

KAJIAN LIVABILITY SPACE PADA KORIDOR KOMERSIAL

Studi Kasus: Jalan Urip Sumoharjo, Kota Yogyakarta

Desrina Ratriningsih, Dita Ayu Rani Natalia, Ardhini Zulfa

Prodi Arsitektur, Fakultas Sains & Teknologi, Universitas Teknologi Yogyakarta

E-mail : desrina@uty.ac.id

***Abstrak:** Ruang publik merupakan wadah yang dapat memenuhi aktivitas penggunanya berinteraksi. Ruang publik pada koridor Urip Sumoharjo saat ini tidak seperti seharusnya. Koridor ini memiliki fungsi sangat kompleks dan tercampur aktivitas ekonomi, sehingga membatasi pergerakan dan visibilitasnya. Konsep Livability Space dianggap dapat menyelesaikan permasalahan dengan konsep ruang bersama ramah dan layak dalam sisi activity, accessibility, security dan environmental quality. Penelitian ini dapat menjadi arahan desain konfigurasi setting fisik jalan Koridor Komersial terhadap pejalan kaki dengan pendekatan Livability Space. Penelitian ini menggunakan kerangka rasionalistik kualitatif, fokus pada persepsi individu mengenai Livability Space yang diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna untuk beraktivitas.*

***Kata kunci:** ruang publik; koridor komersial, livability space;*

***Title:** Livability Space Study On Commercial Corridors, Case Study: Urip Sumoharjo Road in Yogyakarta City*

***Abstract:** Public space is a container that can fulfill the activities of its users to interact. The public space in the Urip Sumoharjo corridor is not what it should be. This corridor has a very complex function and is mixed with economic activities, limiting its movement and visibility. The concept of Livability Space is considered to solve problems with the concept of a friendly and appropriate shared space in terms of activity, accessibility, security, and environmental quality. This research can be a design direction for the physical setting configuration of Commercial Corridor roads for pedestrians using the Livability Space approach. This study uses a qualitative rationalistic framework, focusing on individual perceptions of Livability Space which is expected to increase user comfort and safety for activities.*

***Keywords:** public spaces; commercial corridors; livability space;*

PENDAHULUAN

Kota adalah suatu permukiman yang relatif besar, padat dan permanen, terdiri atas sekelompok individu heterogen (Rapoport dalam Zahnd, M., 2006). Seiring perkembangannya, suatu kota diperlukan suatu ruang publik yang menjadi ruang untuk dapat memenuhi segala aktivitas warganya untuk berkegiatan, sebagai ruang berinteraksi dengan banyak orang, sebagai ruang untuk berkumpul meraih tujuan yang sama hingga sharing permasalahan atau sebagai ruang yang dapat memberikan pengalaman berbeda dari biasanya atau hanya untuk sekedar ruang untuk beristirahat sejenak dari rutinitas pekerjaan. Menurut Zahrah, W., dkk (2016) ruang publik kota secara umum berkembang linier, dengan adanya deretan dari bangunan yang memiliki orientasi ke arah jalan, hingga

sampai pada terbentuknya deretan koridor kota.

Jalan Urip Sumoharjo saat ini merupakan kawasan komersial yang padat dan memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai pusat komersial Kota Yogyakarta. Koridor Jalan Urip Sumoharjo membentang dari timur ke barat, berfungsi sebagai penunjang wilayah sekitar Jalan Urip Sumoharjo dengan beragam kegiatan, seperti perkantoran, komersial dan pendidikan.

Koridor ini memiliki fungsi kompleks, salah satunya sebagai ruang publik. Namun koridor ini dipengaruhi oleh percampuran kepentingan yang mengakibatkan fungsinya sebagai ruang publik tidak berjalan seharusnya. Tinggi aksesibilitas pada ruang tersebut, membuat aktivitas semakin besar. Ditambah lagi kini berkembang menjadi pusat komersial, sehingga memicu padatnya kegiatan, dan munculkan aktivitas lain yang

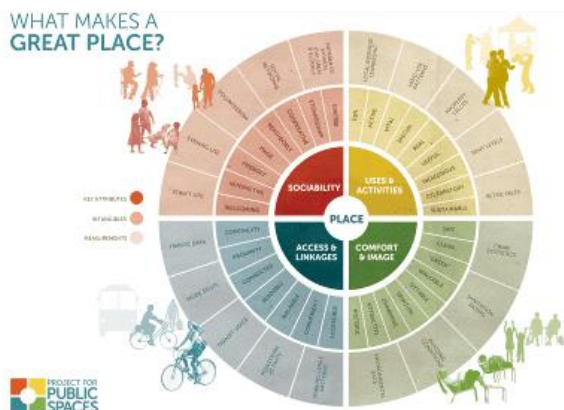
tidak pada tempatnya, seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) pada bagian koridor yaitu trotoar dan parkir kendaraan di bahu jalan.



Gambar 1. Aktivitas di Ruang Publik Koridor Jalan Urip Sumoharjo (Sumber: Dokumetasi Penulis, 2020)

Menurut Bishop dalam Mokodongan (2016) koridor jalan adalah pinggir atau tepi jalan yang berfungsi sebagai tempat pejalan kaki, dapat juga disebut sebagai teras antara fasad atau muka depan bangunan. Koridor komersial biasanya berupa jalan yang pada sisi kanan dan kirinya dipenuhi oleh fungsi komersial yang biasanya berupa pertokoan atau lainnya. (Verbeek, B., & Pisman dalam Wardhana, 2016).

Rencana Tata Bangunan & Lingkungan Kawasan Jl. Solo tahun 2017 menyebutkan bahwa pembentukan dan pengembangan citra kawasan jalan Urip Sumoharjo juga dapat dilakukan dengan menciptakan *place* dengan aktivitas publik sebagai tonggak utamanya. Kegiatan publik juga dapat dibentuk dengan memberikan ruang pada jalur pedestrian sebagai wadah untuk berkarya bagi para seniman jalanan.



Gambar 2. Diagram Konsep Livability Space

Sumber : Paasch, 2015

Elemen ruang terbuka maupun ruang untuk berkarya menjadi daya tarik bagi pejalan kaki untuk melihat bahkan partisipasi, yang

kemudian menjadikan jalur pedestrian menjadi ruang yang hidup. Namun fungsinya sebagai ruang publik koridor Jalan Urip Sumoharjo belum sepenuhnya terwujud sebagai kawasan nyaman untuk jalan-jalan, berekreasi, dan berinteraksi sosial.

Kondisi ini memunculkan gagasan penerapan pendekatan *livability space*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan arahan desain konfigurasi setting fisik ruang jalan di Koridor Komersial Jalan Urip Sumoharjo terhadap pejalan kaki dengan pendekatan *Livability Space*. Urgensi dari penelitian ini adalah *guideline* atau arahan desain pengembangan koridor ruang jalan dengan konsep ruang bersama yang ramah dan layak sehingga ruang publik menjadi hidup, untuk pemerintah. Selain itu, menghidupkan ruang publik harus memperhatikan kepuasan pengguna, karena sebuah ruang publik yang dapat memuaskan, membuat jumlah pengunjung dengan aktifitasnya akan meningkat.

LIVABILITY SPACE

Konsep Desain Livability Space

Teori *livability space* secara umum dinilai sebagai suatu metode yang dapat mengukur tingkat kenyamanan pengguna dalam beraktivitas dalam suatu ruang publik. Menurut Paasch, S. (2015), terdapat beberapa faktor yang dapat dipenuhi untuk mencapai keberhasilan suatu ruang publik, yaitu *comfort and images, acces and linkages, uses and activities* dan *sociability*. Sedangkan menurut Afryan, (2019) faktor livabilitas suatu ruang publik adalah *activity, accessibility, function, security* dan *environmental quality*, yang digunakan sebagai parameter penelitian. Rumusan livability space sebagai variabel dan indikator amatan dalam penelitian ini dapat dilihat dalam tabel 1.

Tabel 1. Variable dan Indikator Livability Space

Variabel	Indikator	
Building Fungsi Bangunan	Keragaman Fungsi Bangunan	keragaman fungsi sebagai pendukung vitalitas kawasan
	Aktif fasad	koneksi visual antara jalur pejalan kaki dan interior dari bangunan
		Muka bangunan yang dapat ditembus sebagian /sepenuhnya material dan jendela transparan sepanjang muka pada titik mana pun antara lantai

Variabel	Indikator	Indikator	Parameter
<i>Pedestrian Ways</i>	<i>Street Furniture</i>		<i>Livability Level</i> pengguna, lebar jalur kurang
			<i>Low livability level</i> tidak ada pemisahan jalur
		Konflik Lalu Lintas	<i>High Livability Level</i> tidak ada konflik lalu lintas
	<i>Konektifitas</i>		<i>Moderate Livability Level</i> konflik lalu lintas dan tidak mengganggu pengguna jalan
	<i>Shared Street</i>	Jalan yang digunakan bersama (<i>shared street</i>) yang dirancang aman, digunakan pejalan kaki, pesepeda, & kendaraan.	<i>Low livability level</i> Konflik lalu lintas terjadi & mengganggu pengguna jalan
<i>Safety</i>	Konflik lalu lintas	Jenis dan jumlah konflik lalu lintas Lokasi dan Waktu konflik lalu lintas	Ruang Terbuka Hijau <i>High Livability Level</i> terdapat vegetasi dan terpelihara
<i>Environmental quality</i>	Ruang Terbuka Hijau	Kondisi Ruang Terbuka Hijau Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau	<i>Moderate Livability Level</i> jumlah vegetasi kurang, terpelihara
<i>Activity</i>	<i>Activity</i>	Jenis kegiatan, waktu berlangsungnya kegiatan, hari biasa atau hari libur	<i>Low livability level</i> tidak ada vegetasi
			<i>Activity</i> <i>High Livability Level</i> 3 waktu aktivitas berbeda yaitu Pagi, Sore, Malam berintensitas tinggi
			<i>Moderate Livability Level</i> 3 waktu aktivitas berbeda: pagi, tengah hari, & sore berintensitas sedang
			<i>Low livability level</i> 3 waktu aktivitas berbeda: pagi, sesudah tengah hari, sore berintensitas rendah

Adapun rumusan parameter untuk amatan untuk menilai variabel dan indikator *livability space* dalam penelitian ini disajikan pada tabel 2.

Tabel 2. Parameter Penilaian *Livability Space*

Indikator	Parameter
Keragaman Fungsi Bangunan	<i>High Livability Level</i> terdapat fungsi komersial, hunian & sarana umum
	<i>Moderate Livability Level</i> hanya terdapat fungsi komersial dan hunian
	<i>Low livability level</i> hanya terdapat salah satu fungsi bangunan
Aktif Fasad	<i>High Livability Level</i> 80-90% terhubung
	<i>Moderate Livability Level</i> 50-70% terhubung
	<i>Low livability level</i> dibawah 50%
<i>Street Furniture</i>	<i>High Livability Level</i> <i>Facilitated by a pedestrian path complete with street furniture & extensive setback</i>
	<i>Moderate Livability Level</i> <i>facilitated by the pedestrian path and has a set-back that is not proportioned</i>
	<i>Low livability level</i> <i>There is no pedestrian path and no setback</i>
Konektifitas	<i>High Livability Level</i> keseluruhan jalur pedestrian dalam koridor
	<i>Moderate Livability Level</i> 50-75% jalur pedestrian dalam koridor
	<i>Low livability level</i> dibawah 50% jalur pedestrian dalam koridor
<i>Shared Street</i>	<i>High Livability Level</i> ada pemisahan jalur antar pengguna, lebar jalur memenuhi standar
	<i>Moderate</i> ada pemisahan jalur antar

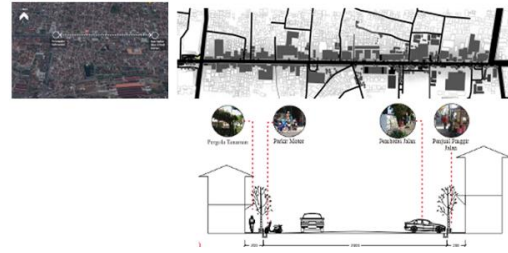
METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan kerangka penelitian rasionalistik kualitatif, yang berfokus pada persepsi individu dalam melihat, memahami dan menganalisis pendekatan *Livability Space* pada koridor Komersial Jalan Urip Sumoharjo. Penelitian ini dimulai dengan pengamatan secara langsung, meliputi amatan fisik dan aktivitas berdasarkan parameter dan indikator yang di rumuskan. Pengamatan lapangan meliputi amatan fisik dan aktivitas.

Sedangkan pengamatan aktivitas dilakukan dengan metode *behavior setting* yang memetakan pelaku dan aktivitasnya dalam waktu berbeda. Rekomendasi penelitian ini adalah tercapainya ruang jalan yang sesuai dengan faktor-faktor dalam konsep *livability* baik dari *comfort*, *access*, *function*, *maintenance* dan *sociability*. Sehingga dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna dalam beraktivitas dalam suatu ruang publik. Tahapan penelitian dibagi tiga tahapan. Pertama, memahami dan melakukan sampling area, kemudian kedua tahapan analisis, dan ketiga survei lapangan & penilaian.

Penelitian ini menggunakan dua variabel utama yaitu variabel *dependent* dan variabel *independent*. Variabel *dependent* terdiri atas pola layout ruang dalam dan pola layout ruang luar. Sedangkan variabel *independent* adalah kegiatan atau aktivitas yang terjadi. Adapun untuk objek penelitian berupa Koridor Komersial di Kota Yogyakarta yang berada pada sepanjang Koridor ruang jalan Jalan Urip Sumoharjo.

Kondisi eksisting koridor pada jalan Urip Sumoharjo memiliki jalur pedestrian, namun dirasa kondisi koridor kurang layak seperti dapat dilihat dalam gambar 4, terdapat beberapa paving yang rusak karena mendapat tekanan berat dari kendaraan yang diparkir di jalur pedestrian. Selain itu, kondisi kurang layak juga didapatkan dari banyaknya sampah dan limbah PKL.



Gambar 3. Lokasi & Potongan Koridor jalan Urip Sumoharjo

Beberapa batasan permasalahan yang diambil dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengurangi panjang perjalanan suara dengan cara meredam energinya agar garis suara yang kemungkinan terpantul dapat berulang.
2. Suara pantul diharapkan sampai pada pendengar selambat-lambatnya dengan waktu tempuh 50 mdet dan telah melemah energinya guna meningkatkan *speech level* dan *speech intelligibility*.
3. Mengurangi ketegangan suara yang merupakan hasil dari proses saling bertabrakan maupun pengaburan suara

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Pertumbuhan fungsi ekonomi yang cepat berpotensi pada pembangunan fisik yang tidak terkendali dari segi pemenuhan aturan-aturan tata ruang maupun dari sinergitas tampilan bangunan, serta penyediaan sarana prasarana maupun ruang publik yang belum optimal. Pengembangan koridor seyogyanya mampu mewartakan perkembangan perekonomian sekaligus menjamin kepentingan sosial, pelestarian lingkungan dan budaya sehingga terwujud kawasan perdagangan yang *'vibrant'* dan mampu mencitrakan nilai arsitektur sebagai identitas kota.



Gambar 4. Detil Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Koridor ini merupakan koridor satu arah kendaraan menuju ke Barat. Pada segmen ini dibagi menjadi 5 potongan kawasan, potongan pertama dapat dilihat dalam gambar 5, menunjukkan area tersebut memiliki jalur

pedestrian sempit, dengan jalur hijau tanpa box plant. Tanaman berada di jalur pedestrian sehingga mengurangi lebar jalur pedestriannya. Pada sisi selatan terdapat pergola tanaman rambat sebagai jalur hijau. Sepanjang jalan sisi Utara maupun Selatan digunakan untuk parkir *on-street*. Adapun pada gambar tujuh merupakan potongan ketiga, memiliki kondisi mirip dengan potongan 2. Namun, pada sisi Selatan, terdapat beberapa bangunan tidak memiliki lahan bagian depan, melainkan di belakang. Jalur hijau yang ada masih sangat minim.



Gambar 5. Potongan A dan C Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Potongan kedua pada gambar 6, sisi Utara tidak memiliki jalur hijau, sisi Selatan menggunakan pergola tanaman rambat yang diletakkan pada jalur pedestrian. Kedua sisi digunakan sebagai parkir *on street*. Area bangunan di Utara dan Selatan tidak memiliki halaman bangunan. Selain itu untuk Potongan keempat, pada sisi Utara jalan terdapat pepohonan yang tumbuh pada paving jalur pedestrian, sedangkan pada sisi Selatan jalur hijau menggunakan box plant. Selain itu, bangunan pada sisi Selatan memiliki halaman dengan jalur pedestrian kecil. Pada sisi Utara, bangunan berbatasan langsung dengan pedestrian, jalan digunakan *parkir on street*.



Gambar 6. Potongan B dan D Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Terdapat banyak varian fungsi dalam koridor jalan Urip Sumoharjo. Tipologi tataguna lahan dipenuhi berbagai bangunan komersial, seperti jasa, kuliner, hotel, pertokoan, dan mixed use. Area Jalan ini dikenal dengan toko berderet dengan berbagai barang dijual. Terdapat beberapa bangunan

yang tidak dan bangunan yang terbengkalai tak berpemilik.



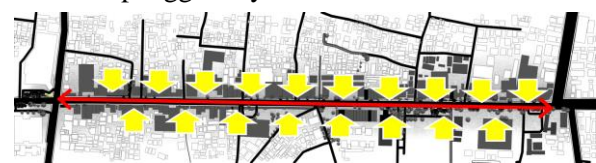
Gambar 7. Sebaran Fungsi Komersial Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Mayoritas bangunan memiliki ketinggian lebih dari 2 lantai. Pada deretan pertokoan memiliki ketinggian 2 – 3 lantai. Sementara untuk toko – toko besar memiliki ketinggian 3 – 4 lantai.



Gambar 8. Data Tinggi Bangunan Koridor Jalan Urip Sumoharjo

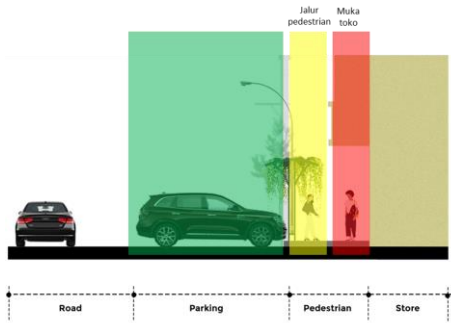
Massa Bangunan di koridor Jalan Urip Sumoharjo berorientasi ke arah jalan, bagian muka bangunan didominasi fasad aktif yang terbuka atau menggunakan material transparan. Dominasi fungsi komersial pada koridor Jalan Urip Sumoharjo memaksa bangunan untuk dapat aktif dan menarik bagi aktivitas penggunaannya.



Gambar 9. Orientasi Bangunan Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Untuk Jalur pedestrian memanjang dari sisi Timur ke Barat koridor jalan. *Guiding block* tidak menerus di sepanjang jalur pedestrian namun terputus – putus dan hanya berada di depan beberapa bangunan. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai ruang halte Trans Jogja, hanya menyisakan sedikit ruang untuk pejalan kaki di belakangnya. Mayoritas bangunan di sepanjang jalan ini, Jalan Urip Sumoharjo merupakan bangunan pertokoan dengan jumlah 1 – 2 lantai yang berbatasan langsung dengan jalur pedestrian. Bangunan-bangunan ini tidak memiliki halaman sendiri

sehingga parkir dilakukan di badan jalan (*on street parking*).



Gambar 10. Penggunaan Ruang Jalur Pedestrian Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Ruang depan toko berbatasan langsung dengan jalur pedestrian yang dalam waktu tertentu juga sebagian ruangnya digunakan berdagang pedagang kaki lima.



Gambar 11. Kondisi Jalur Pedestrian Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Beberapa Ruang Terbuka Hijau masih bisa dijumpai di sepanjang koridor jalan Urip Sumoharjo. Ruang Terbuka Hijau ini masih berfungsi dengan baik. Selain itu, ruang terbuka menjadi area parkir.



Gambar 12. Sebaran Ruang Terbuka Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Sebaran Vegetasi di Koridor Jalan Urip Sumoharjo didominasi pada sisi sebelah timur, terdapat *box plant* yang cukup lebar di depan BPJS Kesehatan dan Bioskop XX1. Beberapa pohon yang cukup besar juga banyak ditemukan di sisi utara dan selatan jalan. Selain itu terdapat beberapa pergola yang ditumbuhi tanaman rambat.



Gambar 13. Pergola dan Box Plant



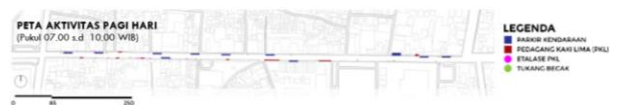
Gambar 14. Sebaran Vegetasi di Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Koridor area Barat memiliki lebih sedikit vegetasi dibandingkan area Timur, terutama pada sisi Selatan tidak ada pohon besar. Dikarenakan area tersebut memiliki jalur pedestrian yang sempit dan tidak memiliki box plant yang besar sehingga jalur hijaunya digantikan dengan pergola dengan tanaman rambat dan pot – pot tanaman kecil.



Gambar 15. Titik Street Furniture di Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Hasil amatan aktivitas dalam Koridor dengan metode behavior setting, didapatkan koridor ini memiliki lebih beragam variasi aktivitas berbeda di tiap waktu seperti dapat dilihat dalam gambar 14 menunjukkan pagi hari, gambar 15 menunjukan siang hari dan gambar 16 menunjukkan malam hari.



Gambar 16. Amatan Aktivitas pagi Hari Koridor Jalan Urip Sumoharjo



Gambar 17. Amatan Aktivitas siang Hari Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Gambar 18. Amatan Aktivitas malam Hari Koridor Jalan Urip Sumoharjo

Aktivitas pendukung yang ada di koridor ini salah satunya adalah pedagang kaki lima (PKL) yang dibagi menjadi dua kategori, berdasarkan barang yang dijual dan berdasarkan sarana dagangnya. Untuk barang yang dijual dibagi menjadi tujuh jenis yaitu snack/makanan yang sudah jadi, makanan yang memerlukan tempat cuci, kelontong, jasa, aksesoris, pakaian, dan mainan. Sementara untuk sarana dagang diantaranya jenis jenis kios, tenda, dan gerobak.

Tabel 3. Hasil Amatan Koridor Jalan Urip Sumoharjo terhadap parameter *Livability Space*

Variabel	Parameter	hasil
Keragaman Fungsi Bangunan	High Livability Level Terdapat fungsi komersial, hunian dan sarana umum	✓
Aktif Fasad	High Livability Level 80-90% terhubung	✓
Street Furniture	Moderate Livability Level It is facilitated by the pedestrian path and has a set -back that is not proportioned	✓
Konekti-fitas	High Livability Level keseluruhan jalur pedestrian dalam koridor	✓
Shared Street	Low livability level tidak ada pemisahan jalur	✓
Konflik Lalu Lintas	Low livability level Konflik lalu lintas terjadi & mengganggu pengguna	✓
Ruang Terbuka Hijau	Moderate Livability Level jumlah vegetasi kurang, terpelihara	✓
Activity	High Livability Level Ada 3 waktu aktivitas yang berbeda yaitu Pagi, Sore, Malam intensitas tinggi	✓

Berdasarkan hasil amatan fisik dan aktivitas yang dilakukan secara keseluruhan koridor komersial diperoleh tingkat *livability space* di koridor komersial jalan Urip Sumoharjo masih rendah. Hal ini mengakibatkan kenyamanan beraktivitas di

ruang jalan koridor juga rendah. Tidak adanya pembagian ruang (shared street) juga sangat mempengaruhi aktivitas ruang. Untuk keragaman fungsi bangunan memiliki level *livable* tinggi dikarenakan pada koridor jalan Urip Sumoharjo terdiri atas bermacam fungsi bangunan, mulai dari perkantoran, komersial dan hunian. Banyaknya pejalan kaki yang ada pada koridor tidak diikuti dengan kenyamanan ruang jalannya. Selain itu, Pedagang Kaki Lima yang mulai berdagang mulai sore hari juga menimbulkan lebih beragamnya aktivitas yang terjadi pada koridor ruang jalan.

KESIMPULAN

Kondisi ruang publik pada Koridor komersial Jalan Urip Sumoharjo saat ini sudah terpengaruh oleh percampuran kepentingan mengakibatkan fungsi ruang publik sehingga membuat ruang itu tidak berjalan selayaknya sebuah ruang publik. Mulai dari pergerakan yang semakin terbatas hingga tingkat visibilitas dan aksesibilitas ruang juga semakin berkurang.

Kondisi ini menyebabkan fungsi ruang jalan sekaligus ruang publik di Koridor komersial Jalan Urip Sumoharjo menjadi belum optimal. Konsep pendekatan *Livability Space* diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan yang ada dengan konsep ruang bersama yang ramah dan layak sehingga ruang publik dapat menjadi hidup.

Rekomendasi yang diarahkan hasil dari penelitian ini adalah pemanfaatan ruang sesuai dengan fungsinya. Pemisahan antar pengguna dan aktivitas pengguna perlu ditata untuk meningkatkan kenyamanan pengguna.

Memberikan ruang untuk Pedagang Kaki Lima yang tidak memakan ruang jalur pejalan kaki sekaligus melakukan penataan terhadap ruang parkir. Selain itu, desain ruang

Konsep pendekatan *Livability Space* dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan tingkat kenyamanan pengguna dalam beraktivitas dalam suatu ruang publik dalam koridor komersial Jalan Urip Sumoharjo.

Street Furniture dan Vegetasi yang merupakan elemen penting dari suatu ruang pejalan kaki pada Koridor jalan Urip Sumoharjo perlu dilakukan penataan sehingga lebih memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Universitas Teknologi Yogyakarta khususnya Ketua Program Studi Arsitektur yang telah memberikan ijin dilakukannya penelitian ini dan segala bantuan lain yang telah diberikan kepada peneliti. Terima kasih disampaikan kepada berbagai pihak yang telah membantu peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

- Afryan, R. & Roychansyah, M.S., 2019, *Livability Level As A Guideline Of Arrangement Of Suprpto Road City Walk Corridor In Bengkulu City*. J Archit Res Des Stud (online), 3(1), (doi:10.20885/jars.vol3.iss1.art3) diakses 12 Maret 2020.
- Mokodongan EF, Ambarmoko YPE., 2017, *Prinsip Rancangan Koridor Komersial di Kawasan Kota Tua Kota Gorontalo*. ;(1):B161-B170. doi:10.32315/sem.1.b161.
- Paasch, S. 2015. *Livable dimensions of public spaces: A psychological analysis of health, well-being and social capital in urban squares in Schwerin*. Artikel online, (http://www.architekturpsychologie-dresden.de/ddarbeiten/paasch_da_public-spaces.pdf) diakses 20 Maret 2020.
- Ruang DP & T., 2017, *Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan Kawasan Jalan Solo*. Kota Yogyakarta.
- Wardhana I. W., & Haryanto, R., 2016, *Kajian Pemanfaatan Ruang Kegiatan Komersial Koridor Jalan Taman Siswa Kota Semarang*. J Pengemb Kota. ; 4(1):49. doi:10.14710/jpk.4.1.49-57.
- Zahnd, M., 2006, *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Bandung : Kanisius.
- Zahrah, W., Aulia, D., Marpaung, B.O.Y. 2016. Koridor Ruang Kota Layak Huni : Budaya “Merampas” Ruang Publik (1): 81-88.