

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

N a m a : 1. Marcelina Dwi Setyowati, S.T., M.Sc
Alamat : Plurugan RT 11 Kelurahan Tirtonirmolo, Kecamatan Kasihan, 55181 Kabupaten Bantul, DI Yogyakarta

N a m a : 2. Widi Cahya Yudhanta, ST., M.Sc
Kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Jalan Sudirman RT 31 RW 07 Kelurahan Ganjar Asri, Kecamatan Metro Barat, Lampung.

Adalah **Pihak I** selaku pencipta, dengan ini menyerahkan karya ciptaan saya kepada :

N a m a : 2. Universitas Teknologi Yogyakarta
Alamat : Jalan Siliwangi, Jalan Ringroad Utara, Mlati Krajan, Sendangadi, Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55285

Adalah **Pihak II** selaku Pemegang Hak Cipta berupa Karya Tulis (Modul) "*SHARED STREET : more attention, less accident*" untuk didaftarkan di Direktorat Hak Cipta dan Desain Industri, Direktorat Jenderal Kekayaan Intelektual, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 14 Maret 2020

Pemegang Hak Cipta

Rektor UTY



Dr. Bambang Moertono, S.,MM,Ak.,CA

Pencipta



Widi Cahya Yudhanta, ST., M.Sc, Marcelina Dwi Setyowati, S.T., M.S

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, pemegang hak cipta:

N a m a : Marcelina Dwi Setyowati, ST., M.Sc
Kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Plurugan RT 11 Kelurahan Tirtonirmolo, Kecamatan Kasihan, 55181 Kabupaten Bantul, DI Yogyakarta

N a m a : Widi Cahya Yudhanta, ST., M.Sc
Kewarganegaraan : Indonesia
Alamat : Jalan Sudirman RT 31 RW 07 Kelurahan Ganjar Asri, Kecamatan Metro Barat, Lampung.

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya Cipta yang saya mohonkan:
Berupa : Karya Tulis (Modul)
Berjudul : *Shared Street : more attention less accident*
 - Tidak meniru dan tidak sama secara esensial dengan Karya Cipta milik pihak lain atau obyek kekayaan intelektual lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (2);
 - Bukan merupakan Ekspresi Budaya Tradisional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38;
 - Bukan merupakan Ciptaan yang tidak diketahui penciptanya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39;
 - Bukan merupakan hasil karya yang tidak dilindungi Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 dan 42;
 - Bukan merupakan Ciptaan seni lukis yang berupa logo atau tanda pembeda yang digunakan sebagai merek dalam perdagangan barang/jasa atau digunakan sebagai lambang organisasi, badan usaha, atau badan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 65 dan;
 - Bukan merupakan Ciptaan yang melanggar norma agama, norma susila, ketertiban umum, pertahanan dan keamanan negara atau melanggar peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (1) huruf d Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.
2. Sebagai pemohon mempunyai kewajiban untuk menyimpan asli contoh ciptaan yang dimohonkan dan harus memberikan apabila dibutuhkan untuk kepentingan penyelesaian sengketa perdata maupun pidana sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
3. Karya Cipta yang saya mohonkan pada Angka 1 tersebut di atas tidak pernah dan tidak sedang dalam sengketa pidana dan/atau perdata di Pengadilan.
4. Dalam hal ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Angka 1 dan Angka 3 tersebut di atas saya / kami langgar, maka saya / kami bersedia secara sukarela bahwa:
 - a. permohonan karya cipta yang saya ajukan dianggap ditarik kembali; atau
 - b. Karya Cipta yang telah terdaftar dalam Daftar Umum Ciptaan Direktorat Hak Cipta, Direktorat Jenderal Hak Kekayaan Intelektual, Kementerian Hukum Dan Hak Asasi Manusia R.I dihapuskan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
 - c. Dalam hal kepemilikan Hak Cipta yang dimohonkan secara elektronik sedang dalam berperkara dan/atau sedang dalam gugatan di Pengadilan maka status kepemilikan surat pencatatan elektronik tersebut ditangguhkan menunggu putusan Pengadilan yang berkekuatan hukum tetap.

Demikian Surat pernyataan ini saya/kami buat dengan sebenarnya dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yogyakarta, 14 Maret 2020

A green 6000 Rupiah postage stamp is placed in the center. The stamp features the Garuda Pancasila emblem, the text 'METERAI TEMPEL', 'TGL 2019', the serial number 'E73AE806603360', and '6000 ENAM RIBU RUPIAH'. Two handwritten signatures are written over the stamp: one on the left and one on the right.

Widi Cahya Yudhanta, S.T., M.Sc
Pemegang Hak Cipta*

Marcelina Dwi Setyowati, S.T., M.Sc
Pemegang Hak Cipta*

* Semua pemegang hak cipta agar menandatangani di atas materai.



REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Dalam rangka perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta, dengan ini menerangkan:

Nomor dan tanggal permohonan : EC00202010980, 20 Maret 2020

Pencipta

Nama : **Marcelina Dwi Setyowati, ST., M.Sc, Widi Cahya Yudhanta, ST., M.Sc,**

Alamat : **Plurugan RT 11 Kelurahan Tirtanirmolo, Kecamatan Kasihan, 55181 Kabupaten Bantul, Di Yogyakarta, Yogyakarta, Di Yogyakarta, 55181**

Kewarganegaraan : **Indonesia**

Pemegang Hak Cipta

Nama : **Universitas Teknologi Yogyakarta**

Alamat : **Jl. Siliwangi (Ringroad Utara), Jombor, Sleman, Yogyakarta, Di Yogyakarta, 55285**

Kewarganegaraan : **Indonesia**

Jenis Ciptaan : **Modul**

Judul Ciptaan : **Shared Street : More Attention Less Accident**

Tanggal dan tempat diumumkan untuk pertama kali di wilayah Indonesia atau di luar wilayah Indonesia : **15 Desember 2019, di Yogyakarta**

Jangka waktu perlindungan : **Berlaku selama 50 (lima puluh) tahun sejak Ciptaan tersebut pertama kali dilakukan Pengumuman.**

Nomor pencatatan : **000183669**

adalah benar berdasarkan keterangan yang diberikan oleh Pemohon.
Surat Pencatatan Hak Cipta atau produk Hak terkait ini sesuai dengan Pasal 72 Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta.

a.n. MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
DIREKTUR JENDERAL KEKAYAAN INTELEKTUAL

Dr. Freddy Harris, S.H., LL.M., ACCS.
NIP. 196611181994031001



LAMPIRAN PENCIPTA

No	Nama	Alamat
1	Marcelina Dwi Setyowati, ST., M.Sc	Plurugan RT 11 Kelurahan Tirtonirmolo, Kecamatan Kasihan, 55181 Kabupaten Bantul, Di Yogyakarta
2	Widi Cahya Yudhanta, ST., M.Sc	Jalan Sudirman RT 31 RW 07 Kelurahan Ganjar Asri, Kecamatan Metro Barat, Lampung.



MARCELINA DWI SETYOWATI, S.T., M.Sc
WIDI CAHYA YUDHANTA, S.T., M.Sc



SHARED STREET

more attention, less accident

<i>Introduction</i>	5
<i>Historical Background</i>	12
<i>Shared Street Concepts</i>	18
<i>Theory</i>	26
<i>Shared Street Categories</i>	37
<i>Shared Street Typologies</i>	50
<i>Benefits</i>	62
<i>Problems</i>	68
<i>Precedent</i>	71
<i>Conclusion</i>	94
<i>Contact Information</i>	99
<i>Company Information</i>	99
<i>References</i>	100

INTRODUCTION

Introduction

Salah satu upaya untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan para pengguna ruang jalan khususnya pejalan kaki, muncullah konsep penataan ruang jalan yang mewadahi penggunaannya untuk dapat saling bernegosiasi dalam pemanfaatannya. Tujuannya adalah untuk mengurangi terjadinya dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor. Hal tersebut cukup mengkhawatirkan karena dapat menghambat pergerakan pengguna ruang jalan lainnya, terutama pejalan kaki. Oleh sebab itu, dalam konsep *shared street* berbagai macam moda transportasi tetap diwadahi namun pejalan kaki tetap menjadi prioritas utama pengguna ruang jalan. Banyak orang menganggap berada di atas trotoar merupakan pilihan paling aman untuk berjalan kaki, namun hal tersebut juga semakin memperkuat adanya dominasi ruang jalan oleh kendaraan bermotor, dikarenakan adanya pemisahan antar penggunaannya. Misalnya saat terjadi kemacetan, hal tersebut akan menciptakan kondisi *pedestrian ways* yang tidak aman, karena banyak pengendara bermotor akhirnya menggunakan *pedestrian ways* sebagai jalan pintas.

Shared street tidak hanya dapat dilihat sebagai solusi untuk masalah lalu lintas saja, tetapi juga dapat memperkuat citra kawasan itu sendiri. Hal tersebut dikarenakan setiap lokasi di sebuah kota memiliki identitas yang unik dan *shared street* dapat digunakan untuk mengembangkan keunikan di setiap lokasi tersebut. Selain itu juga dapat digunakan untuk meningkatkan livabilitas dari suatu kawasan, sehingga kualitas hidup yang ada di lokasi tersebut menjadi semakin baik.

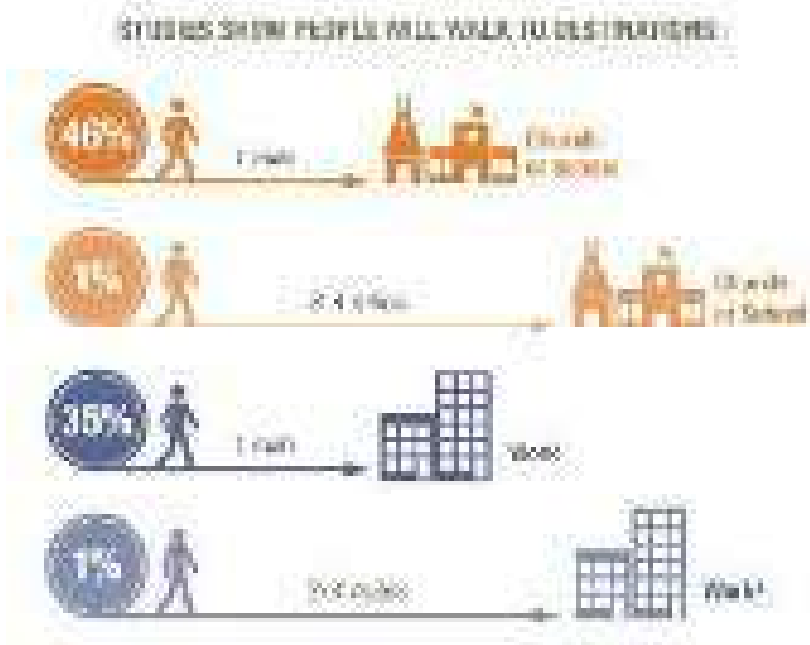
HISTORICAL BACKGROUND



Gambar 1 Aktivitas di area Shared Street
Sumber : www.pinterest.com

Historical Background

Shared street merupakan konsep penataan ruang jalan yang memperbolehkan adanya percampuran berbagai moda transportasi dalam satu ruang jalan namun dengan tetap memprioritaskan kepentingan pejalan kaki. Fenomena saat ini kemauan orang untuk berjalan kaki semakin berkurang, mereka lebih memilih untuk berkendara dengan kendaraan kemanapun pergi. Banyak faktor yang mempengaruhinya, khususnya dalam hal penyediaan ruang jalan yang dianggap masih belum aman dan nyaman bagi mereka untuk berjalan kaki.



Gambar 2 Presentase kemauan masyarakat untuk berjalan
Sumber : www.rwjf.org

Shared street sendiri sesungguhnya merupakan konsep jalan yang natural (alami) karena meminimalisir adanya pemisahan jalur antara pengguna satu dan yang lainnya. Hal tersebut mengingatkan kembali pada tata ruang jalan di Indonesia pada masa lampau (masa penjajahan Belanda), ketika dalam satu ruang jalan dapat digunakan oleh banyak pengguna dengan moda transportasi apapun termasuk pejalan kaki dalam satu ruang jalan tanpa ada Batasan.



Gambar 3 Jalan Malioboro Yogyakarta tahun 1790an

Sumber : pamungkaz.net

Hans Monderman, seorang insinyur lalu lintas dari Belanda yang mencetuskan istilah *shared street*, Monderman memelopori metode ini di provinsi Friesland, Belanda. Konsep *shared street* rintisan Monderman memberikan kepercayaan pada pengguna jalan, sehingga dapat meningkatkan kepercayaan bahwa gagasan terkait rambu dan tanda jalan, signage dan barrier bukanlah persyaratan penting untuk mendukung kelancaran pergerakan lalu lintas yang aman dan efisien. Sebelum digunakannya istilah *shared street*, pada tahun 1980-an Michel Deronzier menggunakan istilah "*pedestrian priority*".



Gambar 4 Shared street di Widemarsh Street, Hereford
Sumber : architecturenorway.no

SHARED STREET CONCEPT



Gambar 5 Galeria de Bloco
Sumber : and.orgucu.com

Shared Street Concepts

Konsep shared street atau shared space telah diimplementasikan di negara-negara maju di Eropa seperti di Belanda, Belgia, Perancis, Denmark, Jerman, Austria dan Britania Raya. Visinya adalah perlu untuk menciptakan lebih banyak ruang bagi manusia, untuk kepentingan individu dan kelangsungan pemerintahan yang demokratis. Hal tersebut dapat dicapai melalui ruang publik. Dalam konsep ruang bersama, ruang didekati dari sudut pandang masyarakat. Ada daerah di mana orang bertemu, bersanta, berkenalan. Ruang publik memungkinkan penggunaanya untuk melihat apa yang orang lakukan, kemudian saling berinteraksi. (Kos, Predrag, & Krešimir, 2013)



Gambar 6 Shared space sign di Bohmte, Germany
Sumber : sites.google.com

Shared street sangat erat kaitannya dengan shared mobility, karena salah satu kriteria dari shared street adalah mewadahi beberapa macam moda transportasi dalam satu ruang jalan, sehingga memungkinkan terjadinya percampuran moda.

Sebelum membahas lebih jauh tentang shared street, perlu untuk memahami tentang konsep percampuran moda transportasi terlebih dahulu. Shared mobility mengacu pada penggunaan bersama ruang jalan oleh kendaraan, sepeda, atau moda transportasi lainnya. Ini adalah strategi transportasi yang memungkinkan pengguna untuk mengakses layanan transportasi atas dasar yang dibutuhkan. Shared mobility adalah istilah payung yang mencakup berbagai moda transportasi termasuk carsharing, bikesharing, peer-to-peer ridesharing, layanan perjalanan sesuai permintaan, mikrotransit, dan mode lainnya. (King County Metro, 2017)



Gambar 7 Diagram konsep shared mobility

Sumber : King County Metro (2017)

Shared Mobility dan shared street berusaha mengubah jalan Raya perkotaan yang sangat besar menjadi penghubung ruang sosial, dengan menciptakan ruang untuk mobilitas baru. (King County Metro, 2017)

Keberhasilan shared street juga bergantung pada kesesuaian desain rancangan agar tercapai shared mobility yang nyaman tanpa menimbulkan kekacauan di ruang jalan. Shared street sangat berpotensi untuk menciptakan desain ruang jalan yang aman dan menyenangkan bagi penggunanya.

Webster et al (2006) dalam (Heydecker & Robertson, 2009) mengidentifikasi 9 homezone area yang dapat digunakan untuk mengimplementasikan konsep shared street :

1. 20 mph speed limits
2. Menggantikan parkir paralel dengan *angle parking & controlled parking*.
3. Fitur Gateway di pintu masuk menuju zona dengan traffic calming seperti speed humps.
4. *Shared surfaces area* untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor.
5. *Community areas*
6. *Planting trees, shrubs and flowers*
7. *Public art*
8. *Renewal/upgrading of streets*.
9. *Road closures/one way streets*



Gambar 8 Shared space sign di Exhibition Road, London
Sumber : www.independent.co.uk

Menurut National Association of City Transportation Officials (2017) dari tahun 1960–1980, banyak jalan utama di lingkungan dan koridor pusat kota dikonversi menjadi area khusus pejalan kaki. Saat ini pendapatan retail-retail di area komersial di pusat kota banyak mengalami penurunan karena persaingan dari pengembangan pusat perbelanjaan di luar inti bersejarah dan perdagangan online, banyak dari konversi ini tidak berhasil atau menderita karena pemeliharaan yang buruk dan kurangnya pemrograman atau kebijakan.



Gambar 9 Shared street sign in residential alley
Sumber : nacto.org



Gambar 10 Shared street di Milan Italy
Sumber : www.instagram.com/enfcorig

SHARED STREET THEORIES



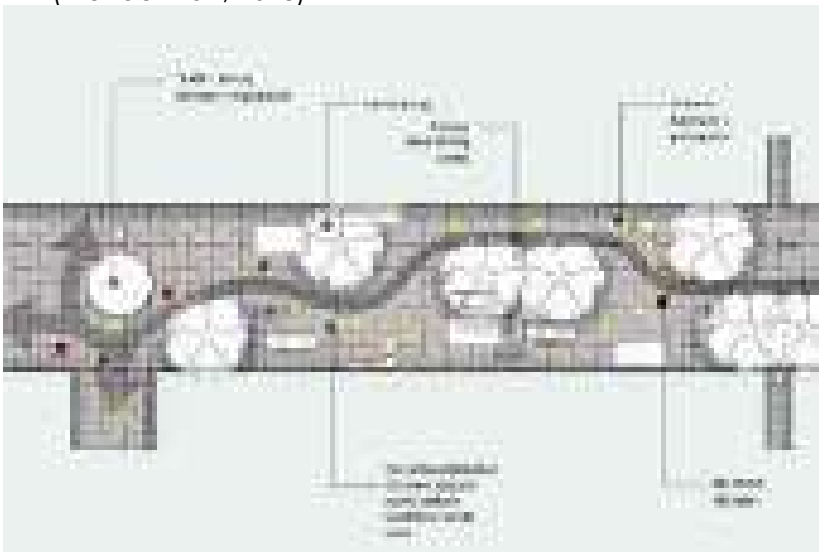
Gambar 11 Aplikasi desain Shared street di Italy
Sumber: italyride.com

Theory

Beberapa ahli mengemukakan pendapat mereka mengenai *shared street*, antara lain sebagai berikut :

1. Hans Monderman

Shared street menghapus semua hal yang masih diyakini oleh banyak pengguna jalan yang membuat lalu lintas aman bagi pejalan kaki, seperti signage, lampu lalu lintas, pagar, kerbs dan marka jalan. Dengan demikian, ia menciptakan ruang yang benar-benar terbuka dan menggunakan level permukaan jalan yang sama. Shared street menuntut pengendara dan pejalan kaki dapat saling "bernegosiasi" satu sama lain melalui kontak mata. (Monderman, 2018)



Gambar 12 Gambaran layout Shared street

Sumber : www.maxborka.com



Gambar 13 Gambaran pengaruh desain Shared street
 Sumber : www.maxborka.com

2. John Adam (2008)

"Shared space" mengusulkan adanya ruang jalan yang bebas dari hambatan fisik seperti pembatas jalur pejalan kaki, marka, jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki, signage, dan lampu lalu lintas. Hal tersebut dimaksudkan untuk menciptakan ketidakpastian mengenai siapa yang memiliki hak penuh atas ruang jalan. (Adam, 2008)



Gambar 14 Where and when is shared space safe?
 Sumber : (Adam, 2008)

3. Hamilton-Baillie

Shared street merupakan konsep ruang jalan yang dibuat dengan menghilangkan perabot jalan (street furniture). Sementara penghapusan signage, lampu lalu lintas, barrier pejalan kaki, marka jalan dan kerbs merupakan bagian penting proses penciptaan shared street. Hal tersebut tidak hanya sekedar menyingkirkan perabot jalan tetapi tetap mempertimbangkan konteks lingkungan kota dan jalan dengan tujuan untuk mempengaruhi perilaku semua penggunanya, dan sepenuhnya mengintegrasikan lalu lintas ke dalam konteks sosial dan budaya masyarakat. (Hamilton-Baillie (2005) dalam Gillies (2009).

4. Project For Public Spaces (2017)

Berdasarkan artikel yang tercantum di halaman Project For Public Spaces (2017), *shared space* adalah pendekatan desain yang berusaha untuk mengubah sistem jalan dalam beroperasi yaitu dengan mengurangi dominasi kendaraan bermotor, terutama melalui kecepatan yang lebih rendah dan mendorong pengemudi untuk berperilaku lebih *accommodatingly* terhadap pejalan kaki.

5. *Department for Transport UK* (2011)

Menurut *Department for Transport UK* (2011) *Shared Space* merupakan sebuah tata ruang jalan atau tempat yang dirancang untuk meningkatkan pergerakan pejalan kaki dan kenyamanan dengan mengurangi dominasi kendaraan bermotor dan memungkinkan semua pengguna untuk berbagi ruang daripada mengikuti aturan dengan desain yang lebih konvensional.

6. Global Designing Cities Initiative (2016)

Shared street menyediakan jalan bagi pejalan kaki yang benar-benar menyatu dengan jalur kendaraan. Sementara dari segi desainnya akan bervariasi menyesuaikan konteks lokal dan budaya Kawasan tersebut, penghapusan kerb dan pemilihan material perkerasan ruang jalan menunjukkan bahwa kendaraan bermotor hanyalah tamu. (Global Designing Cities Initiative, 2016b)



Gambar 15 Shared street di Bogota, Columbia

Sumber : globaldesigningcities.org/

Dalam laporan Project For Public Spaces (2008) faktor-faktor shared street terdiri dari :

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

Shared street umumnya mengandung karakteristik yang sama bagi semua pengguna jalan termasuk pejalan kaki dan difabel, hal tersebut disebutkan pada website 2030 PALETTE, antara lain sebagai berikut :

- a. Permukaan paving bebas-Curb-tidak ada perbedaan ketinggian jalan.
- b. Signage-minimalisir signage dan perlengkapan jalan.
- c. Street Gateway- elemen transisi mendorong pengurangan kecepatan.
- d. Taktil paving- delineasi digunakan.
- e. Mengurangi kecepatan lalu lintas- penyempitan visual jalan, pohon, lansekap, perbedaan material bahan dan warna.



Gambar 16 Pengguna bersepeda di area shared street

Sumber : edition.cnn.com

Karakteristik shared street menurut pendapat (Gerlach & Methorst, 2009) antara lain :

1. Terdapat prinsip campuran moda dalam suatu bagian ruang jalan dengan kepadatan tinggi di perkotaan, dengan fungsi komersial, terutama di daerah persimpangan ruang jalan.
2. Terdapat prinsip campuran moda yang mengakomodasi secara lebih luas setidaknya lalu lintas sepeda dan pejalan kaki dengan skala prioritas sama.
3. Subsistem lalu lintas terdiri dari kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki (sebaiknya termasuk di dalamnya angkutan umum juga).
4. Semaksimal mungkin mengurangi jumlah kendaraan berhenti di area ini.
5. Penanda ruang jalan sebagian besar dihilangkan



Gambar 17 Shared street di Drachten, Belanda
Sumber : heavenly-holland.com

Berikut ini adalah elemen desain khas shared street yang direkomendasikan oleh 2030 PALETTE. Mereka telah berhasil membuktikan bahwa jalan suasana dan keamanan jalan merupakan prioritas tinggi di antara pengguna. Elemen ini telah dibuktikan untuk menarik perhatian pengemudi kendaraan, sehingga memperlambat laju kecepatan mengemudi mereka dan meningkatkan kesadaran mereka tentang aktivitas di jalan sekitarnya. Elemen-elemen tersebut yaitu :

- a. *Clearly marked entry (sign or rise in pavement)*
- b. Bahan paving bervariasi (untuk membatasi ruang parkir dan daerah khusus lainnya)
- c. *No continuous curb--façade to façade paving at the same level*
- d. Ruang parkir yang ditempatkan secara strategis (pola akan tergantung pada lebar jalan)
- e. *Disperse direct sight lines through curves in pavement, penempatan parkir, planters, bollards dan perabot jalan*
- f. *Trees and plantings for visual appeal, shade, storm water management and traffic calming*
- g. *Play equipment and seating areas*



Gambar 18 Shared street di Lancashire Country Council
Sumber : planetradio.uk

SHARED STREET CATEGORIES

Shared Street Categories

Kategori Shared street berdasarkan buku Global Street Design Guide (National Association of City Transportation Officials, 2016) adalah sebagai berikut :

1. *Commercial shared street*

Sebuah commercial shared street harus dipertimbangkan lokasinya di mana aktivitas pejalan kaki tinggi dan volume kendaraan yang cenderung rendah. Commercial shared street dapat dirancang untuk penampang ruang jalan yang sempit maupun lebar, tetapi menjadi semakin kompleks seiring dengan semakin lebarnya jalan tersebut (Global Designing Cities Initiative, 2016b)



Gambar 19 Shared street di area komersial
Sumber : nacto.org

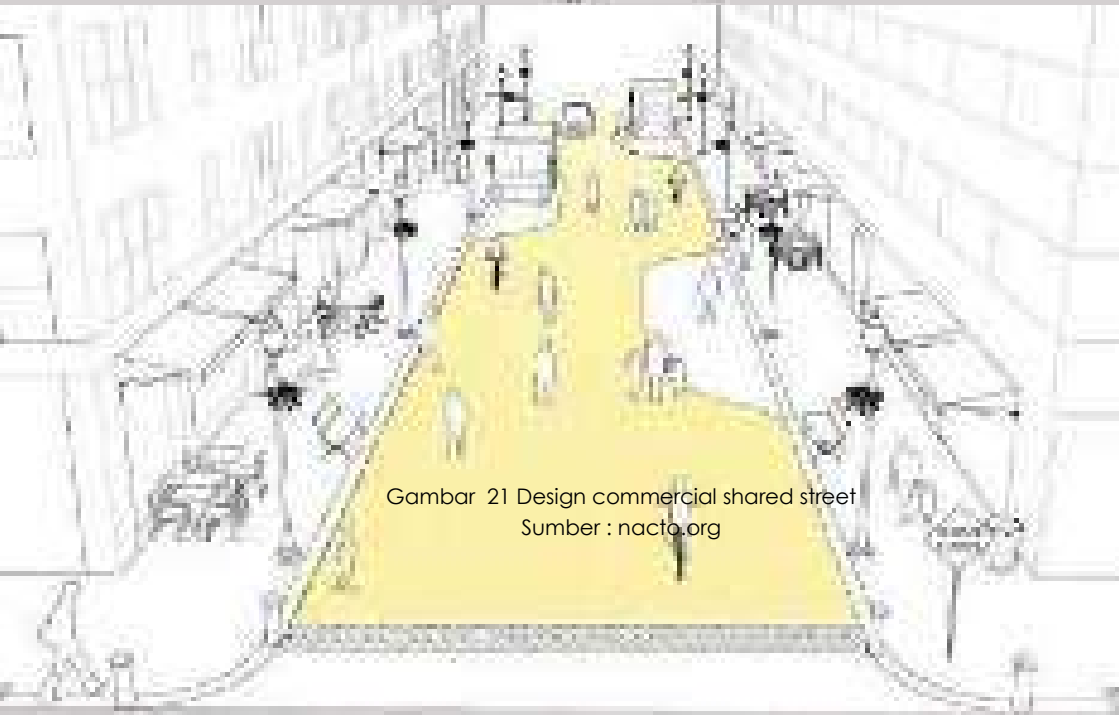
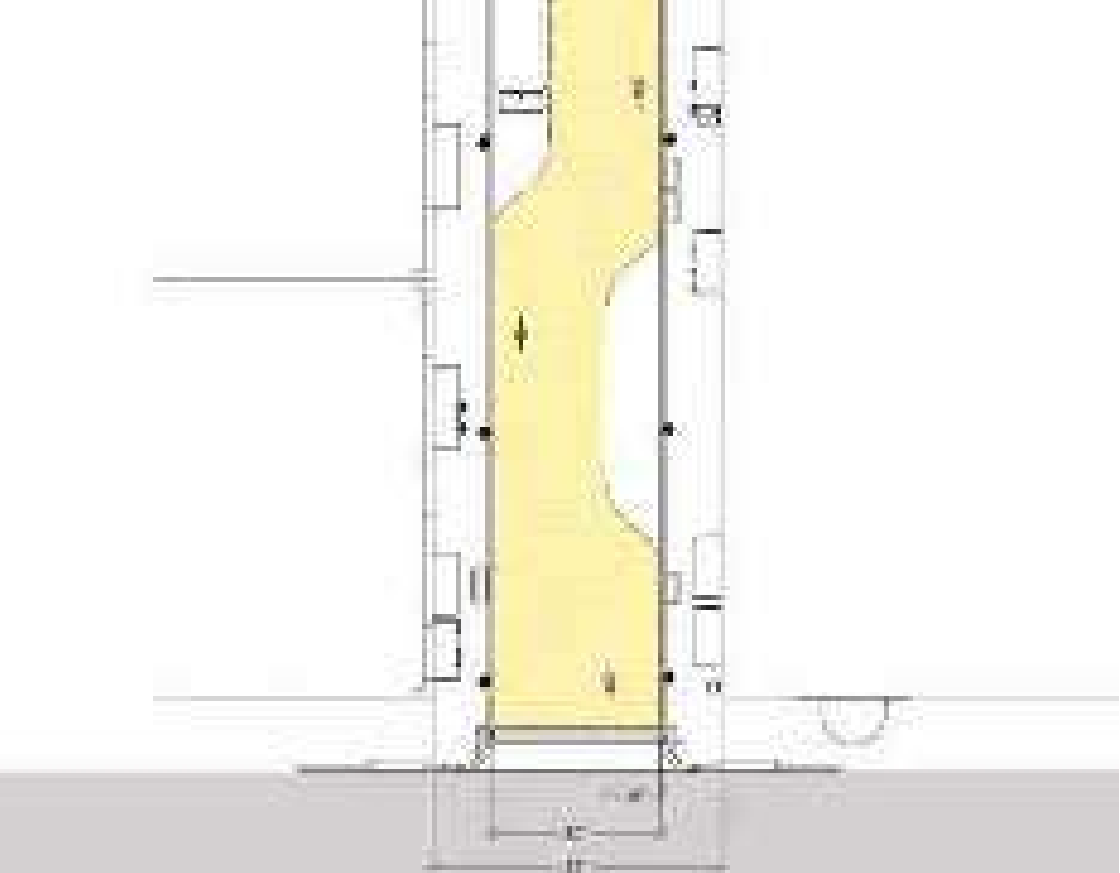
Ketika berada di area komersial, shared street secara signifikan dapat berkontribusi pada jaringan ruang publik, menambah semangat dan kenyamanan aktivitas dengan menyediakan area makan di luar ruangan, tempat duduk publik, artwork, dan tata lansekap yang baik.

Commercial shared street tidak hanya memwadahi untuk aktivitas dan pergerakan pejalan kaki saja tetapi juga mempertahankan akses untuk kendaraan yang beroperasi namun dengan kecepatan rendah dan dirancang untuk memungkinkan kegiatan loading dan unloading (bongkar muat) yang mudah pada waktu yang ditentukan. Commercial shared street dirancang untuk secara implisit memperlambat kecepatan lalu lintas. (Global Designing Cities Initiative, 2016b)

“A commercial shared street environment should be considered in places where pedestrian activity is high and vehicle volumes are either low or discouraged”
(National Association of City Transportation Officials, 2017).



Gambar 20 Shared street di area komersial
Sumber : nacto.org



Gambar 21 Design commercial shared street
Sumber : nacto.org

Beberapa desain commercial shared street alur jalannya seringkali dibuat berbelok, berfungsi sebagai traffic calming dengan tujuan agar pengemudi lebih waspada saat mengemudi dan bernegosiasi dengan pengguna jalan lain melalui kontak mata, sehingga secara tidak langsung laju kendaraannya akan melambat saat melalui Kawasan tersebut.



Gambar 22 Design commercial shared street
Sumber : behance.net

2. Residential shared street

Residential shared street lebih dikenal dengan istilah woonerf. Dilihat di beberapa residential street bervolume rendah mungkin memiliki trotoar yang sempit atau bahkan tidak ada. Hal tersebut menjadi bukti bahwa jalan berfungsi tidak hanya sebagai akses sirkulasi saja tetapi sebagai ruang Bersama, di mana anak-anak bermain dan orang berjalan dan aktivitas-aktivitas lainnya. Pengguna dituntut untuk saling berbagi jalan dengan pengendara kendaraan bermotor.(Global Designing Cities Initiative, 2016a). Di daerah pemukiman, residential shared street menjadi perpanjangan dari halaman depan, menjadi tempat untuk bertemu dengan tetangga, dan membangun komunitas. (Global Designing Cities Initiative, 2016b)



Gambar 23 Woonerf in Amsterdam
Sumber : (Gillies, 2009a)



Gambar 24 Woonerf in Amsterdam
Sumber : courtyardhousing.org



Gambar 25 Residential shared street di kawasan Scale Lane Bridge, Hull
Sumber : www.matterarchitecture.uk

Menurut Federal Highway Administration (2006) Woonerf (Bahasa Belanda berarti 'living yard') menggabungkan banyak jenis traffic calming untuk menciptakan sebuah ruang jalan dimana pejalan kaki memiliki prioritas paling tinggi, dan batas antara motor-jalur kendaraan dan pejalan kaki sengaja disamarkan. Jalan ini dirancang sehingga pengendara dipaksa untuk memperlambat dan berhati-hati saat melintas. Woonerf muncul pada tahun 1970-an. Setelah kemunculannya orang mengakui bahwa ternyata banyak jalan perumahan yang tidak aman dan tidak menarik, dan bahwa jalan memakan banyak area lahan yang hanya digunakan untuk akses kendaraan bermotor dan parkir saja.

Negara Belanda, pada khususnya, telah bereksperimen secara ekstensif dengan konsep desain woonerf di mana tidak ada pemisahan antara lalu lintas kendaraan bermotor dan tidak bermotor dan di mana pejalan kaki memiliki prioritas, dan memberikan hasil yang memuaskan dan memberikan dampak baik terhadap lingkungan dan masyarakat.

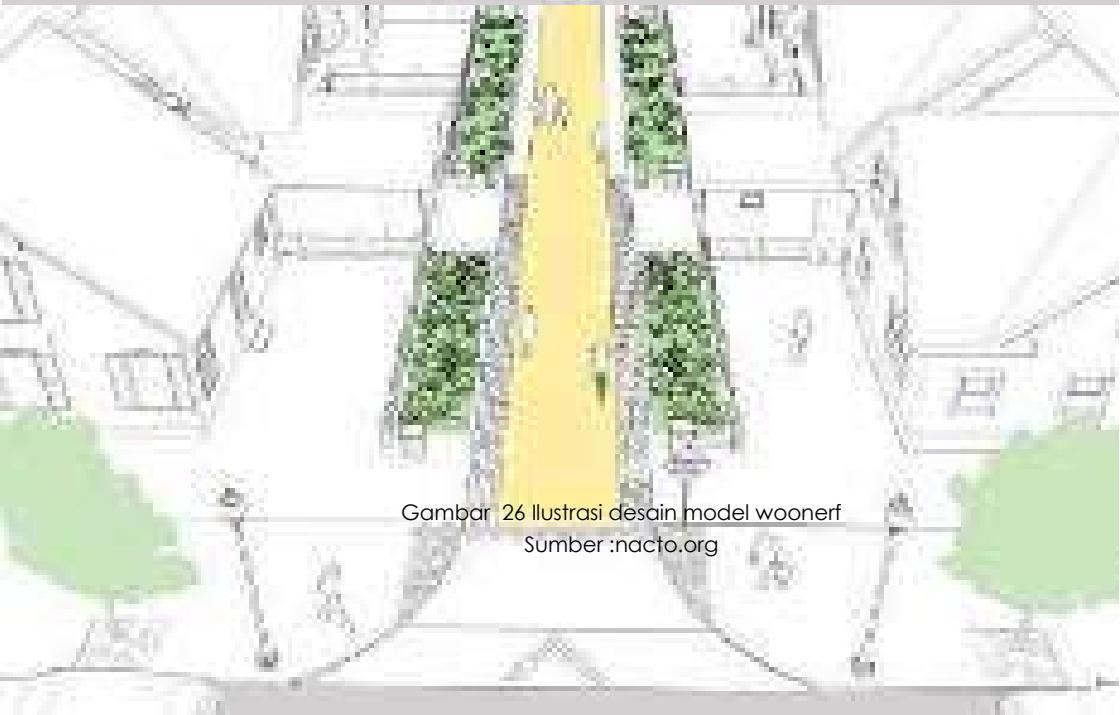
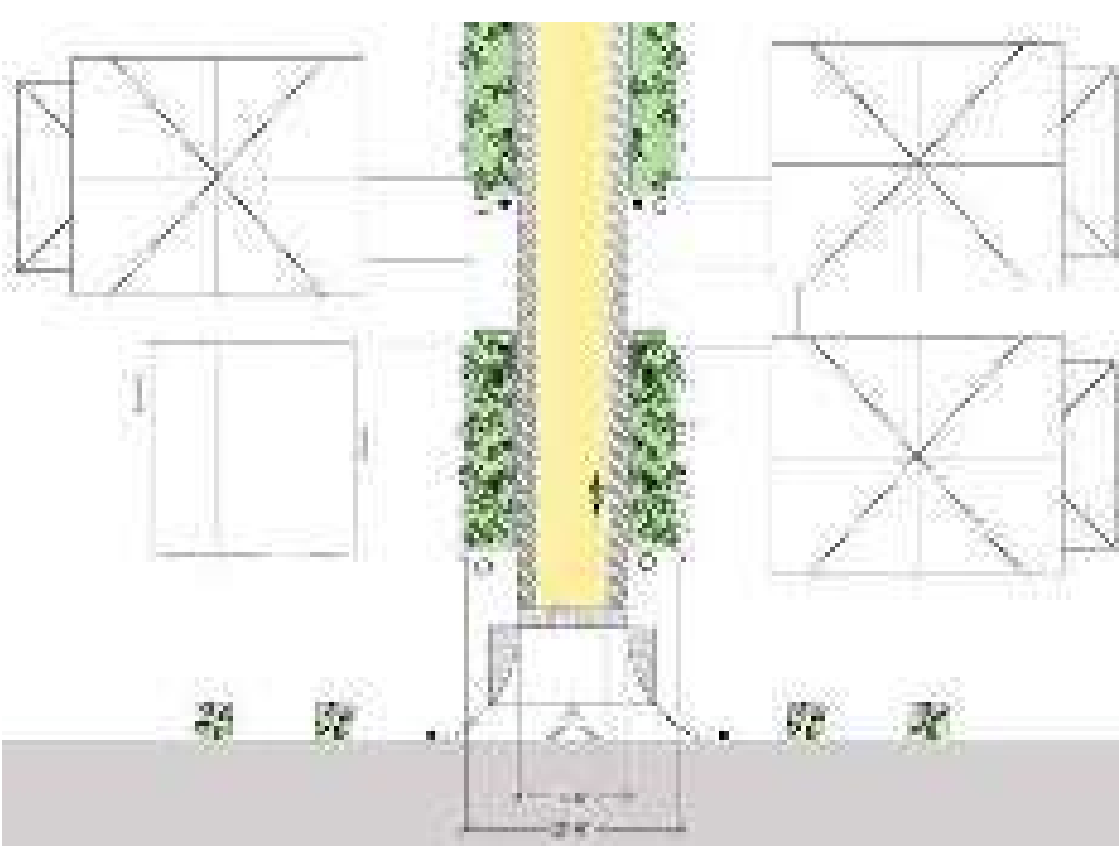
Beberapa Woonerf di Belanda kemudian dievaluasi, dan menghasilkan temuan berikut:

1. Cedera kecelakaan berkurang 50 %
2. Kecepatan kendaraan berkurang hingga rata rata 13-25 km/jam (8-15 MI/jam).
3. 70 % dari penduduk Belanda berpikir woonerf menjadi ruang jalan yang menarik.
4. Pengguna kendaraan tidak bermotor menilai woonerf memberikan dampak lebih positif.
5. Warga sekitar Kawasan woonerf menghargai volume lalu lintas yang menjadi lebih rendah dan ruang jalan tidak hanya sebagai jalur lalu lintas tetapi juga dianggap sebagai bagian area bermain yang lebih luas.

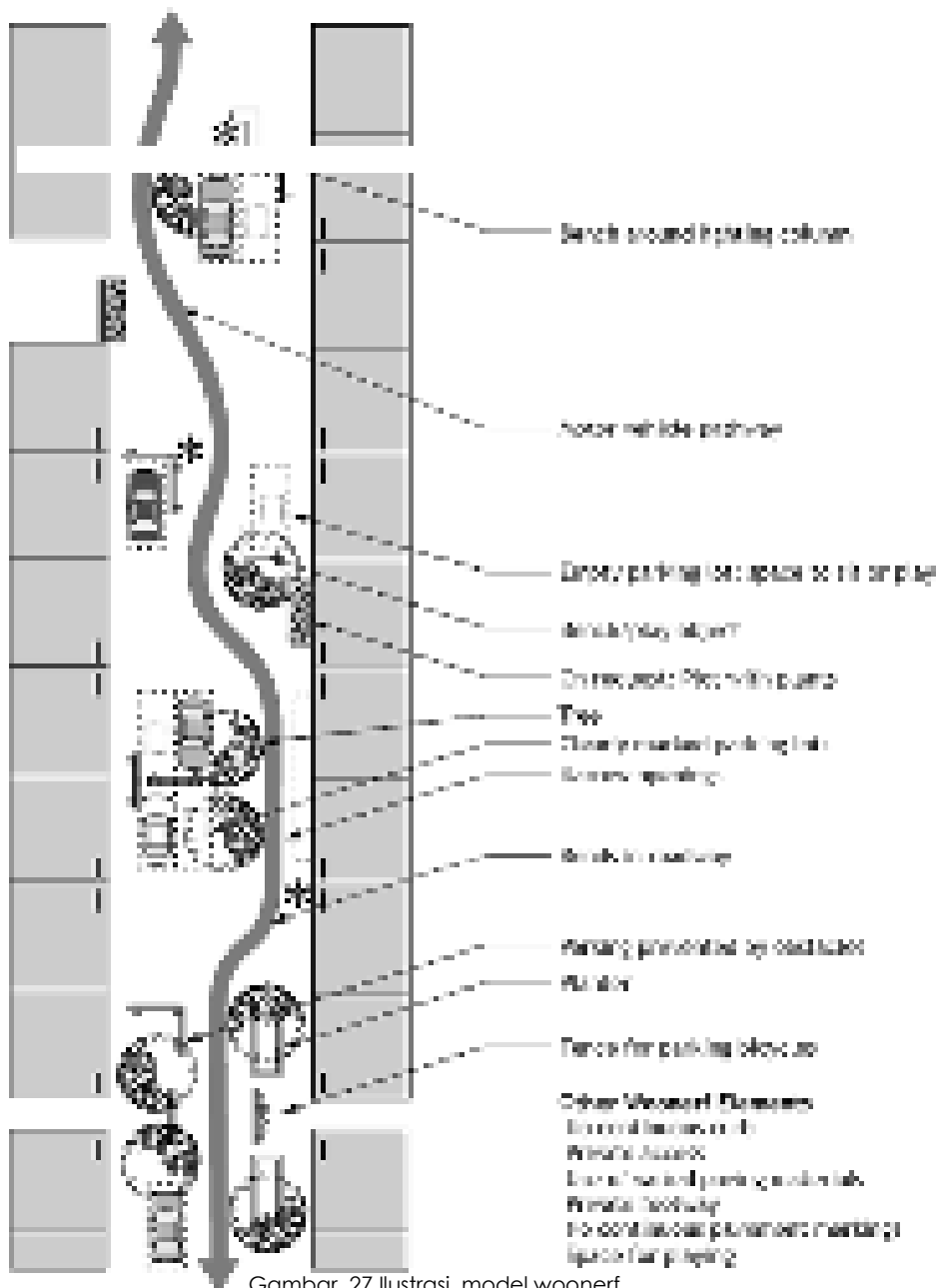
Prinsip desain WOONERF

Setelah dievaluasi, dibuatlah prinsip desain dari woonerf yang terdiri dari enam prinsip dasar, yaitu :

1. The Fungsi utama dari woonerf akan untuk tujuan area perumahan/residensial saja. Intensitas lalu lintas kendaraan tidak boleh bertentangan dengan karakter woonerf : kondisi harus optimal untuk berjalan, bermain, belanja, dll. Pengendara hanya dianggap sebagai tamu. Dalam woonerf, jumlah kendaraan yang melintas tidak boleh lebih dari 100 kendaraan per jam.
2. Untuk memperlambat kecepatan lalu lintas kendaraan yang melintas, lingkungan, kondisi jalan dan segmen jalan harus menekankan perlunya mengemudi untuk memperlambat lajunya. Penurunan kecepatan kendaraan dicapai dengan memanfaatkan fasilitas yang dibuat oleh desain yang paling efektif dan tepat.
3. Entrance dan exit dari woonerf akan dikenali dari desain dan konstruksinya. Woonerf bisa terletak di persimpangan (intersection) dengan jalan besar atau setidaknya berjarak 20 m (60 ft) dari persimpangan seperti itu.
4. Woonerf tidak didesain untuk menciptakan persepsi bahwa jalan tersebut dibuat terbagi menjadi sebuah jalan dan trotoar, sehingga tidak akan ada perbedaan ketinggian di sepanjang woonerf tersebut. Asalkan kondisi ini terpenuhi, sebuah Fasilitas untuk pejalan kaki dapat terwujud. Dengan demikian, Ruang jalan dapat berfungsi optimal untuk mendukung pergerakan pejalan kaki dan fitur keamanan yang ditawarkan untuk pejalan kaki misalnya hanya menggunakan bollards atau pohon saja.
5. Shared surface street dimaksudkan untuk area parkir kendaraan namun dengan diberi penanda zona. Penandaan dan huruf "P" akan jelas
6. Sign informasi dapat ditempatkan di bawah penanda zona woonerf, sehingga ketika melintas orang dapat melihatnya sekaligus. (Federal Highway Administration, 2006)



Gambar 26 Ilustrasi desain model woonerf
Sumber :nacto.org



Gambar 27 Ilustrasi model woonerf

Sumber : www.fhwa.dot.gov



Gambar 28 State street in downtown Madison, United States
Sumber : en.wikipedia.org

SHARED STREET TYPOLOGIES

Shared Street Typologies



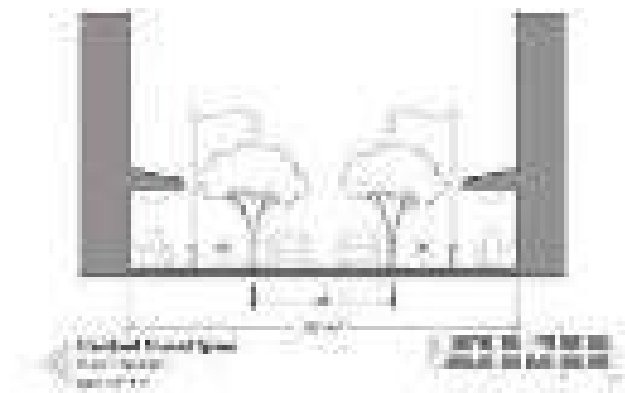
Gambar 29 Shared space typologies-street in Pauhi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)

Berdasarkan studi kasus di Pauhi Street (Parker et al., 2009) dapat dijelaskan bahwa shared space/ shared street terdiri dari beberapa tipologi, antara lain sebagai berikut :

1. Shared space typologies-STREET

Merupakan shared space yang berupa ruang linier yang posisinya berada di sepanjang koridor jalan. Shared space dengan tipologi ini dapat dibagi lagi menjadi beberapa jenis yaitu :

- a. Standard Shared Street, berupa ruang koridor jalan yang manfaat utamanya untuk area berjalan kaki dan aktivitas lainnya dengan kriteria standar shared street, seperti removing features seperti kerbs, road surface markings, traffic signs, and traffic lights, no segregation, dan percampuran moda transportasi.

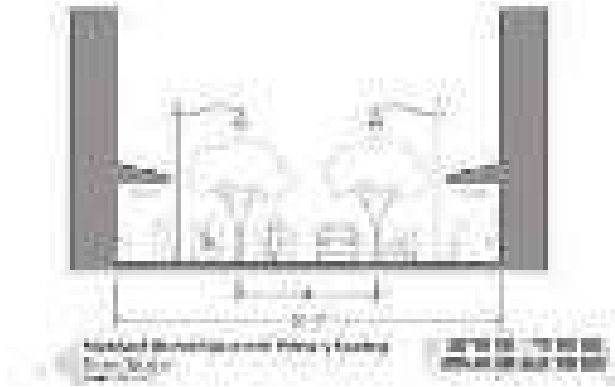


Gambar 30 Section tipologi Standard Shared Street in Pauhai
 Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



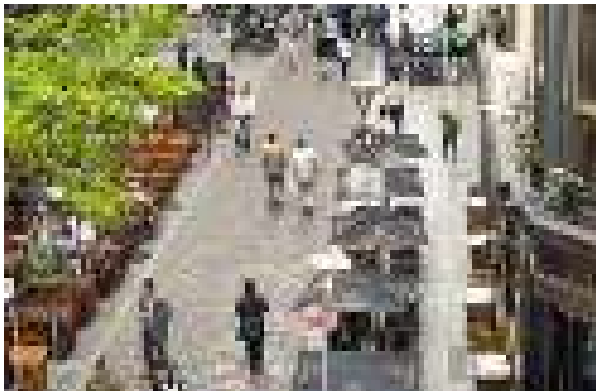
Gambar 31 Contoh tipologi Standard Shared Street
 Sumber : feedly.com

- b. Standard shared space with primary outdoor seating, berupa koridor shared street dengan fungsi pendukung yang dapat meningkatkan livabilitas dan regenerasi ekonomi di Kawasan tersebut. Berfungsi sebagai komersial shared street dengan restaurant, caffe, dan retail dilengkapi dengan area seating grup.



Gambar 32 Section tipologi Standard shared space with primary outdoor seating in Pauahi

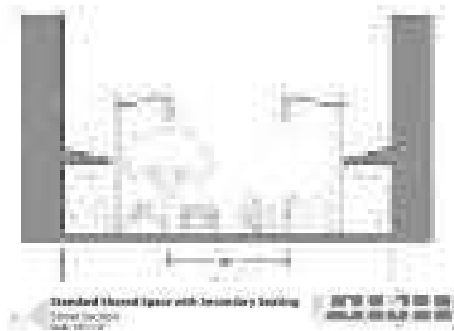
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



Gambar 33 Contoh tipologi Standard shared space with primary outdoor seating in Pauahi

Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)

- c. Standard shared space with secondary seating, berupa koridor shared street dengan kelengkapan street furniture (bench, planter box dll) dan berfungsi sebagai area greenery.



Gambar 34 Section tipologi Standard shared with secondary seating in Pauhi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



Gambar 35 Contoh tipologi Standard shared space with secondary seating in Bell Street
Sumber : urbansyrup.com

- d. Thematic Alley, berupa koridor shared street berupa area mix dari beberapa jenis shared space yang telah disebutkan sebelumnya dan biasanya memiliki tema-tema tertentu sesuai dengan identitas di Kawasan tersebut. Misalnya di Pauahi street dilengkapi dengan Pauahi art alley yang dapat dimanfaatkan sebagai performances area dan primary seating yang dapat memancing tumbuhnya komunitas-komunitas baru, sehingga livabilitas Kawasan dapat meningkat.



Gambar 36 Section tipologi Thematic Alley in Pauahi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



Gambar 37 Contoh tipologi thematic Alley di 'Aker Brygge' in Oslo
Sumber : landezine.com

- e. Plaza, berupa ruang yang fleksibel yang khusus disediakan dengan tujuan untuk dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk berkumpul (area komunal) dan dapat saling berinteraksi antar satu pengguna dengan pengguna lainnya, seperti public plaza, children playground, dan market. Dapat dimanfaatkan sebagai area transisi apabila dalam satu Kawasan terdapat beberapa land use yang berbeda. Misalnya sebagai area transisi antara komersial shared street dan residential shared street.



Gambar 38 Shared space plaza in Pauahi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



Gambar 39 Maidstone Highstreet, UK (Pedestrian Friendly)
Sumber : civilengineers.com



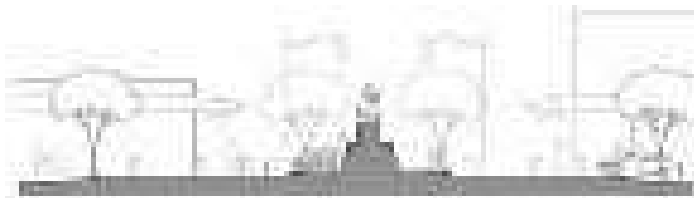
Gambar 40 Shared street in Exhibition road, Kensington London
Sumber : skyscrapercity.com

2. Shared space typologies-INTERSECTION

Merupakan shared space yang berupa intersection atau persimpangan koridor jalan.

a. Roundbout-statue,

Berupa penyelesaian pengaturan lalu lintas di area persimpangan jalan dimana pergerakan *lalu* lintas kendaraan dapat terus mengalir dengan mengelilingi sebuah pulau atau taman atau statue/sculpture berbentuk lingkaran di tengah, sehingga tanpa perlu adanya lampu pengatur lalu lintas.



Gambar 41 Shared space typologies intersection in Pauahi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)

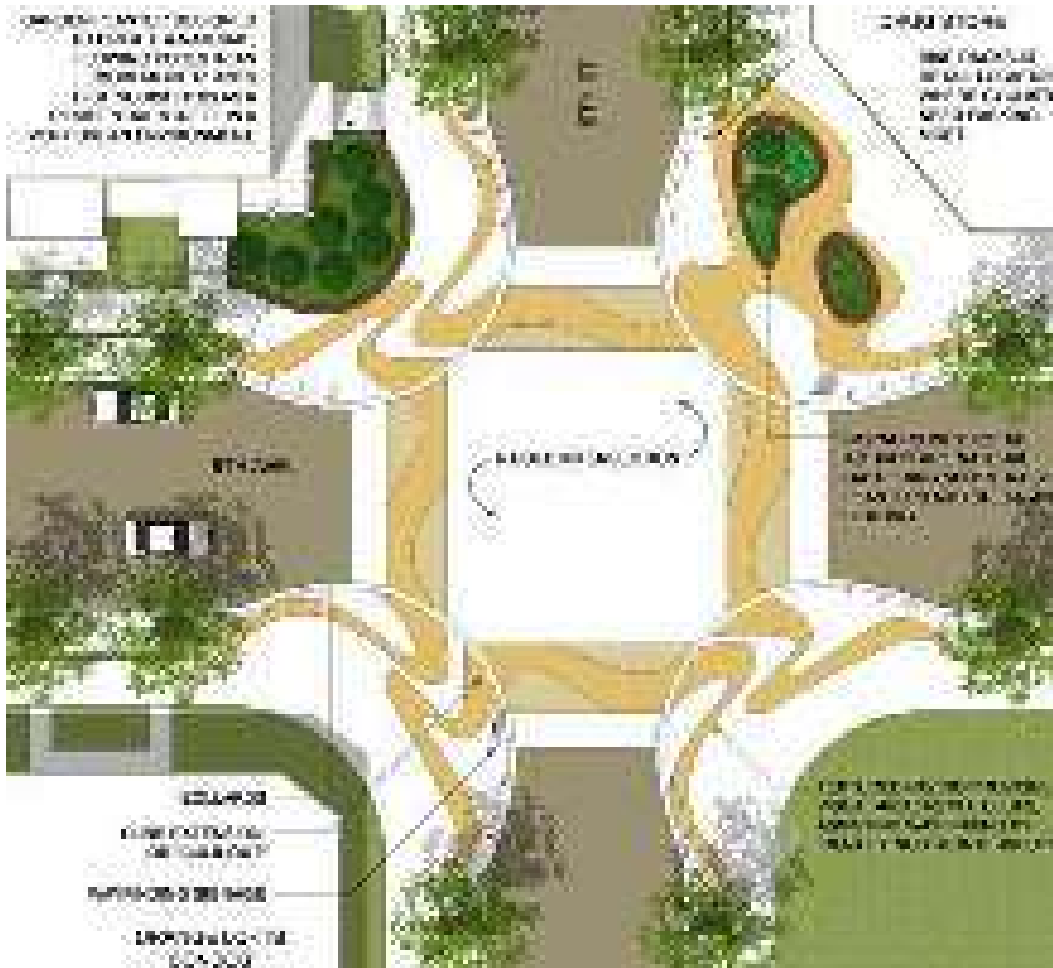
b. Shared space raised intersection



Gambar 42 Shared space typologies raised intersection in Paushi
Sumber : Parker, DArch Project, Arch 508, & Spring (2008, 2009)



Gambar 43 Design Shared space raised intersection in San Francisco
Sumber : archdaily.mx



Gambar 44 East Village Streetscape: raised intersection, curb extensions, textured paving in Summer : archdaily.mx



Gambar 46 Aerial view raised intersection
Sumber : nacto.org

BENEFITS

Benefits

Tujuan Shared street berdasarkan laporan Department for Transport UK (2011) :

1. Meningkatkan kualitas lingkungan hidup di perkotaan
2. Memberikan kebebasan orang untuk bergerak daripada mengikuti instruksi dan kontrol lalu lintas
3. Meningkatkan suasana ruang
4. Meningkatkan aktivitas sosial
5. Meningkatkan vitalitas ekonomi setempat

Manfaat konsep *shared street* menurut Grey & Siddall (2012) yaitu :

1. Meningkatkan keamanan karena pengemudi dan pengguna jalan lainnya saling berinteraksi sehingga kendaraan bermotor tidak lagi mendominasi ruang jalan.
2. Menciptakan lingkungan pejalan kaki yang lebih baik dengan meminimalisir terjadinya kekacauan jalan dan signage.
3. Membantu untuk menghidupkan kembali daerah komersial yang mengalami penurunan daya jual dan meningkatkan kualitas ruang publik dengan menyediakan ruang komunal bagi masyarakat.
4. Mengurangi kecepatan dan volume lalu lintas kendaraan.

Kos et al., (2013) berpendapat tentang manfaat yang lebih spesifik, yang dapat dirasakan dengan adanya *shared street* antara lain :

- a. Pengurangan angka kecelakaan-17%

- b. Penurunan kecepatan kendaraan- 19-39%
- c. Pengurangan intensitas lalu lintas mobil (9-34%)
- d. Pengurangan tingkat kebisingan/polusi



Gambar 47 Efek dari shared street
 Sumber : Sørensen (2011)



+54%

Increase in pedestrian volumes



+47%

Increase in consumer spending



-25%

Decrease in vehicle volume



+80%

Felt safer in the area

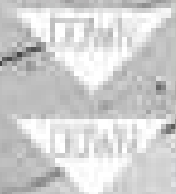
Gambar 48 Pengaruh shared street di Fort Street; Auckland, New Zealand
Sumber : Global Designing Cities Initiative

AUCKLAND'S SHARED SPACES:

FOOT TRAFFIC
SPENDING



TRAFFIC VOLUME
TRAFFIC SPEEDS



Gambar 49 Pengaruh shared street di Fort Street; Auckland, New Zealand
Sumber : www.vienncover.com

Problems

Permasalahan pada konsep *shared street* menurut Grey & Siddall (2012) yaitu :

1. Orang dengan keterbatasan visual tidak dapat mengetahui kehadiran pengguna jalan lain hanya dengan mengandalkan kontak mata.
2. Sulit untuk menavigasi dan menemukan rute bagi banyak pengguna.
3. Kurangnya delineators seperti kerbs yang digunakan oleh anak, dan difabel.
4. Pengguna tidak yakin bagaimana menggunakan *shared spaces*, *shared surface* atau *home zones*.

PRECEDENTS

Precedents

1. Exhibition Road, Kensington, London



Gambar 50 Aerial view Exhibition Road, London sebelum dan sesudah menjadi shared street

Sumber : www.dailymail.co.uk



Gambar 51 Kondisi Exhibition Road, London sebelum dan sesudah menjadi shared street

Sumber : www.dailymail.co.uk



Gambar 52 Sistem kerja shared street di Exhibition Road, London
 Sumber : en.wikipedia.org



Gambar 53 Penampang potongan jalan di Exhibition Road, London.
 Sumber : www.stone-ideas.com

Desain dengan konsep *shared street* di *exhibition road* memberikan prioritas utama bagi pejalan kaki tetapi juga masih mewadahi kendaraan bermotor namun dengan penurunan kecepatan. Cara kerjanya adalah dengan menciptakan "*shared space*" dimana pejalan kaki, pengendara sepeda dan kendaraan semua menempati level permukaan jalan yang sama (*shared surfaces*), tanpa tepi jalan atau hambatan yang memisahkan mereka. Tampaknya berisiko, tetapi teori ini menjelaskan bahwa jika pejalan kaki dan pengendara kendaraan menyadari bahwa mereka menempati ruang yang sama, mereka akan berperilaku lebih bertanggung jawab.

Proyek ini bertujuan membuat *Exhibition Road* yang dapat dengan mudah diakses semua masyarakat, termasuk penyandang cacat (difabel). Desain jalan dengan level permukaan sama dengan meminimalkan pembatas dan hambatan jalan, menciptakan sebuah jalan yang kurang jelas agar pengemudi menjadi lebih hati-hati dan mengurangi kecepatan kendaraan, dengan kesadaran yang lebih besar dan lebih memperhatikan pejalan kaki. (Marcelina, 2016)

2. London's Oxford Circus



Gambar 54 Oxford Circus sebelum dan sesudah menjadi Shared street
Sumber: twitter.com/g_mesin

3. Drachten, Belanda



Gambar 55 Intersection di Drachten, Belanda
Sumber : www.researchgate.net

Keseragaman dari desain *shared street* yang diaplikasikan dapat semakin menguatkan karakter ruang publik, sedangkan permukaan jalan (*shared surface*) yang berdekatan dilengkapi dengan penanda khusus seperti tanda jalur pejalan kaki, untuk membedakan zona pejalan kaki karena penggunaan ruang dari permukaan jalan yang sama. Kecepatan kendaraan bermotor yang diperbolehkan di dalam area *shared street* ini adalah 50 km/jam. Atas permintaan warga, penyeberangan pejalan kaki tetap diberi penanda berupa *marking strips*.



Gambar 56 Persimpangan jalan di area *shared street* yang memanfaatkan roundbout.

Sumber : www.streetsblog.org

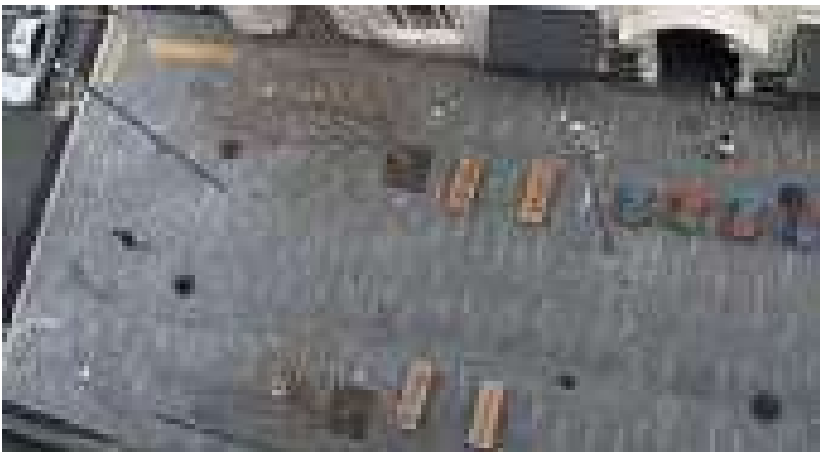
4. CBD Shared Space, Auckland New Zealand



Gambar 57 CBD Shared Space sebelum dan sesudah menjadi shared street.
Sumber : www.pinterest.com

Menurut (AEST, 2012) untuk mencapai lingkungan *streetscape* yang kohesif ada sejumlah of tantangan untuk mengatasi, misalnya:

- a. A 'customer first' approach dengan pemangku kepentingan untuk memastikan mereka dapat terlibat selama proses.
- b. Aksesibilitas-konsultasi ekstensif dengan Royal New Zealand Foundation dari kelompok disabilitas.
- c. Pengembangan kontrol shared street dan regulasi terkait yang tidak ada dalam regulasi jalan dan signage saat itu.
- d. Merumuskan pendekatan desain shared street yang sesuai dengan lingkungan budaya di Selandia Baru.



Gambar 58 Desain CBD Shared Space
Sumber : worldlandscapearchitect.com

Desain yang dikembangkan untuk setiap jalan merespon kondisi sosial dan lalu lintas di lokasi tersebut. Fort Street misalnya termasuk jalan yang memiliki situs Foreshore yang tetap dipertahankan dengan memperkuat peluang terjadinya interaksi sosial sesama pengguna dengan sense of place yang kuat. (AEST, 2012)

5. Covent Garden, London

Mengembangkan konsep *Shared street* di Seven Dials dengan maksud ingin menjadi kota yang *walkable*, dan dengan *shared street* dianggap sangat cocok untuk mewujudkannya. Bertujuan menciptakan ruang publik yang mengutamakan kepentingan pejalan kaki dan pesepeda. Batas dan hirarki ruang yang diciptakan sedemikian rupa agar semua pengguna memiliki hak yang sama untuk bergerak menggunakan ruang. Dengan menyamakan level permukaan jalan (*shared surface*) dan menghilangkan batas jalan membuat orang merasa lebih mudah dan bebas untuk bergerak, selain itu juga dapat mengurangi dominasi kendaraan (Setyowati, 2016)



Gambar 59 Denah jalan di Seven Dials, Coven Garden London.
Sumber : www.londonoffthebeatentrack.com



Gambar 60 Suasana di Monmouth Street near Seven Dials, Covent Garden
Sumber : www.picfair.com



Gambar 61 Suasana di Seven Dials Covent Garden, London.
Sumber : assets.londonist.com

6. Bell Street Park Shared Street, Seattle



Gambar 62 Kondisi Street Park Shared Street
Sumber : nacto.org



Gambar. 63 Kondisi Street Park Shared Street sebelum menjadi shared street
Sumber : nacto.org

Tim proyek Street Park Shared Street mengembangkan lima kriteria desain shared street di Bell Street Park sebagai berikut:

1. *Reclaim*
2. *Elevate* (mengangkat)
3. *Grid*,
4. *twist*, dan
5. *Meander* (berliku-liku)

Kriteria tersebut merumuskan strategi tentang bagaimana mengaktifkan kembali ruang untuk kenyamanan mobilitas dan kualitas hidup masyarakat agar lebih baik. Proyek ini berusaha mengembalikan ruang jalan menjadi lebih fleksibel dan berfungsi optimal. Desain ruang jalan akan dibuat terangkat ke posisi lebih tinggi dan continuous surface. (National Association of City Transportation Officials, 2014).



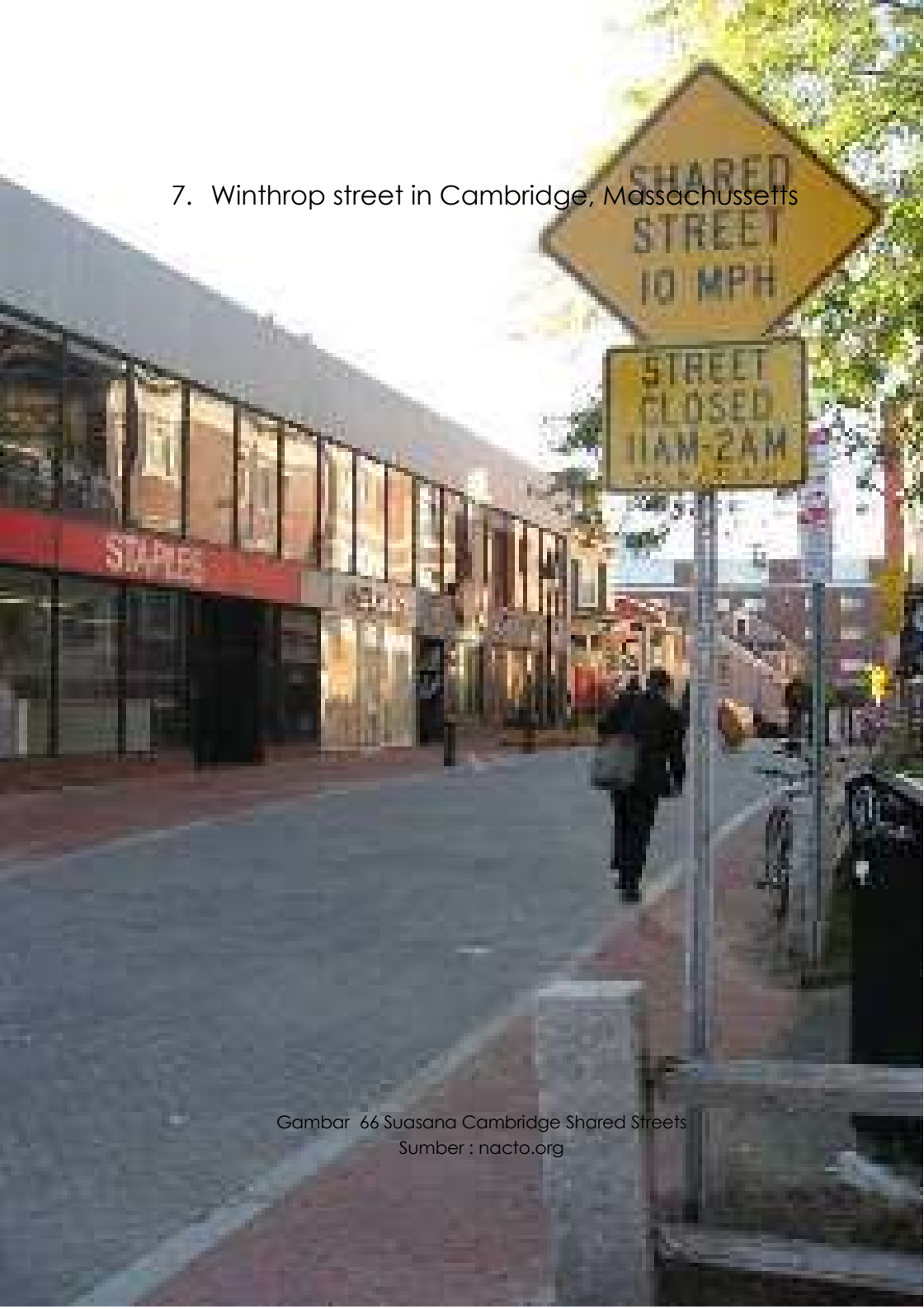
Gambar 64 Suasana Street Park Shared Street
Sumber : nacto.org



Gambar 65 Pembagian pedestrian priority zone

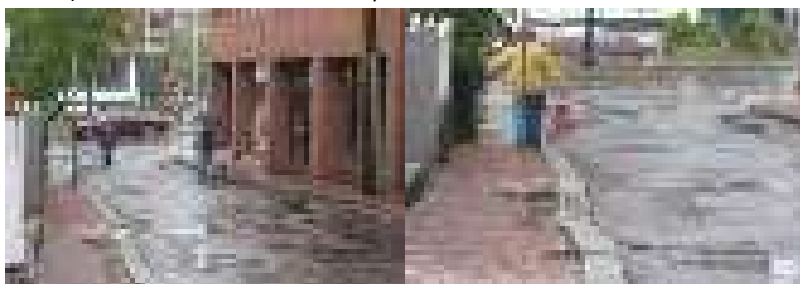
Sumber : nacto.org

7. Winthrop street in Cambridge, Massachusetts



Gambar 66 Suasana Cambridge Shared Streets
Sumber : nacto.org

Winthrop street di Harvard Square, Cambridge mulai direnovasi menjadi shared street pada tahun 2007. Sebelumnya, merupakan jalan sempit dan tidak terawat. Renovasi menjadi shared street bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan ruang jalan yang lebih efisien, secara optimal mengakomodasi pejalan kaki, pengendara sepeda, pengunjung di luar area dan juga untuk pengendara bermotor. Cambridge shared street berubah menjadi ruang publik yang mengintegrasikan dan mewadahi fungsi komersial, street art, retail Restoran, dan fasilitas fasilitas transportasi ke dalam desain yang estetis-menyenangkan. Sebelumnya, Winthrop Street memiliki trotoar sempit dan paving yang tidak rata sehingga menciptakan lingkungan yang tidak ramah bagi pejalan kaki. (National Association of City Transportation Officials, 2007)



Gambar 67 Kondisi sebelum menjadi shared street

Sumber : <http://www.pedbikesafe.org/>

Desain dari Cambridge shared street menggunakan warna-warna standar, *interlocking concrete pavers*, dan memilih material yang memudahkan dalam proses perawatannya. Penggunaan bollards di Palmer street terbukti cukup efektif untuk melindungi bangunan dari lalu lintas kendaraan, terutama truk. (National Association of City Transportation Officials, 2007)



Gambar 68 Kondisi Harvard Square setelah menjadi shared street
Sumber : nacto.org



Gambar 69 Suasana di Harvard Square
Sumber : en.wikipedia.org

8. The Waterfront Promenade di Aker Brygge



Gambar 70 Suasana The Waterfront Promenade di Aker Brygge
Sumber : <http://landezine.com/>

Proyek ini merupakan bagian dari upaya untuk mengoptimalkan kembali Kawasan tepi laut di Oslo, caranya dengan menciptakan kawasan yang ramah bagi pejalan kaki di tepi laut sepanjang 12 km yang dapat diakses secara publik yang menghubungkan bagian Timur dan barat kota. Pengembang proyek ini, Norwegian Property (NPRO), melakukan perbaikan ruang terbuka publik perkotaan, dengan mengubah konsep retail di area tersebut, sehingga dapat memberikan suasana baru yang lebih menyenangkan.



Gambar 71 The Waterfront Promenade di Aker Brygge juga berfungsi sebagai plaza

Sumber : <http://landezine.com/>

Shared surface pada ruang jalan menjadi salah satu perhatian khusus pada proses desain. Permukaan jalan dibuat dari paving granit. Tujuannya adalah untuk menciptakan permukaan paving yang kuat dan non-directional, dengan beberapa aksan dan pola berulang. Tiga modul desain paving yang berbeda digunakandan digunakan untuk menciptakan integrasi yang mudah dipahami oleh pejalan kaki, kendaraan dan zona shared traffic zone. LINK lanskap juga mengembangkan site-specific concept pada street furniture. Caranya dengan menyediakan street furniture yang dapat memancing orang untuk berinteraksi sosial di ruang publik dengan tetap tinggal lebih lama di kawasan tersebut. (LINK Lanskap, 2014)



Gambar 72 Area seating grup di Aker Brygge

Sumber : <http://landezine.com/>

9. Argyle St. and Broadway Ave. Chicago, Illinois

Argyle street berada diantara North Broadway dan North Sheridan Road, merupakan sebuah koridor jalan di lingkungan Uptown Chicago. Argyle Street menjadi jalan pertama di kota Chicago yang dirancang berdasarkan konsep "Shared Street", berusaha menciptakan nuansa seperti Plaza dengan menaikkan jalan dan menghilangkan curbs. Desain streetscape yang mencakup unit pavers yang memberi kesan trotoar yang lebar pada level yang sama dengan jalan, dan dilengkapi dengan street furniture trotoar, seperti rak sepeda, dan area pejalan kaki yang dibuat lebar sangat memungkinkan untuk difungsikan sebagai areaseating grup dan area duduk kafe, untuk saling berkumpul dan berinteraksi.



Gambar 73 Aerial plan of Argyle Shared Street

Sumber : www.cnu.org

“This project creates an area that is more walkable, more sustainable and has a greater sense of place for the community. Whether you are walking, biking, driving, or using public transit, we want all modes of transportation to be safe to use and accessible for all Chicagoans,” says Mayor Rahm Emanuel. (Congress for the new urbanism, 2019)



Gambar 74 Design Argyle Shared Street
Sumber : www.site-design.com

Meskipun pada awalnya desain shared street menyebabkan beberapa kebingungan kepada penggunanya, namun pejalan kaki justru tampak menikmati kondisi berjalan santai yang mengarah ke lebih banyak aktivitas dan pergerakan di sepanjang koridor jalan.



Gambar 75 Suasana di Argyle Shared Street
Sumber : www.site-design.com



Gambar 76 Implementasi desain Argyle Shared Street
Sumber : blockclubchicago.org



Garage: 77 Argyle's Shared Street
Summer : blockclubchicago.org

Conclusion

Buku ini menjelaskan mengenai konsep shared street beserta studi kasusnya. Dari pemaparan tersebut dapat disimpulkan bahwa Konsep Shared street merupakan konsep penataan ruang jalan yang berusaha untuk mengurangi dampak negatif pada lingkungan, masyarakat melalui sistem pengaturan lalu lintas yang merugikan. Shared street menghendaki adanya penghapusan hambatan jalan dan meminimalkan adanya pemisahan jalur antara pejalan kaki dengan kendaraan, baik kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, sehingga dapat mengurangi dominasi kendaraan, kecepatan kendaraan, dan tingkat korban lalu lintas di jalan.

Hal yang diharapkan dari konsep ini adalah ketika jalan dibuat menjadi lebih berbahaya, ketika pengendara mulai berhenti mencari dan melihat penanda jalan (signs) dan mulai memperhatikan orang lain di sekitarnya, sehingga pejalan kaki dan pengemudi menjadi lebih waspada. Interaksi sosial dapat tercipta dari sesuatu hal yang dianggap tidak biasa, yaitu dengan saling bernegosiasi dalam menggunakan ruang jalan melalui kontak mata.

Contact Information

MARCELINA DWI SETYOWATI, S.T., M.SC



na.marcelina90@gmail.com
marcelina.dwi@staff.uty.ac.id

WIDI CAHYA YUDHANTA, S.T., M.SC



arsitekjahat@gmail.com
widi.cahya@staff.uty.ac.id

Company Information

UNIVERSITAS TEKNOLOGI YOGYAKARTA

Jl. Glagahsari No.63, Warungboto, Kec. Umbulharjo,
Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta 55164

Telephone (0274) 373955

www.uty.ac.id

References

- 2030 PALETTE. (2019a). *Shared Streets: Implementation Basic Shared Street Design: Recommended Design Elements*. Retrieved from www.2030palette.org
- 2030 PALETTE. (2019b). *Shared Streets*. Retrieved November 28, 2019, from <http://www.2030palette.org/shared-streets/>
- Adam, J. (2008). *Where and when is shared space safe?* Retrieved from <http://www.john-adams.co.uk/2008/05/04/where-and-when-is-shared-space-safe/>
- AEST. (2012). *CBD Shared Space, Auckland New Zealand*. Retrieved November 28, 2019, from <https://worldlandscapearchitect.com/cbd-shared-space-auckland-new-zealand-boffa-miskell/#.Xd95vPkgXDc>
- Congress for the new urbanism. (2019). *Argyle Shared Street CHICAGO, ILLINOIS*. Retrieved from <https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/argyle-shared-street>
- Department for Transport UK. (2011). *Local Transport Note 1/11, Shared Space*. Retrieved from <https://www.gov.uk/government/publications/dptac-s-position-on-shared-space>
- Federal Highway Administration. (2006). *Lesson 20: Traffic Calming*. In *University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation*.
- Gerlach, J., & Methorst, R. (2009). *Sense and nonsense about Shared Space-For an objective view of a popular planning concept*. *Luettavissa: Http://Katana. ...*, (May 2014), 1–12. Retrieved from [http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestand/en/Shared Space_short_german-Eng.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestand/en/Shared%20Space_short_german-Eng.pdf)
- Gillies, A. (2009a). *Is The Road There To Share? Shared*

- Space in an Australian Context*. University of New South Wales.
- Gillies, A. (2009b). Is the road there to share? Shared space in an Australian context. University of New South Wales.
- Global Designing Cities Initiative. (n.d.). Case Study: Fort Street; Auckland, New Zealand. Retrieved November 30, 2019, from <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/commercial-shared-streets/case-study-fort-street-auckland-new-zealand/>
- Global Designing Cities Initiative. (2016a). Residential Shared Streets. Retrieved November 30, 2019, from <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/residential-shared-streets/>
- Global Designing Cities Initiative. (2016b). Shared Street. Retrieved November 30, 2019, from <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/>
- Grey, T., & Siddall, E. (2012). *Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones from a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/300068390_Shared_Space_Shared_Surfaces_and_Home_Zones_form_a_Universal_Design_Approach_for_the_Urban_Environment_in_Ireland_Key_Findings_Recommendations
- Heydecker, B. J., & Robertson, S. A. (2009). *Evaluation of Pedestrian Priority Zones in the European area Report to the Korea Transport Institute KoTI*. (July), 64.
- King County Metro. (2017). *Shared Mobility Technical Report*. Seattle.
- Kos, G., Predrag, B., & Krešimir, V. (2013). Shared Space Concept In Local Communities: Case Study, Raod

- Safety In Local Community. *VIII International Conference*, 173–177. Valjevo.
- LINK Landskap. (2014). The Waterfront Promenade at Aker Brygge. Retrieved from <http://landezine.com/index.php/2015/12/the-waterfront-promenade-at-aker-brygge-by-link-landskap/>
- Monderman, H. (2018). Redesigning Mobility. Retrieved July 22, 2019, from <https://www.maxborka.com/mapping-the-design-world/redesigning-mobility-hans-monderman/>
- National Association of City Transportation Officials. (2007). Case Study Cambridge Shared Streets. Retrieved from <https://nacto.org/case-study/cambridge-shared-streets/>
- National Association of City Transportation Officials. (2014). Case Study Bell Street Park Shared Street, Seattle. Retrieved November 28, 2019, from <https://nacto.org/case-study/bell-street-park-seattle/>
- National Association of City Transportation Officials. (2016). *Global Street Design Guide*. New York: Island Press.
- National Association of City Transportation Officials. (2017). Commercial Shared Street. Retrieved November 28, 2019, from <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/commercial-shared-street/>
- Parker, C. K., DArch Project, Arch 508, & Spring 2008. (2009). *a Shared Space for puahi street* (Vol. 11).
- Project For Public Spaces. (2008). Hans Monderman. Retrieved from <https://www.pps.org/article/hans-monderman>
- Project For Public Spaces. (2017). WHAT IS SHARED SPACE? Retrieved November 27, 2019, from <https://www.pps.org/article/what-is-shared-space>
- Setyowati, M. D. (2016). *Shared Space Street Sebagai Konsep Pengembangan Ruang Jalan Di Koridor*

Komersial Di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang.
Universitas Gadjah Mada.

Sørensen, M. W. J. (2011). Shared space in Norway (... and in Europe). *Nordic Road Safety Forum*, (May).

