

Karakteristik Pelingkup Jalan Marga Utama Kota Yogyakarta

Annisa Nursita Rohmah¹, Ahmad Sarwadi²

¹ Mahasiswa Magister Desain Kawasan Binaan, Teknik Arsitektur, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

² Dosen Magister Desain Kawasan Binaan, Teknik Arsitektur, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

Email: annisanursita@mail.ugm.ac.id

Abstrak

Penelitian ini dilakukan tidak lain bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelingkup secara fisik dari sumbu filosofi, dari pelingkup jalan marga utama yang mencitrakan pelingkup tersebut akan jalan marga utama yang merupakan bagian dari sumbu filosofi. Agar terwujudnya penelitian ini oleh karena itu ditunjang dengan literasi yang membantu dan standard regulasi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Adapun metode penelitian yang diambil ialah rasionalistik kualitatif yang dimana dengan pengambilan data dilapangan berdasarkan kajian teori dan variable yang sudah ditentukan. Adapun hasil dari penelitian berupa konsep arahan pelingkup yang menyiratkan akan karakteristik pelingkup jalan marga utama, yang dimana kondisi eksisting saat ini kurang mencitrakan bahwasanya jalan marga utama merupakan bagian dari sumbu filosofi, beberapa faktor yang mempengaruhi akan karakteristik pelingkup disepanjang jalan marga utama.

Kata Kunci: Karakteristik, Pelingkup, Jalan Marga Utama

Abstract

This research was conducted to determine the physical characteristics of the philosophical axis, from the main clan road that imaged the scope of the main clan road to the main clan road which is part of the philosophy axis. In order to realize this research, it is therefore supported by helpful literacy and regulatory standards that have been set by the government. The research method taken is qualitative rationalistic which is by taking data in the field based on theoretical studies and predetermined variables. The results of the study are in the form of the concept of the scope direction which implies the characteristics of the main clan road coverage, where the current conditions do not image that the main clan road is part of the philosophy axis, several factors that affect the characteristics of the scope along the main clan road.

Keywords: Characteristics, enclosure, marga utama street

Article history:

Received 5 Apr 2023;

Revised 15 Apr 2023;

Accepted 23 Apr 2023;

PENDAHULUAN

Jalan merupakan elemen penting dalam pembentukan serta pertumbuhan sebuah kota, pertumbuhan suatu kota dapat dimulai dari pusat kota yang terdahulu sebagai sarana Kawasan pusat kota baik perdagangan dan perekonomian pada kota tersebut. Demikian Jane Jacobs (1961) mengatakan bahwa ruang publik pada kawasan perkotaan lebih condong dimiliki oleh ruang jalan dan lajur pejalan kaki. Pelingkup pada suatu jalan memiliki pengaruh dalam pembentukan sebuah ruang jalan serta dapat menciptakan ketegasan pada pandangan visual terhadap suatu ruang jalan. Pelingkup sendiri dapat diamati dari berbagai macam elemen baik elemen secara vertikal maupun horizontal yang melingkupi jalan baik pada kanan dan kiri jalan seperti halnya bangunan, vegetasi, street furniture, lajur pejalan kaki, maupun ruang terbuka hijau. Karakteristik pelingkup jalan yang menjadikan koridor jalan marga utama sebagai sarana ruang publik yang dimana jalan marga utama merupakan koridor jalan yang menjadi bagian dari Kawasan bersejarah sumbu filosofi kota Yogyakarta.

Jalan marga utama yang merupakan bagian dari sumbu filosofi dan sumbu imajiner kota Yogyakarta. Karakter jalan yang menjadi bagian sumbu filosofi ialah diaman jalan tersebut terbentang lurus yang dimana kanan dan kiri jalan merupakan bangunan dengan langgam bangunan colonial, Cina dengan fungsi bangunan sebegini besar bangunan komersial walau banyak juga yang memanfaatkan bangunan tersebut dengan fungsi hotel, perkantoran hingga perbankan, hal tersebut dikarenakan jalan pada sumbu filosofi memiliki letak yang strategis tepat di tengah kota Yogyakarta. Jalan merupakan suatu ruang publik yang menurut Lynch, 1980 "jalan merupakan pembentuk citra sebuah kota yang paling utama".

Pentingnya karakteristik suatu jalan dikarenakan karakteristik suatu ruang jalan dapat membantu mendefinisikan citra kota secara menyeluruh sehingga jalan sendirilah yang dapat membentuk setting (Jacobs, 1993). Keseimbangan akan sebuah perkembangan zaman dengan nilai budaya yang dapat mencitrakan sebuah kota sangatlah diperlukan keseimbangan tersebut dapat diciptakan dengan sebuah bentukan fisik yang dapat mewakili pandangan secara visual manusia akan suatu tempat. Pelingkup ruang jalan yang dapat menyiratkan sebuah nilai sejarah melalui desain pelingkup secara aspek fisik maupun non fisik sehingga aspek-aspek tersebut dapat ditanggapi oleh para

pengguna jalan baik pejalan kaki hingga pengguna moda transportasi, maka hal tersebut akan menjadikan karakteristik pelingkup pada ruang jalan tersebut, sehingga ruang jalan memiliki nilai karakteristik yang berbeda dengan ruang jalan lainnya. Jalan Marga utama memiliki pelingkup pada bagian timur dan barat jalan, yang dimana pada bagian timur dan barat dipadati oleh bangunan dengan fungsi komersial serta sebaran pohon asem dan gayam yang tepat ditanami pada sepanjang jalan marga utama. Selain itu pada bagian timur memiliki material jalan berupa aspal yang difungsikan sebagai area parkir sedangkan pada bagian barat memiliki material perkerasan berupa paving yang difungsikan sebagai lajur untuk pejalan kaki, yang dimana pada bagian barat memiliki lajur guiding block serta memiliki pohon yang lebih rindang seperti pohon beringin Serta diantar bagian barat dan timur selain ditanami dengan pohon asem dan gayam juga terdapat tiang bendera serta lampu yang dengan desain khas kota Yogyakarta yang diletakan linier sepanjang jalan dengan terang lampu kekuningan yang seolah cahaya lampu mencitrakan sebuah kehangat kota Yogyakarta pada sepanjang jalan marga utama.(Dwi Sisilia Saputri, 2016).

Jalan yang didominasi kegiatan wisata dan bangunan komersial menjadikan jalan marga utama koridor jalan yang sibuk dengan berbagai aktifitas yang diwadahi oleh jalan tersebut serta letak jalan marga utama yang tepat bersebelahan dengan Kawasan wisata Malioboro yang dipisahkan oleh rel kereta api statisun tugu Yogyakarta dan juga diujung yang berlawanan terdapat landmark kota Yogyakarta yakni tugu pal putih. Banyaknya aktivitas yang diwadahi oleh jalan marga utama seperti pejalan kaki, pedagang kaki lima, pengendara kendaraan pribadi, pengguna kendaraan umum, pesepeda, dan becak.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian enclosure dapat diartikan akan penempatan sebuah rasa, identitas atau citra. Potensi dari terbentuknya enclosure adalah akan membuatnya lebih mudah untuk menentukan kawasan atau tempat dan memberikan pengawasan. Pelingkup pada sebuah ruang memiliki Batasan yang dimana dibatasi oleh setiap sudut ruang pada sebuah bangunan, sehingga dapat memberikan kesan suatu ruang yang dapat dirasakan. Yoshinobu Ashihara memiliki pendapat akan konsep dasar tentang suatu pelingkup, yang terdapat 2 jenis yaitu: sudut dalam dan sudut luar. Sebagai contoh konsep dasar Dalam hal ini, Ashihara

mengambarkan ruangan yang kotak. Sudut dalam terbentuk dari sisi-sisi bidang yang berada diluar ruang yang membentuk ruang kotak tersebut. Fasad bangunan disepanjang tepian jalan akan membentuk ruang pada jalan tersebut, terbentuknya ruang luar merupakan pengaruh akan terbentuknya ruang dalam dan hal tersebut saling berkesinambungan, sehingga Ashihara berpendapat, sense of enclosure dapat terealisasi dengan metode tersebut.

Aspek-aspek penting akan terbentuknya sebuah enclosure adalah building sebagai walls, street sebagai floor dan langit, pohon sebagai roof. (an introduction to housing layout, element which enclose space, (GLC Study, 1980). Dalam penjelasannya aspek-aspek tersebut sebagai berikut:

1. Elemen pembentuk "street wall"

Some major element which can form "the frame work of the space", enclosure dapat terwujud dari sebuah dinding yang dimana dinding tersebut juga berfungsi sebagai pembatas. Kemudian secondary elements which can scale down and humanise as well as create "a space within a space". adapun pembentuk ruang luar selain dinding dapat juga berupa pagar dan vegetasi.

2. Elemen pembentuk "floor"

Bidang horizontal ini juga dapat dikatakan sebuah lantai jika berada didalam ruangan maka tetapi jika diluar ruangan dapat berupa jalan yang juga disebut "street space" ialah jalan. Segala sesuatu sebuah objek yang berada dan diwadahi oleh suatu kawasan dalam suatu kota. (Krier, 1979:20).

3. Elemen pembentuk "roof"

Sebuah objek yang dapat memberikan naungan atau yang dimana jika dalam sebuah ruang ialah berupa plafon hal tersebut juga merupakan bidang horizontal. Roof yang terdapat pada ruang luar sebuah jalan diantaranya ialah: langit, vegetasi, dan beberapa street furniture lainnya yang secara langsung maupun tidak langsung memiliki tujuan menaungi atau membuat teduh hal tersebut sudah dapat dikatakan bidang horizontal berupa roof.

Karakter pelingkup jalan merupakan ciri khusus yang dapat dikatakan khas pada suatu koridor pada kawasan tertentu sehingga koridor tersebut memiliki identitas yang khas pada kawasan tersebut. Karakteristik pelingkup koridor dapat ditemukan dengan tahapan: Observasi secara fisik (physical feature and appearance, Pengamatan aktivitas dan fungsi (observable

activities and function), Arti dan simbol (meaning and symbols), (Granham,1985). Oleh karena itu karakteristik pelingkup pada koridor sangat terpengaruhi kawasan serta yang melingkupi koridor tersebut, sehingga elemen fisik pembentuk koridor sangat menentukan akan karakteristik pelingkup koridor pada suatu kawasan tertentu. Pada salah satu teorinya, Smardon (1986:123) menjabarkan akan bagian-bagian visual secara mendalam, yang dimana bagian fisik yang mempengaruhi suatu penglihatan hingga dapat tertangkap oleh pandangan manusia hingga hal yang melingkupi objek yang terlihat adalah sebagai berikut:

1. Paths

Morfologi ruang jalan akan menimbulkan *sense of place* akan ketertiban dan refleksi suatu kawasan. Morfologi *street space* dapat berupa pertemuan persimpangan jalan yang teratur bahkan terbentuknya potongan garis yang baik atau bagian-bagian kawasan (*grid*), tidak teratur (*irregular*), dapat juga jalan mengelilingi pada suatu hirarki jalan (*radial*) Smardon (1986:123). Jalan merupakan bagian dari lingkungan, jalan juga dapat menjadi ruang terbuka untuk tempat bersosialisasi dan rekreasi masyarakat (Tumlin, 2012). Jalan juga dapat diartikan sebagai ruang eksterior yang dapat memwadahi banyak penggunaan dan tata guna lahan yang bermacam-macam baik untuk berbagai jenis moda transportasi maupun kegiatan lainnya (Trancik, 1986). Ruang jalan sendiri dibatasi oleh elemen fisik yang berfungsi sebagai Batasan ruang jalan dengan ruang lainnya, Batasan tersebut sangat bervariasi dan berupa deretan bangunan, PKL, dan deretan pepohonan dan juga berbagai kegiatan masyarakat yang ada di dalamnya. Jalan pada kawasan komersial sebagai ruang publik, mencakup aspek setting fisik keruangan dan setting aktivitas yang hidup di dalamnya (Arifin dkk, 2004).

2. Degree of enclosure (derajat keterlingkupan)

Enclosure pada suatu ruang jalan tentunya mempengaruhi hingga pada part kenyamanan pengguna jalan dengan melewati aspek fisik pelingkup. Terbentuknya karakter visual seperti bangunan, vegetasi, dan ruang parkir yang berada pada tepi jalan. Terciptanya aspek - aspek akan sebuah ruang jalan ialah akan keseimbangan terbentuknya sebuah elemen jalan itu sendiri dengan elemen yang melingkupinya. Pattern pada sebuah ruang jalan juga dapat mempengaruhi *degree of enclosure* pada ruang jalan tersebut Adapun pattern dari ruang jalan ialah *grid*, *irregular*, dan *radial*.

3. Street trees (pohon di sisi jalan)

Adanya vegetasi contohnya saja tanaman dan pohon dan jenis tanaman lainya pada suatu jalan akan sangat berpengaruh karakter dan rasa akan kawasan tersebut kepada pengguna jalan yang ada pada ruang jalan tersebut. Dengan demikian keterkaitan yang erat ada pada ketinggian pohon, letak penanaman dan jarak pohon, hingga bentuk tajuk pohon yang terdapat pada suatu Kawasan atau ruang jalan.

4. Architectural pattern (pola arsitektural)

Ruang jalan sendiri, merupakan model arsitektur yang memberikan sudut pandang atau ilustrasi akan hubungan suatu bangunan pada sebuah kawasan yang menunjukkan keterkaitan dari suatu objek yang dinilai dari wujud, size, dapat juga akan keselarasan yang terbentuk akan sebuah karakter visual yang tertangkap oleh pandangan manusia disaat sedang mengamati objek tersebut.

5. Activity pattern (pola aktivitas)

Kegiatan atau aktifitas yang diwadahi dapat merepresentasikan ruang jalan akan sebuah intensitas kegiatan berlangsung pada suatu tempat yang diamati atau dapat dikatakan juga ruang jalan. Keberagaman kegiatan dapat diilustrasikan dengan apa yang terjadi dan terlihat pada suatu tempat yang berada diluar ruangan sebuah wilayah kawasan yang dibagi sebagai kegiatan yang dilakukan secara berkala atau tidak permanen, yang dimana tidak terikat oleh waktu dan intensitas kegiatan tersebut berlangsung.

Menurut Surat Keputusan Gubernur DIY no.108/KEP/2017 bahwa vegetasi sepanjang sumbu filosofis sudah diatur adanya akan jenis vegetasi yang ditanam pada sepanjang koridor tersebut seperti Dari tugu golong gilig hingga alun-alun utara dikiri dan kananya ditanami pohon asem yang bermakna sengsem (menarik) dan pohon gayam yang bermakna ayom (teduh).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan paradigma rasionalistik dengan pendekatan metode kualitatif yang dimana pada proses penelitian berfokus pada pemahaman tentang masalah-masalah berdasarkan

kondisi lapangan. Tahapan awal dilaksanakan ialah mengumpulkan data permasalahan dilapangan berdasarkan fenomena yang ada dan tentunya yang berkaitan dengan tema penelitian akan karakteristik pelingkup jalan marga utama. Yang kemudian dirumuskan pada perancangan kawasan kota yang berfokus pada penelitian ini yaitu tetantang karakteristik pelingkup jalan marga utama. Menggunakan metode penelitian rasionalistik kualitatif agar mendapatkan data akan permasalahan dilapangan berdasarkan kondisi eksisting serta fenomena yang ada dijalan marga utama terkait dengan pembentukan karakteristik pelingkup jalan marga utama secara diskriptif.

Dalam mempermudah penelitian, data yang akan diambil secara keseluruhan (makro) pada jalan marga utama yang kemudian akan dipadupadankan dengan data secara mezo, dalam hal ini karakteristik pelingkup jalan marga utama. Data yang didapat kemudian diidentifikasi dengan menggunakan data ekesisting yang sudah didapat untuk mempermudah pembacaan data dan analisa. Data yang sudah didapat dan sudah diidentifikasi kemudian dianalisa dengan teori pelingkup (enclosure) tanpa melupakan bahwa jalan marga utama merupakan bagian dari cagar budaya kawasan sumbu filosofi kota Yogyakarta. Menurut Roberts dan Greed (2001), dalam proses merancang ada tahapan metode yang harus dilakukan:

1. Menjabarkan permasalahan penelitian (defining the problem)
2. Observasi pada lokus penelitian (study area surveys)
3. Tinjauan secara kontekstual pada lokasi penelitian (context studies)
4. Identifikasi terhadap temuan pada lokus penelitian (analysis)
5. Rancangan dan penyusunan kriteria dan konsep desain (developing criteria and design design).
6. Evaluasi dan usulan rancangan (evaluation and design solution)

GAMBARAN UMUM

Koridor jalan marga utama terletak tepat di jantung kota yogyakarta, berbagai aktifitas juga diwadahi sepanjang koridor jalan marga utama seperti aktifitas ekonomi perdagangan dan jasa, aktifitas pariwisata yang dimana lokasi jalan tersebut

merupakan bagian dari sumbu filosofi dan sumbu imajiner kota Yogyakarta yang dimana secara tidak langsung menjadi kawasan wisata cagar budaya, selain itu juga terdapat aktifitas perbankan dan perkantoran seperti kantor BUMN yaitu Pertamina dan PLN yang memiliki kantor pada koridor jalan tersebut. Jalan marga utama memiliki nama dari keraton Yogyakarta ialah jalan margatama, pada masa kolonial jalan tersebut dinamai toegoeschewg, lalu pada masa setelah kemerdekaan nama jalan marga utama berganti menjadi jalan Tugu Kidul yang kemudian berganti kembali dengan nama jalan P. Mangkubumi, penggunaan nama jalan P. Mangkubumi cukup lama hingga tiba ditahun 2012 nama jalan tersebut berganti kembali dengan nama jalan marga utama.



Gambar 1. Kondisi eksisting jalan marga utama



Gambar 2. Gambar keterangan foto pada peta kondisi eksisting

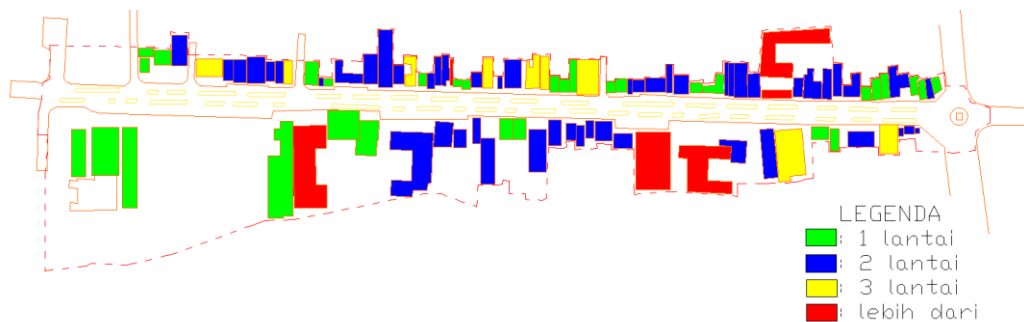
HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil analisa koridor jalan marga utama maka didapatkan kesimpulan jalan marga utama memiliki pattern jalan yang radial dari persimpangan jalan yang dimiliki jalan marga utama, jarak pandang yang cukup jauh jika ditarik dari batas penelitian dari utara Tugu Pal Putih hingga selatan Stasiun Yogyakarta dengan

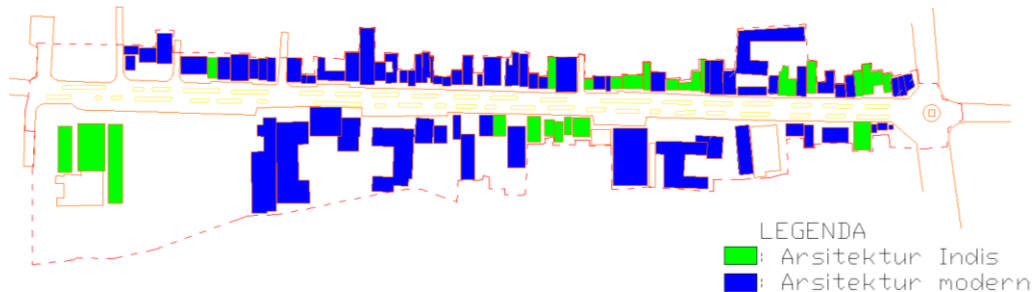


Gambar 5. Peta sebaran pohon

Penataan lahan yang terbentuk secara organik seperti pada titik-titik kegiatan yang ramai sering terjadi pada segmen-A yang mendekati kearah stasiun Yogyakarta dan pada segmen B titik keramaian ada pada kantor kedaulatan rakyat sedangkan pada segemen-c terdapat pada radiud terdekat dengan tugu pal putih. Bangunan-bangunan yang sudah mulai didominasi dengan langgam arsitektur modern membuat bangunan-bangunan dengan langgam arsitektur indish terlihat lebih mencolok disbanding dengan yang lain. Selain itu bangunan dengan langgam arsitektur modern juga memiliki ketinggian bangunan yang tinggi tidak seperti bangunan dengan langgam arsitektur indish yang hanya memiliki ketinggian 2 lantai.



Gambar 6. Peta ketinggian bangunan



Gambar 7. Peta sebaran langgam arsitektur

Ketinggian bangunan dan *setback* bangunan memiliki peranan yang penting dalam membuat suasana pejalan kaki yang nyaman, lajur pejalan kaki yang melintasi bangunan tinggi dengan nol *setback* membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman dan terintimidasi berbeda dengan melintasi lajur pejalan kaki dengan ketinggian bangunan yang proporsional dan *setback* yang memadai.

SIMPULAN

Tahapan ini merupakan tahapan Kesimpulan dari pada rangkaian penelitian ini yang dimana tahapan kesimpulan akan menyimpulkan sebuah kriteria karakteristik pelingkup jalan marga utama yang dimana jalan tersebut merupakan bagian dari sumbu filosofis serta wadah landmark kota Yogyakarta yaitu tugu pal putih. Adapun kriteria karakteristik pelingkup jalan marga utama berdasarkan analisa dengan teori Richard C. Sardon sebagai berikut:

1. Berdasarkan bentuk jalan pada marga utama yang lurus dari utara ke selatan pada batas jalan menciptakan bentuk jalan yang radial dan sudut pandang normal hingga view vista yang didapat.
2. Pelingkup yang berimbang pada bagian timur dan barat dan penataan yang lurus mengikuti bentuk jalan utama. warna penerangan yang senada dengan jarak antar penerangan yang berimbang.
3. Ketinggian pohon yang tidak terpaut jauh satu dengan yang lainnya. Sebaran vegetasi pada lajur pejalan kaki perlu

diperhatikan sehingga tidak terlalu rapat jarak antar pohon serta kerindanan yang tinggi juga akan menciptakan rasa ruang yang berbeda.

4. Dominasi langgam arsitektur modern pada bangunan disepanjang jalan marga utama membuat karakter jalan marag utama memudar ditambah lagi dengan ketinggian bangunan yang menjulang begitu tinggi. Baiknya bangunan yang tinggi juga diimbangi dengan setback yang baik sehingga sudut pandang mata manusia dapat dengan mudah menangkap objek yang diamati.

5. Pembagian zona untuk area pedagang kaki lima serta area parkir agar saat dalam keramaian karakter dari jalan marga utama tetap terlihat. Masih terpecahnya tata guna lahan pada jalan marga utama membuat sulitnya control perawatan akan fasilitas yang sudah disediakan.

DAFTAR RUJUKAN

- Aribowo, M. A. (2010). Penataan Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Malioboro Berdasarkan Presepsi dan Preferensi Pengunjung. *Jurnal Planologi*.
- Gehl, J., Kaefer, L. J., & Reigstad, S. (2005). Close encounters with buildings. In *Town Planning and Architecture* (Vol. 29, Issue 2).
- Jan Gehl. (2010). *Cities_For_People_-_Jan_Gehl*. In Jan Gehl.
- Pemkot Yogyakarta. (2001). Profile of Yogyakarta City. 1–19.
- Pratiwi, D. L. (2016). Yogyakarta City of Philosophy: Pemerintah Daerah DIY dalam Mewujudkan Yogyakarta sebagai Warisan Budaya Dunia. *Mayangkara: Buletin Pelestarian Warisan Budaya Dan Cagar Budaya*, 2, 1–25.
- Yogyakarta, K. (2020). Masterplan pembinaan tata ruang. 20170710022309_Skgub108_2017.Pdf. (n.d.).
- Aribowo, M. A. (2010). Penataan Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Malioboro Berdasarkan Presepsi dan Preferensi Pengunjung. *Jurnal Planologi*.
- Downtown, L., & Plan, M. (2003). Background Report. January, 16–125. <https://doi.org/10.1787/9789264103092-3-en>
- Jan Gehl. (2010). *Cities_For_People_-_Jan_Gehl*. In Jan Gehl.

- Pemkot Yogyakarta. (2001). Profile of Yogyakarta City. 1–19.
- Pratiwi, D. L. (2016). Yogyakarta City of Philosophy: Pemerintah Daerah DIY dalam Mewujudkan Yogyakarta sebagai Warisan Budaya Dunia. Mayangkara: Buletin Pelestarian Warisan Budaya Dan Cagar Budaya, 2, 1–25.
- Yogyakarta, K. (2020). Masterplan pembinaan tata ruang.
- Smardon, C Richard, (1986), Foundation for Visual Project Analysis, Wiley interscience, New. York, hal. 314.