah fitur paling khas yang membedakan suatu bentuk dari lingkungannya. Warna juga memengaruhi bobot visual bentuk.
4. Tekstur adalah jenis permukaan suatu bentuk. Tekstur memengaruhi sensasi sentuhan dan kualitas cahaya yang dipantulkan dari permukaan formulir.

#### Konsep Berbagi Ruang di Indonesia

ITDP Indonesia (23/1/2018) juga mengulas tentang perkembangan konsep berbagi ruang yang ternyata sudah cukup banyak diterapkan pada jalan lingkungan perumahan yang didominasi oleh pemukiman maupun pertokoan. Adanya kekurangan dalam membangun kawasan berbagi ruang di Indonesia karena tidak didasari konsep perencanaan diawal sehingga membutuhkan modifikasi seperti rambu-rambu penanda kecepatan kendaraan, marka jalan pemisah yang dibedakan oleh warna yang jelas dan fasilitas polisi tidur. Dalam mengaplikasikan konsep berbagi ruang dengan berbagai disain disesuaikan dengan kondisi eksisting, volume pejalan kaki dan pesepeda, volume kendaraan yang melintas, lebar jalan, dan tata guna lahan (ITDP Indonesia. 23/1/2018).

Penerapan berbagi ruang jalan pada lingkungan pemukiman



Gambar 2.7. Penerapan konsep berbagi ruang di Lingkungan pemukiman Jl. Pisang Medan. Sumber: ITDP-indonesia.org

Di dalam buku Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 yang disusun oleh ITDP Indonesia guna melengkapi rencana kerja Dinas Bina Marga (ITDP, 2019), Pola berpikir tentang pembagian ruang untuk menciptakan complete street, prioritas pengguna jalan harus berurutan, dimulai dari pejalan kaki, pengendara sepeda, angkutan umum, pelaku usaha, jasa dan pengguna mobil pribadi. Pada pembagian ruang trotoar menurut Buku Panduan Disain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 diatas, dibedakan menjadi, muka bangunan, ruang variasi trotoar, ruang pejalan kaki, jalur sepeda, street furniture, area buffer dan zona utilitas. Buku Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 (ITDP Indonesia, 2019) memberikan beberapa ilustrasi panduan desain berdasarkan karakteristik jalan dan tata guna lahan. Berikut adalah rangkuman ilustrasi tersebut:

1. Disain A: Berbagi ruang pada tata guna lahan yang didominasi oleh kegiatan komersial sebagai daya tarik wisata. Contohnya adalah Gang Gloria di Glodok, Jakarta Barat (Gambar 2.8). Jalan dengan lebar 3 meter ini disarankan untuk diperuntukkan hanya bagi pejalan kaki. Aktivitas pejalan kaki dapat meningkatkan nilai ekonomi dan keamanan kawasan.



Gambar 2.8. Gambar Eksisting Jalan dan Rencana Disain. Sumber: Buku Panduan Disain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 ITDP Indonesia 2019

2. Disain B: Berbagi ruang pada jalan dengan lebar 3,5-5 meter yang didominasi oleh kegiatan komersial. Contohnya adalah Jalan H. Ridi Street, Cileduk (Gambar 2.9). Pada jalan selebar 4 meter dengan aktivitas komersial yang ramai, disarankan untuk membuat jalan umum yang memberikan keamanan bagi pejalan kaki, meskipun juga berbagi ruang dengan sepeda dan sepeda motor. Penggunaan penstabil kecepatan juga disarankan.



Gambar 2.10. Gambar Eksisting Jalan. Sumber: Buku Panduan Disain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 ITDP Indonesia 2019

3. Disain C: Berbagi ruang pada jalan dengan lebar 5,5-10 meter yang didominasi oleh kegiatan komersial bercampur. Contohnya adalah jalan Palmerah Selatan (Gambar 2.10). Pada jalan dengan lebar ini dan aktivitas komersial yang aktif di kedua sisi fasad bangunan, terdapat beberapa opsi desain yang dapat dipertimbangkan.



Gambar 2.12. Rencana Disain pada Jalan Lebar 4 meter. Sumber: Buku Panduan Disain Fasilitas Pejalan Kaki DKI Jakarta 2017-2022 ITDP Indonesia 2019

### 3. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Trotoar merupakan bagian dari publik berupa fasilitas khusus diperuntukkan untuk pejalan kaki, dan berfungsi sebagai jalur yang aman bagi mereka untuk

berjalan kaki atau beraktivitas di sepanjang jalan. Fungsi trotoar di Indonesia sangat penting karena dapat meningkatkan keselamatan pejalan kaki, mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas, serta mendorong mobilitas berkelanjutan dan ramah lingkungan.

2. Konsep berbagi ruang jalan, yang juga dikenal sebagai shared streets atau shared space, maupun complete streets, adalah pendekatan desain jalan yang bertujuan untuk menciptakan ruang yang lebih aman, ramah pengguna, dan beragam bagi semua pengguna jalan, termasuk pejalan kaki, pengendara sepeda, pelaku usaha dan pengguna kendaraan bermotor. Konsep ini menekankan penggunaan jalan yang lebih adil dan berimbang, serta mengakomodir kebutuhan bagi segala pengguna.
3. Konsep berbagi ruang jalan yang telah dikembangkan di beberapa negara sebagai alternatif untuk meningkatkan keselamatan jalan dan kualitas lingkungan. Di beberapa kota di Eropa seperti Amsterdam, Inggris, dan Prancis, konsep ini telah diterapkan secara luas dengan keberhasilan yang signifikan. Penerapan konsep ini menghasilkan pengurangan konflik pejalan kaki dengan pengendara seperti kecelakaan lalu lintas, kecepatan kendaraan yang lebih rendah, meningkatkan kualitas lingkungan, dan mendorong mobilitas berkelanjutan seperti berjalan kaki dan bersepeda.
4. Pemahaman tentang konsep berbagi ruang jalan juga mulai berkembang di Indonesia, terutama di beberapa kota besar seperti DKI Jakarta yang sedang berupaya meningkatkan penggunaan transportasi berkelanjutan dan mengurangi kemacetan. Aspek penerapannya dengan memperlebar trotoar, penggunaan kendaraan bermotor dibatasi, dan lebih banyak ruang diberikan kepada pejalan kaki dan pengguna sepeda. Tujuan utamanya adalah untuk menciptakan ruang publik

- yang lebih nyaman, menarik, dan ramah bagi pejalan kaki.
5. Tantangan yang dihadapi dalam penerapannya:
    - a. Banyak jalan di negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia, mungkin tidak dirancang dengan mempertimbangkan konsep berbagi ruang. Kurangnya infrastruktur yang sesuai, seperti trotoar yang memadai atau fasilitas untuk pejalan kaki dan pengendara sepeda, dapat menghambat implementasi konsep ini.
    - b. Tingkat kepentingan terkait keselamatan pengguna jalan, terutama bagi pejalan kaki, dalam berbagi ruang jalan yang mungkin memiliki kurangnya pembatas fisik atau marka jalan yang jelas. Inilah perbedaan dari penerapan di Negara lain dan di Indonesia jika di Negara lain Konsep ini melakukan pengurangan atau penghapusan pembatas fisik tradisional seperti trotoar, marka jalan yang jelas, atau rambu lalu lintas yang dominan. Tetapi di Indonesia persepsi pejalan kaki sangat mementingkan adanya marka dan rambu jalan.
    - c. Beberapa lingkungan mungkin memiliki kendala fisik yang sulit untuk diubah atau membatasi implementasi konsep berbagi ruang jalan. Ruang yang sempit atau kepadatan lalu lintas yang tinggi dapat menjadi hambatan.
    - d. Penerapan konsep berbagi ruang jalan dapat menjadi kompleks sehingga sangat memerlukan kerjasama antara berbagai pihak, seperti masyarakat termasuk pemerintah dan lembaga terkait. Agar lingkungan jalan yang lebih aman dan nyaman dapat tercipta. Sehingga perlu adanya sosialisasi dan pendekatan sebelum proses pelaksanaan konsep ini.
  6. Faktor yang harus diperhatikan pada penerapan konsep ini:
    - a. Mengadopsi desain jalan yang sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan lingkungan setempat/ keunikan kawasan menjadi penting. Memahami pola lalu lintas, kebiasaan pengguna jalan, serta mempertimbangkan aspek budaya dan sosial lokal akan membantu meningkatkan penerapan dan efektivitas konsep berbagi ruang jalan.
    - b. Pengawasan dan evaluasi secara konsisten diperlukan untuk mengukur keberhasilan implementasi dan mengidentifikasi area perbaikan. Mengumpulkan data dan umpan balik dari pengguna jalan dapat membantu dalam pengambilan keputusan yang lebih baik dan penyesuaian yang diperlukan.

#### DAFTAR PUSTAKA

Kusumawardhani, R.A. and Widyawati, K. (no date) *Ruang Berjalan: Sejarah Perencanaan pedestrian di Jakarta, Lakar: Jurnal Arsitektur*. Available at: <https://journal.lppmunindra.ac.id/index.php/lakar/article/view/7005> (Accessed: 04 July 2023).

Gerlach, J. and Methorst, R. (1970) [PDF] *Sense and Nonsense About Shared Space - For an Objective View of a Popular Planning Concept* | Semantic Scholar. Available at: <https://www.semanticscholar.org/paper/Sense-and-Nonsense-About-Shared-Space-For-an-View-a-Gerlach-Methorst/da359cba88110c1b6a060c3169d4fb7dc22cf18e> (Accessed: March 22, 2023).

People Places Projects (2017), *What is Share Space?*  
<https://www.pps.org/article/what-is-shared-space>

Monderman, H. (1970) [PDF] *shared space : Safe or dangerous ? A contribution to objectification of a popular design philosophy: Semantic scholar*, [PDF] *Shared Space : Safe or Dangerous ? A contribution to objectification of a popular design philosophy*

| *Semantic Scholar*. Available at: <https://www.semanticscholar.org/paper/Share-d-Space-%3A-Safe-or-Dangerous-A-contribution-to-Monderman/417f95637f3eddf7d866558d4ac22215da6c2388> (Accessed: March 21, 2023).

*Panduan desain fasilitas pejalan kaki: DKI Jakarta 2017 – 2022 - Institute for Transportation and Development Policy (2021) Institute for Transportation and Development Policy - Promoting sustainable and equitable transportation worldwide.* Available at: <https://itdp-indonesia.org/publication/panduan-desain-fasilitas-pejalan-kaki-dki-jakarta-2017-2022/> (Accessed: 04 July 2023).

*A microsimulation based method to evaluate shared space performances* (no date). Available at: [https://www.researchgate.net/publication/341977039\\_A\\_microsimulation\\_based\\_method\\_to\\_evaluate\\_shared\\_space\\_performances](https://www.researchgate.net/publication/341977039_A_microsimulation_based_method_to_evaluate_shared_space_performances) (Accessed: March 24, 2023).

Lee, H. and Kim, S.-N. (2019) *Shared space and pedestrian safety: Empirical evidence from Pedestrian Priority Street Projects in Seoul, Korea*, MDPI. Multidisciplinary Digital Publishing Institute. Available at: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/17/4645> (Accessed: March 24, 2023).

Hadi, D.S.N., Saptorini, H. and Fauzi, H.N. (no date) *Makna elemen shared space street bagi Pesepeda Pada Jalur pedestrian di koridor komersial Pecinan Kota magelang*, *Jurnal LingkunganBinaanIndonesia*. Available at: <https://iplbijournals.id/index.php/jlbi/article/view/58> (Accessed: March 24, 2023).

Reid, S., Kocak, N., & Hunt, L. (2009). *DfT Shared Space Project Stage 1: Appraisal of Shared Space*. Retrieved 4 April, 2019, from <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mon/o/1018971.pdf>

Monderman, H. (1970) *[PDF] shared space : Safe or dangerous ? A contribution to objectification of a popular design philosophy: Semantic scholar, [PDF] Shared*

*Space : Safe or Dangerous ? A contribution to objectification of a popular design philosophy* | *Semantic Scholar*. Available at: <https://www.semanticscholar.org/paper/Share-d-Space-%3A-Safe-or-Dangerous-A-contribution-to-Monderman/417f95637f3eddf7d866558d4ac22215da6c2388> (Accessed: March 21, 2023)

Kep. Direktur Jenderal Bina Marga No. 76/KPTS/Db/1999. Tanggal 20 Desember

Rubenstein, H.M. (1992) *Pedestrian malls, streetscapes, and Urban Spaces* / Harvey M. Rubenstein, Universitas Indonesia Library. John Wiley and Sons. Available at: <https://lib.ui.ac.id/detail.jsp?id=13274> (Accessed: March 21, 2023).

Reid, S., Kocak, N., & Hunt, L. (2009). *DfT Shared Space Project Stage 1: Appraisal of Shared Space*. Retrieved 4 April, 2019, from <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mon/o/1018971.pdf>