



PEMANFAATAN JALUR PEDESTRIAN PADA AREA MIXED-USE DI JL. MT HARYONO (KORIDOR PETERONGAN-PEREMPATAN BANGKONG)

Kania Kinasih¹, Edi Purwanto², Atiek Suprapti³

Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

E-mail: kaniakinasih@students.undip.ac.id

Informasi Naskah:

Diterima:

27 November 2019

Direvisi:

11 Februari 2020

Disetujui terbit:

1 Maret 2020

Diterbitkan:

Cetak:

29 Maret 2020

Online

20 Maret 2020

Abstract: *This research is based on a new design on the pedestrian ways on MT. Haryono Street corridor of the Peterongan-Bangkong intersection, because the Semarang City Government made several changes to the pedestrian lane design in several locations, one of which was on MT. Haryono Street. Through this new pedestrian ways design, researchers will associate with mixed areas or mixed-use areas in the corridor that will be examined based on factors and indicators of the mixed area and pedestrian ways design. The purpose of this study is to determine the utilization of pedestrian ways in the mixed-use area which gets the highest priority based on pedestrian path users. Field data and interview results on pedestrian path users obtained were then analyzed using a qualitative deductive method combined with quantitative through sampling with purposive sampling. And it was concluded that the highest utilization of the new design of pedestrian ways in the MT Haryono Street is a function and activity.*

Keyword: *Pedestrian ways' utilization, mixed-use area, MT. Haryono street corridor, fuction and activity*

Abstrak: Penelitian ini didasari oleh desain baru pada jalur pedestrian di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong, karena Pemerintah Kota Semarang melakukan beberapa perubahan terhadap desain jalur pedestrian di beberapa lokasi, salah satunya di Jalan MT. Haryono. Melalui desain jalur pedestrian yang baru ini, peneliti akan mengkaitkan dengan area campuran atau *mixed-use* area pada koridor tersebut yang akan diteliti berdasarkan faktor-faktor dan indikator area campuran dan desain jalur pedestrian. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui pemanfaatan jalur pedestrian pada area *mixed-use* manakah yang mendapat prioritas paling besar berdasarkan pengguna jalur pedestrian. Data lapangan dan hasil wawancara pada pengguna jalur pedestrian yang didapat kemudian dianalisa menggunakan metode deduktif kualitatif yang dikombinasikan dengan kuantitatif melalui pengambilan *sample* dengan *purposive sampling*. Dan didapatkan kesimpulan pemanfaatan paling tinggi dari desain baru jalur pedestrian Jalan MT. Haryono adalah fungsi dan aktivitas.

Kata Kunci: Pemanfaatan jalur pedestrian, area *mixed-use*, koridor Jalan MT. Haryono, fungsi dan aktivitas

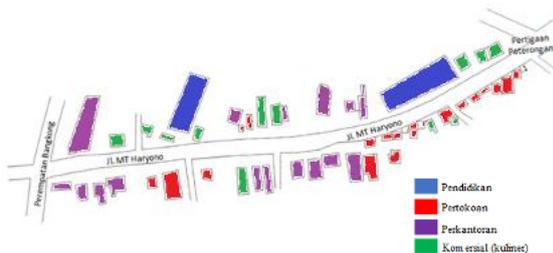
PENDAHULUAN

Pada saat ini, Kota Semarang melakukan beberapa pengembangan kota, salah satunya beberapa perubahan pada desain jalur pedestrian. Jalur pedestrian dipasang material baru dan beberapa penambahan elemen-elemen *street furniture*. Pada penelitian ini didasari oleh desain baru pada jalur pedestrian di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong. Di koridor jalan tersebut dibuat sebuah desain baru jalur pedestrian yang desainnya berbeda dari jalur pedestrian lain di Kota Semarang, sehingga muncul persepsi tersendiri mengenai adanya improvisasi desain kepada penggunanya. Pemilihan judul ini didasari adanya *gap* mengenai adanya wujud baru desain

jalur pedestrian yang terletak di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong terhadap pemanfaatannya sebagai area *mixed-use*. Pengguna yang lebih dulu ada di sekitar lingkungan jalur pedestrian tentu memiliki kebiasaan dengan aktivitas yang sering dijalaninya, melalui adanya desain jalur pedestrian yang baru, pengguna dihadapkan dengan kebiasaan baru mengikuti adanya perubahan pada desain jalur pedestrian. Pada penelitian ini bertujuan untuk menemukan faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap jalur pedestrian pada area *mixed-use* dan pemanfaatan mana yang paling tinggi di area *mixed-use* koridor jalur pedestrian Jl. MT. Haryono. Menurut (Institute, Gause, Eppli, Hickok, & Ragas,

1998), *mixed-use building* adalah suatu kawasan bisnis multifungsi bagian dari wilayah kota yang menampung beberapa kegiatan yang berbeda di dalamnya, masing-masing kegiatan saling melengkapi dan berkaitan erat serta saling berinteraksi, pengembangannya harus memiliki peranan yang jelas dan akurat diangkat dari masing-masing fungsi kegiatan. Menurut (Marlina, 2008), *mixed-use building* atau kawasan merupakan salah satu cara upaya pendekatan dan berusaha menyatukan aktivitas dan fungsi yang berada di sebuah kota agar semua kegunaan dan fasilitas yang memiliki keterkaitan dalam kerangka integrasi yang kuat. Area *mixed-used* yang di sekitar jalur pedestrian Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong, diantaranya adalah:

1. Kawasan komersial, terdiri dari café, rumah makan, percetakan, toko peralatan rumah tangga, toko pakaian, salon, Pedagang Kaki Lima (PKL), dll;
2. Area pendidikan, terdapat sekolah, satu buah Sekolah Menengah Pertama (SMP), satu buah Sekolah Menengah Atas (SMA), satu buah Taman Kanak-kanak (TK) dan Sekolah Dasar (SD);
3. Area perkantoran;
4. Area hunian, terletak di belakang area komersial atau akses melalui gang diantara bangunan-bangunan komersial.

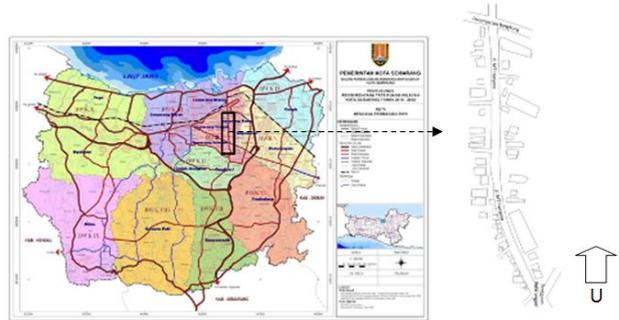


Gambar 1. Peruntukkan Bangunan pada Koridor Jl. MT. Haryono

(Sumber: *Dokumentasi Penulis, 2019*)

Lokasi jalur pedestrian terletak di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong. Jalan MT. Haryono (Koridor Peterongan-Perempatan Bangkong) terletak di Kelurahan Wonodri, Kecamatan Semarang Selatan, termasuk dalam BWK I Kota Semarang. Rencana fungsi pengembangan wilayah dari BWK I menurut RTRW Kota Semarang tahun 2011-2031 adalah sebagai perkantoran, pusat perdagangan, jasa, serta sebagai rencana pusat pelayanan kota. Menurut RTRW Kota Semarang pula bahwa Jalan MT. Haryono mempunyai fungsi sebagai jalan arteri sekunder. Wilayah studi adalah di jalur pedestrian pada Jalan MT. Haryono Semarang dari pertigaan Peterongan, sehabis Telkom Peterongan, hingga perempatan Bangkong. Jalan MT. Haryono memanjang dari pertigaan Peterongan (Sompok) hingga bundaran Bubakan sepanjang 3,5 km, sedangkan koridor Jalan MT. Haryono Semarang dari pertigaan Peterongan-Bangkong sepanjang 710 m. Pemilihan lokasi didasari adanya perubahan desain pada Jalan MT. Haryono Semarang yang

sudah dibangun pada koridor pertigaan Peterongan-Perempatan Bangkong.



Gambar 2. Peta Konstalasi Koridor Jl. MT. Haryono
(Sumber: RTRW Kota Semarang 2011-2031)

Pertimbangan pemilihan lokasi adalah jalur pedestrian di Jalan MT. Haryono pada koridor Peterongan-Perempatan Bangkong adalah karena desain pada jalur pedestrian tersebut baru dan mengalami beberapa perubahan pada jalur pedestrian, terutama jalur pedestrian sisi Barat. Pada jalur pedestrian sisi Barat, mengalami pelebaran dan beberapa perubahan desain, seperti, perubahan wujud berupa material, warna, motif, penambahan vegetasi, dan penambahan elemen *street furniture*, berupa lampu taman, bangku taman, dan jalur tunanetra (*guiding block*).



Gambar 3. Jalur Pedestrian Jl. MT. Haryono Koridor Peterongan-Perempatan Bangkong Sisi Barat (atas) dan Sisi Timur (bawah) Tahun 2018

(Sumber: *Dokumentasi Penulis, 2019*)



Gambar 4. Pelebaran Jalur Pedestrian Sisi Barat (atas) dan Sisi Timur (bawah)

(Sumber: *Dokumentasi Penulis, 2019*)

Pada tahun 2018, kedua sisi jalur pedestrian di sisi Barat dan sisi Timur hanya memiliki lebar sekitar 2-2,5 meter, dimana lebar minimum untuk standart jalur pedestrian pada kawasan pertokoan, sekolah, dan pertokoan/perbelanjaan (Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota No.007/T/BNKT/1990 Tentang Petunjuk Perencanaan Trotoar). Aktivitas pendukung pada sektor informal, seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) lebih aktif pada sisi Timur. Kedua sisi Barat dan Timur jalur pedestrian juga memiliki aktivitas pendukung yang sama berupa lahan parkir yang berjajar di sepanjang koridor. Pada tahun 2018 memiliki jalur pedestrian dan jalur lambat pada kedua sisi.

Pada awal tahun 2019, dilakukan perubahan pada desain jalur pedestrian di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong mulai

dikerjakan, jalur pedestrian dilebarkan hingga jalur lambat, namun pada sisi Timur lebar jalur pedestrian tetap. Kemudian pada kedua sisi jalur pedestrian diberikan sentuhan yang baru dengan pewarnaan dan pemberian keramik pada sisi Barat. Penambahan elemen *street furniture*, berupa lampu taman, bangku taman, dan jalur tunanetra (*guiding block*) juga ditambahkan pada jalur pedestrian sisi Barat.

Tabel 1. Karakteristik Koridor Jl. MT. Haryono

Arah	1 arah
Lebar jalan	12 meter
Konstruksi jalan	Aspal
Konstruksi jalur pedestrian	Barat: kaprot dan keramik doff, Timur: batu sikat
Jalur pedestrian	2 sisi jalan, sisi Timur untuk kantong parkir
Lebar jalur pedestrian	Sisi Barat 4,5-5 m, sisi Timur 3,5 m
Moda transportasi	Mobil, sepeda motor, angkota, BRT



Gambar 5. Potongan Jalan Koridor Jl. MT. Haryono (Sumber: *Dokumentasi Penulis, 2019*)

Menurut Arifin (2004) dalam (Setyowati, 2018), koridor jalan komersial merupakan koridor jalan yang pemanfaatan ruang di sepanjang jalannya untuk kegiatan komersial, perkantoran yang kompleks dan pusat pekerjaan di dalam kota. Menurut Arifin (2004) dalam (Setyowati, 2018), kriteria sukses jalan sebagai ruang publik dalam kawasan komersial dapat dilihat dari beberapa aspek, yaitu:

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

Area *mixed-used* sendiri termasuk kategori ruang publik. Area *mixed-use* terdiri dari beberapa fungsi komersial dan non komersial yang bertujuan digunakan untuk kepentingan publik. Kriteria area publik menurut PPS (*Projects for Public Space*) (PPS, 2019), diantaranya:

- a. Fungsi dan aktivitas
- b. Aksesibilitas dan konektivitas
- c. Kenyamanan dan identitas
- d. Faktor sosial

Koridor Komersial sebagai ruang publik sangat erat kaitannya dengan fasilitas bagi pejalan kaki yaitu trotoar (pedestrian ways). Dalam (Setyowati, 2017), menurut (Untermann, 1984), kriteria jalur pedestrian diantaranya:

- 1) Keamanan, pejalan kaki harus dapat bergerak atau berpindah dengan leluasa dan dapat berlindung dari kendaraan bermotor.
- 2) Aksesibilitas, pejalan kaki harus memiliki jarak yang singkat untuk menempuh tempat satu dengan lainnya demi meminimalkan waktu berjalan.
- 3) Kenyamanan, pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilewati, teduh, dan memiliki elemen-elemen pelindung seperti *barrier* jalan dan pemberian fasilitas jalur khusus difabel seperti *ramp*.
- 4) Daya tarik, pada jalur pedestrian diberikan aspek rekreatif, seperti konsep warna dan motif jalur pedestrian, pemberian elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti *street furniture* (lampu taman, bangku taman, vegetasi dengan penataan yang seirama, diberikan elemen lain berupa air mancur atau lampu-lampu hias).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode deduktif kualitatif yang dikombinasikan dengan metode kuantitatif. Menggunakan metode tersebut untuk mengolah data secara kuantitatif untuk menentukan hasil yang kualitatif. Data-data penelitian diambil melalui data primer dan data sekunder. Data primer dilakukan melalui survey lapangan, dokumentasi, wawancara responden dengan kuesioner, dan data sekunder diperoleh melalui literatur dan hasil pengamatan lapangan. Jenis penelitian yang digunakan adalah kualitatif karena dianggap dapat menjelaskan tentang gejala atau fenomena yang terjadi di lapangan. Proses penelitian bersifat deduktif, dimana dalam menjawab rumusan masalah dengan menggunakan variabel (faktor), indikator dan parameter yang dirumuskan dari landasan teori jalur pedestrian dan ruang publik area *mixed-use*. Melalui proses pengumpulan data, maka ditemukan variabel yang kemudian ditentukan untuk faktor pada masing-masing kriteria, yaitu kriteria jalur pedestrian dan kriteria *public space* pada area *mixed-use*, maka dilakukan deduksi pada teori-teori yang berkaitan. Kedua teori dari masing-masing faktor digabungkan, kemudian ternyata diketahui ada beberapa faktor yang sama, maka digabung menjadi satu faktor. Faktor-faktor inilah yang kemudian menjadi bahan analisis pada penelitian.



Gambar 6. Diagram Komponen Penelitian (Sumber: *Analisis Penulis, 2019*)

Teknik pengambilan *sample* yang digunakan adalah *purposive sampling*, menurut (Arikunto, 2006)

purposive sampling adalah teknik mengambil sampel dengan tidak berdasarkan random, daerah atau strata, melainkan berdasarkan atas adanya pertimbangan yang berfokus pada tujuan tertentu, menurut (Sugiyono, 2013) adalah teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif. Dalam (Setyowati, 2018) pertimbangan dalam pemilihan *sample* bersifat spesifik sehingga penentuannya dilakukan sengaja (*purposive*). Data primer dan sekunder yang telah terkumpul kemudian di analisa dalam beberapa tahap, antara lain terdiri atas:

1. Data hasil observasi dan pengamatan di lapangan dengan menggunakan data primer dan sekunder, yaitu data yang meliputi perubahan desain jalur pedestrian dengan pengembangan fungsinya sebagai area *mixed-use*.
2. Dari hasil data tersebut kemudian dilengkapi dengan data hasil studi literatur untuk mengetahui konsep desain jalur pedestrian dan fungsi area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok dan faktor-faktor apa yang mempengaruhinya. Faktor tersebut dapat dilihat dari penyusunan variabel penelitian berdasarkan kajian literatur, observasi, dan wawancara di lapangan.
3. Hasil data tersebut kemudian dibuat tabel yang berkaitan dengan karakteristik jalur pedestrian dalam area *mixed-use* di koridor Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok dengan menggunakan tabel indikator penelitian dengan mengajukan kuesioner.
4. Hasil data tersebut kemudian dapat dilihat elemen apa saja pada jalur pedestrian dan area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok yang sudah sesuai, kurang sesuai, dan tidak sesuai dengan karakteristik jalur pedestrian dalam area *mixed-use* yang sudah dirumuskan sebelumnya. Selanjutnya digunakan untuk melihat faktor apa saja yang berpengaruh di di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Jalan MT. Haryono memanjang dari pertigaan Peterongan (Sompok) hingga bundaran Bubakan sepanjang 3,5 km, sedangkan koridor Jalan MT. Haryono Semarang dari pertigaan Peterongan-Bangkok sepanjang 710 m. Pemilihan lokasi didasari adanya perubahan desain pada Jalan MT. Haryono Semarang yang sudah dibangun pada koridor pertigaan Peterongan-Perempatan Bangkok. Pada awal tahun 2019 dilakukan renovasi desain jalur pedestrian di Jl. MT. Haryono. Jalur pedestrian diperlebar hingga menghilangkan jalur lambat. Pemerintah Kota Semarang melakukan beberapa perubahan terhadap jalur pedestrian di beberapa lokasi, salah satunya di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok. Jalur pedestrian pada koridor jalan tersebut terdapat pada dua sisi bahu jalan, yang memiliki lebar standar dari

jalur pedestrian dengan material paving block biasa. Kini, melalui beberapa perubahan pada koridor jalan tersebut, jalur pedestrian pada sisi Barat yang tadinya hanya selebar standar, dilebarkan. Pelebaran tersebut digunakan untuk memberi ruang untuk vegetasi dan diberikan ruang transisi pada area jalur pedestrian. Dalam hal ini pengunjung diberikan sentuhan dan pengalaman yang berbeda pada desain jalur pedestrian itu sendiri. Fokus renovasi ada pada jalur pedestrian sisi Barat, yaitu dengan menghilangkan jalur lambat.

Meskipun renovasi telah dilakukan dengan terencana, namun tanpa sosialisasi lebih lanjut kepada pengguna akan menimbulkan kebiasaan baru dalam menggunakan jalur pedestrian dan apakah desain baru dapat diterima pengguna dalam area *mixed-use*. Maka dari itu dilakukan penelitian mengenai bagaimana pemanfaatan area *mixed-use* terhadap desain jalur pedestrian yang baru di Jl. MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkok. Pada tabel 2. berikut ini menunjukkan matriks opini pengguna jalur pedestrian dalam area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono Koridor Peterongan-Perempatan Bangkok.

Tabel 2. Matriks Opini Pengguna di Jalur Pedestrian Jalan MT. Haryono Koridor Peterongan-Perempatan Bangkok

No	Faktor	Elemen	Indikator	Keterangan	
				Sisi Barat	Sisi Timur
1	Fungsi dan aktivitas	Fungsi lahan pada area <i>mixed-use</i>	Peruntukan	●	○
			Pelaku kegiatan	●	○
			Waktu aktivitas	●	●
		Aktivitas pada area <i>mixed-use</i>	Aktivitas <i>mixed-use</i> sektor formal	●	○
			Aktivitas <i>mixed-use</i> sektor informal	●	●
2	Aksesibilitas	Dimensi	Sirkulasi ruang gerak	●	□
			Jalur difabel	□	□
			Waktu dan jarak tempuh	○	○
		Ramp	Kemiringan <i>ramp</i>	□	□
3	Kenyamanan	Kondisi alam dan iklim	Peneduh dan pelindung panas dan hujan	○	○
			<i>Street Furniture</i>	Kelengkapan <i>street furniture</i>	○
		Jenis <i>street furniture</i>		○	□
		Peletakkan <i>street furniture</i>		○	□
4	Faktor sosial	Sebaran fungsi sosial	Ragam kegiatan	●	●
			Pelaku kegiatan	●	○
			Waktu kegiatan	●	●

No	Faktor	Elemen	Indikator	Keterangan	
				Sisi Barat	Sisi Timur
5	Keamanan	Barrier	Pail jalur pedestrian	●	●
			Jarak barrier	●	●
6	Identitas	Elemen estetika	Penempatan reklame	●	○
			Ukuran reklame	○	○
			Signage	●	●
			Gaya arsitektur	●	○
7	Daya tarik	Daya tarik kawasan	Pendukung aktivitas pada kawasan	○	□
			Pelaku kegiatan khusus	○	○

Sumber: Analisis penulis, 2019

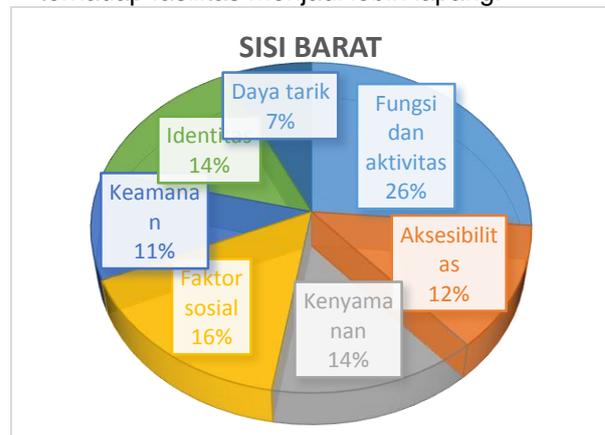
Keterangan:

- Sesuai
- Kurang sesuai
- Tidak sesuai

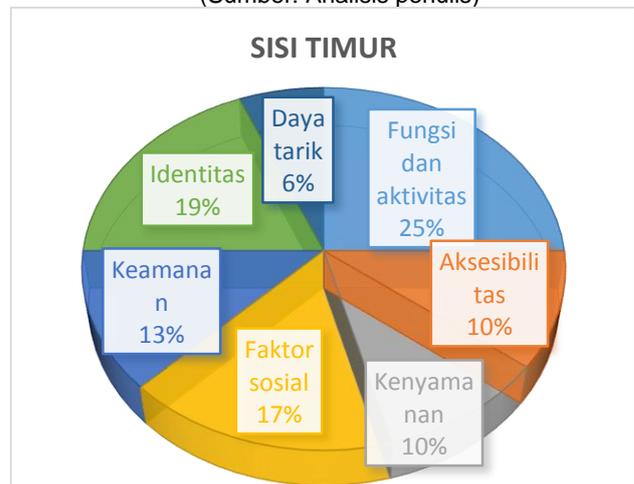
Dari hasil analisis penelitian yang dilakukan, kemudian dilakukan pembahasan berdasarkan hasil temuan dengan teori yang berkaitan dengan penelitian, mengenai pemanfaatan jalur pedestrian di area *mixed-use* di koridor Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong dan faktor apa saja yang berpengaruh. Hal ini kemudian dibahas dalam karakteristik pemanfaatan jalur pedestrian di koridor Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong. Karakteristik pemanfaatan jalur pedestrian di koridor Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong yaitu karakter tertentu yang menjelaskan bahwa jalur pedestrian tersebut sesuai dengan citra Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong sebagai koridor *mixed-use*. Pada hasil temuan, karakter beserta elemen yang menonjol antara lain:

1. Fungsi lahan dan bangunan merupakan fungsi *mix-used*. Jalur pedestrian digunakan untuk tempat berjalan kaki, sebagai akses ke bangunan, sebagai lahan parkir pada sisi badan jalan untuk memfasilitasi kendaraan yang akan datang ke objek. Fungsi bangunan sebagai tempat komersial seperti pertokoan, serta perkantoran, sekolah, dan hunian. Penggunaan lahan parkir hanya pada sisi Timur, sehingga sepeda motor yang membutuhkan parkir, pada akhirnya parkir di jalur pedestrian.
2. Kondisi *street furniture* pada jalur pedestrian baik, namun kelengkapannya masih sangat kurang.
3. Pemilihan material yang tidak licin (teknik kaprotan dan batu sikat) dan warna material yang atraktif.
4. Terdapat *guiding block* dan *ramp*, namun belum tersedia jalur difabel.
5. Daya tarik kawasan kurang, karena visual bangunan kurang.
6. Intensitas pencahayaan optimal (siang dan malam hari).

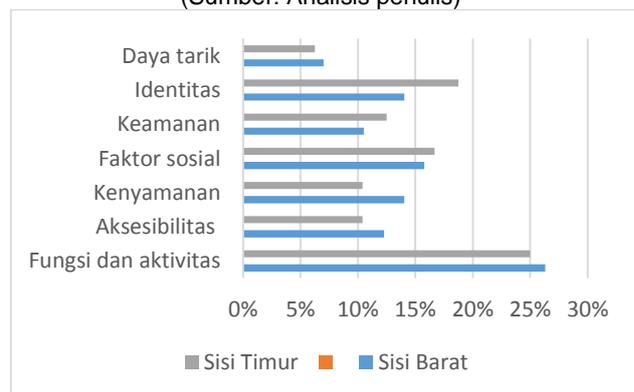
7. Tidak ada akses mudah untuk transportasi umum (halte bus).
8. Tidak terdapat *zebra cross* pada koridor jalan.
9. Dengan adanya pelebaran jalur pedestrian, maka membuat aktivitas pengguna jalur pedestrian terhadap fasilitas menjadi lebih lapang.



Gambar 7. Persentase Faktor Jalur Pedestrian Sisi Barat (Sumber: Analisis penulis)



Gambar 8. Persentase Faktor Jalur Pedestrian Sisi Barat (Sumber: Analisis penulis)



Gambar 9. Perbandingan Persentase Faktor Jalur Pedestrian Sisi Barat dan Sisi Timur (Sumber: Analisis penulis)

Dari gambar 2 dan 3 dapat disimpulkan bahwa faktor pemanfaatan di area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong dengan persentase yang paling tinggi adalah faktor fungsi dan aktivitas pada sisi Barat yaitu 26%, karena pada sisi Barat memiliki ukuran yang lebih lebar dan *street furniture* yang lebih lengkap

dibandingkan bagian timur. Persentase paling rendah adalah faktor daya tarik, pada sisi Timur sebesar 6%, karena tidak ada aktivitas dan kegiatan pendukung yang berarti serta tidak dilebarkan seperti jalur pedestrian sisi Barat, hanya masih digunakan untuk jalur lambat, fungsi lahan parkir.

KESIMPULAN

Pemanfaatan di area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong yang dapat digunakan untuk mengembangkan koridor jalur pedestrian dapat dideskripsikan sebagai desain ruang jalan yang dapat mengakomodasi kepentingan penggunaannya dengan saling terkoneksi dan tetap memprioritaskan pergerakan pejalan kaki di atas kepentingan pengguna lain. Pemanfaatan di area *mixed-use* di Jalan MT. Haryono koridor Peterongan-Perempatan Bangkong yang berpengaruh pada jalur pedestrian dapat dilihat melalui faktor-faktor berikut ini:

Sisi Barat : 1) Fungsi dan aktivitas, 2) Faktor sosial, 3) Kenyamanan, 4) Identitas, 5) Aksesibilitas, 6) Keamanan, 7) Daya Tarik.

Sisi Timur : 1) Fungsi dan aktivitas, 2) Faktor sosial, 3) Identitas, 4) Keamanan, 5) Aksesibilitas & Kenyamanan, 6) Daya Tarik.

Dalam hal ini maka pemanfaatan area *mixed-use* pada jalur pedestrian di Jalan MT. Haryono memiliki faktor fungsi dan aktivitas pada hasil yang paling tinggi. Fungsi dan aktivitas pada koridor jalan tersebut berarti pengguna lebih konsisten terhadap apa yang dikerjakan dan dilakukan pada koridor jalan tersebut. Fungsi dan aktivitas sendiri tersebar pada koridor jalan tersebut berupa area pendidikan yang berisi aktivitas sekolah dan bermain, kemudian area pertokoan termasuk dalam area perdagangan dan jasa, termasuk area berbelanja dan area kuliner seperti restoran atau cafe, serta area perkantoran yang didominasi oleh bank dan kantor-kantor pemerintahan lainnya. Pada pemanfaatan paling rendah, terdapat daya tarik, yang berarti daya tarik tidak begitu diperhitungkan dalam pemanfaatan area *mixed-used* pada area tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota No.007/T/BNKT/1990 Tentang Petunjuk Perencanaan Trotoar
- Institute, U. L., Gause, J. A., Eppli, M. J., Hickok, M. E., & Ragas, W. (1998). *Office Development Handbook [ULI Development Handbook Series]*. Washington D.C: Urban Land Institute.
- Marlina, E. (2008). *Panduan Perancangan Bangunan Komersial*. Yogyakarta: Andy Offset.
- PPS. (2019, Oktober). *Project For Public Space*. Retrieved from WHAT MAKES A SUCCESSFUL PLACE?: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Setyowati, M. D. (2018). Faktor-Faktor Shared Space Street Di Koridor Komersial Di Jalan Pemuda, Kota Magelang. *ARSITEKTURA*, 16(1), 139-150.
- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Magelang. *RUAS*, 15(1), 13-22.

Smardon, R. C., Palmer, J. F., & Felleman, J. P. (1986). *Foundations For Visual Project Analysis*. Canada: John Wiley & Sons, Inc.

Sugiyono, P. D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Untermann, R. K. (1984). *Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*. New York: Van Nostrand Reinhold.