



TESIS - RA 142531

**PENATAAN RUANG LUAR KORIDOR
JALAN K.H. AHMAD DAHLAN
YOGYAKARTA**

IRFAN HERTANTO
NRP 3215203002

Dosen Pembimbing :

Prof. Ir. ENDANG T.S. DARJOSANJOTO M.Arch, PhD
Dr. Ir. MURNI RACHMAWATI, M.T.

PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2017



TESIS (RA 142531)

**PENATAAN RUANG LUAR KORIDOR
JALAN K.H. AHMAD DAHLAN
YOGYAKARTA**

IRFAN HERTANTO
NRP 3215203002

Dosen Pembimbing :
Prof. Ir. ENDANG T.S. DARJOSANJOTO M.Arch, PhD
Dr. Ir. MURNI RACHMAWATI, M.T.

PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2017



THESIS (RA 142531)

**STRUCTURING OUTDOOR SPACE
OF K.H. AHMAD DAHLAN CORRIDOR
IN YOGYAKARTA**

IRFAN HERTANTO
3215203002

Supervisor :
Prof. Ir. ENDANG T.S. DARJOSANJOTO M.Arch, PhD
Dr. Ir. MURNI RACHMAWATI, M.T.

GRADUATE SCHOOL OF URBAN DESIGN
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2017

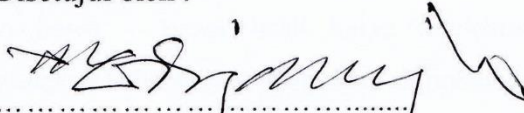
LEMBAR PENGESAHAN

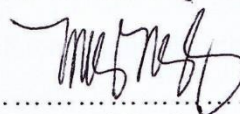
**Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (MT)
di
Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

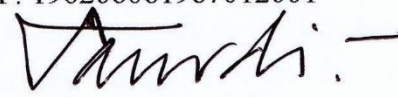
**Oleh :
IRFAN HERTANTO
NRP. 3215203002**

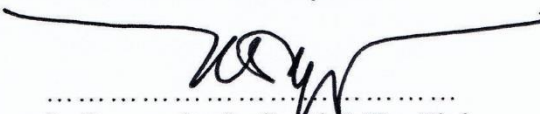
Tanggal Ujian : 14 Juli 2017
Periode Wisuda : September 2017

Disetujui oleh :


.....
Prof. Ir. Endang T.S. Darjosanjoto M.Arch, Phd (Pembimbing I)
NIP. 194901251978032002

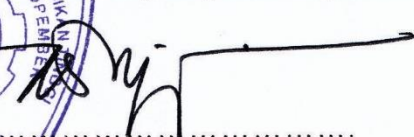

.....
Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T. (Pembimbing II)
NIP. 196206081987012001


.....
Dr. Ing Ir. Bambang Soemardiono (Penguji)
NIP. 196105201986011001


.....
Ir. Purwanita Setijanti, MSc, Phd (Penguji)
NIP. 195904271985032001



Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember


.....
Ir. Purwanita Setijanti, MSc, Phd
NIP. 195904271985032001

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH TESIS

Saya, yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Irfan Hertanto
NRP : 3215203002
Program Studi : Magister (S2) Perancangan Kota
Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi maupun keseluruhan naskah tesis saya
dengan judul :

**Penataan Ruang Luar Koridor
Jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta**

Adalah benar – benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahanbahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 22 Juli 2017
Yang membuat pernyataan,


Irfan Hertanto



PENATAAN RUANG LUAR KORIDOR JALAN K.H. AHMAD DAHLAN YOGYAKARTA

Nama : Irfan Hertanto
NRP : 3215203002
Pembimbing I : Prof. Ir. Endang T.S. Darjosanjoto M.Arch, PhD
Pembimbing II : Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T.

ABSTRAK

Yogyakarta sebagai destinasi pariwisata terbesar kedua di Indonesia tidak pernah sepi didatangi wisatawan baik lokal maupun mancanegara. Kawasan Malioboro dan Keraton Ngayogyakarta merupakan kawasan pariwisata paling banyak dikunjungi di Kota Yogyakarta. Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan merupakan salah satu akses penting yang menghubungkan kawasan wisata dengan area parkir resminya mengalami penurunan identitas yang disebabkan oleh kualitas ruang luar yang tidak tertata. Pengunjung seakan dilepaskan dari area parkir menuju kawasan wisatanya, begitu juga sebaliknya. Area pejalan kaki saat ini kondisinya tidak dikembangkan dengan baik, banyak bagian dari tempat berjalan kaki yang sirkulasinya terpotong dengan fasilitas lain seperti halte bus dan pot tanaman sehingga sirkulasi yang ada menjadi tidak menerus, yang membuat penggunaannya harus turun ke jalan untuk melanjutkan pergerakannya.

Penelitian ini menggunakan paradigma naturalistik dengan strategi penelitian kualitatif. Metode kualitatif dipilih karena peneliti ingin mendapatkan gambaran dan pemahaman kompleks dan menyeluruh dari berbagai perspektif terkait ruang luar koridor di jalan K.H. Ahmad Dahlan. Metode analisa yang digunakan adalah analisa *Walkthrough*, *Spatial Behavior*, *Character Appraisal*, dan *Walkability*.

Penelitian ini menemukan adanya penurunan identitas dari ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, juga *linkage* koridor terhadap kawasan di sekitarnya. Peningkatan kualitas ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dapat diaplikasikan menerapkan konsep penataan koridor dengan *friendly access pedestrian*. Identitas ruang luarnya dapat ditingkatkan dengan menampilkan *street performance* dan komunitas hobi, seperti gamelan dan komunitas lomba burung perkutut yang merupakan kegiatan khas area sekitar. *Linkage* atau keterhubungan dari ruang luar yang ada diperoleh dengan mengolah elemen ruang luar koridor sesuai dengan identitas kawasannya, seperti material lantai trotoar, jenis vegetasi, lampu dan lampu penerangan.

Kata kunci : *Kualitas, Linkage, Identitas, Koridor, Yogyakarta*

STRUCTURING OUTDOOR SPACE OF K.H. AHMAD DAHLAN CORRIDOR IN YOGYAKARTA

Student Name : Irfan Hertanto
NRP : 3215203002
Supervisor : Prof. Ir. Endang T.S. Darjosanjoto M.Arch, PhD
Co-Supervisor : Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T.

ABSTRACT

Yogyakarta as the second largest tourism destination in Indonesia is always flooded by both domestic and foreign tourists. Malioboro and Keraton Ngayogyakarta are the most visited tourism areas in Yogyakarta City. K.H. Ahmad Dahlan corridor is one of the important accesses that connects the tourism area and its official parking area. The identity of this corridor's outdoor spaces has decreased, visitors have no clue of where to go from the parking area to the tourism area, and vice versa. The current pedestrian area is not well developed. There are many parts of this corridor where the pedestrian circulation is cut off by other facilities such as bus stops and potted plants so the existing circulation becomes unstable, which makes pedestrians have to use street portions just to continue their movement.

This research uses naturalistic paradigm with qualitative research strategy. Qualitative method was chosen because the researcher wanted to get complex and comprehensive picture from various perspective related to outdoor space of the K.H. Ahmad Dahlan corridor. The analytical methods used are Walkthrough analysis, Spatial Behavior, Character Appraisal, and Walkability.

This study found a decreasing identity from the outdoor space of K.H. Ahmad Dahlan corridor, and also the lack of linkage to the surrounding area. Improving quality of outdoor space of K.H. Ahmad Dahlan corridor can be done by applying the concept of structuring the corridor with friendly access pedestrian. The identity of the outdoor space can be enhanced by featuring street performances and hobbies communities, such as *gamelan* or bird (perkutut) community, that are typical of the surrounding area. The linkage of the existing outdoor space is obtained by upgrading the outdoor space elements in accordance with the identity of the area, such as floor materials, vegetation type, and outdoor lightings.

Keywords: *Quality, Linkage, Identity, Corridor, Yogyakarta*

KATA PENGANTAR

Al-hamdu lillahi rabbil ‘alamin, puji syukur atas kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat dan karunia-Nya tesis ini dapat diselesaikan dengan cukup baik. Tesis dengan judul “Penataan Ruang Luar Koridor Jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta” ini disusun sebagai syarat untuk mendapatkan gelar akademik Magister Teknik (M.T.) sekaligus sebagai syarat dalam menyelesaikan pendidikan Program Pascasarjana di Bidang Keahlian Perancangan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.

Penulis sadar bahwa tesis ini masih jauh dari kata sempurna, dan dalam penyelesaiannya tidak lepas dari bimbingan, bantuan dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sedalam – dalamnya kepada :

1. Kedua orang tua, dr. Heru Prasanto, Sp.PD, KGH dan R.A. Peodji Oetari S.H. yang selalu mengirim semangat, restu dan doa terbaik sebagai dukungan sehingga studi ini dapat terselesaikan.
2. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch, Ph.D. selaku dosen pembimbing utama, dosen wali, sekaligus ketua alur bidang keahlian Perancangan Kota yang telah memberikan bimbingan, pengertian dan arahan yang sangat bermanfaat selama studi sampai dengan penyelesaian tesis ini.
3. Dr. Ir. Murni Rachmawati, MT. selaku dosen pembimbing kedua yang telah memberikan bimbingan, pengertian dan arahan yang sangat bermanfaat dalam penyelesaian tesis.
4. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono dan Ir. Purwanita Setijanti, MSc, Ph.D. dosen selaku penguji tesis yang telah memberikan arahan dan saran yang sangat bermanfaat bagi penulis dalam penyelesaian tesis.

5. Saudariku Arisa yang telah banyak membantu dalam mendapatkan data dan informasi penting di Yogyakarta selama penelitian dan penyusunan tesis berlangsung.
6. Sobatku Ndes Gusma yang atas diskusi dan sarannya dapat memberikan gambaran lebih luas bagi penulis mengenai perancangan kota di Yogyakarta.
7. Seluruh rekan mahasiswa Pascasarjana Alur Perancangan Kota angkatan 2015 atas saran, diskusi, dukungan semangat dan bantuannya selama menjalani studi sampai penyelesaian tesis ini.
8. Rekan Pascasarjana angkatan 2014, 2015, dan 2016 yang sedikit banyak memberikan masukan, saran dan bantuannya, serta kekompakan untuk saling menyemangati antara satu dan lainnya.
9. Seluruh pihak yang penulis tidak bisa sebutkan yang telah membantu dalam proses pengumpulan data, proses percetakan, dan penyelesaian tesis ini.

Sekali lagi penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran membangun sangat diharapkan guna penyempurnaan dalam penelitian selanjutnya maupun dalam pengembangan ilmu pengetahuan. Akhir kata, penulis berharap secara luas tesis ini dapat memberikan manfaat bagi kemaslahatan bersama terutama untuk pengembangan ilmu pengetahuan bidang Perancangan Kota.

Surabaya, 22 Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|--|--------------|
| LEMBAR PENGESAHAN | i |
| PERNYATAAN KEASLIAN TESIS | ii |
| ABSTRAK | iii |
| KATA PENGANTAR | v |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR GAMBAR | xii |
| DAFTAR TABEL | xviii |
| | |
| BAB I - PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Rumusan Masalah | 4 |
| 1.3. Tujuan Penelitian | 5 |
| 1.4. Manfaat Penelitian | 5 |
| 1.4.1. Manfaat Teoritis | 5 |
| 1.4.2. Manfaat Praktis | 5 |
| 1.5. Lingkup Penelitian | 6 |
| 1.5.1. Lingkup Substansi | 6 |
| 1.5.2. Lingkup Wilayah Studi | 6 |
| | |
| BAB II – KAJIAN PUSTAKA | 9 |
| 2.1. Kajian Ruang Luar Koridor | 10 |
| 2.1.1. Pengertian Koridor dan Ruang Luar pada Koridor | 10 |
| 2.1.2. Keberadaan Jalan pada Koridor | 15 |
| 2.2. Penataan Ruang Luar Koridor | 16 |
| 2.2.1. Standar Penataan Ruang Luar Koridor | 19 |
| 2.2.2. Visual Ruang Luar Koridor | 28 |
| 2.3. Teori Terkait Keterhubungan dan Identitas Koridor | 33 |
| 2.3.1. Teori Citra Kota | 34 |
| 2.3.2. Teori Place | 35 |
| 2.3.3. Teori Linkage | 37 |

| | |
|--|-----------|
| 2.3.4. Identitas Kota dan Koridor Studi | 41 |
| 2.3.4.1. Identitas Kota Yogyakarta dan Koridor Studi | 41 |
| 2.3.4.2. Definisi Pariwisata | 45 |
| 2.3.4.3. Jenis Pariwisata | 47 |
| 2.4. Pertimbangan Aspek Sosial | 48 |
| 2.5. Studi Preseden | 50 |
| 2.5.1. Avalon Alpharetta, Georgia. | 50 |
| 2.5.2. Santana Row, San Jose, California. | 53 |
| 2.6. Sintesa Kajian Pustaka | 56 |
| 2.6. Kriteria Umum | 62 |
| | |
| BAB III – METODE PENELITIAN | 63 |
| 3.1. Paradigma Penelitian | 63 |
| 3.2. Metode Penelitian | 63 |
| 3.3. Aspek Kajian Penelitian | 65 |
| 3.4. Jenis Data dan Teknik Pengumpulan Data | 65 |
| 3.4.1. Jenis Data | 65 |
| 3.4.2. Pengumpulan Data Primer | 65 |
| 3.4.3. Pengumpulan Data Sekunder | 66 |
| 3.5. Metode Penyajian Data dan Analisis Data | 66 |
| 3.5.1. Metode Analisis Data | 66 |
| 3.5.2. Metode Penyajian Data | 67 |
| 3.6. Arahan Penataan | 68 |
| 3.7. Rangkuman | 68 |
| 3.8. Diagram Alir Penelitian | 69 |
| | |
| BAB IV – GAMBARAN UMUM | 71 |
| 4.1. Gambaran Umum & Hasil Pengumpulan Data Wilayah Penelitian | 71 |
| 4.1.1. Peran Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan Dalam Skala Kota | 71 |
| 4.1.2. Gambaran Batas Penelitian Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 76 |
| 4.1.3. Gambaran Eksisting Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 78 |

| | |
|--|------------|
| 4.1.4. Tipologi Fasad Bangunan yang ditemukan | 80 |
| 4.1.5. Registrasi Bangunan dan Ruang Luar Potensial Pada Koridor | 82 |
| 4.1.6. Registrasi <i>landmark</i> dan kegiatan yang menjadi ciri kawasan | 92 |
| BAB V – ANALISA DAN PEMBAHASAN | 99 |
| 5.1. Pembahasan dan Analisa | 99 |
| 5.1.1. Evaluasi Aspek Fisik pada Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 99 |
| 5.1.1.1. Analisa <i>Walkthrough</i> | 99 |
| 5.1.1.2. Analisa <i>Spatial Behavior</i> | 111 |
| 5.1.1.3. Analisa <i>Character Appraisal</i> | 121 |
| 5.1.2. Evaluasi Aspek Non-Fisik pada Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 134 |
| 5.1.2.1. Tabel <i>Walkability</i> | 135 |
| 5.1.2.2. Analisa Aspek Manusia pada Koridor | 137 |
| 5.2. Simpulan Hasil Analisa | 142 |
| 5.3. Rumusan Kriteria Khusus | 141 |
| BAB VI – KONSEP PENATAAN | 143 |
| 6.1. Konsep Penataan Ruang Luar Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 143 |
| 6.2. Sub Konsep Penataan Ruang Luar Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan | 145 |
| BAB VII – KESIMPULAN DAN SARAN | 163 |
| 7.1. Kesimpulan | 163 |
| 7.2. Saran | 164 |
| DAFTAR PUSTAKA | 165 |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------|---|----|
| Gambar 1.1 | Peta letak koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dalam kota Yogyakarta dan Peta kawasan Malioboro. | 1 |
| Gambar 1.2 | Selain permasalahan parkir, sirkulasi dan akses pejalan kaki juga menjadi masalah akibat tidak tertatanya ruang luar pada koridor yang ada. | 4 |
| Gambar 1.3 | Peta letak kawasan Malioboro dalam kota Yogyakarta dan Peta kawasan Malioboro. | 6 |
| Gambar 1.4 | Peta letak koridor penelitian terhadap kawasan wisata di sekitarnya. | 6 |
| Gambar 1.5 | Ruang luar koridor sepanjang jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta saat keadaan sepi. | 7 |
| Gambar 2.1 | Street cross section penataan ruang luar sesuai klasifikasi fungsi. | 19 |
| Gambar 2.2 | Akses jalan monoton dan Akses jalan variatif. | 21 |
| Gambar 2.3 | Bangunan jauh dari koridor jalan dan Bangunan menempel dengan koridor jalan. | 21 |
| Gambar 2.4 | Fungsi bangunan tidak dikategorikan dan Fungsi bangunan aktif dan privat dikategorikan. | 22 |
| Gambar 2.5 | Area parkir mendatar, mengganggu pejalan kaki dan Area parkir vertical & di belakang bangunan, tidak mengganggu ruang luar koridor. | 22 |
| Gambar 2.6. | Bangunan dengan skala masif, jauh dari manusia. Bangunan dengan fasad yang melibatkan skala manusia. | 23 |
| Gambar 2.7. | Akses pejalan kaki monoton. Jalur pejalan kaki dengan akses yang saling terhubung dengan penyeberangan. | 23 |

| | | |
|--------------|--|----|
| Gambar 2.8. | Sarana jalan terbatas, mayoritas bagi kendaraan. Sarana jalan meliputi seluruh pengguna jalan maupun pengguna trotoar dan jalur hijau. | 23 |
| Gambar 2.9a | Standar kebutuhan ruang manusia saat berjalan maupun duduk | 24 |
| Gambar 2.9b | Standar kebutuhan pejalan kaki | 25 |
| Gambar 2.9c | Kebutuhan ruang manusia berdasar kegiatan: pada acara publik, berbelanja, berjalan normal, berjalan santai | 25 |
| Gambar 2.10. | Standar kebutuhan ruang pada ruang luar koridor perkotaan | 26 |
| Gambar 2.11. | Standar jarak nyaman antara bangunan dan ruang pejalan kaki pada ruang luar koridor | 26 |
| Gambar 2.12. | Standar kebutuhan ruang bagi orang dengan keterbatasan | 27 |
| Gambar 2.13 | Pengaruh ukuran pada kualitas visual ruang luar | 28 |
| Gambar 2.14 | Gambar skala perkotaan | 29 |
| Gambar 2.15 | Gambar vista | 30 |
| Gambar 2.16 | Vertikal – linear | 31 |
| Gambar 2.17 | Simetris | 31 |
| Gambar 2.18 | Terpusat | 31 |
| Gambar 2.19 | Terbuka keluar | 31 |
| Gambar 2.20 | Sudut 45 derajat | 32 |
| Gambar 2.21 | Sudut $a < b$ | 32 |
| Gambar 2.22 | Sudut 30 derajat | 32 |
| Gambar 2.23 | Sudut 18 derajat | 33 |
| Gambar 2.24 | Sudut 14 derajat | 33 |
| Gambar 2.25 | Elemen linkage yang visual | 38 |
| Gambar 2.26 | Elemen linkage yang struktural | 39 |
| Gambar 2.27 | Elemen linkage bentuk kolektif | 40 |
| Gambar 2.28 | Skema keterhubungan koridor penelitian | 40 |

| | | |
|-------------|---|----|
| Gambar 2.29 | Pohon kepel | 41 |
| Gambar 2.30 | Pohon kelapa gading | 42 |
| Gambar 2.31 | Burung perkutut | 43 |
| Gambar 2.32 | Lomba burung perkutut di alun – alun selatan | 44 |
| Gambar 2.33 | Gambar siteplan koridor dan kawasan Avalon | 50 |
| Gambar 2.34 | Gambar koridor jalan pada Avalon | 51 |
| Gambar 2.35 | Gambar plaza Avalon yang menjadi tempat <i>gathering</i> dan kegiatan | 52 |
| Gambar 2.36 | Gambar plaza Avalon yang menjadi tempat <i>gathering</i> dan kegiatan | 52 |
| Gambar 2.37 | Gambar kawasan dan site Santana Row | 53 |
| Gambar 2.38 | Tampak deretan bangunan kkomersial dengan fungsi rumah di atasnya | 54 |
| Gambar 2.39 | Gambar view koridor jalan Santana Row | 54 |
| Gambar 2.40 | Gambar keramaian ruang luar koridor di area restoran pada saat malam hari | 55 |
| Gambar 4.1. | Peta wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta & peta wilayah Kota Yogyakarta. | 71 |
| Gambar 4.2. | Peta Rencana Tata Ruang Kota Yogyakarta | 72 |
| Gambar 4.3. | Peta letak koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan di dalam Kota Yogyakarta. | 73 |
| Gambar 4.4 | Letak koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta terhadap kawasan wisata di sekitarnya. | 74 |
| Gambar. 4.5 | Peta kawasan sekitar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, Yogyakarta | 75 |
| Gambar. 4.6 | Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian Jl. K.H.A.Dahlan. | 76 |
| Gambar. 4.7 | Foto bangunan dan ruang luar yang ada pada nodes koridor penelitian | 77 |
| Gambar. 4.8 | Keymap perimeter segment berupa 1 lapis bangunan pada koridor Jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta | 77 |

| | | |
|--------------|--|----|
| Gambar. 4.9. | Keymap ruang luar koridor Jalan K.H.Ahmad Dahlan | 77 |
| Gambar. 4.10 | Tempat pengambilan foto di sepanjang koridor lokasi penelitian. | 78 |
| Gambar 4.11 | Keymap persebaran tipologi sejenis di koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 80 |
| Gambar 4.12 | Peta pola ruang pada area koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 82 |
| Gambar 4.13 | Penggal jalan perdagangan dan jasa pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 83 |
| Gambar 4.14 | R.S. PKU Muhammadiyah Yogyakarta | 83 |
| Gambar 4.15 | Peta registrasi bangunan potensial koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 84 |
| Gambar 4.16 | Peta pengelompokan jenis bangunan tua pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 86 |
| Gambar 4.17 | Gedung Bank BNI46 tahun 1925 dan sekarang | 86 |
| Gambar 4.18 | Gedoeng Moehammadijah | 87 |
| Gambar 4.19 | Gedung Ragam Kriya yang dulunya adalah gedung Balai Kota Lama | 87 |
| Gambar 4.20 | Beberapa bangunan kolonial dan <i>indische empire</i> | 88 |
| Gambar 4.21 | Peta pengelompokan jenis bangunan potensial pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 89 |
| Gambar 4.22 | Toko batik Yogya Kembali dan toko Bakpia | 89 |
| Gambar 4.23 | Raminten | 89 |
| Gambar 4.24 | R.S. PKU Muhammadiyah | 90 |
| Gambar 4.25 | Peta pengelompokan jenis bangunan perdagangan dan jasa pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan | 90 |
| Gambar 4.26 | Bangunan toko pada area perdagangan dan jasa | 91 |
| Gambar 4.27 | Skema detail area Titik Nol Yogyakarta | 92 |
| Gambar 4.27 | Foto udara terbaru area Titik Nol Yogyakarta dari arah barat daya, view kearah monument Serangan 1 Maret | 93 |

| | | |
|-------------|--|-----|
| Gambar 4.27 | Foto udara area Titik Nol Kota Yogyakarta dari arah timur laut, view ke arah barat daya | 93 |
| Gambar 2.28 | Foto udara area Titik Nol Kota Yogyakarta dari arah utara, view ke arah selatan | 94 |
| Gambar 4.29 | Monument Serangan 1 Maret | 94 |
| Gambar 4.30 | Kantor Pos Besar dulu dan sekarang | 94 |
| Gambar 4.31 | Gapura Kampung Kauman Lama dan Baru | 95 |
| Gambar 4.32 | Bangunan pada Kampung Kauman | 96 |
| Gambar 4.33 | Pasar sore Ramadhan di Kampung Kauman | 96 |
| Gambar 4.34 | Musisi jalanan sedang beraksi di jalan Malioboro | 97 |
| Gambar 4.35 | Musisi jalanan sedang beraksi di jalan Malioboro | 97 |
| Gambar 4.36 | Anak – anak muda yang sedang bermain musik di area sekitar Titik Nol Yogyakarta | 98 |
| Gambar 4.37 | Skema titik penataan yang didapat dari hasil registrasi potensi bangunan eksisting dan analisa <i>spatial behavior</i> | 120 |
| Gambar 4.38 | Skema zona identitas bangunan dan pengaruhnya terhadap ruang luar yang ada | 133 |
| Gambar 5.1 | Skema konsep penataan pada ruang luar koridor penelitian yang sesuai dengan identitas masing - masing | 153 |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|---|-----|
| Tabel 2.1. | Sintesa Kajian Pustaka | 59 |
| Tabel 2.2. | Kriteria Umum | 65 |
| Tabel 3.1. | Metode Pengumpulan dan Analisa Data | 72 |
| Tabel 3.2. | Arahan Penataan | 72 |
| Tabel 3.3. | Diagram Alir | 74 |
| Tabel 4.1. | <i>Analisa Spatial Behavior</i> | 115 |
| Tabel 4.2. | <i>Analisa Walkability</i> | 136 |
| Tabel 4.3. | Analisa Aspek Manusia pada Koridor | 138 |
| Tabel 4.2. | Rumusan Kriteria Khusus | 142 |
| Tabel 5.1. | Kriteria Penataan | 143 |
| Table 5.2. | Visualisasi arahan penataan yang akan digunakan | 155 |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Yogyakarta sebagai destinasi pariwisata terbesar kedua di Indonesia tidak pernah sepi didatangi wisatawan baik lokal maupun mancanegara, dan kawasan Malioboro dari Stasiun Tugu hingga Keraton Ngayogyakarta merupakan salah satu kawasan pariwisata paling banyak dikunjungi di kota Yogyakarta. Kawasan wisata Malioboro merupakan area pusat perdagangan cinderamata khas daerah Yogyakarta, disekitar terdapat banyak hotel dari hotel *backpacker* hingga hotel bintang lima, dan juga pertokoan yang telah ada sejak jaman penjajahan Belanda. Terdapat pula Museum Benteng Vredenburg, Kantor Gubernur, Kantor DPRD Yogyakarta, Istana Yogyakarta (Gedung Agung), Taman Pintar, Taman Budaya, Pasar Beringharjo, Kampung Ketandan (Kampung Pecinan) dan beberapa Mall di sekitarnya. Terletak di Jalan Malioboro yang hanya sepanjang 1.27 kilometer, tidak mengherankan bila kawasan Malioboro sangatlah padat ditilik dari penggunaan ruangnya.

Berjalan ke arah selatan jalan Malioboro menuju perempatan titik nol kota Yogyakarta dapat ditemui Museum Benteng Vredenburg di sebelah timur, Gedung Agung di sebelah barat, dan Kantor Pos Indonesia di sebelah selatan sejajar dengan gedung Bank Indonesia dan Bank BNI46. Berjalan sedikit ke arah selatan dapat terlihat Alun-alun utama kota Yogyakarta dengan Keraton Kesultanan sebagai *background*-nya.



Gambar 1.1. Peta letak koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dalam kota Yogyakarta (kiri) dan Peta kawasan Malioboro (kanan).

Jika ditilik dari akses manusia dan kendaraan pada area studi, meskipun banyak titik bangunan di sepanjang jalan Malioboro, hanya terdapat tidak lebih dari 4 area parkir kendaraan bermotor dalam gedung yang merupakan parkir khusus pengunjung gedung, dan 1 area parkir umum (area parkir Abu Bakar Ali) di ujung jalan Malioboro bagian utara seluas 0.34 hektar yang digunakan sebagian besar untuk area parkir bus pariwisata. Selebihnya merupakan area parkir pinggir jalan yang dikelola petugas parkir dengan retribusi Pemda. Tidak banyak pilihan bagi wisatawan dengan kendaraan yang berkunjung ke kawasan Malioboro, Museum Benteng Vredeburg, atau Alun-alun kota Yogyakarta untuk menempatkan kendaraannya karena terbatasnya area parkir yang ada. Selama ini yang terjadi adalah banyak area wisata seperti Museum Benteng Vredeburg yang terpakai lahannya untuk digunakan sebagai tempat parkir darurat kendaraan roda empat, dan area koridor pejalan kaki sepanjang ujung utara jalan Malioboro hingga Kantor DPRD Yogyakarta (menjadi area tempat makan lesehan pada malam hari) yang digunakan sebagai tempat parkir sepeda motor, hal-hal ini tentu menjadi perhatian karena terganggunya image Malioboro sebagai kawasan wisata dan tempat berbelanja cinderamata yang dapat diakses dengan berjalan kaki. Kenyamanan wisatawan maupun penduduk lokal pun terganggu karena penuh dan semrawutnya kawasan ini dengan banyaknya kendaraan yang terparkir tidak pada tempatnya.

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta sendiri letaknya berada tepat di titik Nol sumbu kota Yogyakarta bersama dengan 3 koridor utama lain yaitu koridor jalan Malioboro, koridor jalan Bintaran Kulon, dan jalan Pangurakan (Keraton), namun hingga saat ini kondisinya tidak terawat dan tidak dikembangkan dengan baik, banyak bagian dari tempat berjalan kaki yang sirkulasinya terpotong dengan fasilitas lain seperti halte bus dan pot bunga yang kebanyakan hanya berupa penambahan dari eksisting koridor, sehingga sirkulasi yang ada menjadi tidak menerus, hingga penggunaanya harus turun ke jalan untuk melanjutkan pergerakannya.

Seakan terlupakan, area parkir Ngabean seluas 1.05 hektar di sebelah barat daya kawasan Malioboro sebenarnya telah ada sejak lama sejak ditutupnya stasiun Ngaben karena pelebaran jalan pada tahun 1973. Namun karena kurangnya petunjuk dan tidak dikembangkannya koridor dari dan menuju kawasan wisata

menjadikannya area parkir yang digunakan hanya sebagai penunjang. Di sisi lain, kawasan Malioboro, Museum Benteng Vredeborg, bahkan hingga kawasan Keraton pun mengalami kesulitan dalam menempatkan kendaraan wisatawan yang bertujuan mengunjunginya. Seperti dikutip dari harian Tribun Jogja (4/2016), menurut pengamat tata kota Drs. Dambung Lamuara Djaja, saat ini lokasi parkir kawasan wisata Malioboro masih darurat di ujung-ujung Malioboro. "Saat ini wisatawan yang datang dengan bus dan parkir di Ngabean, masih terkesan dilepaskan dari obyek wisatanya seperti Keraton dan Malioboro melalui Jalan KH Ahmad Dahlan yang *street space*-nya belum ditata”.

Berdasarkan pernyataan di atas dapat diketahui bahwa koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan saat ini keadaannya memerlukan perhatian lebih dikarenakan fungsinya sebagai jalur utama penghubung area pariwisata dan area parkir resminya tidak dibarengi dengan adanya penataan yang memadai terhadap ruang luarnya. Sehingga wisatawan sebagai pengguna koridor secara visual maupun spasial tidak dapat menangkap keterhubungan area satu dengan area lainnya. Selain itu identitasnya sebagai kawasan wisata budaya juga tidak muncul dalam penataan *street space*-nya, sehingga memperparah segregasi keterhubungan area yang dihubungkan oleh koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini.

Ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan merupakan koridor komersial yang menghubungkan kawasan wisata Malioboro dan area parkir Ngabean. Menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 - 2029 Pasal 31 ayat (1) merupakan jaringan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di dalam kota, juga Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74 tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif. Dengan kata lain koridor ini merupakan koridor penghubung yang ditetapkan memiliki citra budaya dan pariwisata pasif.

Dari penjelasan singkat tersebut dapat diketahui bahwa area di sekitar kawasan wisata Malioboro merupakan area publik yang selalu ramai digunakan masyarakat sekitar maupun wisatawan untuk mewedahi aktivitasnya, salah satunya koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, sudah seharusnya pula memiliki

perencanaan ruang publik yang baik sehingga dapat memberikan pelayanan terbaik bagi siapa saja yang ada di dalamnya, tentunya dengan tetap menjaga citra lokalnya.

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah dijabarkan sebelumnya terdapat berbagai masalah yang ditemukan pada sekitar ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang menjadi penopang kawasan pariwisata di sekitarnya. Maka rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah.

- Ruang Luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan belum berfungsi secara optimal dalam merepresentasikan dan menghubungkan kawasan yang ada di sekitarnya, oleh karena itu perlu ditingkatkan fungsi ruang luar koridor dengan menampakkan identitas kawasan dan keterhubungan dengan kawasan di sekitarnya.
- Penataan ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan belum ditata secara optimal sebagai wadah aktivitas masyarakat sekitar maupun wisatawan, oleh karena itu perlu adanya penataan ruang luar yang ada sehingga mampu mewadahi segala kebutuhan penggunanya.



Gambar 1.2. Selain permasalahan parkir, sirkulasi dan akses pejalan kaki juga menjadi masalah akibat tidak tertatanya ruang luar pada koridor yang ada.

Dari adanya permasalahan di atas dapat dirumuskan pertanyaan penelitian yaitu :

- Bagaimana kondisi identitas dan keterhubungan pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan yang menghubungkan kawasan di sekitarnya?
- Bagaimana strategi untuk mengintegrasikan identitas dan keterhubungan kawasan sehingga mampu mengoptimalkan fungsi ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan?

- Bagaimana konsep penataan yang sesuai untuk meningkatkan peran koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai penghubung sehingga terbentuk hubungan dan identitas yang merepresentasikan kawasan sekitarnya?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian yang dilakukan berfokus kepada penataan ruang luar koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang secara makro adalah sebagai penghubung dua kawasan, dan secara mikro adalah pembenahan fasilitas yang terdapat di dalam koridor tersebut.

- Mengidentifikasi kondisi eksisting dan tatanan elemen ruang luar pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.
- Merumuskan kriteria penataan pada ruang luar koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang mempertimbangkan identitas dan keterhubungan kawasan.
- Merumuskan konsep penataan ruang luar koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, untuk meningkatkan peran ruang luarnya, sehingga terbentuk identitas yang merepresentasikan kawasan di sekitarnya.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dapat diambil dari penelitian ini mencakup segi teoritis dan segi praktis.

1.4.1. Manfaat Teoritis

- Sebagai kajian teori penataan ruang luar koridor.
- Sebagai kajian lebih lanjut tentang peningkatan kualitas ruang luar pada koridor jalan.

1.4.2. Manfaat Praktis

- Memberikan masukan dan rekomendasi bagi instansi terkait dalam hal ini Pemerintah Kota Yogyakarta dan Dinas Pekerjaan Umum, pada penataan ruang luar koridor sepanjang jalan K.H Ahmad Dahlan sehingga dapat mewujudkan ruang kota yang nyaman untuk warga kota dan juga wisatawan yang datang.

- Sebagai bahan kajian dalam mempelajari potensi dan permasalahan yang ada pada ruang luar koridor jalan K.H Ahmad Dahlan.

1.5. Lingkup Penelitian

Lingkup penelitian yang diterapkan meliputi lingkup substansi dan lingkup wilayah studi.

1.5.1. Lingkup Substansi

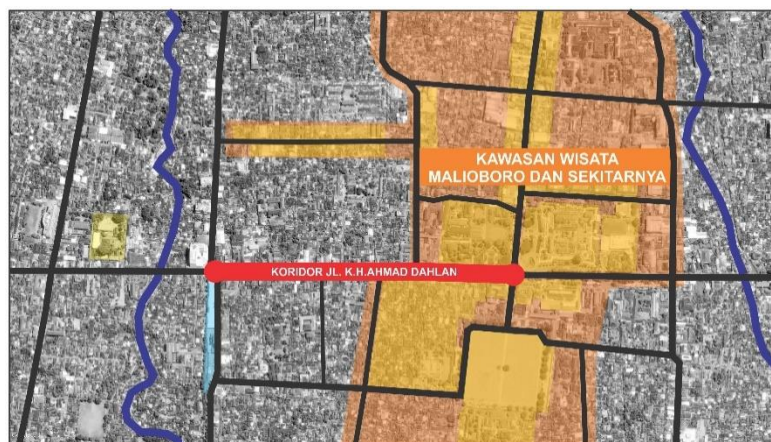
Lingkup bahasan penelitian meliputi teori elemen penataan ruang luar koridor dan teori kualitas ruang luar koridor.

1.5.2. Lingkup Wilayah Studi



Gambar 1.3. Peta letak kawasan Malioboro dalam kota Yogyakarta (kiri) dan Peta kawasan Malioboro (kanan).

Kawasan yang akan dijadikan objek penelitian adalah sepanjang jalan K.H. Ahmad Dahlan, Yogyakarta, yang memiliki panjang 920 meter dan memiliki akses trotoar pejalan kaki di kedua sisinya.



Gambar 1.4. Peta letak koridor penelitian terhadap kawasan wisata di sekitarnya.

Koridor di sepanjang jalan K.H. Ahmad Dahlan, Yogyakarta merupakan koridor komersial yang menghubungkan dua *nodes* yaitu perempatan Ngaben pada sisi barat hingga perempatan Kantor Pos Indonesia (titik nol Yogyakarta) di sisi timur dan bersilangan langsung dengan jalan Malioboro.



Gambar 1.5. Ruang luar koridor sepanjang jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta saat keadaan sepi.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Untuk menyusun konsep penataan ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan diperlukan kajian pustaka terkait topik penelitian. Hasil kajian pustaka nantinya akan menjadi landasan dan pendukung konsep yang diharapkan.

Penataan ruang luar koridor yang dimaksud adalah adanya peningkatan mutu dari elemen ruang luar yang ada pada jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Dengan adanya permasalahan yang sudah dijabarkan pada bab 1 di awal, dapat ditentukan aspek – aspek pemecahan masalahnya. Penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan yang pertama adalah dari sisi peningkatan kualitas dan penataan dari elemen ruang luarnya, pada bab ini akan dijabarkan elemen ruang luar apa sajakah yang harus dibenahi dan bagaimana ketentuan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar yang ada.

Penataan ruang luar yang kedua adalah dari sisi identitas dan keterhubungannya. Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan merupakan koridor jalan yang memiliki citra pariwisata dan budaya, namun pada kenyataannya isi dari ruang luar yang ada pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan belum dapat memunculkan identitas maupun keterhubungannya dengan kawasan pariwisata di sekitarnya, hal ini sesuai dengan permasalahan yang tertuang di dalam sub-bab rumusan masalah.

Partisipasi masyarakat diperlukan untuk mendukung proses penataan yang berkelanjutan, pada bab ini juga akan dibahas mengenai teori yang menyangkut peningkatan kualitas pada aspek sosial sebagai bahan diskusi dan pertimbangan pada bab analisa.

Secara garis besar kajian pustaka ini terdiri dari kajian mengenai ruang luar dan koridor, teori terkait penataan koridor, teori mengenai identitas dan keterhubungan koridor, dilanjutkan dengan pembahasan aspek sosial dan studi preseden. Kemudian akan dibahas sintesa kajian pustaka dan kriteria umum dari penelitian.

2.1. Kajian Penataan Ruang Luar Koridor

2.1.1. Pengertian Koridor dan Ruang Luar pada Koridor

Menurut Moughtin (1992: 41) di dalam bukunya yang berjudul '*Urban Design, Street and Square*', suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut.

Koridor jalan merupakan ujung tombak dikenalnya suatu identitas dalam suatu kawasan, karena koridor jalan ini paling mudah dibaca oleh pengguna jalan. Baik tidaknya suatu pencitraan sebuah kawasan sangat tergantung dari tampilan ruang jalannya. Kekhasan suatu tampilan fisik pelingkup jalan dapat menciptakan suatu identitas kawasan dan dipengaruhi oleh kualitas visual yang baik. Kualitas visual yang baik ditentukan oleh elemen-elemen yang membentuk karakter visual suatu kawasan. '*The Concise Townscape*', Cullen (1961).

Menurut Yoshinobu Ashihara dalam buku '*Exterior Design in Architecture*' (1970), ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan cara membatasi alam, ruang luar dipisah dengan memberi kerangka atau bingkai atau *frame*, jadi ruang luar bukanlah alam itu sendiri. Elemen pembatas ruang luar adalah lantai, dinding dan langit-langit.

Untuk menentukan penataan ruang luar yang ada pada koridor studi diperlukan pemahaman terhadap elemen – elemen perancangan kotanya. Menurut Hamid Shirvani (1985) di dalam bukunya yang berjudul '*The Urban Design Process*', perancangan kota terdiri dari elemen-elemen seperti Tata Guna Lahan, Bentuk dan Masa Bangunan, Sirkulasi dan Ruang Parkir, Ruang Terbuka, Jalan-jalan *Pedestrian*, Signage, Aktivitas Pendukung, Preservasi dan Konservasi.

- Tata guna lahan (*land use*)

Tata guna lahan merupakan rancangan dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota. Ruang – ruang tiga dimensi (bangunan) akan dibangun di tempat – tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut. Sebagai contoh pada suatu kawasan industri maka akan terdapat beberapa macam bangunan industri di dalamnya, pada kawasan perekonomian akan

terdapat beberapa macam pertokoan, dan pada kawasan pemerintahan akan terdapat bangunan perkantoran pemerintahan pula di dalamnya. Kebijakan tata guna lahan juga membentuk hubungan antara sirkulasi, parkir dan aktivitas atau penggunaan individual.

Terdapat perbedaan kapasitas dan pengaturan dalam penataan ruang kota, termasuk di dalamnya aspek pencapaian, parkir, sistem transportasi yang ada, dan kebutuhan untuk penggunaan lahan secara individual. Jadi prinsipnya *land use* atau tata guna lahan adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah – daerah yang ada pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi.

- Bentuk dan massa bangunan (*Building form and massing*)

Bentuk dan massa bangunan membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar massa bangunan yang ada. Didalam penataan suatu kota bentuk dan hubungan antar massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, memiliki garis langit (*skyline*) yang dinamis serta menghindari adanya *junk space* atau ruang yang tidak terpakai.

Bentuk dan massa bangunan meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan : Ketinggian bangunan, Kepejalan bangunan, Koefisien lantai bangunan (KLB), Koefisien dasar bangunan (*Building Coverage*), Garis sempadan bangunan (GSB), Langgam, Skala, Material, Tekstur, dan Warna.

- Sirkulasi dan parkir

Sirkulasi merupakan elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, seperti halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian way*, dan tempat – tempat transit yang saling terhubung kemudian akan membentuk

pergerakan atau kegiatan. Sirkulasi pada kota merupakan alat yang sangat penting untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan, karena sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas dan lain sebagainya.

Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu pada kegiatan komersial di daerah perkotaan dan mempunyai pengaruh visual pada beberapa daerah perkotaan. Penyediaan ruang parkir yang paling sedikit merusak visual perkotaan merupakan suatu usaha yang sukses dalam perancangan kota.

Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan :

- Kelangsungan aktivitas komersial.
- Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota.

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, sebaiknya memenuhi persyaratan :

- Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitar kawasan.
- Pendekatan program penggunaan berganda.
- Tempat parkir khusus.
- Tempat parkir pinggiran kota.

Dalam perencanaan jaringan sirkulasi dan parkir harus selalu memperhatikan :

- Jaringan jalan merupakan ruang terbuka yang mendukung citra kawasan dan aktivitas pada kawasan.
- Jaringan jalan harus memberi orientasi pada penggunaan dan membentuk lingkungan yang *legible* atau mudah dibaca oleh penggunanya.
- Kerjasama dari sektor kepemilikan privat dan publik dalam mewujudkan tujuan dari kawasan.

- Ruang terbuka (*open space*)

Ruang terbuka terdiri dari elemen lansekap, yaitu elemen keras atau *hardscape* seperti jalan, trotoar, bebatuan dan sebagainya. Serta elemen lunak atau *softscape* seperti tanaman dan air. Ruang terbuka biasanya berupa lapangan, jalan, taman, sempadan sungai, *green belt*, dan sebagainya.

Dalam perencanaan ruang terbuka selalu berkaitan dengan *street furniture* atau perabot jalannya. *Street furniture* dapat berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman, dan sebagainya.

Menurut Yoshinobu Ashihara dalam buku '*Exterior Design in Architecture*' (1970), ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan cara membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dengan memberikan '*frame*' atau bingkai, jadi ruang luar bukanlah alam itu sendiri, yang dapat meluas tak terhingga.

Elemen ruang terbuka kota meliputi lansekap, jalan, *pedestrian*, taman, dan ruang – ruang rekreasi.

- Jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*)

Elemen pejalan kaki harus dapat berinteraksi dengan elemen – elemen lingkungan kota lainnya, dan pola aktivitas, serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa yang akan datang.

- Pendukung aktifitas (*activity support*)

Aktivitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan kota. Bentuk, lokasi dan karakter dari suatu kawasan yang memiliki ciri khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktifitas pendukung tidak hanya menyediakan sarana pendukung bagi jalur *pedestrian* atau *plaza* namun juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen – elemen kota yang dapat menggerakkan aktifitas.

- Penanda (*Signage*)

Penandaan yang dimaksudkan adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain. Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kota baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda.

- Preservasi

Dalam perancangan kota preservasi adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) dan *urban places* (alun – alun, *plaza*, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas seperti halnya perlindungan terhadap bangunan bersejarah.

Manfaat dari adanya preservasi adalah :

- Adanya peningkatan nilai lahan
- Peningkatan nilai pada lingkungan
- Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
- Menjaga identitas kawasan perkotaan

Sebuah kota seharusnya tidak hanya merupakan kumpulan gedung-gedung dan sarana fisik, tetapi terbentuk oleh lingkungan alam seperti vegetasi, sungai, gunung, dan sebagainya. Kedua hal tersebut menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sebuah kota. Akibat perkembangan fisik perkotaan, maka lingkungan alam pun sering diabaikan padahal salah satu kebutuhan kota adalah tersedianya ruang terbuka untuk menciptakan keseimbangan lingkungan kota dan wadah sosial masyarakat. Ruang terbuka merupakan bagian dari konsep ekologis kota. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang menyebutkan bahwa ruang terbuka di perkotaan terbagi atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau. Ruang terbuka hijau berupa ruang atau area terbuka yang ditumbuhi tanaman hijau atau fungsi vegetasi, sedangkan ruang terbuka non hijau dapat berupa perkerasan, lahan parkir, dan sebagainya. Ruang terbuka mencakup pengertian ruang terbuka hijau dan ruang publik yang

merupakan kawasan tanpa bangunan di antara kawasan terbangun sehingga memiliki peran sebagai penyeimbang antara daerah terbangun dengan daerah terbuka. Ruang terbuka memiliki banyak fungsi di perkotaan seperti mencipta lingkungan udara sehat, penyedia ruang untuk kenyamanan hidup, dan pendukung estetika lingkungan dan memiliki bentuk-bentuk ruang seperti taman yang bersifat publik, lapangan olahraga, jalur sempadan jalan, hutan kota, jalur khusus sepeda dan pejalan kaki. Untuk perkotaan, ruang terbuka umumnya berfungsi sebagai ruang publik yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan yang luas.

2.1.2. Keberadaan Jalan Pada Koridor

Di dalam buku '*Urban Space*', Rob Krier (1979), menyebutkan elemen dasar ruang kota dapat dibagi menjadi dua yaitu jalan (*street*) dan lapangan atau alun-alun (*square*). Jalan dan lapangan memiliki fungsi dan karakteristik yang sangat berbeda. Lapangan merupakan ruang yang terbentuk dari kelompok pemukiman yang mengelilingi ruang terbuka (*open space*) dan berfungsi sebagai ruang yang mendorong orang untuk berkumpul dan memiliki ukuran yang menarik orang untuk menghabiskan waktu di dalamnya. Jalan memiliki karakter yang lebih fungsional daripada lapangan, karena latar arsitekturalnya adalah '*passing*' atau melewati. Jalan terbentuk dari penyebaran hunian dan berfungsi untuk menyediakan *framework* distribusi lahan dan memberikan akses pada masing-masing hunian tersebut.

Jalan jarang sekali beroperasi sebagai ruang terisolasi yang bekerja sendiri. Jalan biasanya merupakan bagian dari jaringan jalan. Jika dilihat dari tipe bangunan di sekitarnya, jalan dapat dibedakan menjadi jalan permukiman (*residential street*) dan jalan komersial (*commercial street*). Jalan komersial harus dirancang dengan berbeda dari jalan perumahan dengan memperhatikan kebutuhan aktivitas perdagangan yang terjadi di jalan tersebut.

William H. Whyte (1980) dalam bukunya '*The Social Life of Small Urban Spaces*' mengatakan bahwa jika suatu bagian jalan atau pojok jalan merupakan area yang ramai, maka orang-orang yang hendak melintas atau menyeberang tidak akan diam saja sambil menunggu. Mereka akan terlibat dalam percakapan dan bila ada penjual makanan di sana, orang-orang akan berkumpul di sekitarnya. Jalan di area

yang ramai seperti di koridor komersial seringkali menjadi tempat percakapan bisnis sehingga membutuhkan ruang yang dapat memfasilitasi interaksi yang terjadi.

Bagian dari jalur pejalan kaki di area komersial, jika cukup lebar, dapat dimanfaatkan sebagai titik pertemuan untuk pengguna jalan. Adanya titik ini akan mendorong orang-orang untuk berkumpul, berinteraksi, dan berkomunikasi. Selain menjadi titik pertemuan pejalan kaki, area tersebut dapat memberikan kesan suasana yang menyenangkan pada pengendara yang melewati daerah tersebut.

Jalan merupakan bagian dari ruang kota yang tidak hanya digunakan oleh kendaraan bermotor saja, tetapi juga oleh pejalan kaki dan pesepeda. Perancangan koridor jalan harus dapat mewartakan kebutuhan penggunanya, oleh karena itu jalan tidak boleh hanya dirancang dan diprioritaskan sebagai jalur kendaraan bermotor. Massengale dan Dover (2013) dalam bukunya yang berjudul '*Street Design: The Secret to Great Cities and Towns*' mengatakan bahwa jalan yang ramah pejalan kaki, harus terintegrasi dan telah memiliki sistem yang baik dalam memenuhi kebutuhan pejalan kaki.

2.2. Penataan Ruang Luar Koridor

Penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta bertujuan untuk meningkatkan mutu elemen - elemen ruang luar koridor yang ada.

Fokus utama dalam penataan ruang luar koridor pada wilayah studi Jl. K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta adalah penataan pada kondisi fisik ruang luarnya yang akan memberikan kenyamanan meruang pada penggunanya, dan yang kedua adalah fokus penataan koridor untuk mendapatkan identitas koridor yang sesuai. Penataan pada kondisi non fisiknya berupa peningkatan dari segi aspek sosial koridor penelitian, yang akan dibahas pada sub-bab pertimbangan aspek sosial.

Untuk dapat melakukan penataan ruang luar pada koridor studi yang sesuai dengan standar yang berlaku maka perlu dipahami keberadaan elemen – elemen ruang luar yang ada. Di dalam '*Milwaukie Transportation System Plan*' (2007) pada bab 10 tentang *Street Design Element* dijabarkan pedoman penataan ruang luar pada koridor jalan dan pembagian tiap elemen ruang luarnya. Ruang luar suatu

koridor jalan dibagi kedalam 4 elemen zona utama, yaitu *development zone*, *pedestrian zone*, *green zone*, dan *street zone*. Penataan ruang luar pada koridor jalan adalah penentu bagaimana koridor tersebut akan terlihat dan berfungsi.

- *Development zone.*

Sebenarnya *development zone* atau zona pengembangan ini tidak termasuk di dalam penataan ruang luar, namun karena letaknya yang saling berdekatan atau berdampingan dengan elemen – elemen penataan ruang luarnya maka *development zone* dapat diakses oleh publik. Pada area komersial wajah bangunan dapat dengan jelas ditentukan, dengan melihat perimeter muka bangunan. Untuk mengakses *development zone* hampir selalu melalui jalur publik berupa jalan masuk atau jalur pejalan kaki (trotoar).

- *Pedestrian zone*

Zona pejalan kaki atau *Pedestrian zone* adalah ruang publik di antara *development zone* dan *green zone*. Area ini harus dapat menunjang aktivitas pejalan kaki dengan menyediakan ruang berjalan dan ruang bersosialisasi yang nyaman. Secara garis besar *pedestrian zone* kemungkinan memiliki lebar yang lebih besar pada area komersial padat dan jalan dengan volume kendaraan yang tinggi, dan kemungkinan lebih sempit atau kecil pada jalan local dengan volume kendaraan yang sedikit.

Zona pejalan kaki setidaknya memiliki lebar 5 kaki atau 1.5 meter jika bersebelahan dengan zona hijau atau *green zone*, dan setidaknya memiliki lebar 6 kaki atau 1.8 meter jika bersebelahan dengan zona jalan atau *street zone*.

- *Green zone*

Zona hijau atau *green zone* adalah ruang publik yang memisahkan zona pejalan kaki dari zona jalan atau *street zone*. Berfungsi sebagai *buffer* atau pemisah antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, sepeda, dan pengguna zona jalan lainnya. Zona hijau atau *green zone* juga dapat menyediakan pepohonan pinggir jalan, rak parkir sepeda, *street furniture*, utilitas, dan tanaman yang didesain untuk mengontrol air hujan lari ke jalan. Zona hijau

atau *green zone* dapat menghasilkan visual atau pemandangan yang menarik bagi penggunaannya dengan menyeimbangkan keberadaan aspal dan beton yang Nampak keras pada jalanan sehingga keadaan sekitar terasa lebih bersahabat. Zona hijau atau *green zone* dengan pepohonan pinggir jalan yang telah tumbuh besar memiliki keuntungan tambahan, seperti mendinginkan jalan dan melindungi pejalan kaki dari elemen – elemen yang tidak diinginkan.

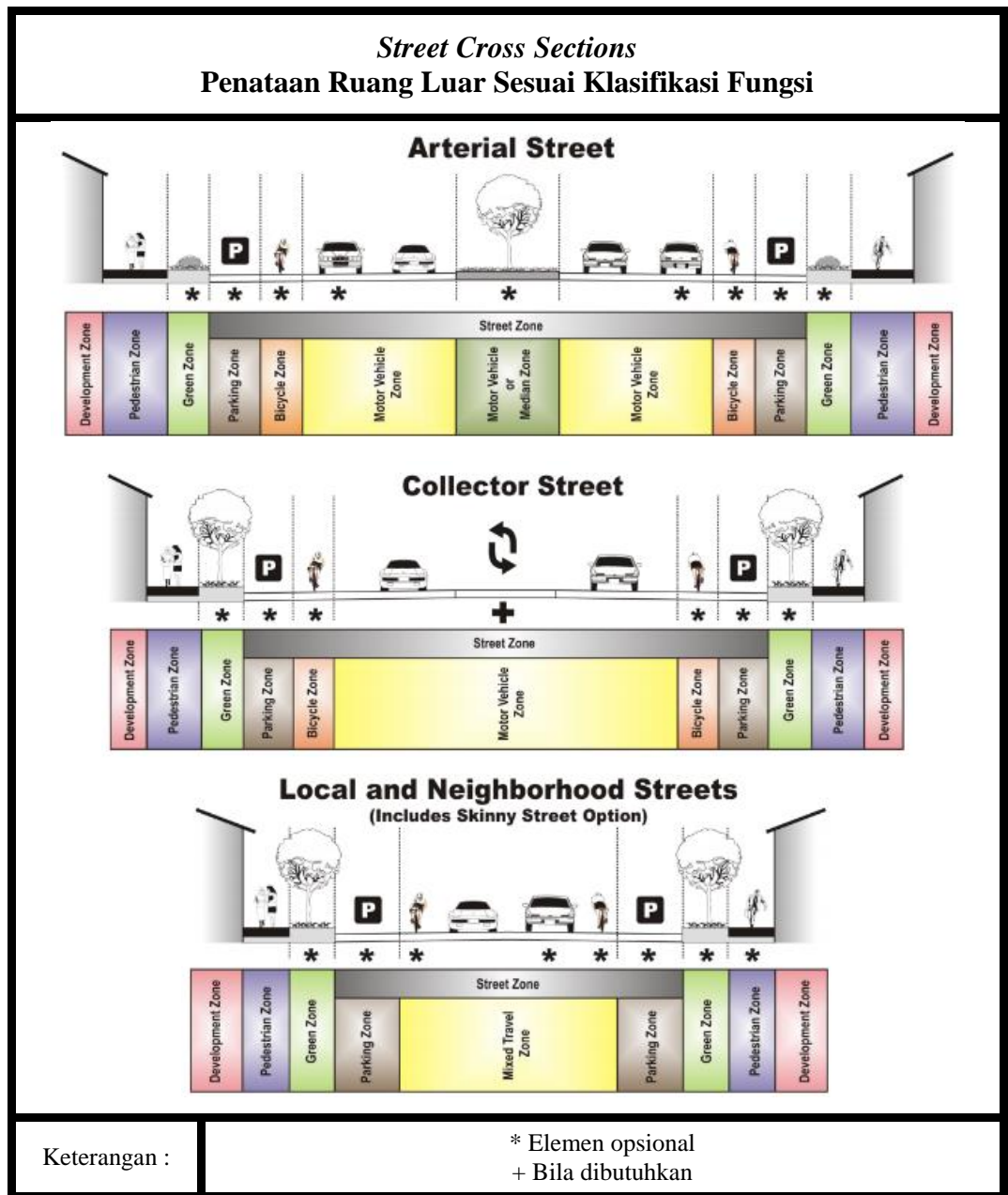
- *Street zone*

Zona jalan atau *street zone* dapat berisi banyak ataupun hanya sedikit elemen ruang luar tergantung dari klasifikasi fungsinya. Elemen yang tipikal seperti lajur parkir, lajur untuk berbelok, dan lajur pesepeda, atau lajur kendaraan campuran yang di dalamnya termasuk jalur sepeda. Secara garis besar zona jalan atau *street zone* berfungsi sebagai saluran bagi mobilitas dan akses menuju suatu properti. Zona jalan atau *street zone* yang mewadahi fungsi mobilitas penting seperti jalan arteri dan jalan kolektor biasanya lebih lebar jika dibandingkan dengan jalan akses menuju properti pribadi.

Beberapa tipikal lebar jalur pada zona jalan atau *street zone* :

- Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter
- Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter
- Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter
- Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter

Street cross section penataan ruang luar yang sesuai klasifikasi fungsinya dapat dilihat pada gambar tabel pada halaman berikutnya.



Gambar 2.1. *Street cross section* penataan ruang luar sesuai klasifikasi fungsi.
Sumber : <http://www.milwaukieoregon.gov>

2.2.1. Standar Penataan Ruang Luar Koridor

Untuk mencapai tingkat kenyamanan pada koridor penelitian diperlukan penataan dari ruang luar yang ada sehingga sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Koridor harus memiliki ruang luar yang ramah terhadap penggunanya, terutama para pejalan kaki, karena koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan ini ditujukan bagi

warga sekitar maupun wisatawan yang memerlukan akses dari satu spot menuju spot lainnya. Koridor yang ramah terhadap penggunaannya memiliki tujuan untuk menambahkan unsur-unsur yang meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan mobilitas pejalan kaki ke dalam koridor.

Di dalam buku '*Pedestrian Facilities Guidebook*' (1997), disebutkan beberapa kebutuhan penting pejalan kaki di koridor:

- Jalanan dan area berjalan yang aman.
- Tempat-tempat yang dekat untuk dikunjungi dengan berjalan kaki.
- Jarak penglihatan.
- Kenyamanan dan tempat berlindung.
- Lingkungan yang atraktif dan bersih.
- Akses transportasi (umum).
- Sesuatu yang menarik untuk dilihat sembari berjalan kaki.
- Interaksi sosial.

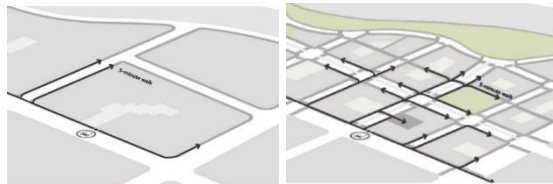
Dalam buku tersebut juga disebutkan bahwa jarak berjalan yang nyaman bagi pejalan kaki dapat bervariasi tergantung pada keadaan geografi, iklim, cuaca, pola penggunaan lahan dan lainnya. Sebagian besar orang akan bersedia untuk berjalan dengan jarak lebih jauh untuk sekedar bersenang-senang / rekreasi, namun memilih untuk mencari jalan yang lebih singkat jika dalam keadaan terburu-buru.

- Penempatan fasilitas umum seperti taman lingkungan dengan tempat awal dan tujuan pejalan kaki tidak lebih dari 400 meter jaraknya.
- Jarak maksimum dari tempat parkir kendaraan dengan sirkulasi pejalan kaki tidak lebih dari 90 meter.
- Penyeberangan jalan (*zebracross*) paling efektif jika ditempatkan dengan jarak 120 sampai 180 meter antara satu dengan yang lain di dalam area yang tinggi tingkat pejalan kakinya.
- Di dalam buku '*A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I*', SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki dapat berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun atau kantung parkir.

Ruang luar yang ramah terhadap pejalan kaki harus memenuhi kriteria *walkability*. *Walkability* sendiri menurut *Land Transport New Zealand* (2007). *pedestrian planning and design guide*, adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap para pejalan kaki. Di dalam *City of Fort Collins Pedestrian Plan* (2011) *walkability* dapat diartikan sebagai suatu ukuran tingkat keramahan suatu lingkungan terhadap para pejalan kaki dalam suatu area.

Di dalam buku '*Getting to Great Places*', SPUR, (2013), disebutkan 7 prinsip ruang luar yang ramah pejalan kaki pada area urban, yang berlaku diberbagai skala dan kepadatan kota, mulai dari kota kecil hingga pusat kota di kota-kota besar :

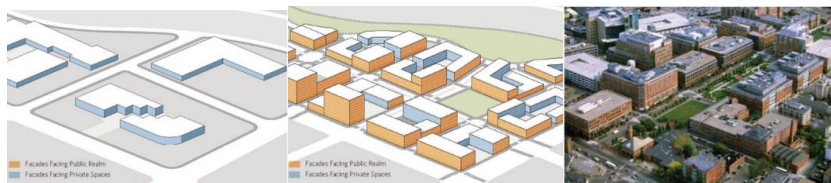
- Menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik.



Gambar 2.2. (Kiri) Akses jalan monoton. (Kanan) Akses jalan variatif.

Menyediakan akses berjalan yang variatif, banyak pilihan, dan memperpendek waktu. Memperbanyak penyeberangan jalan.

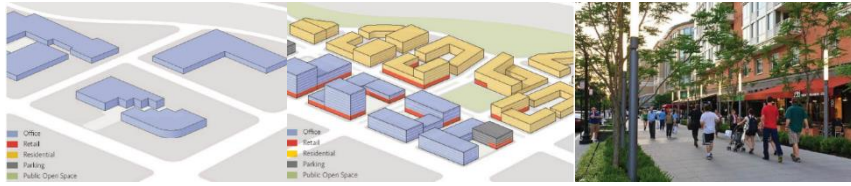
- Orientasi bangunan ke arah jalan dan ruang terbuka.



Gambar 2.3. (Kiri) Bangunan jauh dari koridor jalan. (Kanan) Bangunan menempel dengan koridor jalan.

Pada lingkungan perkotaan bangunan ditempatkan di tepi jalan dan ruang publik, bukan ditempatkan di belakang area parkir kendaraan atau hamparan lahan kosong lansekap, pejalan kaki akan terisolasi dan merasa keberadaannya adalah kepentingan sekunder dibandingkan bangunan-bangunan yang ada. Mendekatkan akses pejalan kaki dengan bangunan yang ada akan membantu memperkuat sirkulasi rute dan membuat lingkungan lebih mudah dibaca dan koheren.

- Penataan fungsi untuk mendukung aktivitas publik.



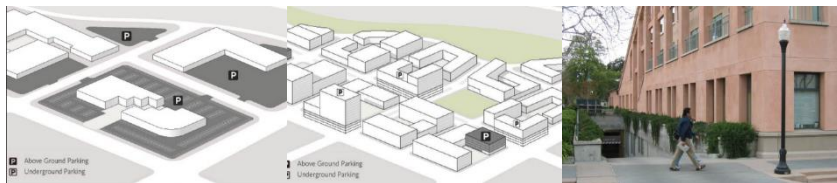
Gambar 2.4. (Kiri) Fungsi bangunan tidak dikategorikan. (Kanan) Fungsi bangunan aktif dan privat dikategorikan.

Pengkategorian fungsi bangunan memiliki dampak yang besar terhadap aktivitas, keamanan, dan identitas jalan dan kawasan di sekitarnya.

Fungsi bangunan yang aktif seperti toko retail, lobi gedung, dan ruang untuk acara publik seharusnya diletakkan secara strategis di sepanjang rute pejalan kaki dengan desain yang transparan sehingga mudah dilihat, dan menarik.

Dan untuk keamanan, fungsi privat sebaiknya ditempatkan pada bagian dalam gedung yang jauh dari jalan umum.

- Menempatkan parkir kendaraan di dalam atau di belakang bangunan.



Gambar 2.5. (Kiri) Area parkir mendatar, mengganggu pejalan kaki. (Kanan) Area parkir vertical & di belakang bangunan, tidak mengganggu ruang luar koridor.

Parkir kendaraan pada wilayah urban seharusnya disediakan dalam bentuk struktur bertingkat (menghemat ruang) pada area yang memungkinkan tidak mengganggu keberadaan pejalan kaki. Tempat parkir yang didesain dengan baik dapat digunakan untuk mengakomodir kebutuhan parkir beberapa bangunan sekaligus sehingga dapat dikelola dengan efisien.

- Menempatkan skala manusia pada detail bangunan dan lansekap.



Gambar 2.6. (Kiri) Bangunan dengan skala masif, jauh dari manusia. (Kanan) Bangunan dengan fasad yang melibatkan skala manusia.

Manusia merasakan lingkungan sekitar pada skala tubuh mereka sendiri, keberadaan bangunan harus melibatkan skala manusia seperti pada elemen fasad, *awning*, pencahayaan, *signage* dan fitur lainnya di sepanjang trotoar.

- Menyediakan akses pejalan kaki yang jelas, menerus dan saling terhubung.



Gambar 2.7. (Kiri) Akses pejalan kaki monoton. (Kanan) Jalur pejalan kaki dengan akses yang saling terhubung dengan penyeberangan.

Jalur pejalan kaki yang di dalamnya terdapat elemen seperti pohon, lampu jalan, *street furniture*, dan kesenian publik merupakan jaringan yang mengikat interior suatu kota. Jalur pejalan kaki tidak harus selalu lebar untuk mengakomodir penggunaannya, jalur pejalan kaki sempit yang didesain dengan baik dapat dipandang memadai dalam beberapa konteks.

Jalur pejalan kaki hanya merupakan satu bagian dari ranah publik yang lebih luas, maka keberadaannya harus diintegrasikan dengan plaza, taman, fasilitas transit, halte, dan koridor atau jalur pejalan kaki yang jaraknya lebih jauh. Agar pengguna koridor merasa nyaman dalam berjalan, aksesnya harus selalu terhubung dengan area – area dan fasilitas penting.

- Membangun sarana jalan yang lengkap.



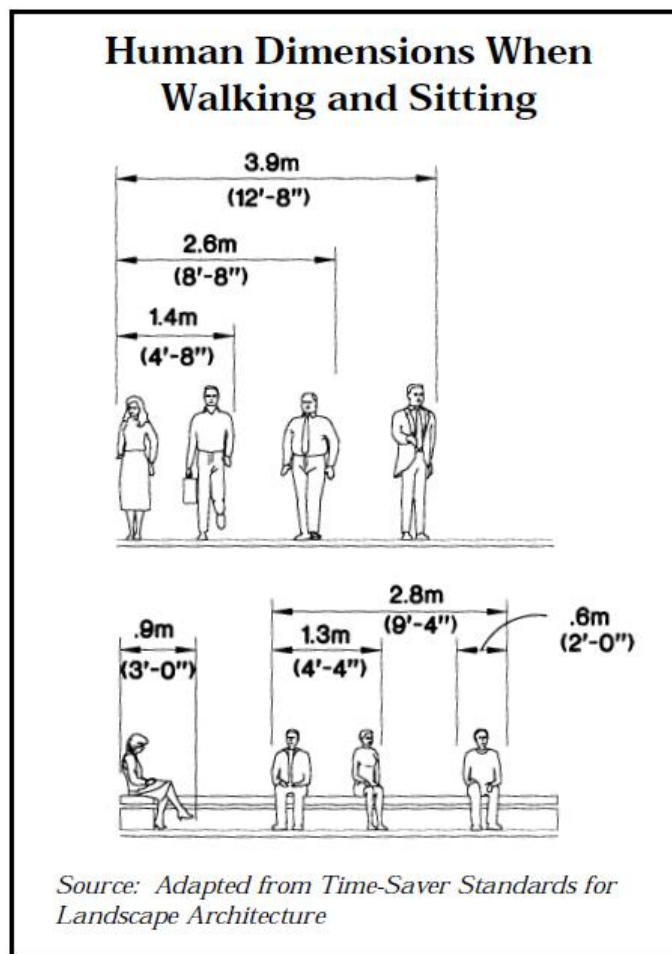
Gambar 2.8. (Kiri) Sarana jalan terbatas, mayoritas bagi kendaraan. (Kanan) Sarana jalan meliputi seluruh pengguna jalan maupun pengguna trotoar dan jalur hijau.

Jalan harus dapat mengakomodasi bermacam kepentingan di dalamnya. Penggunaan lahan bagi kendaraan tidak seharusnya lebih besar / banyak dari fungsi yang dibutuhkan dan memakan lahan bagi fungsi lainnya, penggunaan

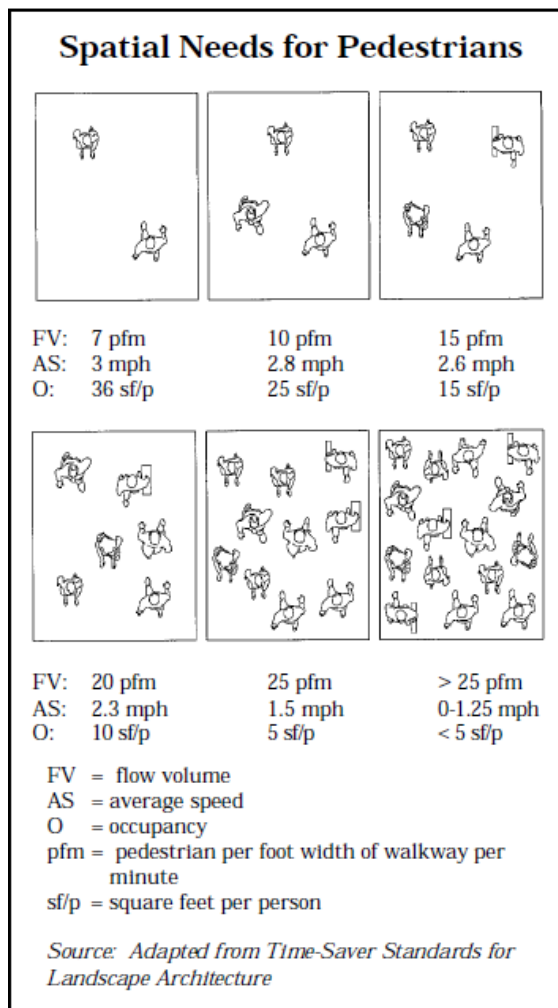
lahan harus terbagi rata bagi keberadaan sarana transportasi umum, sepeda, parkir, dan lainnya.

Jalan dengan sarana yang lengkap dapat menciptakan rasa aman, nyaman, atraktif dan kemudahan akses bagi pejalan kaki, pesepeda, sepeda motor, mobil, maupun pengguna angkutan umum dari berbagai usia.

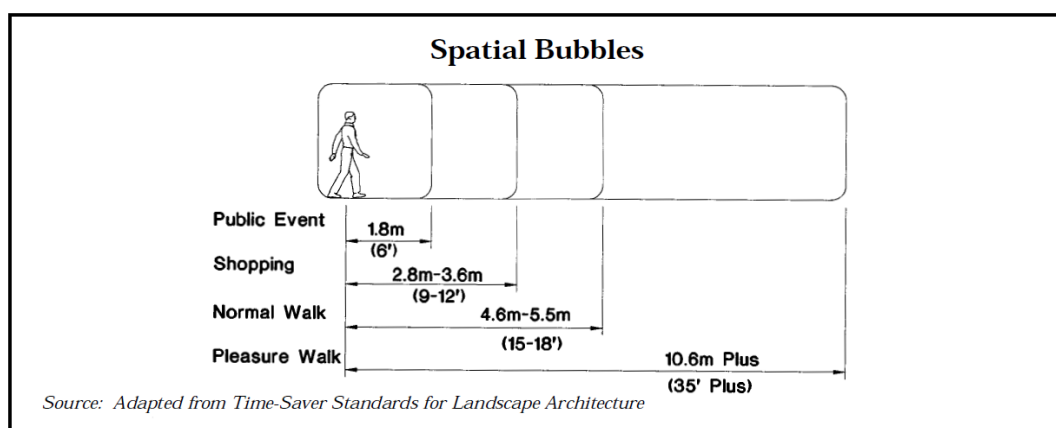
Kebutuhan akan ruang bagi pejalan kaki dan kegiatan yang ada pada koridor perlu menjadi perhatian mengingat keberhasilan suatu ruang luar tercermin dari kepuasan dan kenyamanan penggunaannya. Pada buku '*Pedestrian Facilities Guidebook*', (1997), ditampilkan juga standar – standar kebutuhan ruang manusia pada ruang luar koridor yang diambil dari '*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*'.



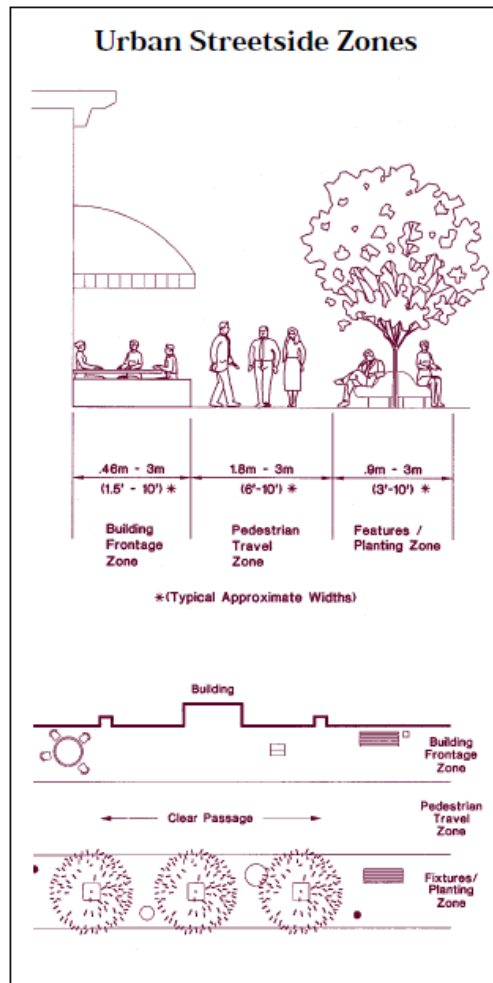
Gambar 2.9a. Standar kebutuhan ruang manusia saat berjalan maupun duduk (*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*).



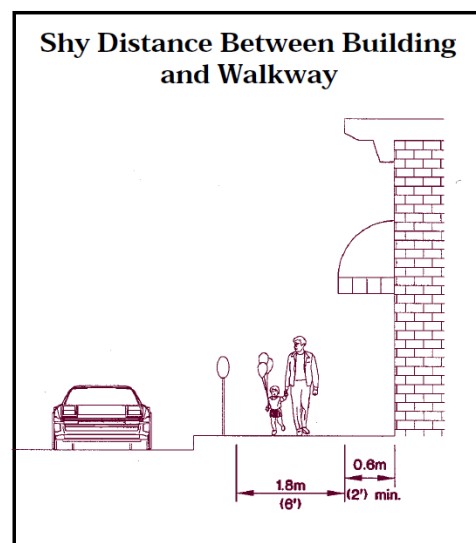
Gambar 2.9b. Standar kebutuhan pejalan kaki (*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*).



Gambar 2.9c. Kebutuhan ruang manusia berdasar kegiatan: pada acara publik, berbelanja, berjalan normal, berjalan santai (*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*).

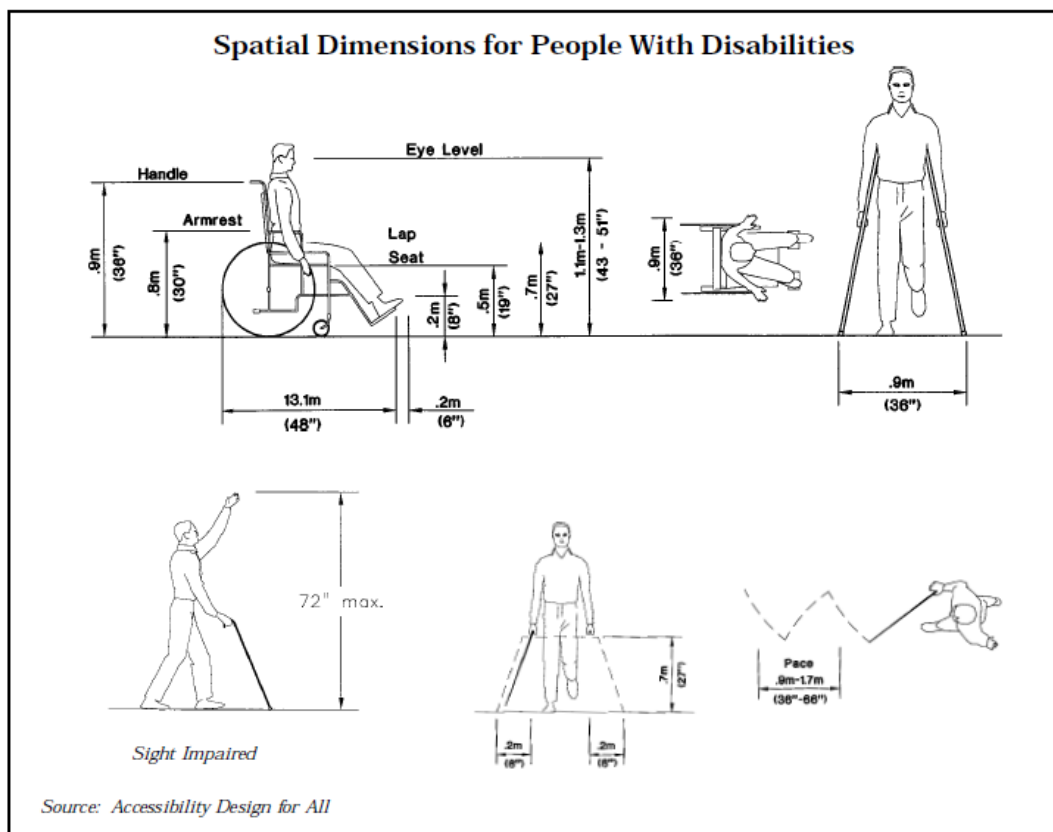


Gambar 2.10. Standar kebutuhan ruang pada ruang luar koridor perkotaan (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*).



Gambar 2.11. Standar jarak nyaman antara bangunan dan ruang pejalan kaki pada ruang luar koridor perkotaan. (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*).

Dalam menata ruang luar koridor sangat perlu diperhatikan ketersediaan akses bagi orang yang memiliki keterbatasan fungsi tubuh atau cacat. Penyandang cacat, termasuk yang menggunakan alat bantu berjalan atau kursi roda membutuhkan fasilitas yang dirancang dengan baik sehingga dapat menghilangkan hambatan yang ada pada ruang geraknya. Kebutuhan penyandang cacat pada ruang luar dapat bervariasi tergantung pada jenis cacat dan tingkat kebutuhan mereka akan bantuan dari sekitarnya. Elemen – elemen yang cukup membantu penyandang cacat tercantum dalam Gambar 2.12.



Gambar 2.12. Standar kebutuhan ruang bagi orang dengan keterbatasan fungsi tubuh. (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*).

Disebutkan di dalam *'Public Places, Urban Spaces'*, oleh Matthew Carmona (2003), ruang luar dapat dikatakan berhasil apabila dapat menyokong dan mewadahi aktivitas yang berlangsung di sana. Agar berhasil, perancangan ruang luar harus didasari oleh bagaimana masyarakat dapat dan akan menggunakan ruang luar tersebut.

2.2.2. Visual Ruang Luar Koridor

Menurut Cullen, *The Concise Townscape* (1961), karakter visual yang menarik adalah karakter formal yang dinamis, dapat dicapai melalui pandangan yang menyeluruh berupa suatu amatan berseri (serial vision) atau menerus yang memiliki unit visual yang dominasinya memiliki keragaman dalam suatu kesinambungan yang terpadu dan berpola membentuk satu kesatuan yang unik.

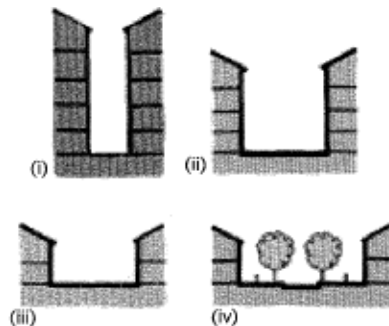
Komponen dominan pembentuk karakter visual merupakan bentukan fisik dalam sebuah lingkungan, sesuai dengan pernyataan dari beberapa teori :

- Nilai visual suatu kawasan ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan atau interelasi antar elemen-elemen visual pada suatu lansekap kota (Swardon, C R, 1986: 314)
- Karakter visual dapat dilihat melalui petunjuk visual yang merupakan images perception yang dirasakan dengan mata (Ching, F DK, 1995: 264)
- Ciri atau kekhasan yang paling mudah diamati adalah bentukan fisik karena kesan visual adalah sesuatu yang mudah untuk diserap dan dicerna oleh ingatan manusia. (Lynch, Kevin, 1960: 83)

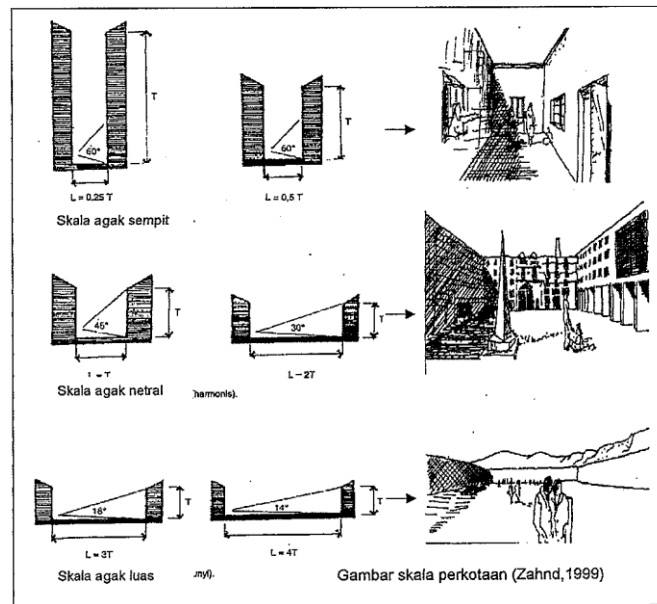
Beberapa teori di atas telah menegaskan beberapa pernyataan tentang karakter visual yang dapat kita simpulkan bahwa karakter visual merupakan suatu ciri khas fisik sebuah lingkungan yang dapat terlihat oleh mata dan perasaan seseorang ketika berada didalamnya (jarak amatan). Sehingga, keberagaman karakter visual yang dimiliki sebuah lingkungan perkotaan patut dijaga sebagai identitas suatu tempat.

Menurut Rob Krier, kualitas visual suatu ruang dibentuk oleh :

- Elemen Teknis / Geometri yaitu : Ukuran, Proporsi: tinggi, lebar, panjang



Gambar 2.13. Pengaruh ukuran pada kualitas visual ruang luar (Carmona, *Public Places – Urban Spaces*, 2003)



Gambar 2.14. Gambar skala perkotaan (Zahnd, Perancangan Kota Secara Terpadu, 1999)

- Elemen Pelingkup Ruang yaitu :
 - Warna
 - Tekstur
 - Cahaya, transparansi.

Terdapat beberapa aspek yang mempengaruhi karakter visual :

- View.

View adalah pemandangan yang diamati dari suatu tempat yang memberikan suatu fantasi (Simonds, 1961). View adalah gambar yang dikerangkakan, gambar yang senantiasa berubah – ubah dengan cepat dari banyak perpaduan permukaan. View selain sebagai latar juga sebagai tatanan dari sebuah struktur.

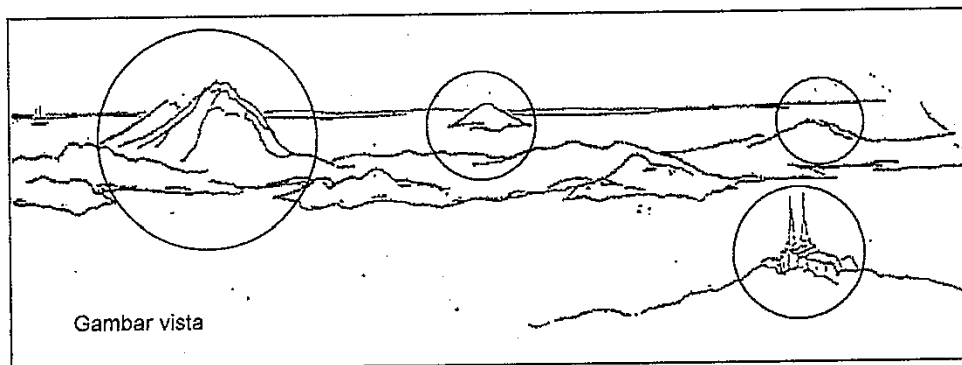
Karakteristik view :

- Mempunyai karakteristik lansekap.
- Terlihat dari seluruh sudut namun dibutuhkan pendekatan pada arah yang pasti.
- View adalah sebuah pendorong.
- View sebagai *counterpoint* dan *foils* merupakan suatu kekuatan pada perencanaan suatu area.

- Vista.

Vista adalah view yang terbatas, biasanya ke arah elemen – elemen yang dominan atau menonjol. Susunan yang baik dari vista mempunyai keseimbangan, ritme dan simfoni yang halus. Secara esensial salah satu elemen – elemen visual yang memuaskan menghasilkan perspektif yang lebih disukai sebagai *focal point vista*.

Vista memiliki 3 bidang *enframent*, dimana secara keseluruhan biasanya paling bagus diperlihatkan secara sederhana dalam bentuk, tekstur dan warna. Vista bersifat menerus, sebuah petunjuk yang menjadi daya tarik mata, sehingga vista berfungsi secara visual sebagai rencana menarik sumbu.



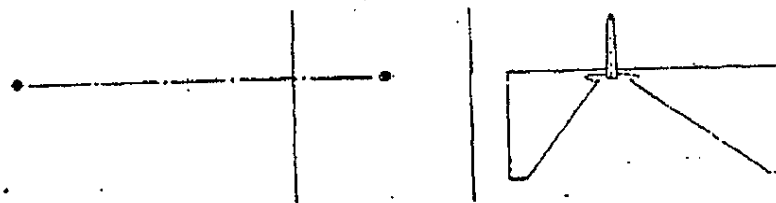
Gambar 2.15. Gambar Vista.

- Sumbu.

Sumbu adalah rencana linier elemen yang menghubungkan dua atau lebih dari suatu titik. Sumbu berbentuk linier, mempunyai kualitas panjang dan arah yang menimbulkan adanya gerakan dan pandangan sepanjang jalannya. Dengan kata lain suatu sumbu harus diakhiri di kedua ujungnya.

Unsur – unsur yang mengakhiri suatu sumbu dikedua ujungnya adakan memberikan dan mendapatkan perhatian visual. Unsur – unsur pengakhiran ini dapat merupakan salah satu dar hal berikut :

- ❖ Titik – titik di dalam ruang yang terbentuk dari unsur – unsur vertikal, linier atau bentuk – bentuk bangunan terpusat.



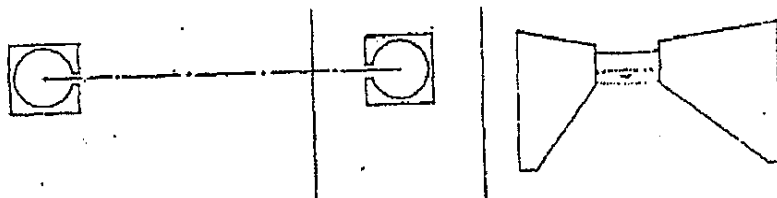
Gambar 2.16. Vertikal – linear.

- ❖ Bidang – bidang vertikal (fasad bangunan yang simetris), menghadap ke arah *space* yang luas atau ruang terbuka.



Gambar 2.17. Simetris.

- ❖ Ruang – ruang yang terbentuk dengan baik, pada umumnya berbentuk terpusat atau teratur.



Gambar 2.18. Terpusat.

- ❖ Pintu gerbang yang terbuka ke luar menghadap ke suatu pemandangan atau vista yang terbentang di hadapannya.

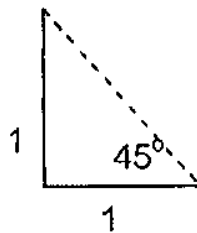


Gambar 2.19. Terbuka ke luar.

- Perbandingan Jarak Pandang.

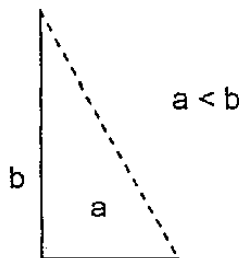
Jarak pandang manusia dengan massa bangunan mempengaruhi pengalaman ruang yang dialaminya, menurut Paul Spreiregen :

- ❖ Jarak orang ke bangunan = tinggi bangunan atau pandangan membentuk sudut 45 derajat, merupakan pandangan normal manusia. Pada jarak tersebut pengamat dapat memperhatikan keseluruhan muka obyek / bangunan.



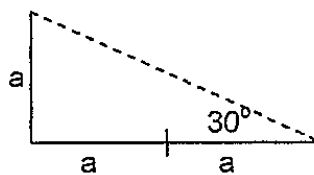
Gambar 2.20. Sudut 45 derajat.

- ❖ Jarak orang ke bangunan < tinggi bangunan, efek ruang yang dihasilkan memiliki nilai ketertutupan yang tinggi / *enclosure*, pada jarak tersebut pengamat dapat melihat detail bangunan.



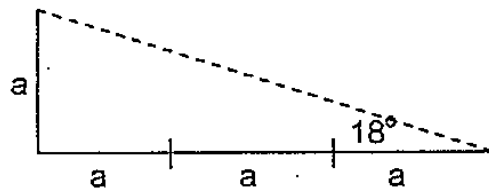
Gambar 2.21. Sudut $a < b$

- ❖ Jarak orang ke bangunan = 2 x tinggi bangunan atau pengamat membentuk pandangan 30 derajat, maka pengamat cenderung melihat benda sebagai suatu komposisi keseluruhan.



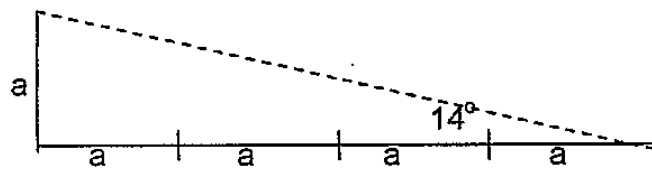
Gambar 2.22. Sudut 30 derajat.

- ❖ Jarak orang ke bangunan = 3 x tinggi bangunan atau pengamat melihat obyek pada sudut pandang 18 derajat, maka efek yang dihasilkan adalah pengamat dapat melihat bangunan sama dengan nilai ruang itu sendiri serta melihat bangunan dengan lingkungannya.



Gambar 2.23. Sudut 18 derajat.

- ❖ Jarak orang ke bangunan = 4 x tinggi bangunan atau pandangan pengamat membentuk sudut 14 derajat, maka efek ruang yang dihasilkan adalah nilai ketertutupan akan hilang dan fasad bangunan lebih berfungsi sebagai *edge* / tepi ruang.



Gambar 2.24. Sudut 14 derajat.

2.3. Teori Terkait Keterhubungan dan Identitas Koridor

Kota sebagai suatu lingkungan fisik memiliki berbagai aspek yang dapat mengangkat, mengembangkan dan mencirikan kota itu sendiri, seperti nilai historis dan aspek-aspek yang bersifat faktual lainnya yang membuahkan suatu identitas bagi kota.

Menurut Kevin Lynch dalam buku *Good City Form* (1979), diungkapkan bahwa “*Identity is the extent to which a person can recognize or recall a place as being distinct from other places as having vivid, or unique, or at least a particular, character of its own*”. Berdasarkan definisi ini diketahui bahwa identitas adalah suatu kondisi saat seseorang mampu mengenali atau memanggil kembali ingatan

akan suatu tempat yang memiliki perbedaan dengan tempat lain karena memiliki karakter dan keunikannya sendiri.

2.3.1. Citra Kota

Untuk menonjolkan identitas pada koridor penelitian diperlukan pengetahuan mengenai citra dari kawasan sekitarnya, menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 - 2029 Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74 tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif.

Teori tentang citra sebuah kota mengarahkan pandangan perancangan kota untuk memperhatikan manusia yang hidup di dalamnya. Kevin Lynch (1973) mengungkapkan bahwa “Sebuah kelokalan harusnya memperlihatkan keberlanjutan dengan masa lalunya, sehingga dapat berkelanjutan pula dengan masa depannya, setiap tempat harus dilihat sebagai sebuah perkembangan dengan prediksi dan perancangan”.

5 elemen pembentuk citra kota oleh Kevin Lynch (1979) di dalam bukunya yang berjudul ‘*The Image of The City*’ :

1. *Path* (jalur)

Merupakan elemen yang paling penting. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, seperti jalan, gang-gang utama, jalan transit, dan lainnya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik jika memiliki tujuan dasar yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan lainnya), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lainnya), atau ada belokan yang jelas.

2. *Edge* (tepi)

Merupakan elemen linear yang tidak dipakai atau dilihat sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear (misalnya pantai, tembok, batas antara lintasan kereta api, topografi, dan lainnya). *Edge* merupakan pengakhiran dari sebuah distrik atau batasan sebuah distrik dengan yang lainnya. *Edge* memiliki identitas

yang lebih baik jika kontinuitasnya tanpa jelas batasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas membagi atau menyatukan.

3. *District* (kawasan)

Merupakan kawasan-kawasan dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan distrik memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas dalam batasnya, dimana orang merasa harus memulai dan mengakhirinya. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika tampilan batasnya dibentuk dengan jelas dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain).

4. *Node* (simpul)

Merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis dimana arah atau aktifitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktifitas lain (misalnya pada persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan). Tidak setiap persimpangan jalan adalah *node*, yang menentukan adalah citra *place* terhadapnya. *Node* adalah satu tempat dimana orang mempunyai perasaan 'masuk' dan 'keluar' dalam tempat yang sama. *Node* mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan yang berbeda dari lingkungannya baik fungsi maupun bentuknya.

5. *Landmark* (penunjuk)

Adalah elemen penanda suatu citra kota, yang akan menjual *image* sebuah kota terhadap tempat lainnya. Merupakan titik referensi layaknya elemen *node*, namun orang tidak masuk ke dalamnya, cukup dilihat dari luarnya. *Landmark* adalah elemen penting dari bentuk kota karena dapat membantu mengorientasikan diri didalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah. *Landmark* akan memiliki identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas.

2.3.2. Place

Teori ini menunjukkan pentingnya sebuah makna dari suatu tempat atau kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural, dimana kebutuhan tersebut merupakan kebutuhan manusia yang secara sadar menginginkan sebuah

tempat yang lebih dari sekedar masalah fisik saja. *Space* adalah *void* yang hidup dan mempunyai suatu keterkaitan secara fisik. *Space* ini akan menjadi *place* apabila diberikan makna kontekstual dari muatan budaya atau potensi muatan lokalnya.

Secara umum Christian Norberg-Schulz dalam '*Concept of Dwelling*' (1985) memberikan definisi *place* sebagai berikut : "Sebuah *place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri".

Sedangkan Roger Trancik di dalam bukunya '*Finding Lost Space*' (1986: 45), merumuskan secara lebih spesifik : "Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya".

Sebuah ruang (*space*) dibentuk menjadi tempat (*place*) jika memiliki ciri khas karakter dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Karakter tersebut ditunjukkan dengan kualitas fisik tempat yang dapat menimbulkan image atau citra yang cukup kuat terhadap tempat tersebut. Kualitas fisik yang dikemukakan oleh Kevin Lynch (1960: 39-43) untuk desain ruang kota :

1. Legibility (kejelasan)

Sebuah kejelasan emosional suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh warga kotanya. Artinya suatu kota atau bagian kota atau kawasan bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai distriknya, *landmarknya* atau jalur jalannya dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya. Identitas dan susunan.

2. Identitas dan Susunan

Identitas artinya image orang akan menuntut suatu pengenalan atas suatu obyek dimana didalamnya harus tersirat perbedaan obyek tersebut dengan obyek yang lainnya, sehingga orang dengan mudah bisa mengenalinya. Susunan artinya adanya kemudahan pemahaman pola suatu blok-blok kota yang menyatu antar bangunan dan ruang terbukanya.

3. Imageability

Artinya kualitas secara fisik suatu obyek yang memberikan peluang yang besar untuk timbulnya image yang kuat yang diterima orang. Image

ditekankan pada kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan yang menghubungkan atribut identitas dengan strukturnya.

2.3.3. Linkage

Untuk memunculkan identitas yang tepat pada koridor penelitian dibutuhkan adanya koneksi dengan keadaan kawasan sekitar yang memiliki keterhubungan langsung dengan koridor penelitian. Pengetahuan tentang teori mengenai keterhubungan suatu kawasan diperlukan dalam penelitian.

Menurut Roger Trancik (1986: 34) di dalam bukunya '*Finding Lost Space*', "*Linkage is simply the glue of the city, it is the act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city*". *Linkage* adalah berupa garis semu yang menghubungkan antara elemen satu dengan yang lain, *nodes* satu dengan *nodes* yang lain, atau distrik satu dengan distrik yang lain. Garis ini bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk segaris dan lain sebagainya.

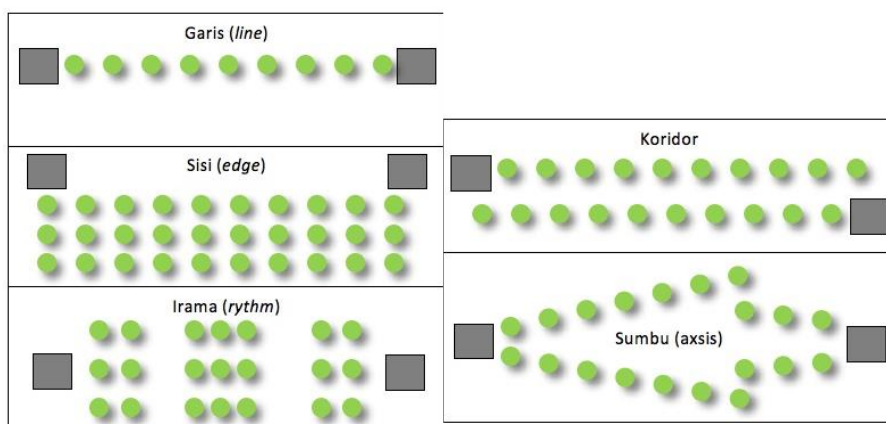
Menurut Mulyandari, H (2011: 242) di dalam buku 'Pengantar Arsitektur Kota', teori *linkage* dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai generator kota. Analisis *linkage* adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*).

Kelemahan analisis *linkage* adalah kurangnya perhatian dalam mendefinisikan ruang perkotaan secara spasial dan kontekstual.

Sebuah *linkage* perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda :

- **Linkage yang visual**, menurut Zahnd (1999: 108) di dalam bukunya yang berjudul Perancangan Kota Secara Terpadu, didefinisikan bahwa *linkage* visual adalah menghubungkan dua atau lebih fragmen kota dalam satu kesatuan visual. Dalam hubungan dua daerah dengan *linkage* visual, ada dua pokok perbedaan, yaitu yang menghubungkan kedua daerah secara netral dan yang menghubungkan kedua daerah dengan mengutamakan satu daerah. Elemen *linkage* visual diuraikan menjadi lima, yaitu:

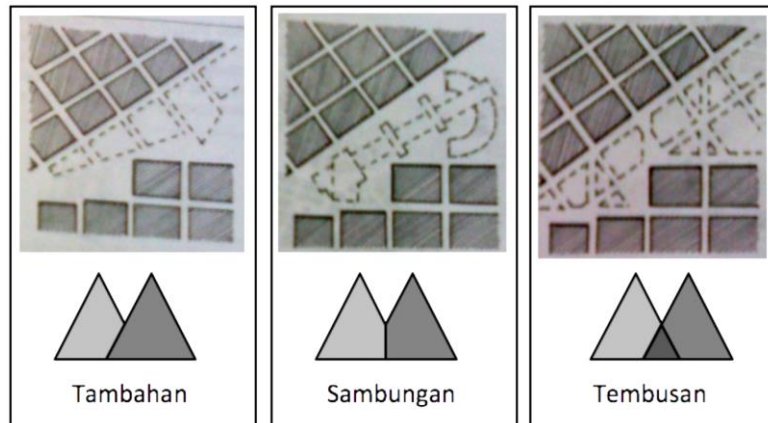
- Garis : menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa.
- Koridor : elemen yang dibentuk oleh dua deret massa dan membentuk ruang.
- Sisi : menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang dibuat secara tidak langsung. Berupa elemen spasial di depan elemen masif.
- Sumbu : elemen koridor yang bersifat spasial dan mengutamakan salah satu daerah.
- Irama : menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.



Gambar 2.25. Elemen linkage yang visual.

- **Linkage yang struktural**, menggabungkan dua atau lebih bentuk struktur kota menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. Menyatukan kawasan-kawasan kota melalui bentuk jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase (*collage*). Menurut Zahnd (1999: 118) di dalam buku ‘Perancangan Kota Secara Terpadu’, tidak setiap kawasan memiliki arti struktural yang sama dalam kota, sehingga cara menghubungkannya secara hirarkis juga dapat berbeda. Fungsi *Linkage* struktural di dalam kota adalah sebagai stabilisator dan koordinator di dalam lingkungannya, karena setiap kolase perlu diberikan stabilitas tertentu serta distabilkan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, atau fungsi yang memberikan susunan tertentu didalam prioritas penataan kawasan. Tiga elemen linkage yang struktural :
 - Tambahan : melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya

- Sambungan : memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasan
- Tembusan : terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus didalam suatu kawasan.



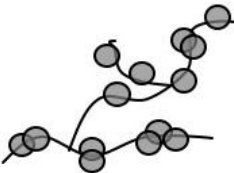


Gambar 2.26. Elemen linkage yang struktural.

- **Linkage yang kolektif**, yaitu suatu garis bidang atau ruang acuan untuk menghubungkan unsur-unsur di dalam suatu komposisi, datum mengorganisasikan suatu pola yang acak melalui keteraturan kontinuitas dan kehadiran yang konstan.

Linkage adalah semacam perekat kota yang sederhana, suatu bentuk upaya untuk mempersatukan seluruh tingkatan kegiatan yang menghasilkan bentuk fisik suatu kota, Zahnd, Perancangan Kota Secara Terpadu, (1999: 126). Tiga tipe linkage urban space yaitu :

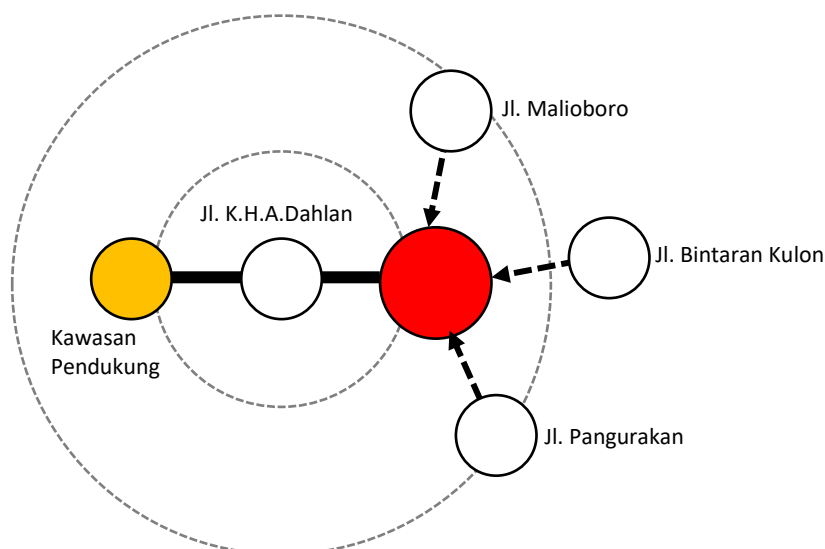
- **Compositional form:** bentuk ini tercipta dari bangunan yang berdiri sendiri secara dua dimensi. Dalam tipe ini hubungan ruang jelas walaupun tidak secara langsung.
- **Mega form:** susunan-susunan yang dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus dan hirarkis.
- **Group form:** bentuk ini berupa akumulasi tambahan struktur pada sepanjang ruang terbuka. Kota-kota tua dan bersejarah serta daerah pedesaan menerapkan pola ini.

| Compoition form | Mega form | Group form |
|---|---|--|
|  |  |  |

Gambar 2.27. Elemen linkage bentuk yang kolektif.

Berdasar hasil pembahasan pustaka mengenai penataan ruang luar pada suatu koridor yaitu jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dapat diambil kesimpulan bahwa ruang luar koridor dapat ditingkatkan kualitasnya dengan pembenahan fungsi dan visualnya.

Keterhubungan antara ujung – ujung jalan pada koridor ini perlu diperhatikan, dengan demikian koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta tidak dinilai sebagai satu area tunggal yang berdiri sendiri, namun juga terhubung dan mendukung kawasan di sekitarnya. Teori linkage sendiri dapat digunakan untuk memfasilitasi peningkatan kualitas dari sisi spasial dan visual dari koridor penelitian.



Gambar 2.28. Skema Keterhubungan Koridor Penelitian dengan Koridor Lain.

2.3.4. Identitas Kota dan Koridor Studi

2.3.4.1. Identitas Kota Yogyakarta dan Koridor Studi

Kementrian Lingkungan Hidup R.I. menetapkan Flora Identitas Kota dan Kabupaten di Yogyakarta merupakan tumbuhan khas yang menjadi maskot kota Yogyakarta. Tumbuhan-tumbuhan ini melengkapi pohon kepel yang ditetapkan sebagai flora identitas provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Kepel adalah nama pohon dan buah yang mempunyai nama ilmiah *Stelechocarpus burahol*. Tumbuhan penghasil buah yang menjadi kegemaran para putri keraton Jawa sejak jaman dulu ini kini termasuk salah satu tanaman langka di Indonesia.



Gambar 2.29. Pohon Kepel

Sumber : <http://www.menlh.go.id/florafauna> & dokumentasi

Pohon Kepel yang dipercaya mempunyai nilai filosofi *adhiluhung* ini merupakan flora identitas provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Pohon Kepel menjadi salah satu pohon yang langka disebabkan oleh adanya anggapan pohon ini sebagai pohon keraton yang hanya pantas di tanam di istana. Rakyat jelata, khususnya masyarakat Jawa merasa takut mendapatkan kuwalat jika menanam pohon ini. Meskipun memiliki rasa yang manis tetapi sebagian besar isi buah dipenuhi biji sehingga mengurangi minat orang untuk membudidayakannya. Kini

pohon langka ini masih dapat ditemui di kawasan keraton Yogyakarta, TMII, Taman Kiai Langgeng Magelang, dan Kebun Raya Bogor.

Selain pohon kepel yang ditetapkan sebagai flora khas utama Provinsi D.I. Yogyakarta, terdapat beberapa daftar flora (tumbuhan) yang ditetapkan sebagai flora identitas kota dan kabupaten di wilayah provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menurut data Kementerian Lingkungan Hidup R.I. :

- **Kota Yogyakarta;** Flora Identitas kota Yogyakarta adalah Kelapa Gading (*Cocos nucifera* “kultivar gading”).



Gambar 2.30. Pohon Kelapa Gading

Sumber : <http://www.menlh.go.id/florafauna> & dokumentasi

- **Kabupaten Bantul;** Flora Identitas kabupaten Bantul adalah Sawo kecil (*Manilkara kauki*).
- **Kabupaten Sleman;** Flora Identitas kabupaten Sleman adalah Salak Pondoh (*Salacca zalacca* kultivar pondoh).
- **Kabupaten Kulon Progo;** Flora Identitas kabupaten Kulon Progo adalah Manggis Kalagesing (*Garcinia mangostana* kultivar kalagesing).
- **Kabupaten Gunung Kidul;** Flora Identitas kabupaten Gunung Kidul adalah pohon Nangka (*Artocarpus heterophyllus*).

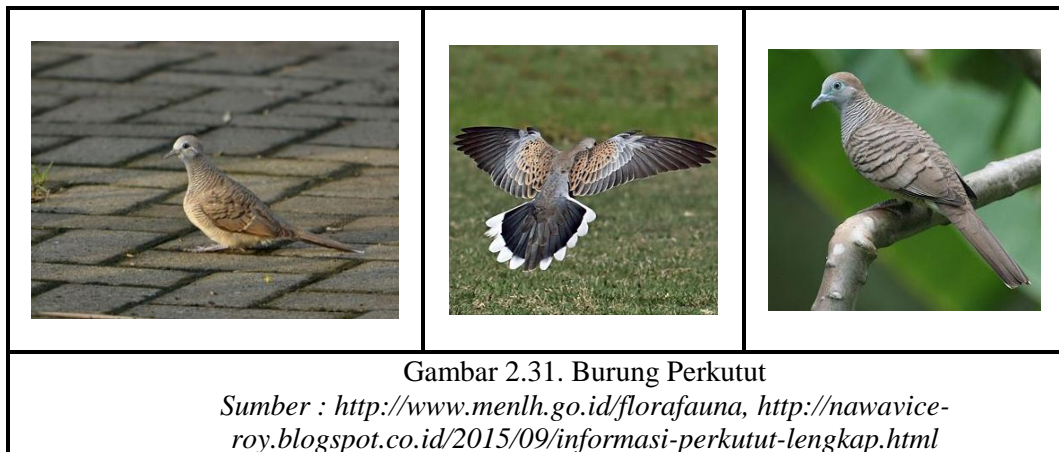
Selain flora, Kementerian Lingkungan Hidup R.I. juga menetapkan fauna identitas Kabupaten dan Kota di Yogyakarta sebagai satwa khas dan maskot kota

dan kabupaten masing-masing. Ini melengkapi penetapan burung perkutut sebagai fauna provinsi daerah Istimewa Yogyakarta.

Dahulu kala, di Jawa, perkutut banyak dijumpai di daerah bersema terbuka yang kering atau di pinggiran hutan yang berdekatan dengan pemukiman penduduk. Bahkan dulu, perkutut kerap masuk ke pekarangan warga dan mencari makan di sawah dan ladang warga. Beberapa perkutut, bahkan ditemukan sedang makan dan minum secara bersamaan pada sumber air.

Burung perkutut memiliki sifat yang cenderung jinak, di alam liar perkutut bisa didekati dalam jarak yang cukup dekat. Bila merasa terancam, burung akan terbang dengan cepat dan berhenti di dahan pohon yang berjarak dekat dengan kita, dan akan mengawasi kita. Sifat yang cenderung jinak, inilah yang kerap menjadi nilai plus burung ini untuk dipelihara.

Berbeda dengan di tempat penangkaran atau di farm, alam burung perkutut hanya bertelur dua sampai tiga kali dalam setahun. Biasanya burung perkutut memproduksi antara bulan Januari hingga September. Di alam liar, musim biak burung ditandai dengan pembuatan sarang oleh sepasang perkutut yang sedang birahi yang selalu mengeluarkan bunyi “Wuuurrr... Wuuurrrr”.



Lomba Perkutut Piala Raja Hamengku Buwono Cup sering diadakan di Alun-alun Selatan Keraton Yogyakarta dan mampu menyedot wisatawan. Bukan saja wisatawan regular yang kebetulan sedang melancong ke kawasan tersebut, tapi juga para peserta lomba yang datang dari berbagai wilayah se-Indonesia, bahkan lomba ini juga diikuti para peserta dari Malaysia, Singapura dan Thailand.

Menurut Ketua Panitia sekaligus Ketua Persatuan Pelestari Perkutut Seluruh Indonesia (P3SI) DIY PM Suyanto, Lomba Perkutut Piala Raja telah menjadi event tahunan yang selalu dinanti para penggemar perkutut. Tak heran jumlah peserta dari tahun ke tahun selalu meningkat.



Gambar 2.32. Lomba Burung Perkutut di Alun – Alun Selatan Yogyakarta.
Sumber : <http://www.majalahburungpas.com/kung-mania/hasil-lomba-perkutut-alun-alun-selatan-jogja.html>

Selain burung perkutut yang ditetapkan sebagai fauna khas utama Provinsi D.I. Yogyakarta, terdapat beberapa daftar binatang (satwa) yang juga ditetapkan sebagai fauna identitas kota dan kabupaten di wilayah provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

▪ **Kota Yogyakarta**

Fauna Identitas kota Yogyakarta adalah burung tekukur atau merbuk dalam (*Streptopelia chinensis tigrina*) yang dalam bahasa Inggris sering disebut sebagai *Spotted Dove*.

▪ **Kabupaten Bantul**

Fauna Identitas kabupaten Bantul adalah dederuk jawa atau burung puter (*Streptopelia bitorquata*) yang dalam bahasa Inggris sering disebut sebagai *Island Collared Dove*.

▪ **Kabupaten Sleman**

Fauna Identitas kabupaten Sleman adalah burung anis merah atau punglor merah (*Zoothera citrina*) yang dalam bahasa Inggris sering disebut sebagai *Orange-headed Thrush*.

▪ **Kabupaten Kulon Progo**

Fauna Identitas kabupaten Kulon Progo adalah burung kacer (*Copsychus saularis*). Burung ini disebut juga sebagai burung kucica kampung, murai, murai kampung yang dalam bahasa Inggris sering disebut sebagai *Oriental Magpie Robin*.

▪ **Kabupaten Gunung Kidul**

Fauna Identitas kabupaten Gunung Kidul adalah Lebah Madu (*Apis indica*) yang biasa disebut juga lebah madu kecil.

Untuk membantu pemahaman akan posisi dari citra kawasan pariwisata di sekitar koridor penelitian maka pada bagian ini dibahas mengenai definisi atau pengertian dari pariwisata dan juga jenis – jenisnya.

2.3.4.2. Definisi Pariwisata

Dalam Undang-Undang Nomor 9 tahun 1990 tentang Pokok-Pokok Pariwisata, dijelaskan tentang istilah wisata, pariwisata, dan kepariwisataan :

- a. Wisata adalah kegiatan perjalanan atau sebagian kegiatan tersebut dilaksanakan secara sukarela serta bersifat sementara untuk

menikmati objek dan daya tarik wisata. Unsur yang terpenting dalam wisata adalah tidak bertujuan mencari nafkah. Tetapi apabila disela-sela kegiatan mencari nafkah itu juga secara khusus dilakukan kegiatan wisata, bagian dari kegiatan tersebut dapat dianggap sebagai kegiatan wisata. Pengertian wisata pada dasarnya mengandung 4 unsur, yaitu :

- Unsur manusia (wisatawan)
 - Unsur kegiatan (perjalanan)
 - Unsur motivasi (menikmati)
 - Unsur sasaran (obyek dan daya tarik wisata)
- b. Pariwisata adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan wisata termasuk pengusaha objek wisata dan daya tarik wisata serta usaha – usaha yang terkait di bidang tersebut.
- c. Kawasan Pariwisata adalah kawasan dengan luas tertentu yang dibangun atau disediakan untuk memenuhi kebutuhan pariwisata.
- d. Obyek Wisata dalam hal ini diartikan sebagai perwujudan dari ciptaan manusia, tata hidup, seni budaya serta sejarah bangsa dan tempat atau keadaan alam yang mempunyai daya tarik untuk dikunjungi wisata.

Berdasarkan pengertian ini, maka beberapa faktor penting dalam bidang pariwisata adalah :

- Perjalanan itu dilakukan sementara waktu.
- Perjalanan itu dilakukan dari suatu tempat ke tempat lain.
- Perjalanan itu apapun bentuknya, harus selalu dikaitkan dengan tamasya atau rekreasi.
- Orang yang melakukan perjalanan tersebut tidak memiliki tujuan untuk mencari nafkah atau upah dari tempat yang dikunjunginya, tetapi semata-mata hanya sebagai konsumen di tempat tersebut.

Sedangkan menurut Suwanto (2004) pengertian pariwisata adalah proses kepergian sementara dari seseorang atau lebih menuju tempat lain di luar tempat tinggalnya. Dorongan kepergiannya adalah karena berbagai kepentingan baik

karena kepentingan ekonomi, sosial, kebudayaan, politik, agama, kesehatan, maupun kepentingan lainnya sekedar ingin tahu, menambah pengetahuan, ataupun untuk belajar.

2.3.4.3. Jenis Pariwisata

Jenis pariwisata menurut Host and Guest (1989) dalam bukunya “The Antropology of Tourism” oleh Valele L Smith, University of Pennsylvania Press mengklasifikasikan jenis pariwisata, yaitu :

- a. Pariwisata Etnik (*Ethnic Tourism*) yaitu perjalanan untuk mengamati perwujudan kebudayaan dan gaya hidup masyarakat yang dianggap menarik.
- b. Pariwisata Budaya (*Cultural Tourism*) yaitu perjalanan untuk meresapi atau mengalami gaya hidup yang telah hilang dari ingatan manusia.
- c. Pariwisata Alam (*Ecotourism*) yaitu perjalanan ke suatu tempat yang relatif masih asli dan belum tercemar, dengan tujuan untuk mempelajari, mengagumi dan menikmati pemandangan tumbuhan dan binatang liar serta perwujudan budaya yang ada atau pernah ada di tempat tersebut.
- d. Pariwisata Kota (*City Tourism*) yaitu perjalanan dalam suatu kota untuk menikmati keindahan bentuk dan struktur kota termasuk didalamnya merupakan nilai – nilai sejarah yang dimiliki oleh kota tersebut.
- e. Pariwisata Agro (*Agro Tourism* yang terdiri *Rural Tourism* dan *Farm Tourism*) yaitu perjalanan untuk meresapi dan mempelajari kegiatan pertanian, perkebunan, peternakan, kehutanan. Jenis wisata ini bertujuan untuk mengajak wisatawan untuk ikut memikirkan tentang sumber daya alam dan kelestariannya. Wisatawan tinggal bersama keluarga petani atau diperkebunan untuk merasakan kegiatan dan kehidupan seperti yang dimasukkan oleh Doughlas Pearce (1989), *Tourism Development*, Logman Scientific & Technical.
- f. Pariwisata Alternatif (*Alternative Tourism*) adalah pariwisata yang sengaja dibentuk dalam skala kecil, memperhatikan dari skala lingkungan dan segi – segi sosial. Bentuk wisata ini sebagai tandingan

terhadap bentuk pariwisata yang umum dan skalanya lebih besar. Keuntungan yang diperoleh dari pariwisata langsung dapat dirasakan oleh masyarakat setempat sebagai pemilik dan penyelenggara jasa pelayanan dan fasilitas kegiatan pariwisata.

Dalam penelitian ini jenis pariwisata yang akan digunakan adalah Pariwisata Budaya. Hal tersebut dikarenakan pada lokasi studi merupakan kawasan wisata yang menggunakan potensi kawasan sekitar Malioboro dan Keraton Yogyakarta sebagai kawasan yang bercitra budaya.

2.4. Pertimbangan Aspek Sosial

Ruang kota merupakan wadah bagi aktivitas warga kotanya sehingga kualitasnya dapat dinilai dari kepuasan penggunaannya. Carr (1992) menyebutkan bahwa terdapat lima kebutuhan dasar yang dicari ketika berada di ruang kota, yaitu

- *Comfort*, merupakan prasyarat kenyamanan. Semakin lama waktu yang dihabiskan maka semakin nyaman ruang tersebut. Hal ini dipengaruhi oleh faktor lingkungan, seperti matahari dan angin, fisik (bangku duduk), serta faktor sosial dan psikologikal.
- *Relaxation*, merupakan prasyarat terkait ketenangan tubuh dan jiwa. Hal ini bisa juga mencakup elemen natural seperti vegetasi, *water feature*, dan zoning.
- *Engagement*, adalah faktor terkait keterlibatan pengguna dengan ruang luarnya. Disini merupakan penilaian apakah pengguna tersebut berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya. Ruang publik dirasa berhasil ketika memberikan kesempatan untuk berinteraksi melalui beberapa tingkatan.
- *Discovery*, adalah aspek pengalaman yang menyenangkan, dimana terdapat 'tontonan' ketika melewati ruang publik tersebut.

Menciptakan lingkungan yang *walkable* dengan mengintegrasikan komunitas dengan pertokoan, perumahan, tempat bekerja fasilitas sekolah, taman serta akses menuju kendaraan umum yang saling terkoneksi dengan jalur pejalan kaki yang di sertai orientasi yang tepat.

The Austroads Guide to Road Design part 6A: Pedestrian and Cyclists Paths (Austroads, 2009) menjabarkan lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang *walkable*, yaitu :

- *Connected* : Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan?
- *Convenient* : Apakah jangnan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difable?
- *Comfortable* : Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan.
- *Convivial* : Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman?
- *Conspicuous* : Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui signposted atau tertera didalam peta?

Di dalam buku '*Street Design: The Secret to Great Cities and Towns*', Massengale dan Dover (2013) menyebutkan bahwa prinsip *walkability* ada lima, yaitu: *shaped, comfortable, safe, connected*, serta *interesting* dan *memorable*. *Shaped* artinya koridor memiliki *spatial enclosure* yang jelas sehingga dapat memberikan gambaran dan kesan melingkupi pada pejalan kaki. *Comfortable* adalah bagaimana jalan dirancang untuk memberikan kenyamanan pada pejalan kaki dengan mempertimbangkan iklim setempat. *Safe* artinya jalan harus aman dari bahaya bagi pejalan kaki. *Connected* artinya jalur pejalan kaki di jalan harus terintegrasi dan mudah dicapai. *Interesting* dan *memorable* maksudnya adalah menciptakan keindahan dan keunikan di jalur pejalan kaki sehingga menarik dan dapat dikenang.

Menurut Jacobs (1995), koridor yang baik memiliki kualitas dari aspek psikologis yaitu :

- Aksesnya mudah (mudah dicapai).
- Aman dan nyaman (tidak ada gangguan atau halangan).
- Partisipatif (mendorong terjadinya interaksi).
- Menimbulkan kenangan (meninggalkan kesan dan ingatan yang kuat pada pengguna).
- Representatif (mencirikan lingkungan sekitar).

2.5. Studi Preseden

2.5.1. Avalon Alpharetta, Georgia (Studi ruang luar koridor terintegrasi).

Avalon adalah sebuah koridor pada kawasan *mixed-use* yang dikembangkan di kota Alpharetta, Georgia. Avalon terdiri dari koridor yang di dalamnya terdapat bangunan dengan berbagai fungsi yang menggabungkan area perumahan pada barat site dan area ritel, perkantoran, dan area jalan – jalan dan lainnya menjadi satu rangkaian.



Gambar 2.33. Gambar siteplan koridor dan kawasan Avalon di Alpharetta, Georgia. (<http://www.experienceavalon.com>)

Sebelum dikembangkannya kawasan Avalon, di kota Alpharetta banyak pusat perbelanjaan yang luas dan mall yang sifatnya tertutup, dan keseluruhan kota merupakan *car-oriented city*, atau kota yang penduduknya banyak melakukan aktivitas dengan berkendara, seperti misalnya saat akan pergi ke toko kelontong, pergi ke gym, pergi ke mall, dan pergi mencari makan malam pada kawasan yang sama mereka akan menggunakan kendaraannya dalam melakukan aktivitas tersebut.

Perencana dan pengembang kawasan Avalon mengharapkan terciptanya lingkungan yang ramah untuk berjalan kaki, yang memungkinkan pengunjung maupun warganya untuk bersosialisasi, olahraga, dan kegiatan *outdoor* lainnya pada satu tempat yang ramah pejalan kaki. Avalon juga dihubungkan dengan

greenway Big Creek yang memiliki banyak jalur bersepeda dan jalur *jogging* sehingga pada akhirnya dapat mendorong koneksi ke dalam kota.

Fasilitas lainnya dari kawasan ini adalah sebuah plaza yang merupakan jantung dari Avalon, terletak di tengah kawasan, di dalamnya terdapat sebuah air mancur yang dapat ‘menari’ yang cukup menarik perhatian pendatang dan sebuah ruang terbuka *outdoor* yang cukup luas untuk menampung acara komunitas di luar ruangan. Tidak lupa kawasan ini dilengkapi dengan taman dan area bermain anak, bahkan sebuah taman untuk pecinta anjing dibangun disini, tidak lain fungsinya adalah untuk menarik minat siapapun untuk berkunjung dan berkegiatan di Avalon yang merupakan lingkungan dengan fasilitas lengkap.



Gambar 2.34. Gambar koridor jalan pada Avalon di Alpharetta, Georgia.
(<http://www.experienceavalon.com>)



Gambar 2.35. Gambar plaza Avalon yang menjadi tempat *gathering* dan berkegiatan.
(<http://www.experienceavalon.com>)



Gambar 2.36. Gambar plaza Avalon yang menjadi tempat *gathering* dan berkegiatan.
(<http://www.experienceavalon.com>)

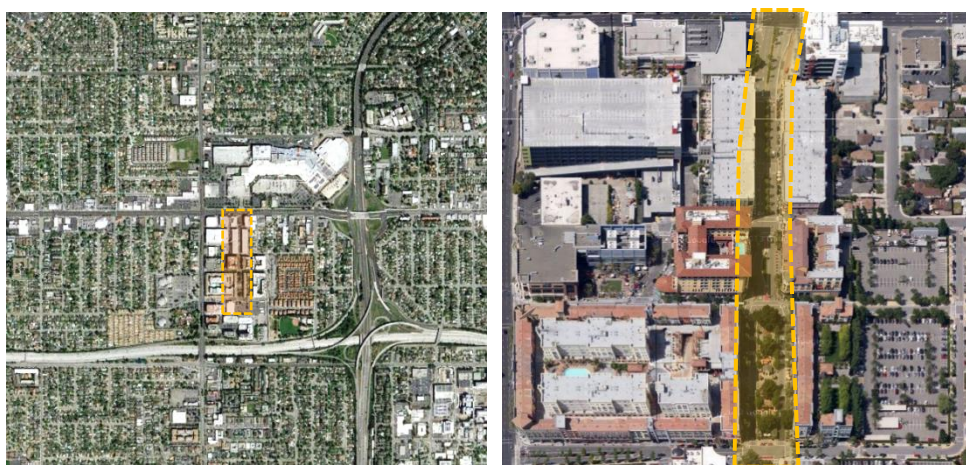
Pada akhirnya efek pembenahan kawasan Avalon ini tidak hanya dirasakan secara sosial dan lingkungan oleh warganya, namun juga secara ekonomi. Keberadaan jalur – jalur penghubung dan lingkungan yang ramah pejalan kaki yang

cukup menarik minat pengunjung secara tidak langsung mendorong peningkatan ekonomi pada kawasan tersebut. Hingga bulan Januari 2015 tercatat 98% dari area restoran dan retail telah habis disewa, dan seluruh bisnisnya berjalan. Avalon di Alpharetta merupakan salah satu contoh kawasan yang berhasil menata kembali kawasannya sebagai bagian dari sebuah kota.

Pada kawasan Avalon fungsi bangunan dan fasilitas bagi kegiatan masyarakat sekitar sengaja dibuat untuk mendukung kegiatan yang bersifat di luar ruangan atau *outdoor*.

2.5.2. Santana Row, San Jose, California (Studi tentang pengoptimalan fungsi ruang luar koridor).

Santana Row terletak di kota San Jose, California. Santana Row dulunya merupakan koridor pertokoan yang sepi dan tidak berkembang, dan dikategorikan sebagai kawasan gagal meskipun terletak di kawasan padat dan sangat dekat dengan pusat kota.



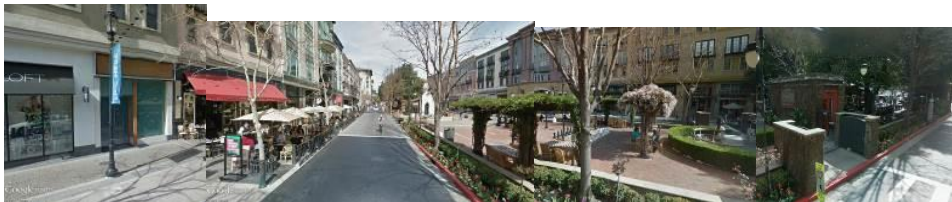
Gambar 2.37. Gambar Kawasan dan site Santana Row di San Jose, California. (*Google Earth, 2016*)

Santana Row dirancang dan dibangun dengan bentuk penataan ruang luar berkaca pada Rambas de Catalunya di Barcelona, dengan fungsi permukiman ditempatkan pada bagian atas bangunan pertokoan atau retail, sehingga secara visual kawasan ini sangat menarik bagi pengunjung dan warga sekitar. Banyak fasilitas yang ditambahkan ke dalam interior kawasan ini untuk mendongkrak fungsinya sebagai koridor komersial yang menyediakan area publik seperti taman,

plaza, jalan yang ramah pejalan kaki, penanda visual orientasi jalan yang jelas dan parkir kendaraan yang secara rapi dan efisien di tempatkan di kawasan ini.



Gambar 2.38. Tampak deretan bangunan komersial dengan fungsi rumah di atasnya.
(<http://www.santanarow.com>)



Gambar 2.39. Gambar View koridor jalan Santana Row.
(<http://www.santanarow.com>)

Keuntungan Santana Row adalah karena letaknya yang berada di area padat penduduk dan dekat dengan pusat kota, maka angkutan umum dan lingkungan sekitar dapat dengan mudah terintegrasi dengan kawasan ini, pengunjungnya tidak hanya dari lingkungan sekitarnya namun juga menarik banyak orang dari seluruh area South Bay. Kini Santana Row merupakan kawasan campuran komersial dan permukiman *high-end*, dan terletak di jalan utama yang ramah terhadap pejalan kaki.



Gambar 2.40. Gambar Keramaian ruang luar koridor di area restoran pada saat makan malam.

(<http://www.santanarow.com>)

Santana Row di San Jose merupakan salah satu contoh kawasan yang berhasil menata kembali kawasannya sebagai bagian dari sebuah kota. Keberadaan lingkungan yang ramah pejalan kaki menarik minat banyak pengunjung. Dampak pembenahan kawasan Santana Row ini dapat langsung dirasakan oleh warganya, fungsi fisik kawasan dan sosial masyarakat meningkat begitu pula dengan kegiatan ekonominya.

Pada koridor Santana Row, ruang luar yang ada ditata ulang dan dimanfaatkan sebagai wadah kegiatan luar ruangan atau *outdoor*, peningkatan kualitas ruang luar inilah yang pada akhirnya dapat menambah tingkat aktivitas dan penggunaan ruang luar koridor Santana Row.

Kesimpulan dari studi preseden yang telah dilakukan sebelumnya adalah penataan kembali dan peningkatan kualitas dari ruang luar suatu koridor dapat meningkatkan aktivitas pada kawasan bangunan yang ada disekitarnya, begitu juga sebaliknya.

2.6. SINTESA KAJIAN PUSTAKA

| Aspek yang Diteliti | | Sumber Kajian | Definisi | Sintesa Kajian Pustaka |
|---------------------|-------------------------|---|---|---|
| Aspek Fisik | Ruang Luar Pada Koridor | Elemen Yang Ada Pada Ruang Luar Koridor | <p>Shirvani, 1985, 'Urban Design Process'</p> <p>Elemen pembentuk koridor :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tata guna lahan - Bentuk dan massa bangunan - Sirkulasi dan parkir - Ruang terbuka - <i>Pedestrian-way</i> - <i>Signage</i> - Aktivitas pendukung - Preservasi konservasi | <p>Elemen pembatas ruang luar adalah lantai, dinding dan langit-langit. Elemen pembentuk koridor terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Area pejalan kaki - Fasilitas umum & taman kota - Penyeberangan jalan - Halte bus - Lajur parkir - Lajur sepeda - Lajur kendaraan <p>Ruang luar yang berkualitas adalah ruang luar yang dapat memwadahi aktivitas penggunaannya dan sesuai dengan standar penataan yang ada.</p> |
| | | | <p>Ashihara, 1962, 'Exterior Design in Architecture'</p> <p>Ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan cara membatasi alam, ruang luar dipisah dengan memberi kerangka atau bingkai atau <i>frame</i>, jadi ruang luar bukanlah alam itu sendiri. Elemen pembatas ruang luar adalah lantai, dinding dan langit-langit.</p> | |
| | | | <p>Massengale and Dover, 2013, 'Street Design: The Secret to Great Cities and Towns'</p> <p>Jalan yang ramah pejalan kaki harus terintegrasi dan telah memiliki sistem yang baik dalam memenuhi kebutuhan pejalan kaki.</p> | |
| | | Kualitas Elemen Ruang Luar Koridor Bagi Penggunaannya | <p><i>Pedestrian Facilities Guidebook, 1997</i></p> <p>Sebagian besar orang akan bersedia untuk berjalan dengan jarak lebih jauh untuk sekedar bersenang-senang / rekreasi, namun memilih untuk mencari jalan yang lebih singkat ketika dalam keadaan terburu-buru.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penempatan fasilitas umum seperti taman lingkungan dengan tempat awal dan tujuan pejalan kaki tidak lebih dari 400 meter jaraknya. - Jarak maksimum dari tempat parkir kendaraan dengan sirkulasi pejalan kaki tidak lebih dari 90 meter. - Penyeberangan jalan (<i>zebracross</i>) paling efektif jika ditempatkan dengan jarak 120 sampai 180 | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|
| | | | | <p>meter antara satu dengan yang lain di dalam area yang tinggi tingkat pejalan kakinya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Di dalam buku 'A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I', SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki dapat berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun. | |
| | | | | <p><i>'Milwaukie Transportation System Plan', 2007, Street Design Element</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter - Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter - Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter - Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter | |
| | | | Keberhasilan Ruang Luar Koridor Studi | <i>Matthew Carmona, 2003, 'Public Places, Urban Spaces'</i> | |
| Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor | | | <p><i>Zahnd, 1999, 'Perancangan Kota Secara Terpadu'</i></p> | <p><i>Linkage</i> visual adalah menghubungkan dua atau lebih fragmen kota dalam satu kesatuan visual. Elemen visual diuraikan menjadi 5 yaitu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garis : menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa. - Koridor : elemen yang dibentuk oleh dua deret massa dan membentuk ruang. - Sisi : menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang dibuat secara tidak langsung. Berupa elemen spasial di depan elemen masif. - Sumbu : elemen koridor yang bersifat spasial dan mengutamakan salah satu daerah. - Irama : menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang. | <p>Elemen yang dibentuk oleh dua deret massa dan membentuk ruang.</p> <p>Menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik. Menyediakan akses pejalan kaki yang jelas, menerus dan saling terhubung.</p> <p>Memperhatikan dan menegaskan hubungan dan gerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric).</p> |
| | | | <p><i>Trancik, 1986, 'Finding Lost Space'</i></p> | <p>"Linkage is simply the glue of the city, it is the act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city".</p> <p><i>Linkage</i> adalah garis semu yang menghubungkan antara elemen satu dengan yang lain, <i>nodes</i> satu dengan <i>nodes</i> yang lain, atau distrik satu dengan distrik yang lain. Garis ini bisa berbentuk jaringan</p> | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk segaris dan lain sebagainya. |
| | | | <i>Sardon, C R, 1986</i> | Nilai visual suatu kawasan ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan atau interelasi antar elemen-elemen visual pada suatu lansekap kota. |
| | | | <i>Getting to Great Places, SPUR, 2013</i> | <p>Beberapa prinsip ruang luar yang ramah <i>pedestrian</i> kaitannya dengan <i>linkage</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik. Menyediakan akses berjalan yang variatif, banyak pilihan, dan memperpendek waktu. Memperbanyak penyeberangan jalan. - Menempatkan skala manusia pada detail bangunan dan lansekap. Manusia merasakan lingkungan sekitar pada skala tubuh mereka sendiri, keberadaan bangunan harus melibatkan skala manusia seperti pada elemen fasad, <i>awning</i>, pencahayaan, <i>signage</i> dan fitur lainnya di sepanjang trotoar. - Menyediakan akses pejalan kaki yang jelas, menerus dan saling terhubung. Jalur pejalan kaki yang di dalamnya terdapat elemen seperti pohon, lampu jalan, <i>street furniture</i>, dan kesenian publik merupakan jaringan yang mengikat interior suatu kota. Jalur pejalan kaki tidak harus selalu lebar untuk mengakomodir penggunaannya, jalur pejalan kaki sempit yang didesain dengan baik dapat dipandang memadai dalam beberapa konteks. Jalur pejalan kaki hanya merupakan satu bagian dari ranah publik yang lebih luas, maka keberadaannya harus diintegrasikan dengan plaza, taman, fasilitas transit, halte, dan koridor atau jalur pejalan kaki yang jaraknya lebih jauh. Agar pengguna koridor merasa nyaman dalam |

| | | | | | |
|-----------------|--|---|--|--|--|
| | | | | berjalan, aksesnya harus selalu terhubung dengan area – area dan fasilitas penting. | |
| | Identitas Yang Ada Pada Koridor | | <i>Kevin Lynch, 1973</i> | Sebuah kelokalan harusnya memperlihatkan keberlanjutan dengan masa lalunya, sehingga dapat berkelanjutan pula dengan masa depannya, setiap tempat harus dilihat sebagai sebuah perkembangan dengan prediksi dan perancangan. Elemen pembentuk citra kota yaitu <i>Path, Node, Edge, District, dan Landmark</i> . | <p>Beberapa elemen pembentuk citra kota yaitu <i>Path, Node, dan Landmark</i>.</p> <p>Menonjolkan identitas : elemen fisik & visual yang ada pada koridor memiliki kesan atau citra budaya setempat.</p> <p>Area kegiatan yang ada pada koridor memiliki citra pariwisata.</p> |
| | | | <i>Cullen, 1961</i> | Seni menata visual berkaitan erat dengan penataan jalan, bangunan, dan ruang – ruang yang mengisi wilayah kota. Menggunakan perspektif visual untuk mengenali bentuk fisik suatu kota, identitas ditangkap dengan melihat efek psikologis yang dirasakan pengamat saat meneliti bentuk penataan ruang luar maupun desain bangunan di sepanjang koridor penelitian. Dilakukan dengan menilai 4 poin penting perancangan kota yaitu : <i>Serial Vision, Space, Content, dan Functional Tradition</i> . | |
| | | | <i>Roger Trancik, 1986, 'Finding Lost Space'</i> | Sebuah <i>space</i> akan ada kalau dibatasi sebuah <i>void</i> , dan sebuah <i>space</i> menjadi sebuah <i>place</i> kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. | |
| | | | <i>RTRW Kota Yogyakarta 2010-2029 Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74</i> | Tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif. | |
| Aspek Non Fisik | Aspek Manusia Pada Koridor | Kualitas Sosial, Kenyamanan dan Keramahan Koridor Terhadap Penggunaanya | <i>Stephen Carr (1992)</i> | <p>Ruang kota merupakan wadah bagi aktivitas warga kotanya sehingga kualitasnya dapat dinilai dari kepuasan penggunaanya.</p> <p>Terdapat lima kebutuhan dasar yang dicari ketika berada di ruang kota :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comfort</i>, merupakan prasyarat kenyamanan. Semakin lama waktu yang dihabiskan maka semakin nyaman ruang tersebut. Hal ini | <p><i>Comfort</i> dinilai dari semakin lama waktu yang dihabiskan maka semakin nyaman ruang tersebut.</p> <p><i>Relaxation</i> terkait ketenangan tubuh dan jiwa. Hal ini bisa juga mencakup elemen natural</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>dipengaruhi oleh faktor lingkungan, seperti matahari dan angin, fisik (bangku duduk), serta faktor sosial dan psikologikal.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Relaxation</i>, merupakan prasyarat terkait ketenangan tubuh dan jiwa. Hal ini bisa juga mencakup elemen natural seperti vegetasi, <i>water feature</i>, dan zoning. • <i>Engangement</i>, adalah faktor terkait keterlibatan pengguna dengan ruang luarnya. Disini merupakan penilaian apakah pengguna tersebut berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya. Ruang publik dirasa berhasil ketika memberikan kesempatan untuk berinteraksi melalui beberapa tingkatan. • <i>Discovery</i>, adalah aspek pengalaman yang menyenangkan, dimana terdapat 'tontonan' ketika melewati ruang publik tersebut. | <p>seperti vegetasi, <i>water feature</i>, dan zoning.</p> <p><i>Engangement</i> merupakan penilaian apakah pengguna tersebut berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya.</p> <p><i>Discovery</i> adalah aspek pengalaman yang menyenangkan.</p> |
| | | | <p><i>The Austroads Guide to Road Design part 6A: Pedestrian and Cyclists Paths (Austroads 2009)</i></p> | <p>Lima kunci elemen untuk menciptakan suatu lingkungan yang walkable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Connected</i> : Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan? • <i>Convinient</i> : Apakah jangnan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difable? • <i>Comfortable</i> : Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan. • <i>Convivial</i> : Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman? • <i>Conspicuous</i> : Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui sign atau tertera didalam peta? | |
| | | | <p><i>Jacobs, 1995</i></p> | <p>Koridor yang baik memiliki kualitas dari aspek psikologis yaitu :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aksesnya mudah (mudah dicapai). • Aman dan nyaman (tidak ada gangguan atau halangan). | |

| | | | | | |
|--|----------------|--|--|--|--|
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> • Partisipatif (mendorong terjadinya interaksi). • Menimbulkan kenangan (meninggalkan kesan dan ingatan yang kuat pada pengguna). • Representatif (mencirikan lingkungan sekitar). | |
| Pendukung Konsep Penataan Ruang Luar Koridor | Studi Preseden | <i>Avalon Alpharetta, Georgia</i> | Efek pembenahan kawasan Avalon tidak hanya dirasakan secara sosial dan lingkungan oleh warganya, namun juga secara ekonomi. Keberadaan jalur – jalur penghubung dan lingkungan yang ramah pejalan kaki yang cukup menarik minat pengunjung secara tidak langsung mendorong peningkatan ekonomi pada kawasan tersebut. Pada kawasan Avalon fungsi bangunan dan fasilitas bagi kegiatan masyarakat sekitar sengaja dibuat untuk mendukung kegiatan yang bersifat di luar ruangan atau <i>outdoor</i> . | Kedua preseden menunjukkan bahwa penataan kembali ruang luar yang ada dapat meningkatkan kualitas penggunaan koridor, <i>linkage</i> koridor, dan identitas dari kawasan yang sebelumnya kurang fungsional dan kurang diminati. | |
| | | <i>Santana Row, San Jose, California</i> | Pada koridor Santana Row, ruang luar yang ada ditata ulang dan dimanfaatkan sebagai wadah kegiatan luar ruangan atau <i>outdoor</i> , peningkatan kualitas ruang luar inilah yang pada akhirnya dapat menambah tingkat aktivitas dan penggunaan ruang luar koridor Santana Row. | | |

Tabel 2.1. Sintesa Kajian Pustaka.

2.7. KRITERIA UMUM

| Aspek | | Kriteria Umum |
|-----------------|--|--|
| Aspek Fisik | Kualitas Ruang Luar Pada Koridor | Ruang luar harus memiliki elemen pembentuk sesuai dengan standar yang telah ada. |
| | Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor | Ruang luar yang ada harus memiliki keterhubungan secara visual oleh adanya dua deret massa dan membentuk ruang. Ruang luar harus menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik. |
| | Identitas Yang Ada Pada Koridor | Elemen fisik & visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Yogyakarta. Area kegiatan yang ada pada koridor ini harus memiliki citra pariwisata. |
| Aspek Non Fisik | Aspek Manusia Pada Koridor | <p>Harus bisa membuat nyaman penggunaannya sesuai dengan standar lingkungan, fisik, sosial dan psikologis.</p> <p>Harus bisa memberi efek ketenangan tubuh dan jiwa melalui penataan ruang luar yang baik, mencakup penataan zona dan elemen naturalnya.</p> <p>Harus bisa membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya baik secara aktif maupun pasif.</p> <p>Harus bisa menghadirkan pengalaman yang menyenangkan melalui variasi dari rutinitas ruang luar.</p> |

Tabel 2.2. Kriteria Umum.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam bab sebelumnya telah diuraikan kajian pustaka berupa pemahaman dan teori terkait penataan ruang luar koridor. Bab ketiga akan membahas metodologi penelitian. Metode penelitian meliputi bahasan mengenai paradigma penelitian, jenis penelitian, aspek penelitian, teknik pengumpulan dan penyajian data, teknik analisa data, dan tahapan penelitian.

3.1. Paradigma Penelitian

Paradigma penelitian merupakan kerangka berpikir mendasar yang dibangun oleh peneliti dalam memposisikan penelitiannya (Groat dan Wang, 2013). Paradigma digunakan sebagai cara untuk memahami realita yang diamati atau yang dicari tahu. Penelitian ini menggunakan paradigma naturalistik. Paradigma ini menganggap bahwa pengetahuan (*knowledge*) akan muncul ketika peneliti dan responden bersama-sama menciptakan pemahaman dari konteks yang sedang diteliti (Groat dan Wang, 2013). Paradigma naturalistik menganggap nilai kebenaran merujuk pada konteks dan lokasi, sehingga antara obyek yang diteliti, lokasi, dan konteks tidak bisa dilepaskan satu dengan lainnya. Ciri-ciri paradigma naturalistik antara lain pengamatan dilakukan di setting alamiahnya, peneliti berkedudukan sama dengan obyek yang diteliti, dan data yang dihasilkan bersifat deskriptif. Paradigma ini dipilih karena penelitian ini akan dilakukan tanpa manipulasi, dengan mengamati obyek di tempatnya berada (setting alamiah) dan dengan membangun interaksi antara peneliti dengan obyek penelitian.

3.2. Metode Penelitian

Studi penataan koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan merupakan penelitian deskriptif yang akan dilakukan dengan metode kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk membuat deskripsi secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta dan sifat daerah tertentu (Darjosanjoto, 2006). Penelitian kualitatif menurut Groat dan Wang (2002) di dalam bukunya '*Architectural Research Methods*' merupakan penelitian dengan fokus multi-

metode yang berusaha menafsirkan pengertian atau makna yang diberikan oleh masyarakat, sehingga berfokus pada interpretasi dan makna dan mengutamakan *setting* ilmiah. Tujuan dari penelitian kualitatif adalah mengungkapkan fakta, keadaan, fenomena, dan variabel dengan apa adanya sesuai dengan kondisi di lokasi penelitian. Pengamatan terhadap koridor komersial tersebut dilakukan dengan metode deskriptif, yaitu dengan menggambarkan atau menganalisa suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (Sugiyono, 2005). Sehingga dengan menggunakan metode deskriptif, peneliti mendapatkan situasi dan kondisi koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan secara fisik beserta permasalahan jalan tersebut hubungannya dengan kegiatan komersial di dalamnya.

Analisa kualitatif dilakukan untuk memperoleh gambaran yang jelas dan nyata dari obyek yang diteliti yang diperoleh dari sumbernya.

Analisa kualitatif tentang koridor ruang luar Jl. K.H. Ahmad Dahlan adalah analisa yang dilakukan dan disimpulkan berdasarkan data yang diperoleh melalui pengamatan langsung ke obyek penelitian terhadap perubahan situasi yang terjadi dari waktu ke waktu. Selain itu analisa dari data yang diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan para pejalan kaki mengenai fungsi dan kenyamanan dalam menggunakan Jl. K.H. Ahmad Dahlan tersebut.

Analisa data kualitatif mencoba menggambarkan atau menunjukkan bahwa di dalam bukti temuan lapangan, suatu teori, generalisasi dan interpretasi dapat diterima akal. Proses analisa data telah dimulai sejak merumuskan dan menjelaskan permasalahan, sebelum terjun ke lokasi, selama proses pengumpulan data dan terus berlanjut sampai penemuan hasil penelitian (*'Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches 4th Edition'*, William Lawrence Neuman, 2000).

Metode kualitatif dipilih karena peneliti ingin mendapatkan gambaran dan pemahaman kompleks dan menyeluruh dari berbagai perspektif terkait ruang luar koridor di jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai penunjang aktivitas perdagangan dan jasa, dan pariwisata, sebagai penyokong kualitas lingkungan, dan sebagai ruang sosial. Dengan mengidentifikasi karakteristik, aspek fisik eksisting, dan pola aktivitas di koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan akan ditinjau potensi dan masalah

yang ada untuk kemudian dianalisa dan digunakan sebagai dasar dalam membuat konsep penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.

3.3. Aspek kajian penelitian

Aspek kajian penelitian merupakan titik perhatian yang akan diamati dari obyek penelitian. Aspek kajian penelitian memiliki kriteria yang digunakan sebagai pengontrol dalam penelitian dan akan menentukan kualitas hasil penelitian. Dalam penelitian ini, kriteria dari aspek kajian penelitian yang disusun berdasarkan kriteria khusus akan menjadi pedoman untuk menghasilkan arahan desain dan konsep penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Aspek kajian penelitian berkaitan dengan tujuan penelitian yang telah ditentukan dan disebutkan pada Bab 1 dengan merujuk pada hasil sintesa kajian pustaka pada Bab 2. Dalam penelitian ini, aspek kajian yang akan dibahas ditekankan pada penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

3.4. Jenis data dan metode pengumpulan data

3.4.1. Jenis data

Data yang digunakan dalam studi ini terdiri dari dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer antara lain data awal yang didapatkan melalui sumber langsung di lokasi penelitian, sedangkan data sekunder merupakan data pendukung yang didapatkan melalui literatur.

3.4.2. Pengumpulan data primer

Pengumpulan data primer pada studi ini berbeda menurut jenis datanya dan dilakukan dalam beberapa teknik, antara lain:

- Teknik Pengamatan dan observasi

Pengamatan dan observasi kondisi eksisting jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta untuk mendapatkan data primer penelitian dilakukan melalui observasi yaitu mengumpulkan data dan informasi dengan cara melihat langsung dan mendokumentasikan dalam bentuk foto atau gambar tentang kondisi eksisting koridor di sepanjang Jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta. Observasi bertujuan mendapatkan informasi dan gambaran karakteristik

koridor secara keseluruhan, mulai dari kondisi RTH dan RTNH, kondisi akses dan sirkulasi, aktivitas di sepanjang koridor, fasilitas misalnya perabot jalan, dan lain-lain. Olahan data dari hasil observasi akan dijadikan landasan dalam mengembangkan desain.

- Wawancara

Teknik wawancara digunakan dengan maksud untuk menggali informasi lebih dari responden terutama tentang data yang tidak bisa didapatkan melalui observasi. Responden yang dimaksud adalah pengunjung koridor, pengunjung toko, dan penduduk sekitar yang bertempat tinggal di dekat Jalan K.H.Ahmad Dahlan. Sampel untuk responden diambil secara acak, dan wawancara dilakukan secara informal

3.4.3. Pengumpulan data sekunder

- Studi literatur

Data sekunder didapatkan melalui studi literatur yang berkaitan dengan koridor jalan komersial seperti :

Buku, artikel, hasil penelitian terdahulu, studi preseden, dan lainnya. Peraturan kawasan, perkembangan jalan K.H. Ahmad Dahlan dan juga kondisi populasi masyarakat di sekitarnya didapatkan juga melalui melalui dokumen resmi pemerintah seperti RTRW Provinsi DIY dan sebagainya.

3.5. Metode analisa data dan penyajian data

Data yang telah dikumpulkan kemudian disajikan untuk dapat dianalisa dan menghasilkan sebuah kriteria perancangan koridor ruang luar.

3.5.1. Metode analisa data

- Analisa *Walkthrough*

Teknik analisa *walkthrough* menurut ‘*Urban Design Toolkit Third Edition*’ (2006: 29) adalah teknik yang digunakan untuk melakukan analisa kualitas perkotaan dan permasalahan suatu desain yang dilakukan dengan berjalan di sepanjang jalan tersebut dan merekam pengamatannya dengan metode grafis (foto atau gambar).

Sesuai dengan data yang dihasilkan, teknik *walktrough* dilakukan untuk mendapatkan deskripsi tentang permasalahan desain pada koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan dan membantu untuk menetapkan sejauh mana permasalahan tersebut untuk menentukan langkah selanjutnya dalam penyelesaian permasalahan di koridor jalan tersebut.

- *Analisa Walkability (5 c)*

Teknik analisa walkability adalah teknik analisa dengan menggunakan wawancara atau questioner, yang kemudian dinilai berdasarkan teori yang ada.

Teknik analisa ini digunakan bertujuan untuk menggali informasi, persepsi atau kesan masyarakat terhadap kondisi fisik dan non fisik pada ruang luar koridor koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta.

- *Analisa Spatial Behaviour / Observasi Perilaku*

Teknik analisa observasi perilaku adalah pengamatan dengan mengikuti aktivitas orang (statis maupun dinamis) dan merekamnya dalam peta dan diagram. Digunakan untuk memahami bagaimana aspek fisik suatu lingkungan mempengaruhi aktivitas dan perilaku sosial yaitu dengan merekam penggunaan ruang kota oleh masyarakat. Hasil dari analisa ini berupa peta aktivitas atau peta perilaku dan diagram beserta penjelasannya.

Untuk memetakan kegiatan manusia di dalam koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta digunakan teknik analisa observasi perilaku yang terdapat dalam '*Urban Design Toolkit Third Edition*' (2006).

- *Analisa Character Appraisal*

Menurut '*Urban Design Toolkit Third Edition*' (2006) teknik analisa *character appraisal* adalah teknik analisa yang digunakan untuk mengidentifikasi area yang memiliki karakter yang kuat dan autentifikasinya tinggi.

3.5.2. Metode penyajian data

Penyajian data dalam penelitian ini dilakukan dengan dalam bentuk narasi, dokumentasi foto bangunan dalam koridor tersebut dan juga foto koridor secara

garis besar berdasarkan teknik *walkthrough* dan posisinya dalam peta, sketsa, dan juga tabulasi data yang didapatkan.

Tabel 3.1. Metode Pengumpulan dan Analisa Data

| Aspek Kajian (Sesuai sintesa pustaka) | Metode Pengumpulan Data | Metode Analisa Data |
|--|---------------------------------|---|
| Kualitas Ruang Luar Pada Koridor | Observasi lapangan | <i>Walkthrough Analysis</i> |
| Linkage Ruang Luar Pada Koridor & Menentukan letak penataan | Observasi lapangan | <i>Walkthrough Analysis & Spatial Behaviour</i> |
| Identitas Yang Ada Pada Koridor | Observasi lapangan | <i>Character Appraisal</i> |
| Aspek Manusia Pada Koridor | Observasi lapangan Wawancara | <i>Walkability Analysis</i> |

3.6. Arahan Penataan

Arahan penataan diperoleh dari hasil pembahasan masing – masing aspek kajian. Setelah ditentukan kriteria khusus dan konsep dari masing – masing aspek kajian, langkah selanjutnya adalah memilih 1 atau lebih konsep yang sesuai dengan karakter ruang luar lalu mengaplikasikannya pada penggal atau *sample* ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Arahan penataannya berupa visualisasi desain secara 3 dimensi.

Tabel 3.2. Arahan Penataan

| Aspek Kajian | Kriteria | Konsep | Arahan Penataan |
|--|-----------------|---------------|------------------------|
| Kualitas Ruang Luar Pada Koridor | • | • | |
| <i>Linkage</i> Ruang Luar Pada Koridor | • | • | |
| Identitas Yang Ada Pada Koridor | • | • | • |
| Pertimbangan Aspek Manusia | • | • | |

3.7. Rangkuman

Penelitian terapan mengenai koridor ruang luar sepanjang jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta ini merupakan penelitian kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif, seperti pengungkapan fakta, keadaan, fenomena, dan variabel sesuai dengan kondisi lokasi penelitian, sejalan dengan tujuan pertama penelitian, yaitu mengidentifikasi elemen dan permasalahan pada koridor jalan komersial tersebut untuk menghasilkan peningkatan kualitas pada koridor yang ada, dalam hal ini

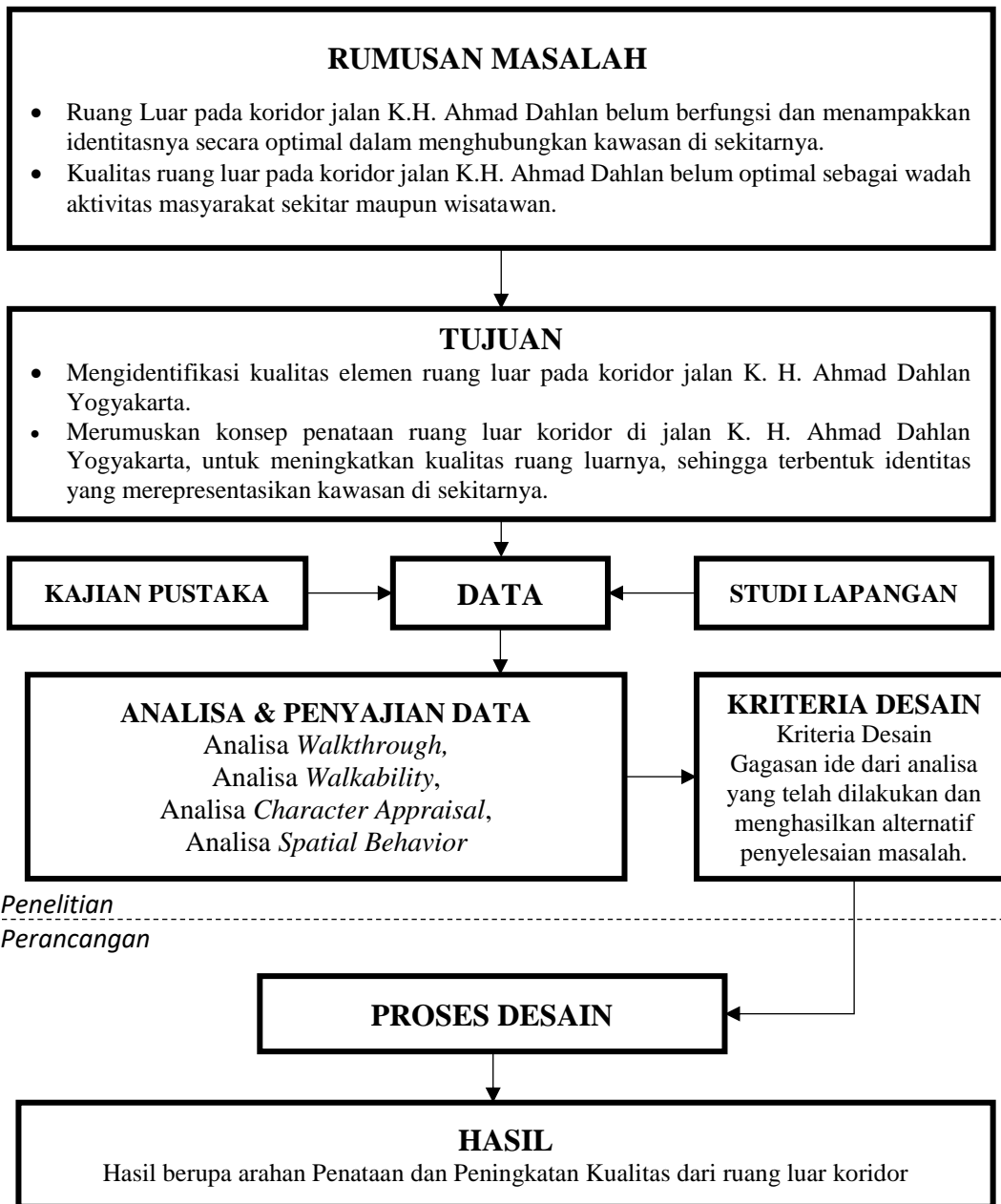
koridor jalan K.H Ahmad Dahlan Yogyakarta. Diharapkan tercapainya hasil akhir yang dapat mengungkap kekurangan-kekurangan pada kawasan penelitian yang telah ada (eksisting) sehingga kualitas dari keadaan ruang luar di koridor tersebut dapat meningkat.

Data dalam penelitian ini didapatkan melalui observasi, dan wawancara untuk mendapatkan data primer langsung dari lokasi penelitian dan studi literatur untuk mendapatkan data sekunder sebagai pendukung data primer dalam menganalisa dan menyelesaikan permasalahan penelitian. Kemudian analisa data dilakukan untuk memproses dan mengolah data secara sistematis, data - data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, dokumentasi, peta, sketsa, dan tabulasi sehingga pembacaan area koridor yang dilakukan dapat dimengerti sehingga menghasilkan kesimpulan yang dapat digunakan sebagai landasan awal dalam mendesain konsep penataan koridor jalan K.H Ahmad Dahlan Yogyakarta.

3.8. Diagram alir

Untuk menentukan arah dalam proses penelitian ini digunakan alur penelitian dari Groat & Wang (2002), dimana analisa dan hasil sintesanya merupakan proses yang harus ditinjau lagi ke awal tujuan dan penelitiannya (pengulangan proses).

Untuk menentukan hasil akhir perancangan pada penelitian ini digunakan alur perancangan *analysis – synthesis – appraisal – decision* yang mengikuti alur dalam metode perancangan kota milik Cliff Moughtin (*'Urban Design Method and Technique'* Moughtin, 1999).



BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1. Gambaran Umum & Hasil Pengumpulan Data Wilayah Penelitian

4.1.1. Peran Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan dalam skala Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta adalah ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan merupakan sebuah kota yang terkenal dengan kekhasan obyek – obyek pariwisatanya. Kota Yogyakarta memiliki luas 32.5 Km² (Hanya 1.02% total luas wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta).

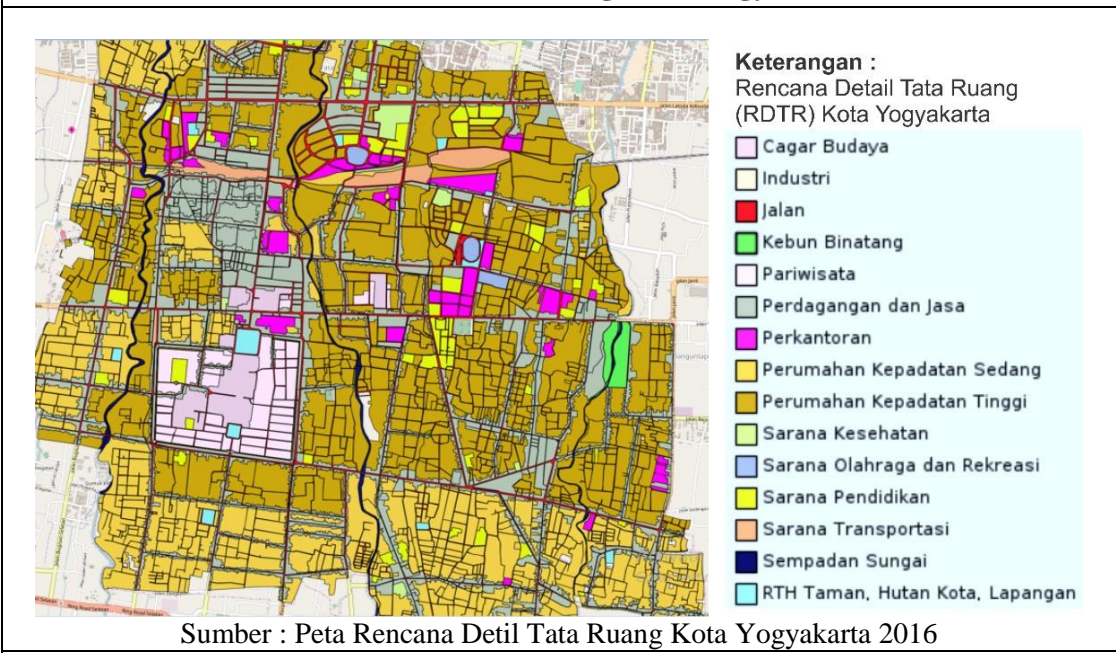


Gambar 4.1. Peta wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta & peta wilayah Kota Yogyakarta.

Sumber : Google Earth 2016

Menurut Perda Kota Yogyakarta tahun 2010 tentang RTRW di dalam Pasal 31 ayat 1 disebutkan bahwa jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta termasuk ke dalam kategori jalan kolektor sekunder, yang mana fungsinya adalah menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga di dalam wilayah kota.

Peta Rencana Tata Ruang Kota Yogyakarta

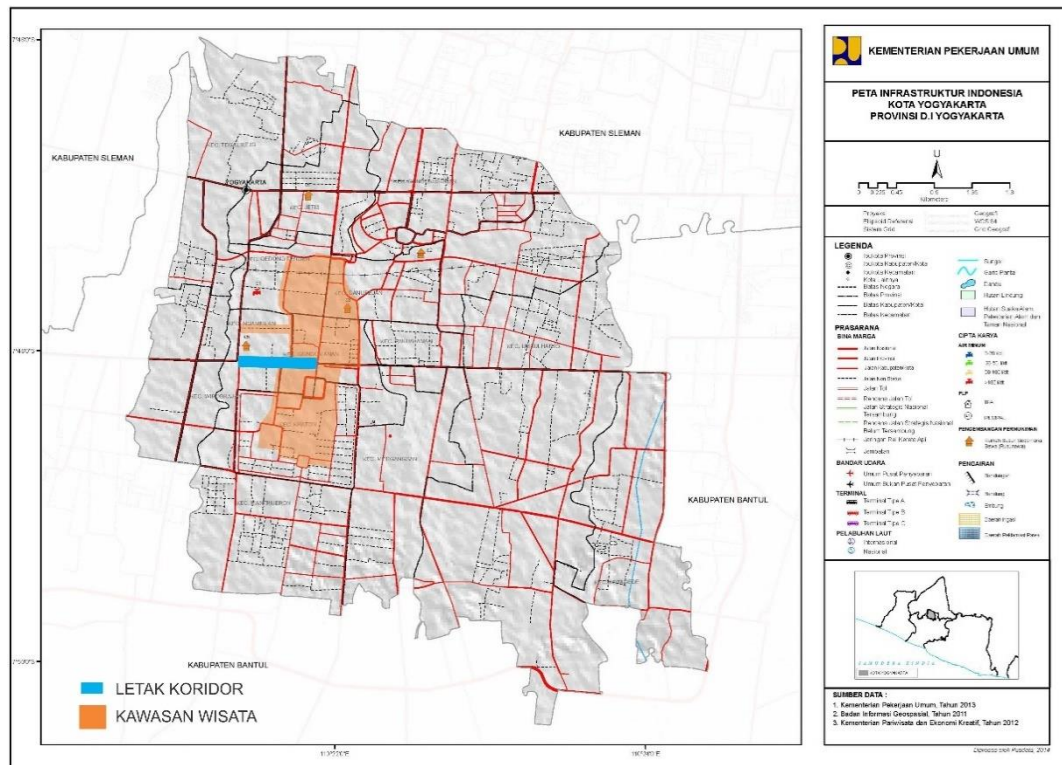


Kelompok Tata Guna Lahan Kota Yogyakarta



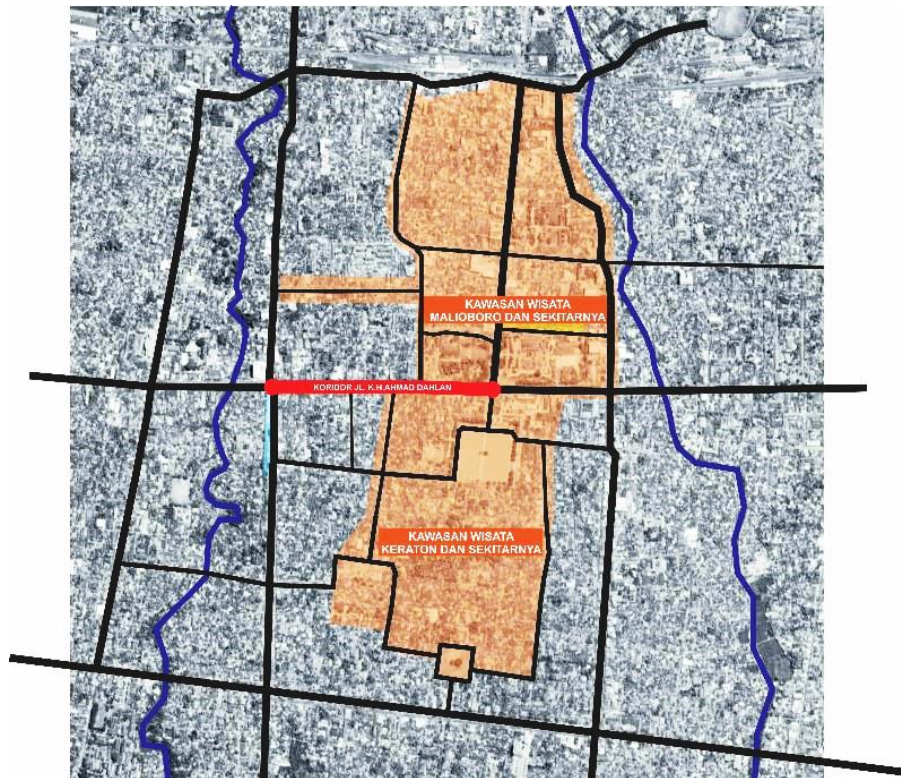
Gambar 4.2. Peta Rencana Tata Ruang Kota Yogyakarta
Sumber : Peta Rencana Detil Tata Ruang Kota Yogyakarta 2016

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta terletak di tengah kawasan pariwisata dan cagar budaya Yogyakarta. Mayoritas lahan yang ada pada koridor ini memiliki fungsi perdagangan dan jasa.



Gambar. 4.3. Peta letak koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan di dalam Kota Yogyakarta.
 Sumber : Peta Infrastruktur Kota Yogyakarta Kementrian P.U.

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan memiliki beragam moda transportasi yang melalui jalan di dalamnya, seperti Bus TransJogja, Andhong, Taksi, Becak, dan sebagainya. Jalur Bus TransJogja yang melalui koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan merupakan pembuka akses bagi Kawasan Wisata terhadap bagian kota yang lainnya sehingga fungsinya cukup dibutuhkan. Sedangkan andhong dan becak yang ada pada area koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan biasanya melayani rute jarak pendek bagi wisatawan yang hendak berkeliling Kawasan Wisata Malioboro atau Keraton, tidak jarang juga andhong dan becak digunakan para wisatawan yang memarkirkan kendaraannya di area Parkir Ngabean untuk mengantarkan mereka menuju Kawasan Wisata Malioboro dan sekitarnya melalui koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.

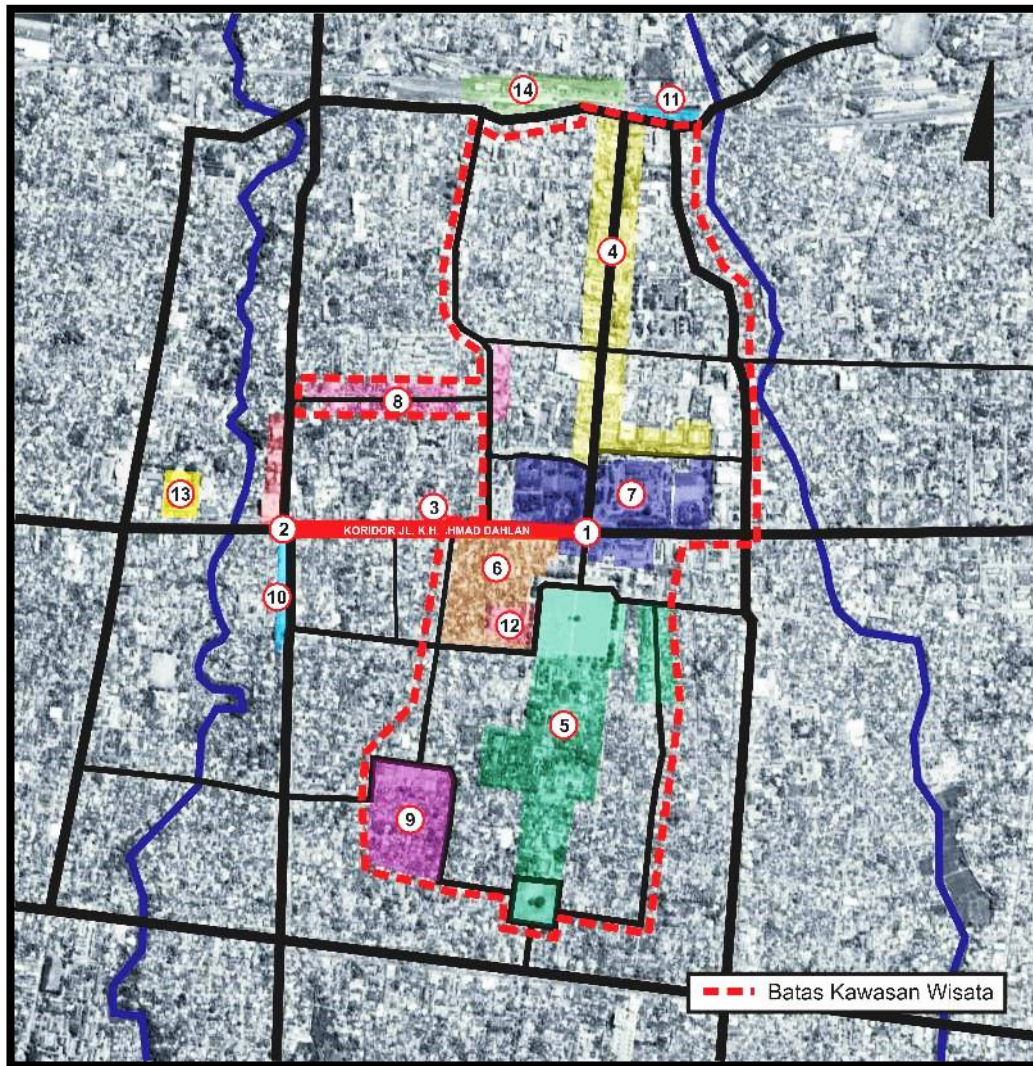


Gambar. 4.4. Letak koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta (warna merah) terhadap kawasan wisata di sekitarnya.

Sumber : Google Earth 2017 & Ilustrasi Penulis

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta terletak di bagian barat dari kawasan wisata Malioboro, Keraton dan sekitarnya. Merupakan akses utama yang menghubungkan kawasan wisata dengan area barat Kota Yogyakarta.

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan berbatasan langsung dengan jalan Malioboro dan Alun – alun kota Yogyakarta pada ujung bagian timurnya, sedangkan pada ujung bagian barat dari koridor ini berbatasan dengan jalan R.A. Marthadinata yang merupakan jalan Arteri Sekunder. Jalan R.A. Marthadinata merupakan jalan terusan dari Jalan Nasional jalur selatan Pulau Jawa yang menghubungkan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan kota – kota di Propinsi Jawa Tengah seperti Purworejo dan Kebumen. Keberadaannya menjadikan koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai salah satu pintu gerbang bagi area Kawasan Wisata, terutama dari arah barat.



Gambar. 4.5. Peta kawasan sekitar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, Yogyakarta.
 Sumber : Google Earth 2016

Keterangan :

| | |
|----|---|
| 1 | Titik Nol Kota Yogyakarta |
| 2 | Perempatan Ngabean |
| 3 | Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan |
| 4 | Kawasan Malioboro |
| 5 | Kawasan Keraton, Alun – Alun Kota & Kawasan wisata Gudeg |
| 6 | Kawasan Kampung Kauman Yogyakarta |
| 7 | Kawasan wisata Benteng Vredeburg, Gedung Agung, Bank BNI46, Kantor Pos, Bank BI, Taman Pintar, Taman Budaya |
| 8 | Kawasan wisata Bakpia Patok |
| 9 | Kawasan Taman Sari dan Bekas Pasar Ngasem |
| 10 | Area Parkir Kawasan Wisata (Parkiran Ngabean) |
| 11 | Area Parkir Kawasan Wisata (Parkiran Abu Bakar Ali) |
| 12 | Masjid Kauman |
| 13 | Jogja National Museum |
| 14 | Stasiun Tugu Yogyakarta |

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan berbatasan dengan banyak kawasan wisata seperti kawasan Malioboro, kawasan Titik Nol Kota Yogyakarta, kawasan Keraton, dan kawasan Kauman menjadikannya koridor yang sangat potensial bagi berkembangnya kawasan wisata di pusat Kota Yogyakarta ini.

4.1.2. Gambaran Batas Penelitian Koridor Jalan K.H. Ahmad Dahlan

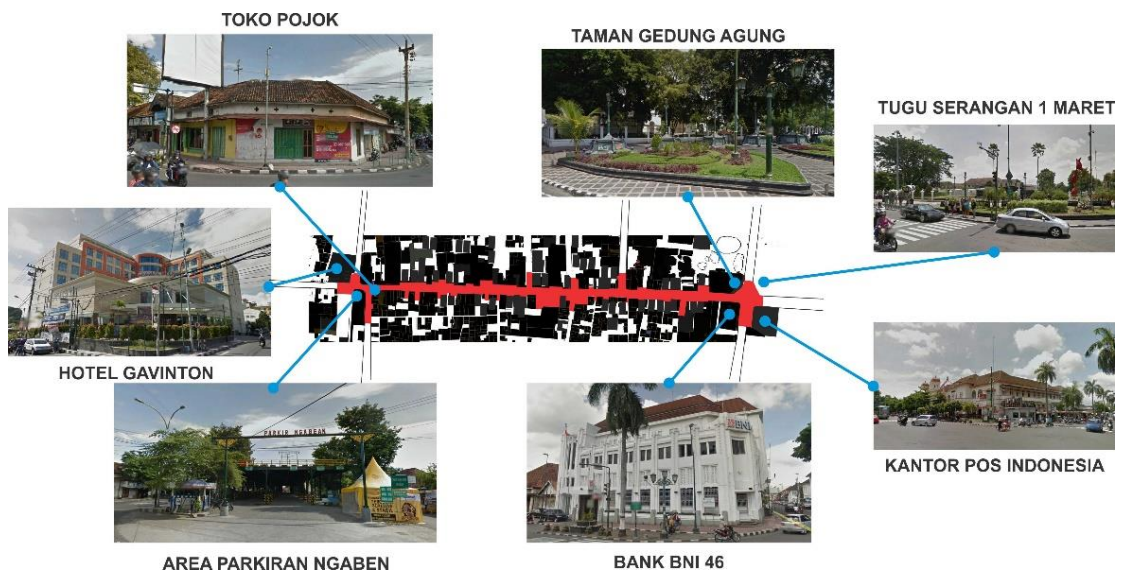
Batas penelitian berupa satu lapis deret bangunan (perimeter segmen) yang saling berhadapan di sepanjang koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, dengan panjang ke belakang sebesar panjang 1 bangunan yang berbatasan langsung dengan jalan K.H.Ahmad Dahlan



Gambar. 4.6. Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian Jl. K.H.A.Dahlan.

Sumber: Google Earth, 2015.

| | |
|----------------------------------|---|
| Koridor (warna kuning) | Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta (920 meter) |
| Batas Timur (warna biru) | Titik Nol Kota Yogyakarta |
| Batas Barat (warna hijau) | Perempatan Ngabean & Area Parkir Umum Ngabean |



Gambar. 4.7. Foto bangunan dan ruang luar yang ada pada *nodes* koridor penelitian (batas timur dan barat)



Gambar. 4.8. Keymap *perimeter segment* berupa 1 lapis bangunan pada koridor Jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta.



Gambar. 4.9. Keymap ruang luar koridor Jalan K.H.Ahmad Dahlan

4.1.3. Gambaran Kondisi Eksisting Koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan.

Berikut beberapa foto kondisi eksisting pada lokasi studi di jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang menjadi obyek penelitian.



Gambar. 4.10. Tempat pengambilan foto di sepanjang koridor lokasi penelitian.

Highlight kuning merupakan koridor lokasi penelitian.



Gambar (1) Kondisi ruang pejalan kaki.

Gambar diambil pukul 15.30 WIB



Gambar (2) Akses penyeberangan pejalan kaki belum terpenuhi.

Gambar diambil pukul 15.20 WIB



Gambar (3) Kondisi ruang pejalan kaki.

Gambar diambil pukul 15.15 WIB



Gambar (4) Kondisi ruang pejalan kaki banyak terambil oleh kios dagangan dan parkir liar.

Gambar diambil pukul 15.45 WIB



Gambar (5) Akses pejalan kaki yang areanya termakan halte bus TransJogja.
Gambar diambil pukul 15.55 WIB



Gambar (6) Akses pejalan kaki yang areanya termakan pedagang kaki lima.
Gambar diambil pukul 16.00 WIB



Gambar (7) Akses pejalan kaki dengan banyak *obstacle*.
Gambar diambil pukul 16.10 WIB



Gambar (8) Jalur pejalan kaki yang ramai dengan banyak pedagang asongan.
Gambar diambil pukul 16.20 WIB



Gambar (9) Pedagang asongan yang memakan area akses pejalan kaki.
Gambar diambil pukul 16.20 WIB

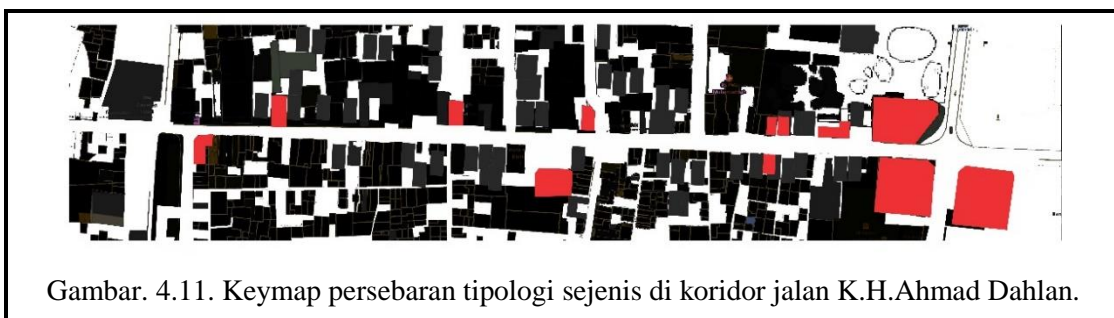
Kesan peneliti terhadap kondisi eksisting ruang luar dari koridor yang ada yaitu bahwa banyak akses pejalan kaki yang terganggu atau terpotong oleh adanya kegiatan lain seperti berjualan (pedagang asongan dan kaki lima), warung yang menaruh barang dagangannya hingga ke luar dan memakan area pejalan kaki, atau bahkan pot tanaman yang bentuk dan letaknya menghambat akses pejalan kaki.

Peneliti juga mengamati kurangnya fasilitas ruang luar yang ada pada koridor penelitian ini, diantaranya tidak terdapat ruang terbuka publik di sepanjang

koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan, tidak tertatanya elemen *furniture* seperti lampu penerangan jalur pejalan kaki, bangku untuk duduk, *bollard* atau pembatas jalur pejalan kaki, *ramps* dan jalur disabilitas, akses dari dan menuju halte bus TransJogja, dan juga penyeberangan jalan. Kesemua elemen tersebut kebanyakan dibuat sebagai pelengkap jalur trotoar tanpa mempertimbangkan standar dan kondisi area di sekitarnya, atau untuk beberapa elemen lainnya bahkan belum ada sama sekali.

4.1.4. Tipologi Fasad Bangunan yang ditemukan pada Zona 1, 2 dan 3.

Bangunan yang memiliki fasad berlanggam arsitektur kolonial dan *indische empire*, dan beberapa langgam tradisional cukup banyak ditemukan dan letaknya menyebar di dalam koridor penelitian. Beberapa diantaranya merupakan bangunan yang dilindungi keberadaannya seperti bangunan Bank BNI46 dan Gedung Agung yang letaknya berada persis di perempatan titik nol kota Yogyakarta.






Gambar. 4.11. Keymap persebaran tipologi sejenis di koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan.



Bangunan gedung Bank BNI46 dan bangunan Gedung Agung bagian selatan memiliki karakteristik yang hampir serupa.

- Dinding menggunakan pola yang simetris.
- Bukaan pintu dan jendela ganda.
- Jendela menggunakan dimensi yang lebar dengan kusen kayu.
- Kolom bangunan diekspos sehingga tampak dari luar.

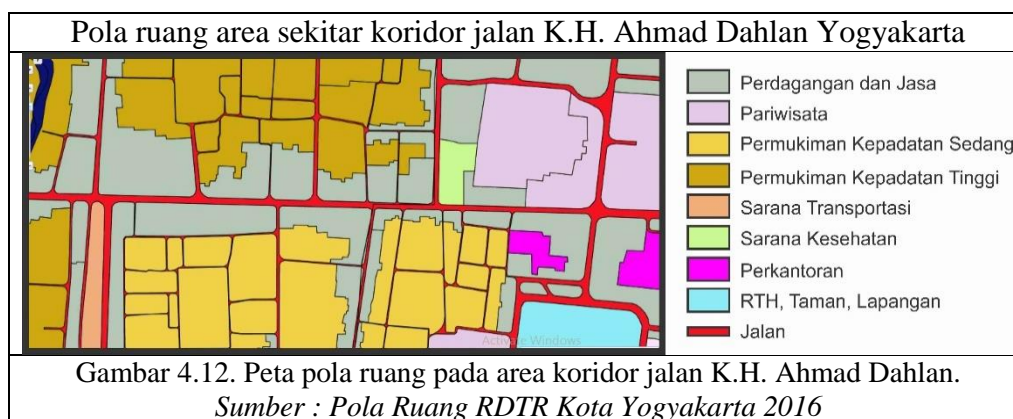
| | |
|---|---|
|  | <p>Bangunan berikutnya terletak di <i>corner</i> atau sudut – sudut koridor.</p> <p>Bentuk tipe bangunan yang memanjang dibangun untuk kegiatan perniagaan. Terdapat pintu lebar di bagian depan untuk akses barang.</p> <p>Letaknya dekat dengan bekas stasiun Ngabean cukup strategis pada masanya, dilihat dari sisi perniagaan.</p> |
|  | <p>Bangunan berikutnya terletak di bagian tengah dari koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat bukaan berupa pintu yang tinggi pada fasadnya. • Pintu memiliki 2 buah daun pintu. • Terdapat sedikit ornamen pada bagian listplang dan ventilasinya. |
|  | <p>Bangunan gedung berikut memiliki karakteristik yang hampir serupa dengan bentuk fasad yang sempit dan bertingkat.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat bukaan berupa jendela di lantai 2 pada bagian tengah bangunan. • Secara garis besar bentuk fasad bangunan cenderung kotak, tidak terlihat bentuk atap dan tritisannya. • Pada bagian puncak atapnya terlihat detail ornamen sederhana yang bentuknya simetris bangunan. |

Pengenalan jenis kelompok bangunan yang ada pada koridor penelitian ditujukan sebagai bekal dalam menentukan konsep penataan ruang luar yang ada pada area depan dan sekitar bangunan.

4.1.5. Registrasi bangunan dan ruang luar potensial pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta memiliki potensi penggunaan yang cukup tinggi terhadap kawasan di sekitarnya, terutama posisinya sebagai koridor pendukung kawasan pariwisata eksisting (kawasan Malioboro dan Keraton yang telah terkenal selama ini) sehingga pendataan konten dari koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta itu sendiri perlu dilakukan untuk mendukung langkah – langkah penataannya lebih lanjut.

Registrasi bangunan dan ruang luar dari koridor penelitian ini dilakukan dengan mendata atau meregistrasi keadaan eksisting bangunan – bangunan dan ruang luar yang ada yang memiliki cukup potensi untuk dipakai sebagai bahan penataan koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Registrasi bangunan potensial yang dimaksud adalah mendata bangunan yang memiliki fungsi yang sejalan dan dapat memperjelas arah penataan ruang luar koridor serta memiliki penggunaan yang cukup tinggi. Registrasi ruang luar dilakukan dengan mendata kondisi eksisting ruang luar yang memiliki jumlah penggunaan atau kegiatan yang cukup banyak. Dilakukan juga pendataan letak *nodes* dan juga *landmark* yang terdapat pada ruang luar koridornya.



Jenis kegiatan yang ada pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta sebagian besar merupakan kegiatan aktif, karena koridor ini didominasi oleh fasilitas perdagangan dan jasa di sepanjang jalan.



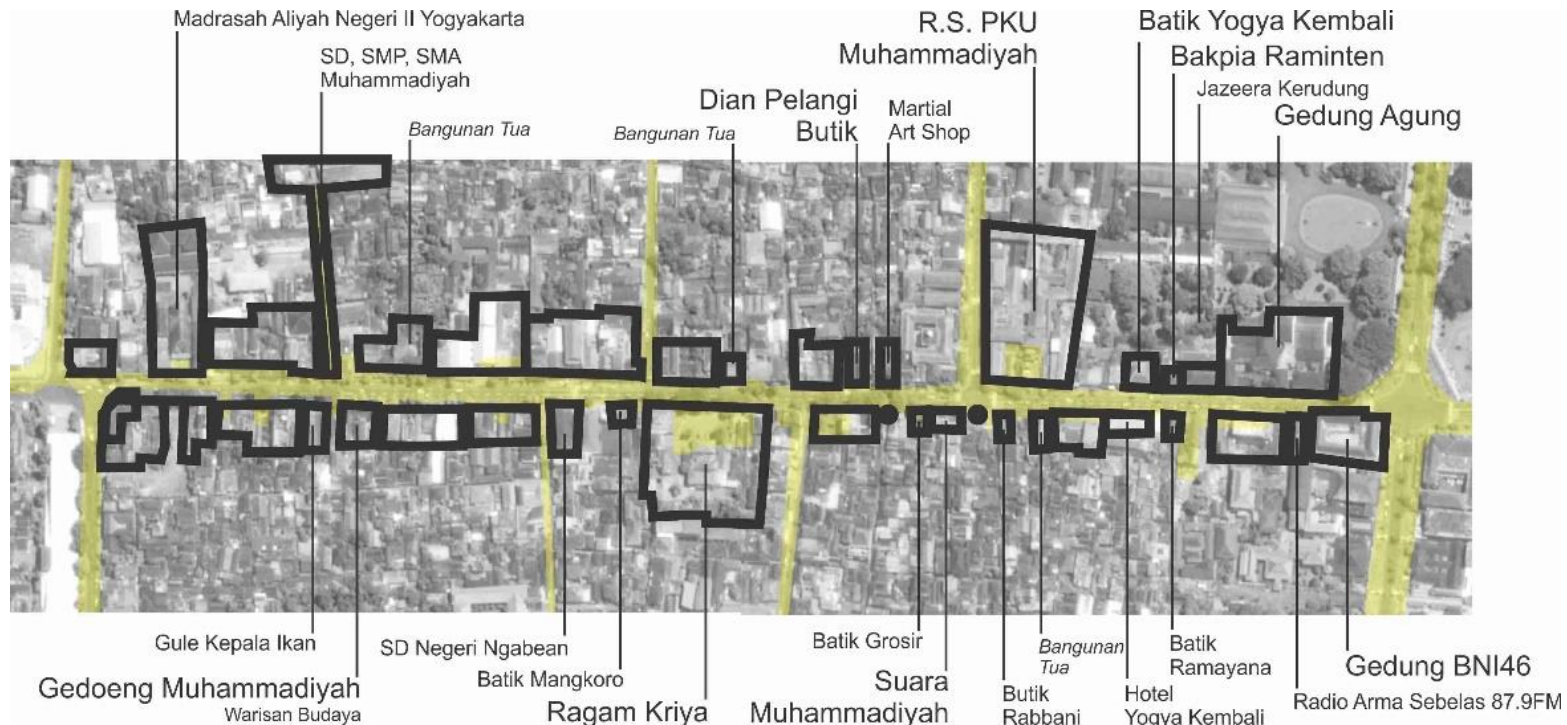
Gambar 4.13. Penggal area perdagangan dan jasa pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Kegiatan yang bersifat privat terdapat pada area R.S. PKU Muhammadiyah yang merupakan sarana kesehatan. Bersifat privat karena fasilitas ini merupakan wadah kegiatan yang membutuhkan privasi dan ketenangan dalam menjalankan kegiatannya.



Gambar 4.14. R.S. PKU Muhammadiyah Yogyakarta

Registrasi Bangunan Potensial Terhadap Penataan Ruang Luar

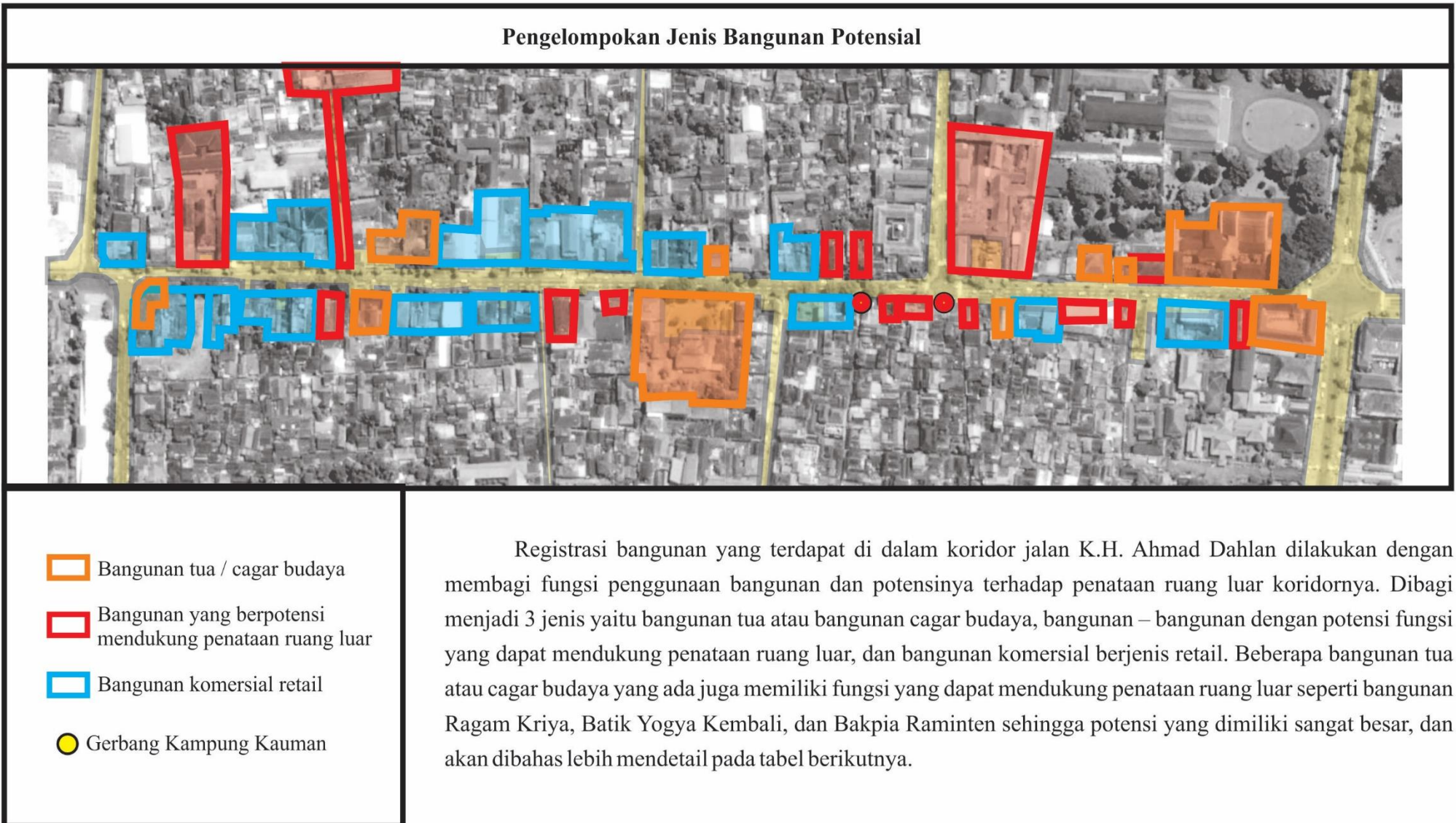


Gambar 4.15. Peta registrasi bangunan potensial koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.

Sumber : Google Earth 2017 & Hasil Survey

Gambar di atas adalah data registrasi bangunan yang memiliki potensi terhadap penataan ruang luar koridor penelitian. Sebagian besar memiliki fungsi utama sebagai bangunan perdagangan dan jasa, namun tidak seluruhnya memiliki fungsi yang sejalan dan dapat memperjelas arah penataan ruang luar koridor serta memiliki penggunaan yang cukup tinggi.

Pengelompokan jenis bangunan yang memiliki potensi terhadap penataan ruang luarnya ditampilkan pada tabel berikut ini :



Peta registrasi bangunan tua atau cagar budaya



Gambar 4.16. Peta pengelompokan jenis bangunan tua pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Sumber : *Google Earth 2017 & Hasil Survey*

Di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta terdapat beberapa bangunan tua yang nampak, seperti bangunan bank BNI46 yang terletak di area titik nol, dan juga Gedoeng Moehammadijah.



Gambar 4.17. Gedung Bank BNI46 tahun 1925 dan sekarang



Posisi Gedung Bank BNI46 di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Gedung Bank BNI46 terdapat pada sisi selatan titik nol kota Yogyakarta, pada jaman kolonial gedung ini digunakan sebagai kantor asuransi Niil Maattschappij dan kantor de Javasche Bank. Pada jaman penjajahan Jepang lantai bawah gedung ini digunakan sebagai kantor Radio Hoso Kyoku. Lalu pada awal kemerdekaan digunakan sebagai stuiio siaran radio Mataram atau yang dikenal sebagai MAVRO. Gedung ini ditetapkan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan sebagai cagar budaya di bawah Balai Pelestarian Cagar Budaya Yogyakarta. Sebagai cagar budaya, gedung ini dilindungi UU RI Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya.



Gambar 4.18. Gedoeng Moehammadijah



Posisi Gedoeng Moehammadijah di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Gedung Moehammadijah merupakan warisan budaya sesuai SK. Walikota No.798/KEP/2009. Gedung Ini adalah gedung tua yang pernah menjadi kantor PP Muhammadiyah, saat ini gedung baru PP Muhammadiyah dipindahkan di jalan Cik Di Tiro Yogyakarta sehingga sebagian fungsi gedung lama ini dijadikan sebagai museum, sebagian fungsi lainnya dari gedung ini masih digunakan untuk kantor majelis.



Gambar 4.19. Gedung Ragam Kriya yang dulunya adalah gedung Balai Kota Lama



Posisi Gedung Ragam Kriya di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Pusat Batik Ragam Kriya dulunya adalah gedung Balai Kota yang lama, atau biasa disebut Pendopo Punokawan, yang kemudian oleh gagasan dari Ibu GKR. PEMBAYUN (Putri sulung Sri Sultan Hamengku Buwono X), dijadikan salah satu pusat penjualan batik dan kerajinan di Yogyakarta yang juga merupakan showroom yang menaungi 200 lebih pengrajin baik yang berasal dari DIY maupun dari luar DIY. Di dalamnya terdapat beraneka batik

jadi mulai dari setelan untuk tidur, kemeja lengan pendek, kemeja lengan panjang hingga daster. Tidak hanya batik tempat ini juga menjual aneka kerajinan khas Yogyakarta.



Gambar 4.20. Beberapa bangunan kolonial dan *indische empire*



Posisi Bangunan dengan langgam kolonial dan *indische empire* yang ada di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan

Terdapat juga beberapa bangunan dengan langgam kolonial dan *indische empire* yang tersebar di beberapa titik pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Beberapa diantaranya tidak lagi digunakan dan dibiarkan kosong. Pembahasan visual jenis bangunan ini dapat dilihat lebih jelas pada sub-bab Tipologi Fasad Bangunan.

Peta registrasi bangunan potensial



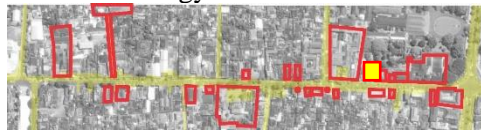
Gambar 4.21. Peta pengelompokan jenis bangunan potensial pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Sumber : *Google Earth 2017 & Hasil Survey*

Di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta terdapat bangunan – bangunan yang memiliki potensi untuk mendukung penataan ruang luar di sekitarnya. Bangunan – bangunan ini memiliki fungsi yang menunjang pariwisata yogyakarta berupa butik, toko batik, toko souvenir. Selain itu terdapat pula bangunan yang memiliki potensi penggunaan cukup banyak seperti rumah sakit, sekolahan, dan kantor. Beberapa diantaranya juga merupakan bangunan cagar budaya.



Gambar 4.22. Toko batik Yogya Kembali dan toko Bakpia Raminten.



Posisi Toko batik Yogya Kembali dan toko Bakpia Raminten di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan

Toko batik, bakpia dan toko penjual kerajinan khas Yogyakarta adalah termasuk bangunan yang cukup potensial bagi penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dikarenakan fungsinya yang mendukung sebagai *icon* pariwisata. Penjualan batik dan kerajinan khas Yogyakarta juga banyak ditemukan di ruang luar koridor Malioboro. Sedangkan penjualan bakpia banyak ditemukan juga pada jalan K.S.

Tubun dan jalan Bhayangkara yang merupakan area pusat penjualan bakpia di Yogyakarta, sekitar 400 meter dari koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.



Gambar 4.23. R.S. PKU Muhammadiyah Yogyakarta



Posisi R.S. PKU Muhammadiyah di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan

Salah satu pusat kegiatan pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan adalah pada area Rumah Sakit PKU Muhammadiyah. Bangunan ini memiliki potensi terhadap penataan ruang luar koridor penelitian karena banyak kegiatan yang berhubungan dengan keberadaan rumah sakit ini terjadi pada ruang luarnya, seperti kegiatan parkir kendaraan pengunjung, kegiatan keluar masuk pasien, dan kegiatan pendukung lainnya seperti kegiatan warung makan atau angkringan bagi penunggu pasien.

Peta registrasi bangunan perdagangan dan jasa



Gambar 4.24. Peta pengelompokan jenis bangunan perdagangan dan jasa pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Sumber : Google Earth 2017 & Hasil Survey



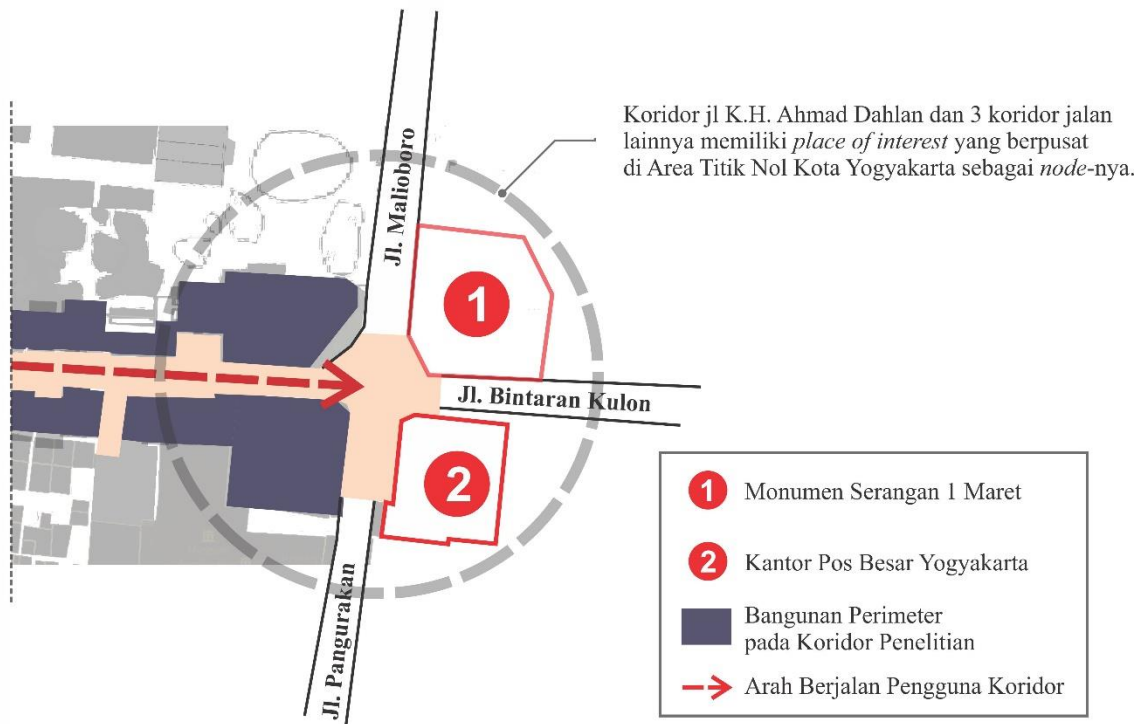
Gambar 4.25. Bangunan toko pada area perdagangan dan jasa.

Jenis bangunan yang paling banyak terdapat di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta adalah perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa yang dipetakan adalah bangunan dengan fungsi retail yang secara visual dan atau fungsi tidak sepenuhnya sejalan dengan arah penataan ruang luar koridor penelitian, seperti bengkel sepeda motor, showroom, minimarket waralaba, toko kelontong, warung makan, dan sebagainya, sehingga peran dan fungsinya kurang menonjol pada segi pariwisatanya. Jenis bangunan ini adalah yang diharapkan dapat menjadi fasilitas pendukung bagi keberadaan ruang luar di sekitarnya.

4.1.6. Registrasi *landmark* dan kegiatan yang menjadi ciri khas kawasan sekitar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta

Landmark pada area Titik Nol Kota Yogyakarta (Monumen Serangan 1 Maret & Kantor Pos Besar Yogyakarta).

Area Titik Nol Yogyakarta merupakan area pertemuan 4 koridor jalan di pusat kota Yogyakarta, yaitu Jl. K.H. Ahmad Dahlan di sisi barat, Jl. Malioboro di sisi utara, Jl. Bintaran Kulon di sisi timur, dan Jl. Pangurakan di sisi selatan. Area Titik Nol sebagai *node* memiliki beberapa *place of interest* berupa *landmark* kawasan yang cukup dikenal seperti Monumen Serangan 1 Maret yang berada pada arah timur laut, kemudian Kantor Pos Besar dan Bank BNI46 yang memiliki langgam kolonial.



Gambar 4.26. Skema detail area Titik Nol Yogyakarta.
Sumber : Ilustrasi Penulis

Monument Serangan 1 Maret dan Kantor Pos Besar adalah *landmark* yang nampak jelas jika kita berjalan dari arah jalan K.H. Ahmad Dahlan menuju timur hingga bertemu area Titik Nol, di sekitar lampu merah akan nampak dan sangat mudah untuk melihat *landmark* tersebut.

Titik Nol dan *landmark* yang ada disekitarnya merupakan *node* yang menjadi titik pusat *place of interest* dari koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan, yang mana menjadi tujuan akhir pengunjung (yang berjalan dari area parkir Ngabean) sebelum akhirnya melanjutkan perjalanan ke kawasan Malioboro (berjalan kearah utara), atau ke kawasan Keraton (berjalan kearah selatan), ataupun ke kawasan Taman Pintar dan Taman Budaya (berjalan kearah timur).



Gambar 4.27. Foto udara terbaru area Titik Nol Kota Yogyakarta dari arah barat daya, view ke arah Monumen Serangan 1 Maret.
Sumber: <http://www.tribunnews.com/images/regional/view/1630616/titik-nol-yogyakarta>



Gambar Foto udara area Titik Nol Kota Yogyakarta dari arah timur laut (Monument Serangan 1 Maret), view ke arah barat daya, nampak bangunan Bank BNI46 di sisi seberang taman monumen.
Sumber: <https://www.brilio.net/news/wajah-titik-nol-kilometer-jogja-kini-semakin-cantik-160119f.html>



Gambar 4.28. Foto udara area Titik Nol Kota Yogyakarta dari arah utara (Jl. Malioboro), view ke arah selatan, nampak bangunan Kantor Pos Besar di sisi kiri dan Bank BNI46 di sisi kanan.

Sumber: <http://jogjapiknik.blogspot.sg/2012/11/loji.html>

Seperti nampak pada beberapa gambar di atas, dapat terlihat juga bahwa mayoritas bangunan yang terdapat pada area seputaran Titik Nol memiliki langgam kolonial.



Gambar 4.29. Monumen Serangan 1 Maret

Sumber : www.google.com & dokumentasi



Gambar 4.30. Kantor Pos Besar dulu dan sekarang

Sumber : www.google.com & dokumentasi

Landmark pada area perempatan Kauman (Gerbang Kampung Kauman).

Di tengah modernisasi Yogyakarta, masih terus bertahan sebuah kampung di tengah kota Yogyakarta, yaitu Kampung Kauman. Ini adalah kampung tertua di Yogyakarta, berdiri pada masa Kerajaan Ngayogyakarta Hadiningrat bersamaan dengan berdirinya Keraton Yogyakarta dan Masjid Gede Kauman (1773 Masehi).

Kampung Kauman terletak di Kecamatan Gondomanan, Kotamadya Yogyakarta, di sebelah Barat alun-alun utara dan berbatasan dengan jalan K.H. Ahmad Dahlan, dengan luas wilayah kurang lebih 192.000 meter persegi. Berada di balik pertokoan dan area komersil jalan K.H. Ahmad Dahlan membuat kampung ini tidak tampak secara langsung dari koridor penelitian, namun *influence*-nya cukup terasa dengan banyaknya bangunan kantor dan sekolah yang memiliki fungsi dan langgam Tradisional dengan pengaruh Islam di dalamnya.



Gambar 4.31. Gapura Kampung Kauman Lama dan Baru.

Sumber : www.yogyes.com/kauman

Tidak kalah tua, gerbang kampung Kauman telah ada sejak akhir abad ke 19. Terletak di depan Rumah Sakit PKU Muhammadiyah Yogyakarta, berupa gerbang kecil berwarna hijau masuk ke arah selatan. Landmark area yang tidak terlalu menonjol ini saat ini kondisinya cukup baik, meskipun telah berganti warna tidak sesuai warna aslinya. Warna asli gerbang kampung Kauman adalah putih, namun sekitar tahun 2015 dilakukan renovasi terhadap gapura tersebut dengan penggantian warna gapura berupa cat warna hijau. Warna hijau dapat dipahami adalah warna khas dari lembaga Muhammadiyah yang mana merupakan warisan K.H. Ahmad Dahlan.



Gambar 4.32. Bangunan pada Kampung Kauman
 Sumber : www.yogyes.com/kauman

Di dalam kampung pengunjung dapat menjumpai sebuah sekolah lanjutan yang memiliki nilai sejarah tentang perkembangan Islam Muhammadiyah. Sekolah ini telah ada sejak tahun 1919 dengan nama awalnya Hooge School Muhammadiyah dan pernah berubah nama menjadi Kweek School. Hingga saat ini sekolah ini tetap digunakan sebagai sarana belajar, namun dengan gedung terpisah dibedakan antara laki-laki dan perempuan.

Kegiatan Yang Menjadi Ciri Khas Daerah Sekitar Koridor Studi.

- Pasar Sore Ramadhan di Kauman.

Pasar Sore Ramadhan Kauman di Yogyakarta adalah Pasar yang diadakan setiap bulan Ramadhan setiap tahunnya, pasar ini sudah digelar sejak tahun 1973 berada di dalam sebuah gang sempit dengan ukuran lebar 3 m dengan panjang kurang lebih 200 meter. Pasar tersebut terletak di sebuah gang di jl. KH Ahmad Dahlan di kampung Kauman, Kecamatan Gondomanan, Kota Yogyakarta.



Gambar 4.33. Pasar Sore Ramadhan di Kampung Kauman
 Sumber : <http://nisyaniisy.blogspot.co.id/2016/06/pasar-sore-kauman-jogja.html>

- Musisi Jalanan.

Kawasan Wisata Malioboro dan sekitarnya cukup terkenal dengan berbagai memiliki banyak aktivitas ruang luar yang dapat dinikmati, salah satunya adalah

musisi jalanan. Keberadaannya di jalanan sekitar kawasan Malioboro tidak asing lagi, beberapa bahkan sudah menjadi pekerjaan sehari – hari.



Gambar 4.34. Musisi Jalanan sedang beraksi di Jalan Malioboro.

Sumber : <http://www.cahyogya.com/2014/12/kreatifnya-para-pengamen-jalanan-di-jogja.html>

Sering kali di jalanan yang sangat identik dengan Kota Yogyakarta ini terdapat gerombolan musisi jalanan yang menghibur para pengunjung Malioboro. Mereka bukanlah pengamen asal-asalan. Satu kelompok musisi jalanan ini bisa terdiri dari 10 orang bahkan lebih dengan peralatan musik tradisional ataupun yang modern dan cukup lengkap.



Gambar 4.35. Musisi Jalanan sedang beraksi di Jalan Malioboro.

Sumber : <http://www.cahyogya.com/2014/12/kreatifnya-para-pengamen-jalanan-di-jogja.html>

Tidak hanya bermusik, seringkali drup musik jalanan tersebut memiliki seorang atau beberapa penari latar yang akan menunjukkan kelihaiannya menari sembari mengikuti alunan lagu layaknya Didik Nini Thowok, seniman tari Yogyakarta. Tari – tarian tersebut dimaksudkan tentunya untuk menarik perhatian wisatawan yang sedang lewat, dan tidak jarang dari wisatawan lokal maupun mancanegara tersebut yang berhenti untuk ikut serta *joget* di pinggir jalan.



Gambar 4.36. Anak – anak muda yang sedang bermain musik di area sekitar Titik Nol Yogyakarta.

Sumber : Dokumentasi

Musik pada ruang luar sekitar kawasan wisata ini datang dari seluruh kalangan. Anak muda yang sedang *nongkong* atau bersantai bersama teman juga tidak jarang terlihat sengaja membawa alat musik untuk kemudian bernyanyi bersama secara pribadi.

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1. Analisa dan Pembahasan

Pada bagian ini akan dibahas mengenai data hasil temuan di lapangan baik yang bersifat primer maupun yang sekunder. Dari bab sebelumnya telah di tentukan kriteria umum penelitian dan teknik analisa yang akan digunakan. Untuk mengetahui tingkat kualitas ruang luar pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta diperlukan identifikasi terhadap beragam aspek yang ada di dalamnya yaitu identifikasi kualitas fisik yang mencakup visual, spasial dan identitas koridor terhadap kawasan di sekitarnya, dan juga identifikasi aspek non-fisik yaitu aspek sosial pada ruang luar koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

5.1.1. Evaluasi Aspek Fisik pada Koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

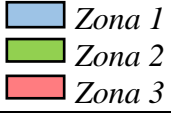
5.1.1.1. Analisa Walkthrough

Untuk menilai adanya identitas pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dilakukan identifikasi aspek fisik di sepanjang koridor tersebut.

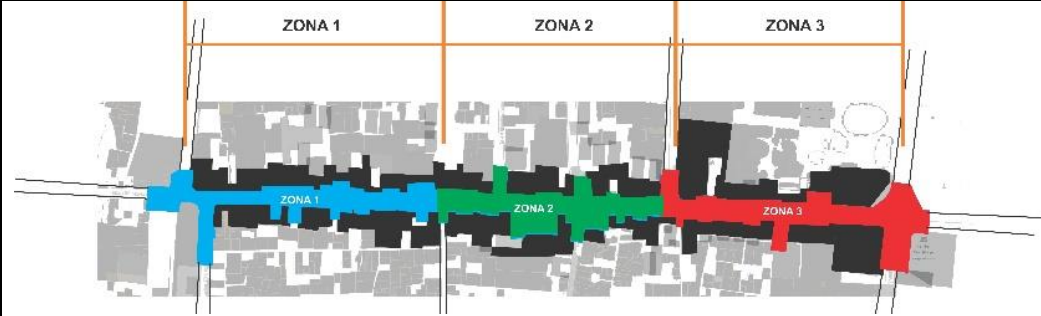
Identifikasi aspek fisik pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta juga dilakukan dengan teknik analisa *walkthrough* berupa *single directional views* dan *linear side views*. *Linear side views* digunakan untuk menilai dan mengelompokkan jenis fasad atau tampak depan dari bangunan yang ada di sepanjang koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Identifikasi aspek fisik pada koridor penelitian dilakukan untuk menilai kualitas dari ruang luar yang ada dengan menggunakan teori *townscape* dari Cullen. Aspek – aspek yang ditinjau adalah *Serial Vision* (Orientasi), *Function Tradition* (Fungsional), *Content* (Isi), dan *Place* (Posisi).

Untuk mempermudah dalam mengelompokkan dan menyajikan data hasil survey penelitian, data penelitian dimasukkan ke dalam tabel penyajian data. Berikut adalah contoh bentuk tabel penyajian data yang akan dipakai untuk

mengidentifikasi hasil penelitian pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

| | | |
|--|---|---|
| <i>Single Directional View Zona & Bagian Zona</i> | | <i>Warna Tabel</i>  |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: 60%;"> <p style="text-align: center;">GAMBAR KEYMAP ZONA YANG DITELITI</p> </div> <p style="text-align: center;"><i>Keterangan gambar pembagian zona sesuai wilayah yang diteliti.</i></p> | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 0 auto; width: 40%;"> <p style="text-align: center;">GAMBAR FOTO ZONA PENELITIAN</p> </div> | <p style="text-align: center;"><i>Uraian keterangan gambar foto sesuai data hasil penelitian.</i></p> | |
| <i>Kesimpulan</i> | | |
| <i>Uraian kesimpulan dan hasil analisa</i> | | |

Untuk mempermudah dalam mengumpulkan data dan melakukan analisa, peneliti membagi koridor penelitian menjadi 3 penggal zona.

| |
|--|
|  |
| <p>Gambar Pembagian Zona analisa <i>Walkthrough</i>.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zona 1 dimulai dari area paling barat dari koridor penelitian yaitu area parkir umum Ngaben hingga pertigaan Jl. Takwa. ▪ Zona 2 dimulai dari pertigaan Jl. Takwa hingga pertigaan Jl. Bhayangkara, terdapat RS. PKU Muhammadiyah pada sisi timur laut dari pertigaan ini. ▪ Zona 3 dimulai dari pertigaan Jl. Bhayangkara hingga area perempatan titik nol Kota Yogyakarta. |

Setiap analisa *Walkthrough* dilakukan dengan mempertimbangkan Kriteria Umum yang telah ditentukan sebelumnya. Elemen ruang luar dianalisa berdasarkan standar elemen perancangan kota sesuai hasil Sintesa Pustaka.

| |
|---|
| <p><i>Kriteria Umum Elemen Ruang Luar :</i> Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas dan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar.</p> |
| <p><i>Standar Elemen Ruang Luar & Jalan Kolektor:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 1.8 meter untuk akses pejalan kaki dengan <i>shy distance</i> sebesar 0.6 meter. ▪ Fasilitas umum & taman kota: Penempatan fasilitas umum seperti taman tidak lebih dari 400 meter jaraknya. ▪ Penyeberangan jalan: Penyeberangan jalan jaraknya harus diantara 120 sampai 180 meter antar satu dengan yang lain. ▪ Halte bus: Halte bus & kendaraan umum lain tidak lebih dari 300 meter dari jalur pejalan kaki. ▪ Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter ▪ Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter ▪ Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter ▪ Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter |

Berbekal kriteria umum dan standar elemen ruang luar koridor selanjutnya dilakukan analisa dengan menilai kualitas ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Hasil penilaian langsung dimasukkan kedalam tabel dengan uraian berupa narasi.

Analisa *Walkthrough* pada zona 1, 2 dan 3 :

Identifikasi pada Zona 1

| Single Directional View Zona 1 Bagian Utara | |
|--|---|
|  | |
| <p>Zona 1 dimulai dari area paling barat dari koridor penelitian yaitu area parkir umum Ngabean hingga pertigaan Jl. Takwa. Zona berikut adalah zona 1 bagian utara.</p> | |
| Analisa | |
|  | <p>1. Serial vision. Ujung koridor paling barat yang berbatasan dengan perempatan dan terhubung ke area parkir Ngabean merupakan <i>entrance</i> atau pintu masuk bagi koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan dan kawasan wisata di sekitarnya, namun secara visual tidak tampak adanya identitas terhadap keberadaan status tersebut. Pengguna koridor dibiarkan “terkejut” dengan adanya kawasan wisata pada ujung lain koridor ini tanpa adanya area penerima atau area pembuka sebelumnya. Luasan trotoar cukup memenuhi standar minimum. Jalur sepeda belum ada.</p> <p>2. Place. Kenyamanan pengguna akses <i>pedestrian</i> terganggu oleh adanya warung tenda (PKL) di beberapa titik trotoar, menyisakan sekitar 20% dari ruang jalan <i>pedestrian</i>. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat <i>high season</i>.</p> <p>3. Content. Jarak jalur <i>pedestrian</i> dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa bangunan hanya memiliki 1 tingkat</p> |
|  | |
|  | |



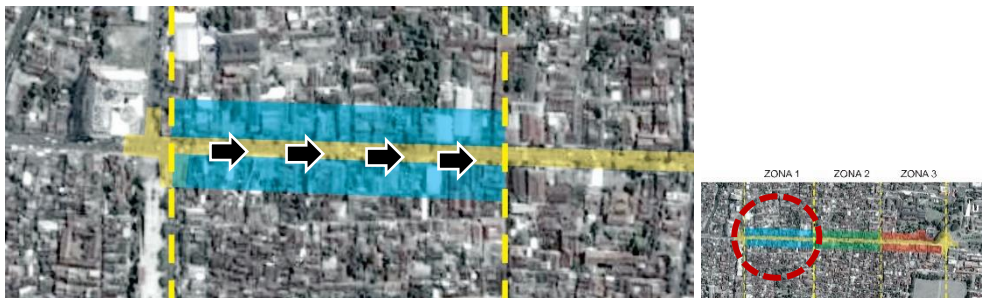
saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999).

4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

Gambar. Single Directional View Zona 1 Bagian Utara

Single Directional View Zona 1 Bagian Selatan



Zona 1 dimulai dari area paling barat dari koridor penelitian yaitu area parkir umum Ngabean hingga pertigaan Jl. Takwa. Zona berikut adalah zona 1 bagian selatan.



1. Serial vision.

Jalur *pedestrian* mengalami penyempitan dan terputus di ujungnya, jalur *pedestrian* ini merupakan jalur akses utama dan satu – satunya dari arah parkir Ngabean menuju kawasan wisata.

2. Place.

Kenyamanan pengguna akses *pedestrian* terganggu oleh adanya parkir sepeda motor di beberapa titik trotoar, menyisakan sekitar 20% dari ruang jalan *pedestrian*. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat *high season*.

3. Content.

Jarak jalur *pedestrian* dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa



bangunan hanya memiliki 1 tingkat saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999).

4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

Gambar. Single Directional View Zona 1 Bagian Selatan

Kesimpulan

Potensi.

Zona ini memiliki potensi yang cukup baik dengan adanya area – area wisata di sekitarnya, juga berpotensi untuk dijadikan identitas bagi koridor penelitian, karena letaknya yang berada di ujung dan identik dengan keberadaan *gate* atau pintu masuk bagi koridor dan kawasan wisata di sekitarnya.

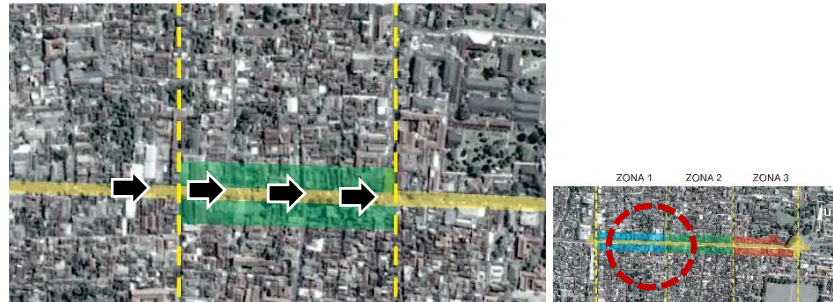
Permasalahan.

Kondisi koridor yang belum tertata dan sedikitnya fasilitas yang ada menyebabkan rendahnya kualitas detail koridor secara visual, seperti *street furniture*, keberadaan material trotoar, karakter ruang yang terbentuk oleh ruang luar bangunan. Luasan trotoar cukup memenuhi standar minimum. Jalur sepeda belum ada.

Identifikasi pada Zona 2

Single Directional View Zona 2 Bagian Utara

ZONA 2



Zona 2 dimulai dari pertigaan Jl. Takwa hingga pertigaan Jl. Bhayangkara, terdapat RS. PKU Muhammadiyah pada sisi timur laut dari pertigaan ini. Zona berikut adalah zona 2 bagian utara.



1. Serial Vision

Zona kedua adalah area pertengahan dari koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, pada zona ini banyak ditemui *pedestrian-way* yang posisinya terpotong oleh keberadaan fasilitas umum atau *street furniture*. Misalnya warung PKL yang memakan sebagian besar ruang trotoar dan menyisakan sedikit sekali ruang untuk jalan. Hampir 65% dari sisi trotoar ini digunakan untuk tempat PKL yang keberadaannya merupakan penambahan dari eksisting trotoar. Luasan trotoar cukup memenuhi standar minimum. Jalur sepeda belum ada.

2. Place.

Kenyamanan pengguna akses *pedestrian* terganggu oleh adanya warung tenda (PKL) di beberapa titik trotoar, sama sekali tidak menyisakan ruang jalan *pedestrian* sehingga pengguna trotoar harus turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanannya.. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat *high season*.

3. Content.

Jarak jalur *pedestrian* dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa bangunan hanya memiliki 1 tingkat saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999).



4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

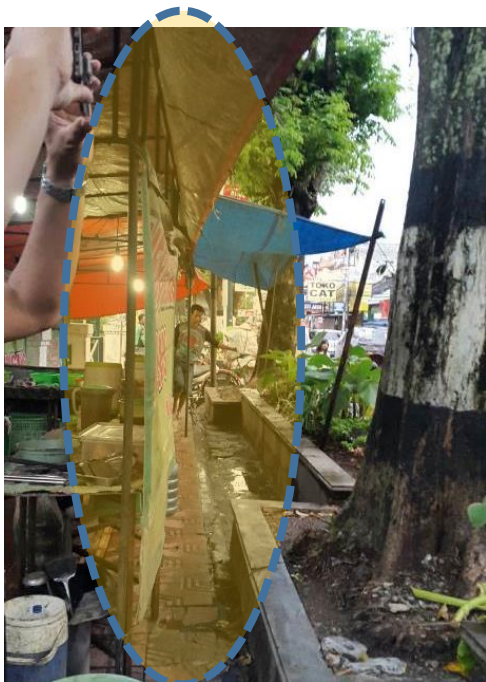
Gambar. Single Directional View Zona 2 Bagian Utara

Single Directional View Zona 2 Bagian Selatan

ZONA 2



Zona 2 dimulai dari pertigaan Jl. Takwa hingga pertigaan Jl. Bhayangkara, terdapat RS. PKU Muhammadiyah pada sisi timur laut dari pertigaan ini. Zona berikut adalah zona 2 bagian selatan.



1. Serial vision.

Zona kedua adalah area pertengahan dari koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, pada zona ini banyak ditemui *pedestrian-way* yang posisinya terpotong oleh keberadaan fasilitas umum atau *street furniture*. Misalnya halte bus TransJogja yang memakan sebagian besar ruang trotoar dan menyisakan sedikit sekali ruang untuk jalan. Hampir 65% dari sisi trotoar ini digunakan untuk tempat halte yang keberadaannya merupakan penambahan dari eksisting trotoar.

2. Place.

Kenyamanan pengguna akses *pedestrian* terganggu oleh adanya warung tenda (PKL) di beberapa titik trotoar, sama sekali



tidak menyisakan ruang jalan *pedestrian* sehingga pengguna trotoar harus turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanannya.. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat *high season*.

3. Content.

Terdapat bangunan Ragam Kriya pada zona ini yang merupakan titik pusat keramaian saat hari libur.

Jarak jalur *pedestrian* dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa bangunan hanya memiliki 1 tingkat saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999).

4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

Gambar. Single Directional View Zona 2 Bagian Selatan

Kesimpulan

Potensi.

Zona ini memiliki potensi yang cukup baik dengan adanya area Ragam Kriya yang menjadi pusat keramaian. Ruang luar pada area ini juga cukup luas sehingga berpotensi dijadikan area berkumpul atau *meeting point* pengguna koridor.

Permasalahan.

Kondisi koridor yang belum tertata dan sedikitnya fasilitas yang ada menyebabkan rendahnya kualitas detail koridor secara visual, seperti *street furniture*, keberadaan material trotoar, karakter ruang yang terbentuk oleh ruang luar bangunan.

Identifikasi pada Zona 3

Single Directional View Zona 3 Bagian Utara

ZONA 3



Zona 3 dimulai dari pertigaan Jl. Bhayangkara hingga area perempatan titik nol Kota Yogyakarta. Zona berikut adalah zona 3 bagian utara.



1. Serial vision.

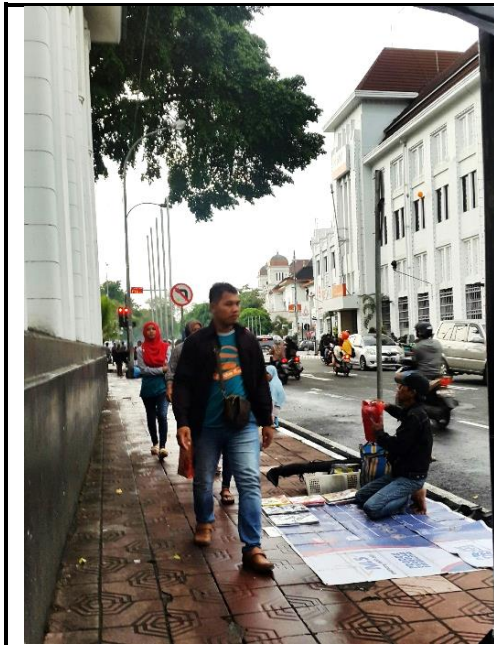
Zona ketiga adalah area ujung dari koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, zona ini adalah zona yang paling ramai dan padat pengunjung dibandingkan dengan 3 zona lainnya. Pada zona ini banyak ditemui jenis kegiatan perdagangan/PKL musiman.

2. Place.

Kenyamanan pengguna akses *pedestrian* terganggu oleh adanya warung tenda (PKL) di beberapa titik trotoar, sama sekali tidak menyisakan ruang jalan *pedestrian* sehingga pengguna trotoar harus turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanannya.. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat *high season*.

3. Content.

Jarak jalur *pedestrian* dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa bangunan hanya memiliki 1 tingkat saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke



dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999).

4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

Zebracross tampak pada jalan di sekitar titik nol Yogyakarta, banyak masyarakat meskipun tanpa dilengkapi lampu penyeberangan jalan dan cat penandanya sudah pudar.

Gambar. Single Directional View Zona 3 Bagian Utara

Single Directional View Zona 3 Bagian Selatan

ZONA 3



Zona 3 dimulai dari pertigaan Jl. Bhayangkara hingga area perempatan titik nol Kota Yogyakarta. Zona berikut adalah zona 3 bagian selatan.



1. Serial vision.

Zona ketiga adalah area ujung dari koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan, zona ini adalah zona yang paling ramai dan padat pengunjung dibandingkan dengan 3 zona lainnya. Pada zona ini banyak ditemui jenis kegiatan perdagangan/PKL musiman.

2. Place.

Kenyamanan pengguna akses *pedestrian* terganggu oleh adanya warung tenda (PKL) di



beberapa titik trotoar, sama sekali tidak menyisakan ruang jalan *pedestrian* sehingga pengguna trotoar harus turun ke jalan untuk melanjutkan perjalanannya.. Hal ini dapat diperparah saat ada kendaraan (sepeda motor) yang diparkir di atas trotoar pada saat *high season*.

3. Content.

Jarak jalur *pedestrian* dengan muka bangunan di seberangnya cukup dekat, beberapa diantaranya cukup jauh, hal ini dikarenakan beberapa bangunan hanya memiliki 1 tingkat saja. Sudut penglihatan sekitar 30° atau lebih. Termasuk ke dalam skala agak netral menurut teori skala perkotaan Marcus Zahnd (1999). Pada zona ini banyak ditemukan jenis bangunan tua model kolonial.

4. Functional Tradition.

Secara umum kualitas fisik elemen – elemen pada koridor masih rendah. Masih jarang terlihat fasilitas tambahan dari trotoar seperti bangku, tempat sampah, lampu penyeberangan jalan, dan parkir sepeda, sehingga ruang yang ada terasa kurang efektif digunakan oleh masyarakat.

Gambar. Single Directional View Zona 3 Bagian Selatan

Hasil evaluasi dengan *Walkthrough* dari zona 1, 2 dan 3 :

Potensi.

- Keseluruhan koridor memiliki potensi penggunaan ruang luar yang cukup baik dengan adanya area – area wisata disekitarnya.
- Berpotensi untuk dijadikan identitas bagi kawasan di sekitarnya, karena letaknya yang berada di ujung barat kawasan wisata dan identik sebagai pintu masuk bagi kawasan wisata di sekitarnya.

Permasalahan.

- Kondisi koridor yang belum tertata dan sedikitnya fasilitas yang ada menyebabkan rendahnya kualitas detail koridor baik secara visual maupun spasialnya, seperti *street furniture*, keberadaan material trotoar, karakter ruang yang terbentuk oleh ruang luar bangunan, juga akses dan keterhubungan jalur pejalan kaki di trotoar.

5.1.1.2. Analisa *Spatial Behaviour*

Untuk memetakan kegiatan manusia di dalam koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta digunakan teknik analisa spatial behaviour yang terdapat dalam '*Urban Design Toolkit Third Edition*' (2006). Analisa spatial behaviour adalah pengamatan dengan mengikuti aktivitas orang (statis maupun dinamis) dan merekamnya dalam peta dan diagram. Digunakan untuk memahami bagaimana aspek fisik suatu lingkungan mempengaruhi aktivitas dan perilaku sosial yaitu dengan merekam penggunaan ruang kota oleh masyarakat. Hasil dari analisa ini berupa peta aktivitas atau peta perilaku dan diagram beserta penjelasannya.

Pembagian waktu adalah siang hari jam 12.30 dan sore hari jam 16.30, pada hari kerja dan juga hari libur. Pemilihan jam – jam tersebut didasarkan pada kegiatan masyarakat dan pengguna ruang luar penelitian :



- Jam 12.30 dipilih karena rata - rata merupakan jam istirahat atau makan siang dimana biasanya orang beranjak atau berkegiatan di ruang luar untuk beristirahat atau mencari makan. Pada hari libur pukul 12.30 juga merupakan waktu rata – rata dimana wisatawan banyak berada di ruang luar area ini.
- Jam 16.30 dipilih berdasarkan jam rata – rata pekerja, anak sekolah, ataupun kegiatan retail seperti bengkel, bank, dan lainnya mulai berangsur tutup atau pulang dan terlihat lebih banyak kegiatan di ruang luar. Selain itu para wisatawan yang ada di area wisata kebanyakan memilih waktu sekitar pukul 16.30 untuk “bersiap” kembali ke penginapan atau ke kendaraannya untuk pulang sebelum datang batas waktu “*maghrib*”, yang bagi sebagian besar masyarakat Indonesia merupakan waktu untuk pulang ke rumah.

Pembagian kategori pengguna koridor adalah dikelompokkan berdasarkan rentang umur. Umur 35 tahun ke bawah dikategorikan sebagai pengguna junior, dan umur 36 tahun ke atas dikategorikan sebagai pengguna senior.

Sample diambil dengan mengamati dan mencatat kegiatan manusia yang ada di dalam koridor, dengan rentang waktu maksimal 30 menit pada setiap 1 kali pengamatan pada ruang luar koridor secara keseluruhan, kemudian rata – rata kegiatan yang ada dimasukkan kedalam gambar *keymap*.

Di dalam analisa *Spatial Behavior* ditampilkan juga gambar penggabungan hasil pemetaan ‘Kegiatan ruang luar koridor penelitian’ dan ‘Pengelompokan jenis bangunan yang ada pada koridor’, dimaksudkan untuk mengetahui titik letak kegiatan terbanyak dan jenis bangunan dan ruang luar mana saja yang digunakan.

Tabel 4.1. Analisa *Spatial Behavior* yang akan digunakan.

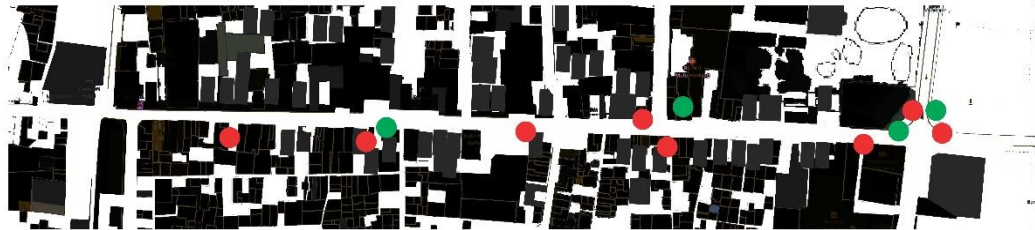
| | |
|---|---|
| <p><i>Analisa Spatial Behavior</i> Waktu : Jam :</p> | <p><i>Warna Tabel</i>  Jam 12.30  Jam 16.30</p> |
| <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p><i>Gambar Keymap Kegiatan Ruang Luar Koridor Penelitian Berdasar Rentang Usia Yang Telah Ditentukan</i></p> </div> <p><i>Keterangan gambar.</i></p> | |
| <p><i>Uraian keterangan gambar sesuai data hasil penelitian.</i></p> <div style="border: 2px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p><i>Gambar Peta Kegiatan Ruang Luar Koridor Penelitian dengan pengelompokan jenis bangunan yang ada</i></p> </div> <p><i>Uraian keterangan gambar sesuai data hasil penelitian.</i></p> | |
| <p><i>Foto – foto tambahan yang menjelaskan kegiatan pada ruang luar koridor penelitian.</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%; text-align: center;"> <p><i>Foto kegiatan pada ruang luar</i></p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 45%; text-align: center;"> <p><i>Foto kegiatan pada ruang luar</i></p> </div> </div> | |

Analisa Spatial Behavior pada Hari Kerja (Senin – Jumat)

Analisa Spatial Behavior

Waktu : Hari Kerja

Jam : 12.30 (Siang)

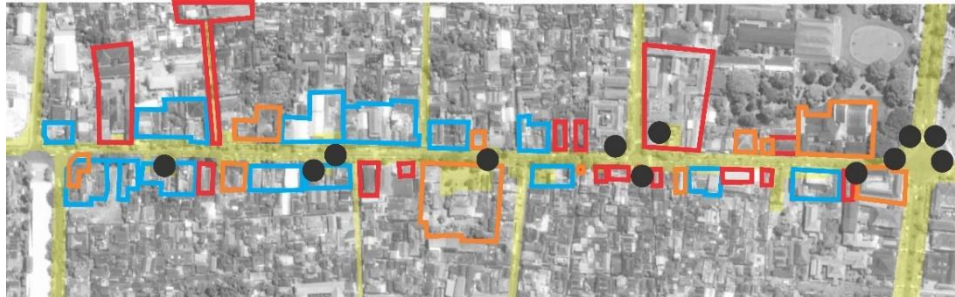


Gambar Keymap Peta Kegiatan Pengguna Koridor

● : Pengguna senior (36 tahun >)

● : Pengguna junior (< 35 tahun)

Dari gambar diagram di atas nampak persebaran kegiatan penggunaan ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan paling banyak berada di area timur, yaitu di perempatan titik nol kota Yogyakarta. Jenis pengguna senior maupun junior sama rata dalam hal prosentase kehadirannya. Kebanyakan dari mereka adalah wisatawan domestik yang ingin menghabiskan waktu luang di area terbuka sembari berfoto.



- Bangunan tua / cagar budaya
- Bangunan berpotensi yang mendukung penataan ruang luar
- Bangunan komersial retail
- Gerbang Kampung Kauman

Kumpulan kegiatan lain yang tampak adalah pada area tengah koridor ini, tepatnya berada di sekitar rumah sakit PKU Muhammadiyah. Jenis kegiatan yang ada disini kebanyakan berhubungan dengan rumah sakit, seperti keramaian parkir sepeda motor di depan rumah sakit, dan kegiatan warung-warung makan yang berjajar di trotoar sekitar yang kebanyakan diisi oleh penunggu pasien. Selain itu area ini terletak di sebuah node, yaitu perempatan jalan Bhayangkara sehingga jumlah *traffic* pada area ini cukup padat.



Pedagang / warung makan pada trotoar yang ada di area sekitar rumah sakit PKU.



Parkir sepeda motor di area depan Rumah Sakit PKU Muhammadiyah yang penuh saat siang hari. Kebanyakan kendaraan tersebut diparkirkan di bawah pepohonan yang ada untuk menghindari panas matahari.

Analisa Spatial Behavior

Waktu : Hari Kerja

Jam : 16.30 (Sore)



Gambar Peta Kegiatan Pengguna Koridor

● : Pengguna senior (36 tahun >)





● : Pengguna junior (< 35 tahun)

Dari gambar diagram di atas nampak persebaran kegiatan penggunaan ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan paling banyak berada di area timur, yaitu di perempatan titik nol kota Yogyakarta.

Jenis pengguna junior lebih besar dalam hal prosentase kehadirannya, hal ini dapat dipahami sebagai bentuk kegiatan 'main bersama' di sekitar area titik nol. Kebanyakan dari mereka adalah wisatawan domestik yang ingin menghabiskan

waktu luang di area terbuka sembari berfoto, bermain skateboard, sepeda bmx, menari, dan sebagainya.



-  Bangunan tua / cagar budaya
-  Bangunan berpotensi yang mendukung penataan ruang luar
-  Bangunan komersial retail
-  Gerbang Kampung Kauman

Kumpulan kegiatan lain yang tampak adalah pada area tengah koridor ini, tepatnya berada di sekitar rumah sakit PKU Muhammadiyah. Jenis kegiatan yang ada disini kebanyakan berhubungan dengan rumah sakit, seperti keramaian parkir sepeda motor di depan rumah sakit, dan kegiatan warung-warung makan yang berjajar di trotoar sekitar yang kebanyakan diisi oleh penunggu pasien. Selain itu area ini terletak di sebuah node, yaitu perempatan jalan Bhayangkara sehingga jumlah *traffic* pada area ini cukup padat.



Warung makan pada trotoar yang baru buka pada sore hari.



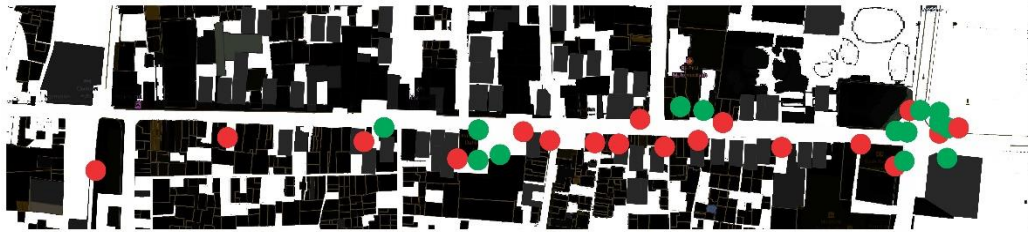
Pedagang asongan pada trotoar di area sekitar kawasan titik nol dan bank BNI46.

Analisa Spatial Behavior pada Hari Libur (Sabtu, Minggu & Hari Besar)

Analisa Spatial Behavior

Waktu : Hari Libur

Jam : 12.45 (Siang)



Gambar Peta Kegiatan Pengguna Koridor

● : Pengguna senior (36 tahun >)

● : Pengguna junior (< 35 tahun)

Dari gambar diagram di atas nampak persebaran kegiatan penggunaan ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan tidak hanya banyak berada di area timur, yaitu di perempatan titik nol kota Yogyakarta, namun juga tersebar ke area tengah koridor.

Jenis pengguna junior lebih besar dalam hal prosentase kehadirannya di sekitar area titik nol. Kebanyakan dari mereka adalah wisatawan luar daerah yang memang sengaja datang ke Yogyakarta untuk berlibur dan melihat kawasan wisata.



- Bangunan tua / cagar budaya
- Bangunan berpotensi yang mendukung penataan ruang luar
- Bangunan komersial retail
- Gerbang Kampung Kauman

Kumpulan kegiatan lain yang tampak adalah pada area tengah koridor ini, tepatnya berada di sekitar area Ragam Kriya. Sebuah tempat yang menjajakan berbagai jenis batik, kerajinan tangan, dan kuliner khas kota Yogyakarta, sehingga banyak wisatawan luar daerah dan wisatawan luar negeri bergerak ke tempat ini.

Di sepanjang ruang luar koridor banyak ditemui adanya pedagang musiman, seperti pedagang baju batik, pedagang souvenir, pedagang makanan dan minuman yang hanya berjualan saat musim libur atau libur panjang. Letaknya berjajar di sepanjang koridor dari timur hingga ke area tengah.



Beberapa pedagang kaki lima nampak pada area titik nol kota Yogyakarta. Hampir seluruhnya merupakan pedagang dengan gerobak dorong yang mudah dipindahkan.

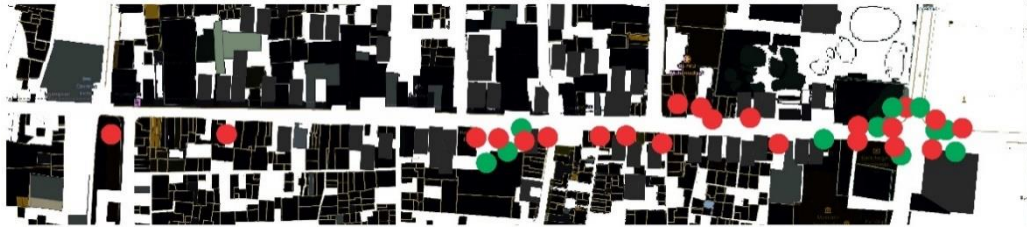


Ruang terbuka pada area titik nol menjadi area yang paling banyak digunakan pada hari libur.

Analisa Spatial Behavior

Waktu : Hari Libur

Jam : 16.45 (Sore)



Gambar Peta Kegiatan Pengguna Koridor

● : Pengguna senior (36 tahun >)

● : Pengguna junior (< 35 tahun)

Persebaran kegiatan penggunaan ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan nampak lebih ramai dari siang harinya. Keramaian juga tidak hanya banyak berada di area timur, yaitu di perempatan titik nol kota Yogyakarta, namun juga tersebar ke area tengah koridor.

Jenis pengguna senior dan junior cenderung sama rata dalam hal prosentase kehadirannya di sekitar area timur. Kebanyakan dari mereka adalah wisatawan luar daerah yang memang sengaja datang ke Yogyakarta untuk berlibur dan melihat kawasan wisata.



- Bangunan tua / cagar budaya
- Bangunan berpotensi yang mendukung penataan ruang luar
- Bangunan komersial retail
- Gerbang Kampung Kauman

Kegiatan lain yang tampak masih sama seperti saat siang hari, yaitu pada area tengah koridor ini, tepatnya berada di sekitar area Ragam Kriya. Sebuah tempat yang menjajakan berbagai jenis batik, kerajinan tangan, dan kuliner khas kota Yogyakarta, sehingga banyak wisatawan luar daerah dan wisatawan luar negeri bergerak ke tempat ini.

Di sepanjang ruang luar koridor banyak ditemui adanya pedagang musiman, seperti pedagang baju batik, pedagang souvenir, pedagang makanan dan minuman yang hanya berjualan saat musim libur atau libur panjang. Letaknya berjajar di sepanjang koridor dari timur hingga ke area tengah.



Ruang terbuka pada area titik nol kota Yogyakarta paling ramai pengunjung saat sore hari, terutama pada hari libur atau akhir pekan.



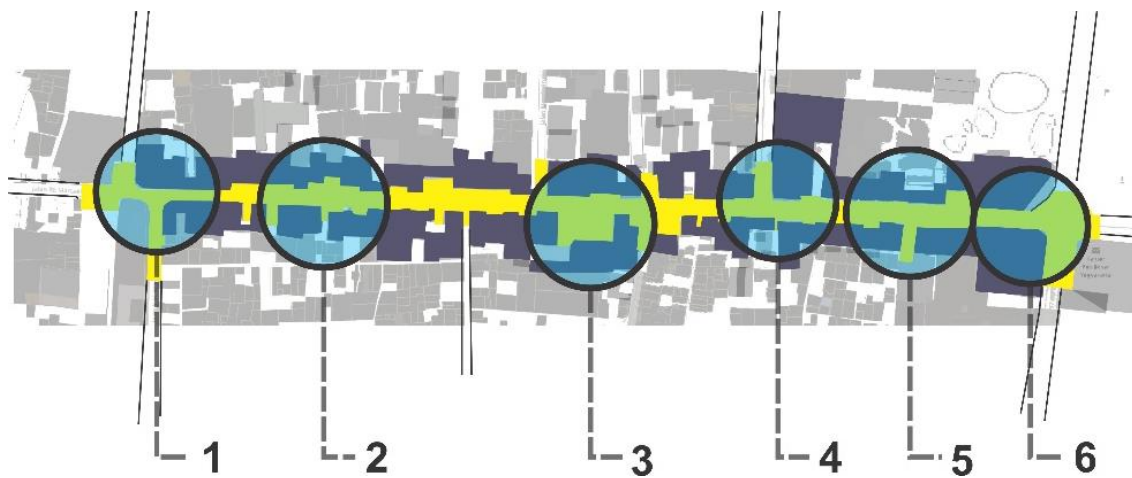
Trotoar yang berada di depan bank BNI46 dan Kantor Pos tampak ramai oleh pejalan kaki.



Tidak hanya pejalan kaki, area di depan bank BNI46 dan Kantor Pos tampak dipenuhi oleh pedagang yang menjajakan cinderamata atau souvenir.

Hasil evaluasi menggunakan *Spatial Behavior*

Terdapat jenis kegiatan yang berulang, yaitu adanya kegiatan berdagang / berjualan pada ruang luar koridor secara musiman. Kegiatan ini didasari karena adanya beberapa jenis tempat yang menjadi magnet kegiatan seperti Kawasan titik nol kota Yogyakarta, Rumah sakit PKU Muhammadiyah, dan area Ragam Kriya. Pada saat siang hari jenis pengguna junior lebih banyak ditemui daripada pengguna senior, kebanyakan dari mereka adalah wisatawan lokal yang sekedar ingin bersantai atau bermain di area terbuka.



Gambar 4.37. Skema titik penataan yang didapat dari hasil registrasi potensi bangunan eksisting dan analisa *spatial behaviour*

Potensi.

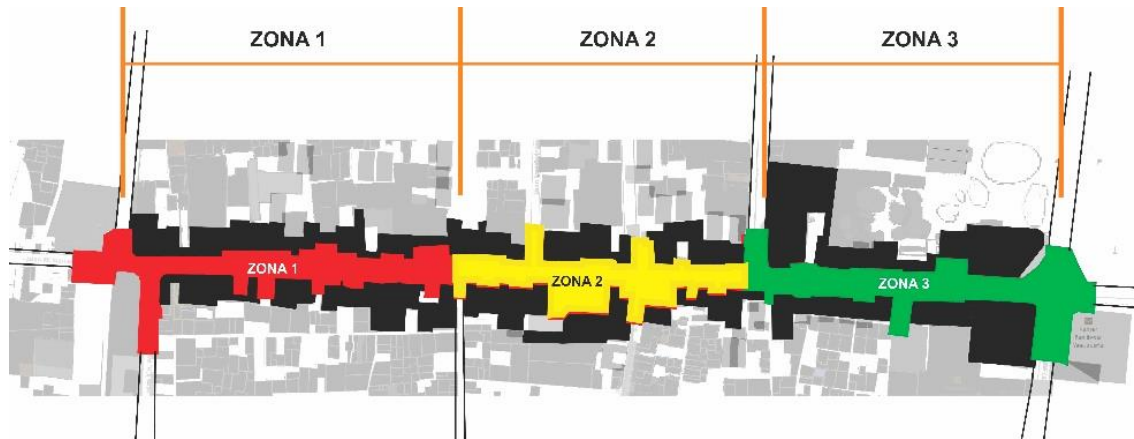
- Dengan adanya beragam jenis kegiatan pada ruang luarnya, koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta memiliki potensi akan adanya kantong – kantong ruang luar (1), (3), (4), (6) yang dapat dijadikan sebagai area pemusatan kegiatan seperti area bersantai, area berjualan souvenir, area taman atau *open public space*, dan sebagainya.

Permasalahan.

- Dengan banyaknya beragam jenis kegiatan pada ruang luar koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang telah dijabarkan sebelumnya, permasalahan yang tampak adalah belum adanya penataan kegiatan dan juga ruang luarnya (2), (5) sehingga menyebabkan keadaan pada koridor ini serba tidak beraturan, seperti misalnya area berjualan yang memakan jalur pejalan kaki atau bahkan memakan badan jalan.

5.1.1.3. Analisa Character Appraisal

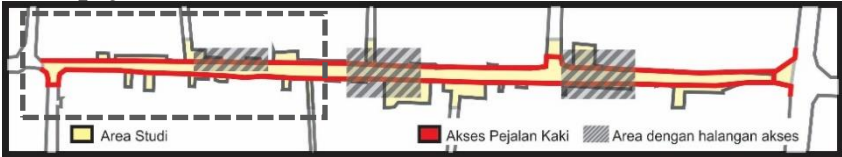
Ditentukan parameter aspek amatan berdasarkan kajian pustaka yang telah dilakukan sebelumnya. Untuk memperjelas dan membahas dengan lebih mendetail, koridor penelitian dibagi kedalam 3 zona yang masing – masingnya berada diantara 2 nodes (pertigaan dan perempatan jalan).



Warna merah adalah zona 1, warna kuning adalah zona 2, dan warna hijau adalah zona 3.

CHARACTER APPRAISAL ZONA 1

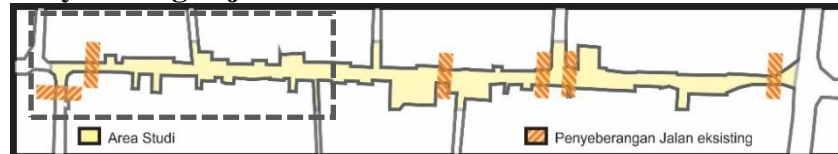
Pembacaan *character appraisal* Kualitas Ruang Luar Koridor Zona 1

| Aspek Amatan Kualitas Ruang Luar Koridor | Character Appraisal |
|--|--|
| Standar elemen ruang luar pada koridor | <p>Area pejalan kaki.</p>  <p>Area pejalan kaki / trotoar pada zona ini berkisar antara 2.5 meter hingga 5 meter. Menurut <i>Time-Saver Standards for Landscape Architecture</i> luasan ini sudah memenuhi syarat bagi area pejalan kaki untuk digunakan dengan nyaman (minimum 1.8 meter luasan bagi akses pejalan kaki dan 0.6 meter <i>shy distance</i> / jarak dengan fasad bangunan terdekat).</p> |



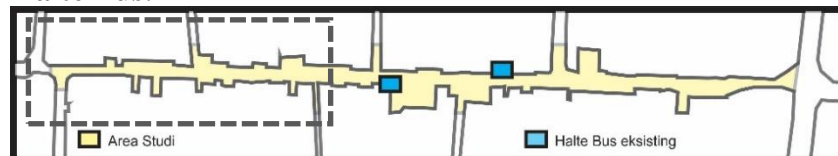
Namun sangat disayangkan keberadaan area pejalan kaki pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini memiliki banyak halangan bagi akses penggunaanya, seperti adanya warung PKL, parkir liar, pot tanaman yang memakan badan trotoar, hingga perletakan halte bus yang menghabiskan akses pejalan kaki.

Penyeberangan jalan.



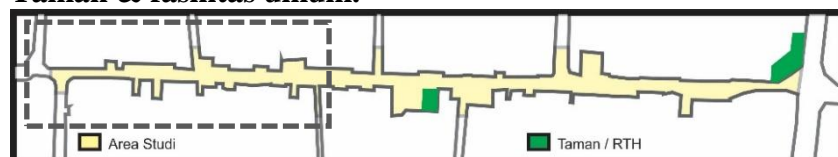
Terdapat beberapa titik penyeberangan jalan pada zona 1, namun jarak satu dengan yang lain melebihi dari 200 meter, keberadaannya tidak sesuai dengan standar yang ada yaitu jarak minimal 120 meter sampai dengan 180 meter. Penyeberangan jalan yang ada tidak dilengkapi dengan rambu yang memadai seperti papan tanda penyeberangan atau lampu penyeberangan dengan tombol elektrik.

Halte Bus.



Tidak terdapat halte bus pada zona 1 koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Meski demikian terdapat 2 buah halte bus TransJogja di sepanjang (920 meter) jalan K.H. Ahmad Dahlan, yang mana jumlah ini terbilang kurang karena berdasarkan standar dalam buku 'A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I', SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki mendapatkan kenyamanan dengan berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun.

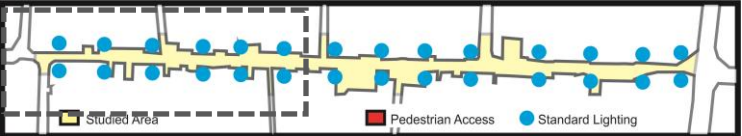
Taman & fasilitas umum.



Taman dan fasilitas umum penunjangnya belum banyak nampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Vegetasi yang

| | |
|--|--|
| | <p>ada kebanyakan berupa pohon dan perdu yang dikelilingi pot semen. Terdapat beberapa titik vegetasi seperti pohon dan tanaman perdu yang tampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan namun jumlah dan fungsinya belum memadai.</p> <p>Elemen street furniture yang tidak / belum ada.</p> <p>Beberapa elemen street furniture yang tidak terdapat pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan seperti bangku taman dan lampu penyeberangan jalan. Terdapat lampu penerangan jalan dan trotoar namun jumlah dan perletakkannya tidak beraturan.</p> |
|--|--|

Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor Zona 1

| <p>Aspek Amatan Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor</p> | <p>Character Appraisal</p> |
|--|--|
| <p>Linkage yang visual</p> | <p>Zona 1 merupakan area pembuka atau area penerima wisatawan yang masuk dari kawasan wisata bagian barat, namun secara visual maupun spasial kurang menampakkan adanya keterhubungan dengan zona lainnya, ataupun kawasan wisata di sekitarnya.</p> <p>Lantai trotoar.</p> <p>Material lantai trotoar pada zona ini memiliki kemiripan dengan beberapa area pada kawasan wisata, dengan warna dan bahan yang sama, sehingga jika diamati dapat ditarik garis <i>linkage</i> pada setiap zona. Namun sayangnya, tidak seluruh trotoar yang ada memiliki material lantai yang sama, beberapa diantaranya telah rusak dan tidak menampakkan material aslinya, dan pada beberapa area trotoar yang rusak diganti materialnya dengan semen sebagai penambal sementara. Pembinaan yang tidak sesuai dengan identitas area di sekitarnya ini membuat tidak adanya keterhubungan dengan area di sekitarnya.</p> <p>Vegetasi.</p> <p>Terdapat beberapa pohon besar pada ruang luar zona 1 bagian selatan. Perletakkannya tidak memiliki <i>sequence</i> atau tidak beraturan, sehingga tidak terjadi keterhubungan secara visual dengan keberadaannya.</p> <p>Lampu penerangan.</p>  <p>Lampu penerangan jalan maupun lampu penerangan trotoar yang ada pada zona ini berupa lampu PJU dengan tiang beton berwarna abu – abu tanpa ornamen.</p> |

Identitas yang ada pada Koridor Zona 1

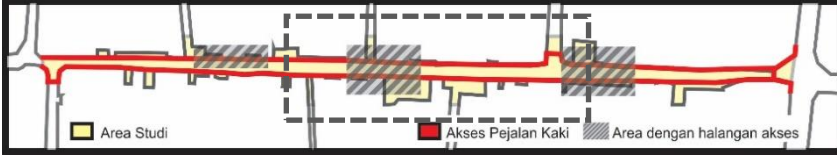


| Aspek Amatan Identitas yang ada pada Koridor | Character Appraisal |
|--|--|
| Identitas koridor sebagai bagian dari kawasan wisata | <p>Sebagai ruang pembuka bagi kawasan wisata di sekitarnya, ruang luar pada zona 1 koridor ini belum memiliki citra yang sesuai. Kawasan wisata yang terletak di sekitar koridor ini kental dengan citranya sebagai kawasan pariwisata bercitra budaya, seperti kawasan Keraton, kawasan Malioboro, Tamansari, dan sebagainya. Namun citra tersebut tidak nampak pada ruang luar koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, seperti tidak adanya kesamaan elemen pembentuk ruang luar yang ada pada kawasan wisata dan koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan.</p> <p>Jalan K.H. Ahmad Dahlan menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 - 2029 Pasal 31 ayat (1) merupakan jaringan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di dalam kota, juga Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74 tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif. Dengan kata lain koridor ini merupakan koridor penghubung yang ditetapkan memiliki citra budaya dan pariwisata pasif.</p> <p>Elemen detail pada <i>street furniture</i> yang ada pada kawasan wisatanya, seperti lampu jalan, lampu penerangan trotoar, bangku taman, dan pot tanaman tidak dimunculkan pada koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, ditambah dengan sebagian besar bangunan yang ada pada zona ini adalah bangunan komersil dan retail, sehingga identitas kawasannya tidak termunculkan kembali di dalam zona 1 ruang luar koridor ini.</p> |

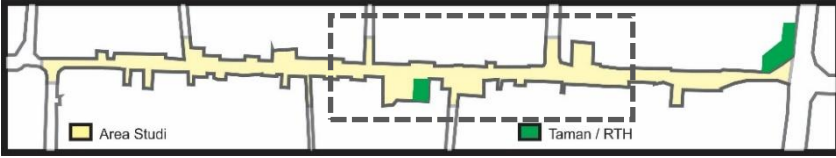
Kesimpulan dari hasil analisa character appraisal pada zona 1 adalah dapat disimpulkan bahwa kualitas ruang luar yang ada pada zona 1 ini masih terbilang kurang, karena masih banyak dari elemen – elemen ruang luarnya yang belum sesuai dengan standar yang ada.

Identitas koridor pada zona ini belum tampak, sebagian besar bangunan yang ada pada zona ini adalah bangunan komersil dan retail. Detail *street furniture* seperti lampu penerangan jalan dan elemen trotoar lainnya masih perlu dikembangkan untuk memperjelas *image* atau identitas ruang luarnya.

CHARACTER APPRAISAL ZONA 2

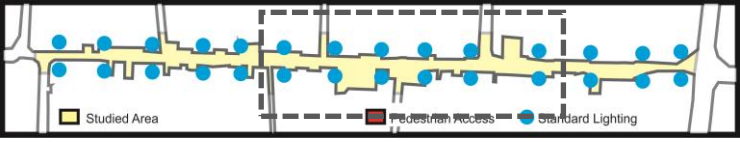
Kualitas Ruang Luar Koridor Zona 2

| Aspek Amatan Kualitas Ruang Luar Koridor | Character Appraisal |
|---|---|
| Standar elemen ruang luar pada koridor | <p>Area pejalan kaki.</p>  |
| | <p>Area pejalan kaki / trotoar pada zona ini berkisar antara 2.5 meter hingga 5 meter. Menurut <i>Time-Saver Standards for Landscape Architecture</i> luasan ini sudah memenuhi syarat bagi area pejalan kaki untuk digunakan dengan nyaman (minimum 1.8 meter luasan bagi akses pejalan kaki dan 0.6 meter <i>shy distance</i> / jarak dengan fasad bangunan terdekat). Namun sangat disayangkan keberadaan area pejalan kaki pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini memiliki banyak halangan bagi akses penggunaannya, seperti adanya warung PKL, parkir liar, pot tanaman yang memakan badan trotoar, hingga perletakan halte bus yang menghabiskan akses pejalan kaki.</p> |
| | <p>Penyeberangan jalan.</p>  |
| <p>Terdapat beberapa titik penyeberangan jalan pada zona 2, namun jarak satu dengan yang lain melebihi dari 200 meter, keberadaannya tidak sesuai dengan standar yang ada yaitu jarak minimal 120 meter sampai dengan 180 meter. Penyeberangan jalan yang ada tidak dilengkapi dengan rambu yang memadai seperti papan tanda penyeberangan atau lampu penyeberangan dengan tombol elektrik.</p> | |
| <p>Halte Bus.</p>  | |
| <p>Terdapat 2 buah halte bus TransJogja pada zona 2, yang merupakan area satu – satunya dengan halte bus di sepanjang (920 meter) jalan K.H. Ahmad Dahlan. Jumlah ini terbilang kurang karena berdasarkan standar dalam buku '<i>A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I</i>', SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki mendapatkan kenyamanan dengan berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun.</p> | |

| | |
|--|--|
| | <p>Taman & fasilitas umum.</p>  <p>Taman dan fasilitas umum penunjangnya belum banyak nampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Vegetasi yang ada kebanyakan berupa pohon dan perdu yang dikelilingi pot semen. Terdapat beberapa titik vegetasi seperti pohon dan tanaman perdu yang tampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan namun jumlah dan fungsinya belum memadai.</p> <p>Elemen street furniture yang tidak / belum ada.</p> <p>Beberapa elemen street furniture yang tidak terdapat pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan seperti bangku taman dan lampu penyeberangan jalan. Terdapat lampu penerangan jalan dan trotoar namun jumlah dan perletakkannya tidak beraturan.</p> |
|--|--|

Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor Zona 2

| Aspek Amatan Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor | Character Appraisal |
|--|---|
| Linkage yang visual | <p>Zona 2 merupakan area tengah dari koridor ini, banyak wisatawan yang berjalan dari kawasan wisata Malioboro atau Keraton untuk menuju area parkir Ngabean, namun secara visual maupun spasial kurang menampakkan adanya keterhubungan dengan zona lainnya, ataupun kawasan wisata di sekitarnya tersebut.</p> <p>Lantai trotoar.</p> <p>Material lantai trotoar pada zona ini memiliki kemiripan dengan beberapa area pada kawasan wisata, dengan warna dan bahan yang sama, sehingga jika diamati dapat ditarik garis <i>linkage</i> pada setiap zona. Namun sayangnya, tidak seluruh trotoar yang ada memiliki material lantai yang sama, beberapa diantaranya telah rusak dan tidak menampakkan material aslinya, dan pada beberapa area trotoar yang rusak diganti materialnya dengan semen sebagai penambal sementara. Pembinaan yang tidak sesuai dengan identitas area di sekitarnya ini membuat tidak adanya keterhubungan dengan area di sekitarnya.</p> <p>Vegetasi.</p> <p>Terdapat cukup banyak pohon besar di kedua sisi pada ruang luar zona 2. Meski perletakkannya tidak memiliki <i>sequence</i> atau tidak beraturan, namun perasaan terlingkupi</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>cukup membuat pengguna ruang luar merasa nyaman berada di zona ini.</p> <p>Lampu penerangan.</p>  <p>Lampu penerangan jalan maupun lampu penerangan trotoar yang ada pada zona ini berupa lampu PJU dengan tiang beton berwarna abu – abu tanpa ornamen.</p> |
|--|--|

Identitas yang ada pada Koridor Zona 2

| Aspek Amatan Identitas yang ada pada Koridor | Character Appraisal |
|--|--|
| Identitas koridor sebagai bagian dari kawasan wisata | <p>Sebagai ruang pembuka bagi kawasan wisata di sekitarnya, ruang luar pada zona 2 koridor ini belum memiliki citra yang sesuai. Kawasan wisata yang terletak di sekitar koridor ini kental dengan citranya sebagai kawasan pariwisata bercitra budaya, seperti kawasan Keraton, kawasan Malioboro, Tamansari, dan sebagainya. Namun citra tersebut tidak nampak pada ruang luar koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, seperti tidak adanya kesamaan elemen pembentuk ruang luar yang ada pada kawasan wisata dan koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan.</p> <p>Jalan K.H. Ahmad Dahlan menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 - 2029 Pasal 31 ayat (1) merupakan jaringan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di dalam kota, juga Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74 tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif. Dengan kata lain koridor ini merupakan koridor penghubung yang ditetapkan memiliki citra budaya dan pariwisata pasif.</p> <p>Elemen detail pada <i>street furniture</i> yang ada pada kawasan wisatanya, seperti lampu jalan, lampu penerangan trotoar, bangku taman, dan pot tanaman tidak dimunculkan pada koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, sehingga identitas kawasannya tidak termunculkan kembali di dalam zona 2 ruang luar koridor ini.</p> <p>Beberapa bangunan memiliki bentuk arsitektur Tradisional dengan pengaruh Islam dan banyak bangunan pada zona ini memiliki fungsi yang selaras dengan area di sekitarnya, seperti pertokoan yang menjual <i>mush'af</i> atau toko buku yang menjual Al-quran dan buku keagamaan, beberapa</p> |

| | |
|--|---|
| | butik terkenal yang menjual pakaian muslim dan pernik – perniknya, dan juga terdapat beberapa bangunan kantor dan sekolah milik Muhammadiyah. |
|--|---|

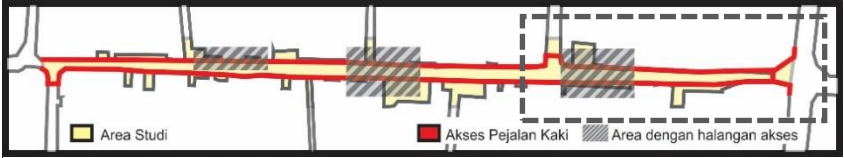
Kesimpulan dari hasil analisa character appraisal pada zona 2 adalah dapat disimpulkan bahwa kualitas ruang luar yang ada pada zona 2 ini masih terbilang kurang, karena masih banyak dari elemen – elemen ruang luarnya yang belum sesuai dengan standar yang ada.

Identitas koridor pada zona ini belum sepenuhnya muncul, namun beberapa bangunan yang ada pada zona ini menunjukkan adanya langgam dan fungsi yang terpengaruh adanya kampung Kauman pada zaman Kyai Haji Ahmad Dahlan dan pendirian Muhammadiyah di Yogyakarta. Nampak beberapa bangunan memiliki bentuk arsitektur Tradisional dengan pengaruh Islam dan banyak bangunan pada zona ini memiliki fungsi yang selaras dengan area di sekitarnya, seperti pertokoan yang menjual *mush'af* atau toko buku yang menjual Al-quran dan buku keagamaan, beberapa butik terkenal yang menjual pakaian muslim dan pernik – perniknya, dan juga terdapat beberapa bangunan kantor dan sekolah milik Muhammadiyah.

Detail *street furniture* seperti lampu penerangan jalan dan elemen trotoar lainnya masih perlu dikembangkan untuk memperjelas *image* atau identitas ruang luarnya.

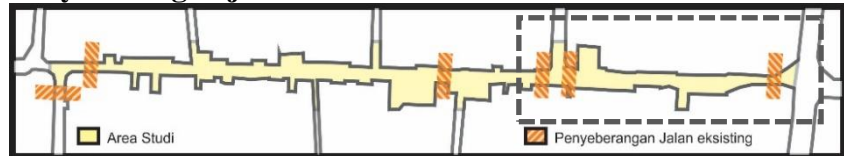
CHARACTER APPRAISAL ZONA 3

Kualitas Ruang Luar Koridor Zona 3

| Aspek Amatan Kualitas Ruang Luar Koridor | Character Appraisal |
|--|---|
| Standar elemen ruang luar pada koridor | <p>Area pejalan kaki.</p>  <p>Area pejalan kaki / trotoar pada zona ini berkisar antara 2.5 meter hingga 5 meter. Menurut <i>Time-Saver Standards for Landscape Architecture</i> luasan ini sudah memenuhi syarat bagi area pejalan kaki untuk digunakan dengan nyaman (minimum 1.8 meter luasan bagi akses pejalan kaki dan 0.6 meter <i>shy distance</i> / jarak dengan fasad bangunan</p> |

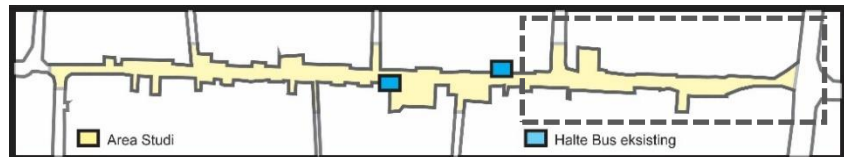
terdekat). Namun sangat disayangkan keberadaan area pejalan kaki pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini memiliki banyak halangan bagi akses penggunaannya, seperti adanya warung PKL, parkir liar, pot tanaman yang memakan badan trotoar, hingga perletakan halte bus yang menghabiskan akses pejalan kaki.

Penyeberangan jalan.



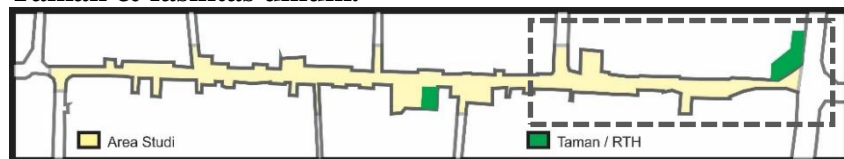
Terdapat beberapa titik penyeberangan jalan pada zona 3, namun jarak satu dengan yang lain melebihi dari 200 meter, keberadaannya tidak sesuai dengan standar yang ada yaitu jarak minimal 120 meter sampai dengan 180 meter. Penyeberangan jalan yang ada tidak dilengkapi dengan rambu yang memadai seperti papan tanda penyeberangan atau lampu penyeberangan dengan tombol elektrik.

Halte Bus.



Tidak terdapat halte bus pada zona 3 koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Meski demikian terdapat 2 buah halte bus TransJogja di sepanjang (920 meter) jalan K.H. Ahmad Dahlan, yang mana jumlah ini terbilang kurang karena berdasarkan standar dalam buku 'A Guide to Land Use and Public Transportation, Volume I', SNO-TRAN, disebutkan bahwa pejalan kaki mendapatkan kenyamanan dengan berjalan sekitar 300 meter menuju halte bus / stasiun.

Taman & fasilitas umum.



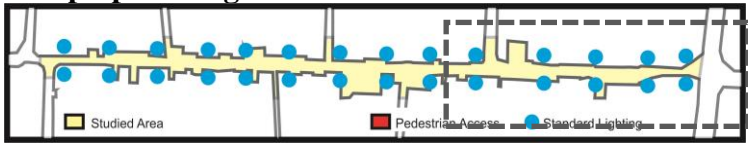
Taman dan fasilitas umum penunjangnya belum banyak nampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Terdapat beberapa titik vegetasi seperti pohon dan tanaman perdu yang tampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan namun jumlah sangat sedikit dengan jenis pohon yang kecil, menjadikan zona 3 ini merupakan zona yang paling gersang dibandingkan dengan zona lainnya di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.

Elemen street furniture yang tidak / belum ada.

Beberapa elemen street furniture yang tidak terdapat pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan seperti bangku taman dan

| | |
|--|--|
| | lampu penyeberangan jalan. Terdapat lampu penerangan jalan dan trotoar namun jumlah dan perletakannya tidak beraturan. |
|--|--|

Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor Zona 3

| Aspek Amatan Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor | Character Appraisal |
|--|--|
| Linkage yang visual | <p>Zona 3 merupakan area pusat dan paling ramai penggunaannya dari koridor ini, banyak wisatawan yang berjalan dari kawasan wisata Malioboro atau Keraton untuk menuju area parkir Ngabean, namun secara visual maupun spasial kurang menampakkan adanya keterhubungan dengan zona lainnya, ataupun kawasan wisata di sekitarnya tersebut.</p> <p>Lantai trotoar. Material lantai trotoar pada zona ini memiliki kemiripan dengan beberapa area pada kawasan wisata, dengan warna dan bahan yang sama, sehingga jika diamati dapat ditarik garis <i>linkage</i> pada setiap zona. Namun sayangnya, tidak seluruh trotoar yang ada memiliki material lantai yang sama, beberapa diantaranya telah rusak dan tidak menampakkan material aslinya, dan pada beberapa area trotoar yang rusak diganti materialnya dengan semen sebagai penambal sementara. Pembinaan yang tidak sesuai dengan identitas area di sekitarnya ini membuat tidak adanya keterhubungan dengan area di sekitarnya.</p> <p>Vegetasi. Terdapat beberapa titik vegetasi seperti pohon dan tanaman perdu yang tampak pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan namun jumlah sangat sedikit dengan jenis pohon yang kecil, menjadikan zona 3 ini merupakan zona yang paling gersang dibandingkan dengan zona lainnya di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan.</p> <p>Lampu penerangan.</p>  <p>Lampu penerangan jalan maupun lampu penerangan trotoar yang ada pada zona ini berupa lampu PJU dengan tiang beton berwarna abu – abu tanpa ornamen.</p> |

Identitas yang ada pada Koridor Zona 3

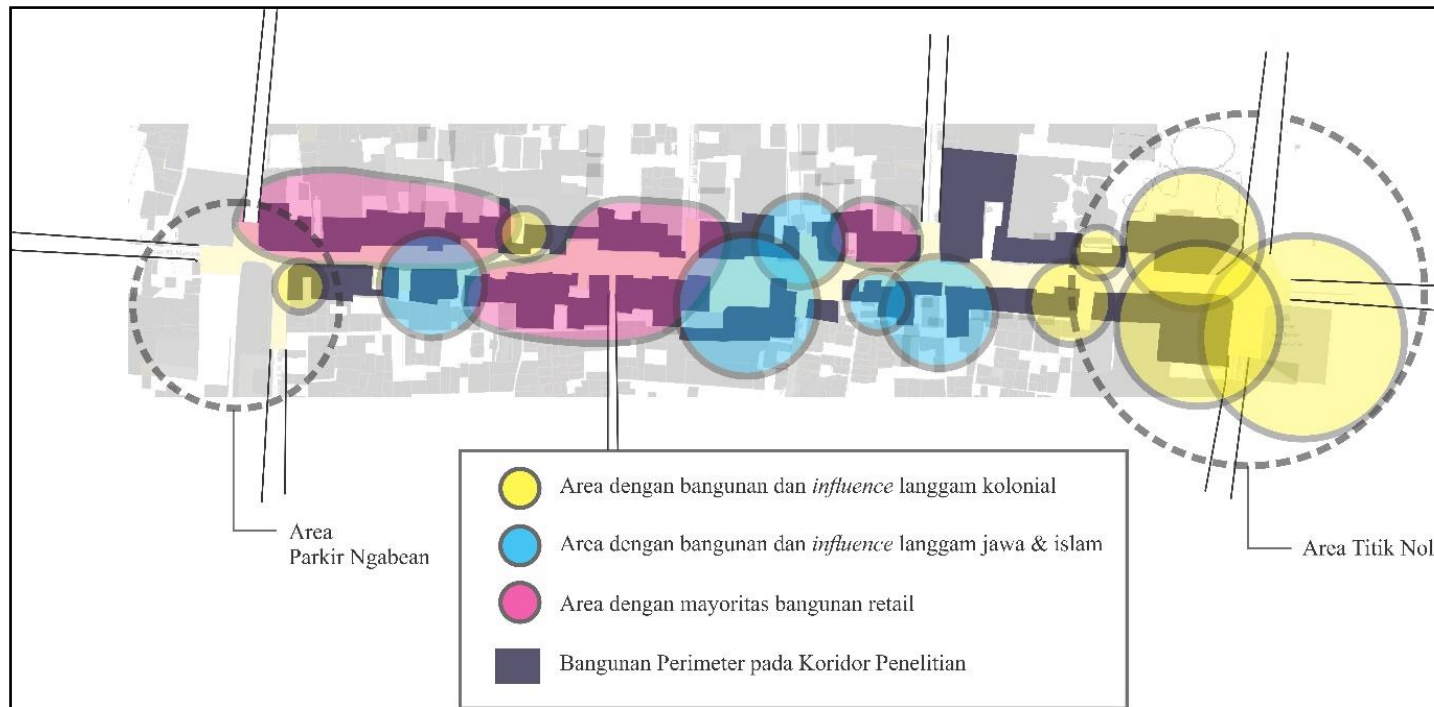
| Aspek Amatan Identitas yang ada pada Koridor | Character Appraisal |
|--|---|
| Identitas koridor sebagai bagian dari kawasan wisata | <p>Sebagai ruang pembuka bagi kawasan wisata di sekitarnya, ruang luar pada zona 3 koridor ini belum memiliki citra yang sesuai. Kawasan wisata yang terletak di sekitar koridor ini kental dengan citranya sebagai kawasan pariwisata bercitra budaya, seperti kawasan Keraton, kawasan Malioboro, Tamansari, dan sebagainya. Namun citra tersebut tidak nampak pada ruang luar koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, seperti tidak adanya kesamaan elemen pembentuk ruang luar yang ada pada kawasan wisata dan koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan.</p> <p>Jalan K.H. Ahmad Dahlan menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 - 2029 Pasal 31 ayat (1) merupakan jaringan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di dalam kota, juga Pasal 73 ayat (2) dan Pasal 74 tentang penetapan citra kota di kawasan strategis yang menetapkan ruas jalan K.H. Ahmad Dahlan sebagai jalur kota yang menyiratkan citra budaya dan kegiatan pariwisata pasif. Dengan kata lain koridor ini merupakan koridor penghubung yang ditetapkan memiliki citra budaya dan pariwisata pasif.</p> <p>Elemen detail pada <i>street furniture</i> yang ada pada kawasan wisatanya, seperti lampu jalan, lampu penerangan trotoar, bangku taman, dan pot tanaman tidak dimunculkan pada koridor Jl. K.H. Ahmad Dahlan, sehingga identitas kawasannya tidak termunculkan kembali di dalam zona 3 ruang luar koridor ini.</p> <p>Beberapa bangunan kunci yang ada pada zona ini merupakan bangunan yang memiliki langgam kolonial, diantaranya adalah Bank BNI46 yang dulunya merupakan kantor de Javasche Bank pada masa penjajahan Belanda, dan saat ini merupakan <i>landmark</i> Kota Yogyakarta. Beberapa bangunan lain yang tampak pada area sekitar zona 3 juga memiliki langgam kolonial dengan fungsi sebagai bangunan komersial.</p> |

Kesimpulan dari hasil analisa character appraisal pada zona 3 adalah dapat disimpulkan bahwa kualitas ruang luar yang ada pada zona 3 ini masih terbilang kurang, karena masih banyak dari elemen – elemen ruang luarnya yang belum sesuai dengan standar yang ada.

Beberapa bangunan kunci yang ada pada zona ini merupakan bangunan yang memiliki langgam kolonial, diantaranya adalah Bank BNI46 yang dulunya merupakan kantor de Javasche Bank pada masa penjajahan Belanda, dan saat ini merupakan *landmark* Kota Yogyakarta. Beberapa bangunan lain yang tampak pada area sekitar zona 3 juga memiliki langgam kolonial dengan fungsi sebagai bangunan komersial. Detail *street furniture* seperti lampu penerangan jalan dan elemen trotoar lainnya masih perlu dikembangkan untuk memperjelas *image* atau identitas ruang luarnya.

Kesimpulan *Character Appraisal* pada zona 1, 2, dan 3 :

Zona 1 sebagian besar bangunannya merupakan bangunan komersil dan retail. Beberapa bangunan pada zona 2 menunjukkan adanya langgam dan fungsi yang terpengaruh adanya kampung Kauman, beberapa bangunan memiliki bentuk arsitektur Tradisional dengan pengaruh Islam. Zona 3 memiliki langgam kolonial paling banyak di dalam koridor penelitian, dan merupakan zona yang paling dekat dengan area Titik Nol Kota Yogyakarta.



Penataan ruang luar dari ketiga zona tersebut dapat dikatakan tidak menampilkan *image* atau identitas dari bangunan dan area di sekitarnya sehingga detail ruang luar, *street furniture* dan elemen trotoar lainnya masih perlu dikembangkan untuk memperjelas *image* atau identitas ruang luarnya.

Gambar 4.38. Skema Zona Identitas Bangunan dan Pengaruhnya terhadap Ruang Luar yang ada.
Sumber : Ilustrasi Penulis.

5.1.2. Evaluasi Aspek Non-Fisik pada Koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Untuk menilai aspek sosial yang terjadi pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta diperlukan kajian terhadap hubungan antara manusia dengan ruang luar yang ada pada koridor penelitian jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, karena pada dasarnya manusia dan lingkungannya memiliki hubungan dua arah yang saling mempengaruhi.

Identifikasi aspek sosial pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta juga dilakukan dengan teknik analisa *walkability*, yang terdiri dari 5 unsur, yaitu *comfortable*, *convenient*, *convival*, *conspicuous*, *connected*.

Hasil analisa *walkability* kemudian dibandingkan dengan kondisi ideal sesuai dengan teori dalam buku ‘*Urban Space*’, Stephen Carr (1992) tentang aspek sosial. Aspek - aspek yang ditinjau meliputi *Comfort* (Memenuhi standar kenyamanan), *Relaxation* (Memberi efek ketenangan), *Engagement* (Keterlibatan pasif & aktif terhadap lingkungan), dan *Discovery* (Menciptakan pengalaman).

Kriteria Umum Aspek Manusia pada Koridor

| | |
|-----------------------------------|---|
| Aspek Manusia Pada Koridor | <i>Connected</i> : Apakah tersedia jaringan jalan yang memberikan akses yang baik menuju lokasi tujuan? |
| | <i>Convinient</i> : Apakah jangnan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difable? |
| | <i>Comfortable</i> : Apakah mudah untuk berjalan dan menyebrang secara aman tanpa adanya penundaan. |
| | <i>Convivial</i> : Apakah rute terlihat menarik, bersih dan bebas dari ancaman? |
| | <i>Conspicuous</i> : Apakah rute perjalanan terlihat jelas melalui signposted atau tertera didalam peta? |


Dalam tahap ini analisa dilakukan dengan menelusuri jalur *pedestrian* dan melakukan pengisian kuisisioner oleh responden yang ada di koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap kualitas ruang luarnya. Pengisian kuisisioner dilakukan dengan wawancara langsung oleh peneliti kepada 26 orang responden yang bersedia. Sebagai catatan tidak seluruh responden bersedia menulis sendiri pendapatnya ke dalam kuisisioner, beberapa diantaranya merupakan suntingan penulis dari hasil wawancara yang dilakukan tanpa mengurangi isi dan substansi hasil wawancara.

| No | Kategori | Comfort | Relax | Engagement | | Active Discovery | Visual |
|-------------|----------|------------------|---------------------|------------|------|------------------|--------|
| | | | | Benif | Ahlf | | |
| 1 | Relayang | Dibawa Paksi | x abantjo | x | x | x | biasa |
| 2 | Wisatwan | Ada kebel | 10-50 | x | x | x | biasa |
| 3 | Relayang | pedest- nantikan | x | x | x | x | biasa |
| 4 | Relayang | Penas x | x | x | x | x | biasa |
| 5 | Wisatwan | Pada kembang | x | x | x | x | biasa |
| SUME 7-1-17 | | | | | | | |
| 6 | Wisatwan | layale halangan | Pohon karang diauit | x | x | x | biasa |
| 7 | Wisatwan | Wisatwan | Wisatwan | x | x | x | biasa |

Kemudian hasil wawancara ditulis kedalam bentuk tabel untuk mempermudah analisa.

5.1.2.1. Tabel Analisa *Walkability*

Identifikasi aspek sosial pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dilakukan dengan teknik analisa *walkability*, yang disusun berdasar 5 unsur pertanyaan, yaitu *comfortable*, *convenient*, *convival*, *conspicuous*, *connected*.

| Aspek Tinjauan | Hasil Wawancara |
|---------------------------------|---|
| <i>Comfortable</i> (Kenyamanan) | <p>Sebagian besar responden menyampaikan kurangnya rasa nyaman pada keadaan trotoar atau <i>pedestrian way</i>. Kurangnya rasa nyaman terutama pada <i>pedestrian way</i> dikarenakan keadaan lantainya yang tidak rata dan banyaknya <i>obstacle</i> atau halangan yang menghambat perjalanan mereka.</p>  |

| | |
|---|---|
| <p><i>Convival</i> (Keramahan)</p> | <p>Pada beberapa area terdapat pot – pot tanaman yang memperindah visual koridor dan pohon besar yang menjadi peneduh jalan dan <i>pedestrian way</i> di bawahnya, dan cukup memberikan efek tenang bagi pengguna koridor. Namun keberadaannya diakui beberapa responden hanya sebagai pelengkap syarat peraturan kota karena kondisinya yang kurang terawat.</p>  <p>Beberapa responden mengaku tidak merasakan adanya ketenangan saat berada di koridor pada bagian timur karena kondisinya yang ramai tidak beraturan dan panas saat siang hari. Koridor bagian timur pada kenyataannya memang tidak memiliki banyak elemen natural seperti pohon dan tanaman hias yang dapat memberikan efek <i>relaxation</i>.</p> |
| <p><i>Convinient</i> (Kesesuaian)</p> | <p>Sebagian besar responden mengaku tidak ada niatan untuk berhenti dan menikmati suasana di dalam koridor, kecuali ketika terdapat pedagang kaki lima yang menjual cinderamata atau makanan di sekitarnya. Kurangnya penataan elemen lansekap koridor menjadi alasan utama responden menilai rendah aspek ini.</p> |
| <p><i>Conspicuous</i> (Kejelasan)</p> | <p>Secara garis besar interaksi yang terjadi pada koridor penelitian ini bukan disebabkan oleh keberadaan ruang luarnya, namun interaksi terjadi oleh adanya kegiatan non-fisik seperti parade Keraton yang melewati jalur tersebut, atau kegiatan perniagaan yang terjadi pada bangunan – bangunan komersil di sekitarnya.</p> |
| <p><i>Connected</i> (Keterhubungan)</p> | <p>Responden mengakui sedikitnya ketertarikan untuk terlibat pada ruang luar koridor karena kurang beragamnya pengalaman ruang yang ada. Bentuk fasad bangunan baru yang tidak memiliki tema dan monoton membuat pengalaman ruang menjadi berkurang.</p> <p>Adanya jalur bus TransJogja yang melewati koridor ini menjadi nilai tambah bagi responden karena merasa dimudahkan bagi kebutuhan transportasinya, ditambah lagi banyaknya transportasi lain yang melalui koridor ini seperti angkutan kota (Kopata), bemo, andhong, becak dan taksi.</p> |

5.1.2.2. Analisa Aspek Manusia pada Koridor




Hasil analisa *walkability* kemudian dibandingkan dengan kondisi ideal sesuai dengan teori dalam buku ‘*Urban Space*’, Stephen Carr (1992) tentang aspek sosial. Aspek - aspek yang ditinjau meliputi *Comfort* (Memenuhi standar kenyamanan), *Relaxation* (Memberi efek ketenangan), *Engagement* (Keterlibatan pasif & aktif terhadap lingkungan), dan *Discovery* (Menciptakan pengalaman), untuk mencari kriteria khusus yang sesuai pada tahap perancangannya nanti.


Analisa aspek manusia pada koridor dimaksudkan untuk mengetahui apakah ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta sudah bisa memenuhi kriteria aspek sosial ataukah belum. Hasil analisa nantinya dipakai untuk menentukan elemen / obyek apa saja yang harus ditata kembali dan ditingkatkan kualitasnya.

Keterangan :

● : Tidak Terpenuhi, ● : Belum / Sebagian Terpenuhi, ● : Terpenuhi

| Aspek | Simpulan Hasil Wawancara | Analisa Aspek Manusia pada Koridor |
|------------------------------------|--|--|
| <i>Comfortable</i> (Kenyamanan) | Sebagian besar responden menyampaikan kurangnya rasa nyaman pada keadaan trotoar atau <i>pedestrian way</i> . Kurangnya rasa nyaman terutama pada <i>pedestrian way</i> dikarenakan keadaan lantainya yang tidak rata dan banyaknya <i>obstacle</i> atau halangan yang menghambat perjalanan mereka. | Koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta dari segi kenyamanan ruang luarnya belum tercapai / terpenuhi, karena sesuai teori Stephen Carr (1992) koridor ini belum bisa membuat nyaman penggunaannya sesuai dengan standar lingkungan, fisik, sosial dan psikologis yang ada. ● |

| | | |
|---|--|---|
| <p style="text-align: center;"><i>Convivial</i> (Keramahan)</p> | <p>Beberapa responden mengaku tidak merasakan adanya ketenangan saat berada di koridor pada bagian timur karena kondisinya yang ramai tidak beraturan dan panas saat siang hari. Koridor bagian timur pada kenyataannya memang tidak memiliki banyak elemen natural seperti pohon dan tanaman hias yang dapat memberikan efek <i>relaxation</i>.</p> | <p>Dari segi keramahan koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta belum tercapai / terpenuhi, karena belum bisa memberi efek ketenangan tubuh dan jiwa melalui penataan ruang luar yang baik, mencakup penataan zona dan elemen naturalnya.</p> <p style="text-align: center;"></p> |
| <p style="text-align: center;"><i>Convenient</i> (Kesesuaian)</p> | <p>Sebagian besar responden mengaku tidak ada niatan untuk berhenti dan menikmati suasana di dalam koridor, kecuali ketika terdapat pedagang kaki lima yang menjual cinderamata atau makanan di sekitarnya. Kurangnya penataan elemen lansekap koridor menjadi alasan utama responden menilai rendah aspek ini.</p> | <p>Dari segi kesesuaian koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta belum tercapai, karena belum bisa membuat pengguna berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya.</p> <p style="text-align: center;"></p> |
| <p style="text-align: center;"><i>Conspicuous</i> (Kejelasan)</p> | <p>Secara garis besar interaksi yang terjadi pada koridor penelitian ini bukan disebabkan oleh keberadaan ruang luarnya, namun interaksi terjadi oleh adanya kegiatan non-fisik seperti parade Keraton yang melewati jalur tersebut, atau kegiatan perniagaan yang terjadi pada bangunan – bangunan komersil di sekitarnya.</p> | <p>Koridor ini belum bisa membuat pengguna berinteraksi dengan tatanan fisik di lingkungannya baik secara aktif maupun pasif.</p> <p style="text-align: center;"></p> |

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| <i>Connected</i> (Keterhubungan) | <p>Responden mengakui sedikitnya ketertarikan untuk terlibat pada ruang luar koridor karena kurang beragamnya pengalaman ruang yang ada. Bentuk fasad bangunan baru yang tidak memiliki tema dan monoton membuat pengalaman ruang menjadi berkurang.</p> <p>Adanya jalur bus TransJogja yang melewati koridor ini menjadi nilai tambah bagi responden karena merasa dimudahkan bagi kebutuhan transportasinya, ditambah lagi banyaknya transportasi lain yang melalui koridor ini seperti angkutan kota (Kopata), bemo, andhong, becak dan taksi.</p> | <p>Sedikitnya ketertarikan untuk terlibat pada ruang luar yang ada menandakan kurangnya kemampuan koridor ini dalam menghadirkan pengalaman yang menyenangkan melalui penataan ruang luarnya.</p> <p>Namun apresiasi diberikan para responden dengan ditempatkannya halte dan jalur bus TransJogja ke dalam koridor ini sebagai elemen <i>linkage</i>.</p>  |
|-------------------------------------|---|--|

Hasil identifikasi dan analisa aspek sosial ditemukan adanya kegiatan dari masyarakat sekitar dan pengguna koridor yang terpengaruh langsung dari ragam elemen koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

Terdapat jenis kegiatan yang berulang yaitu kegiatan berjualan di trotoar oleh pedagang musiman pada saat hari libur atau libur panjang.

Ditilik dari aspek non fisiknya, ruang luar koridor penelitian masih belum memenuhi kriteria aspek sosial. Masih banyak elemen ruang luar koridor yang belum tertata sehingga berpengaruh kepada segi kepuasan penggunaanya.

4.3. Simpulan Hasil Analisa

Dari hasil identifikasi dan analisa pada koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta yang telah dilakukan sebelumnya, diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

Hasil identifikasi dan analisa *Walkthrough* diketahui bahwa secara visual maupun spasial ruang luar koridor jalan K.H.Ahmad Dahlan masih belum tertata dengan baik. Juga ditemukan adanya pengelompokan bentuk fasad bangunan dengan langgam yang serupa. Langgam bentuk arsitektural Kolonial banyak ditemukan pada bangunan di sisi bagian timur koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, namun juga menyebar di sepanjang koridor meskipun jumlahnya tidak banyak.

Hasil identifikasi dan analisa *Spatial Behavior* ditemukan adanya titik - titik kegiatan dari masyarakat sekitar dan pengguna koridor yang terpengaruh langsung dari meningkatnya fungsi koridor Jl. K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Akhir pekan dan hari libur merupakan saat dimana paling banyak terdapat kegiatan pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini.

Hasil identifikasi dan analisa *Character Appraisal* ditemukan bahwa pada zona 1 sebagian besar bangunannya merupakan bangunan komersil dan retail. Beberapa bangunan pada zona 2 menunjukkan adanya langgam dan fungsi yang terpengaruh adanya kampung Kauman, beberapa bangunan memiliki bentuk arsitektur Tradisional dengan pengaruh Islam. Zona 3 memiliki langgam kolonial paling banyak di dalam koridor penelitian, dan merupakan zona yang paling dekat dengan area Titik Nol Kota Yogyakarta. Penataan ruang luar dari ketiga zona tersebut dapat dikatakan tidak menampakkan *image* atau identitas dari bangunan dan area di sekitarnya sehingga detail ruang luar, *street furniture* dan elemen trotoar lainnya masih perlu dikembangkan untuk memperjelas *image* atau identitas ruang luarnya.

Hasil identifikasi dan analisa *Walkability* menemukan bahwa, dilihat dari aspek non-fisik, ruang koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan masih belum memenuhi kriteria aspek sosial. Masih banyak elemen – elemen ruang luar koridor yang belum tertata sehingga berpengaruh kepada segi kepuasan penggunaanya.

4.4. Rumusan Kriteria Khusus

Untuk memperoleh konsep penataan bagi ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, terlebih dahulu ditentukan kriteria khususnya. Kriteria khusus ini disusun berdasarkan dari kriteria umum yang telah dianalisa pada kawasan studi dan hasil kesimpulan tiap analisa identifikasi yang telah dilakukan pada lingkup area penelitian.

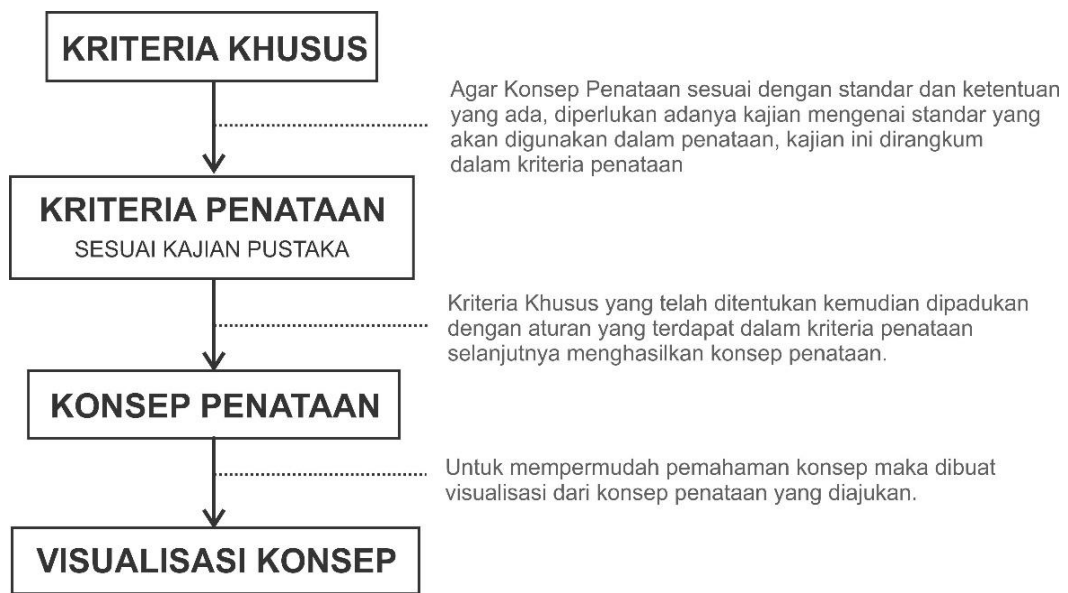
| No | Aspek | Kriteria Khusus |
|----|---------------------------------------|---|
| 1 | Kualitas ruang luar pada koridor | Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar penataan dan dapat mawadahi aktifitas manusia di dalamnya. |
| 2 | Keterhubungan ruang luar pada koridor | Ruang luar yang ada sebaiknya memiliki keterhubungan secara visual oleh adanya dua deret massa dan membentuk ruang. |
| 3 | Identitas yang ada pada koridor | <ul style="list-style-type: none">▪ Elemen fisik & visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Yogyakarta.▪ Area kegiatan yang ada pada koridor ini harus memiliki citra pariwisata. |
| 4 | Aspek manusia pada koridor | <ul style="list-style-type: none">▪ Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunaannya sesuai dengan standar yang ada.▪ Ruang luar pada koridor ini harus memiliki vegetasi atau <i>water feature</i> sebagai syarat relaxation, utamanya pada zona penelitian yang tidak terdapat vegetasi.▪ Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak dan mengakomodir kebutuhan difabel.▪ Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya.▪ Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuannya. |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB VI

KONSEP PENATAAN

Tahap berikutnya dapat di lihat di dalam diagram di bawah yaitu menentukan Kriteria Penataan, lalu masuk ke konsep penataan dan dilanjutkan dengan pembuatan visualisasi konsepnya.



5.4. Konsep Penataan pada Ruang Luar Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan Yogyakarta

Sebelum menentukan konsep penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan ini, dilakukan perumusan hasil keseluruhan analisa yang telah dilakukan. Hasil tersebut berupa kriteria khusus bagi penataan ruang luar koridor sesuai dengan 4 aspek yang telah ditentukan. Proses selanjutnya adalah menentukan kriteria penataan sebagai panduan bagi konsep penataan pada tahap selanjutnya sesuai dengan kriteria khususnya. Kriteria penataan memiliki aspek amatan sesuai *character appraisal*, dapat dijabarkan seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 5.1. Kriteria Penataan

| No. | Aspek | Kriteria Penataan |
|-----|----------------------------------|--|
| 1 | Kualitas Ruang Luar Pada Koridor | Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas dan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar. |

| | | |
|---|---|---|
| | Panduan Kriteria Penataan Kualitas Ruang Luar Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 1.8 meter untuk akses pejalan kaki dengan <i>shy distance</i> sebesar 0.6 meter. ▪ Fasilitas umum & taman kota: Penempatan fasilitas umum seperti taman tidak lebih dari 400 meter jaraknya. ▪ Penyeberangan jalan: Penyeberangan jalan jaraknya harus diantara 120 sampai 180 meter antar satu dengan yang lain. ▪ Halte bus: Halte bus & kendaraan umum lain tidak lebih dari 300 meter dari jalur pejalan kaki. <p>Jalan Arteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter ▪ Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter ▪ Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter ▪ Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter |
| 2 | Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang luar yang ada harus memiliki keterhubungan secara visual oleh adanya dua deret massa dan membentuk ruang. |
| | Panduan Kriteria Penataan Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elemen lantai trotoar: Ruang luar dan akses pejalan kaki harus jelas orientasinya, saling terhubung dan tidak terpotong oleh fungsi lainnya. ▪ Vegetasi & Lampu penerangan: Elemen fisik & visual pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan harus dapat menghubungkan ruang – ruang luar yang ada. |
| 3 | Identitas Yang Ada Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elemen fisik & visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Yogyakarta. ▪ Area kegiatan yang ada pada koridor ini harus memiliki citra pariwisata. |
| | Panduan Kriteria Penataan Identitas Yang Ada Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Street performance</i> berupa gamelan, angklung, keroncong, band portable, dan sebagainya merupakan ciri khas kawasan sekitar. ▪ Pohon kelapa gading dan burung tekukur merupakan flora dan fauna maskot Kota Yogyakarta yang ditetapkan Kementerian Lingkungan Hidup. ▪ Pohon kepel dan burung perkutut merupakan flora dan fauna utama identitas Provinsi D.I. Yogyakarta yang ditetapkan Kementerian Lingkungan Hidup. |
| 4 | Aspek Manusia Pada Koridor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunanya sesuai dengan standar yang ada. ▪ Ruang luar pada koridor ini harus memiliki vegetasi atau <i>water feature</i> sebagai syarat relaxation, utamanya pada zona 1 penelitian yang tidak terdapat vegetasi. ▪ Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak dan mengakomodir kebutuhan difabel. ▪ Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunanya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya. ▪ Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuannya. |

Konsep utama penataan adalah akses yang nyaman bagi penggunanya terutama pejalan kaki atau *friendly access pedestrian*, sehingga konsep penataan pada masing – masing aspek ruang luarnya harus memperhatikan standard dan kriteria penataan yang mendukung konsep *friendly access pedestrian* tersebut.

5.5. Konsep Ruang Luar Koridor Jl. K.H.Ahmad Dahlan

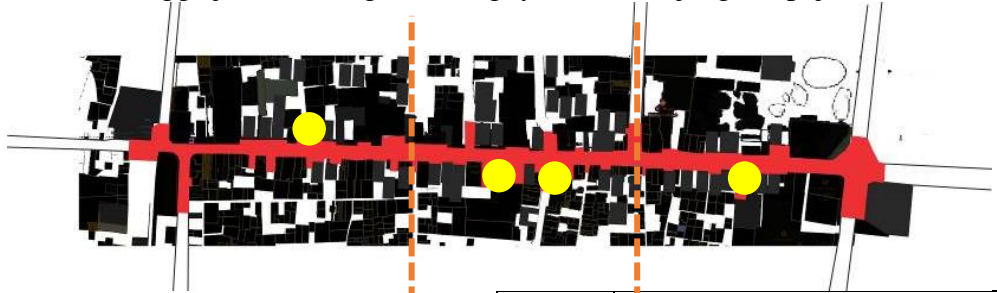
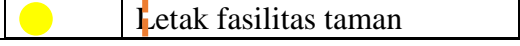
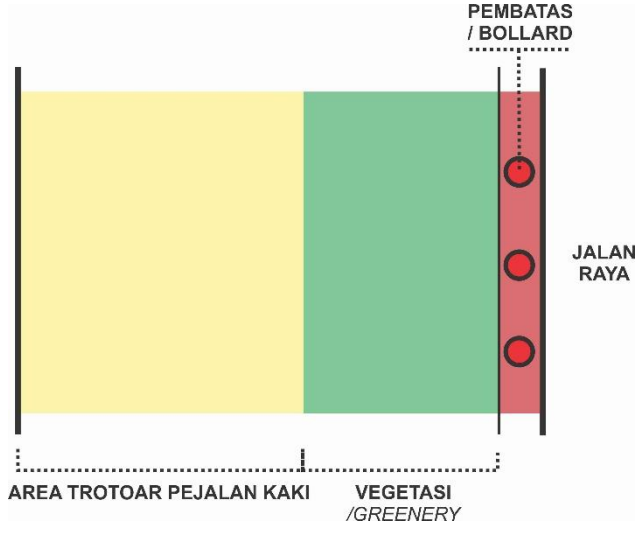
Aspek Kualitas ruang luar pada koridor (1)

KONSEP 1 : AREA PEJALAN KAKI

| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | |
|---|--|
| Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar dan dapat mewadahi aktifitas manusia di dalamnya. | |
| Kriteria Penataan | |
| Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar. | |
| 1. Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 1.8 meter untuk akses pejalan kaki dengan <i>shy distance</i> sebesar 0.6 meter. | |
| Konsep Penataan | |
| | |
| Terletak di seluruh akses pejalan kaki / trotoar yang ada di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan (zona 1, 2 dan 3). | |
| <p>Area pejalan kaki pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan setidaknya memiliki lebar minimal 1.8 meter untuk akses pejalan kakinya, tanpa terhalangi oleh jenis kegiatan lain.</p> | |

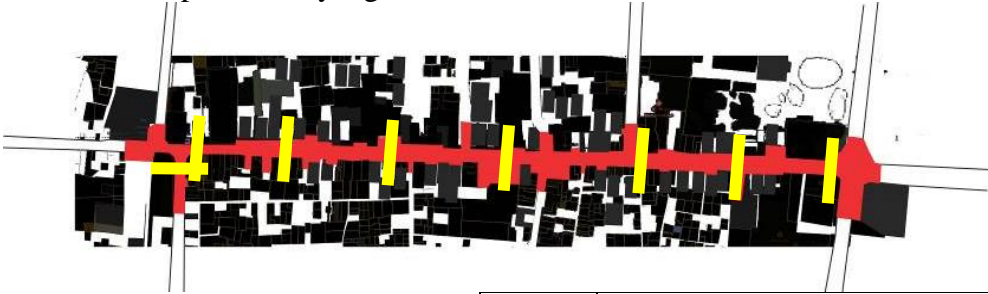
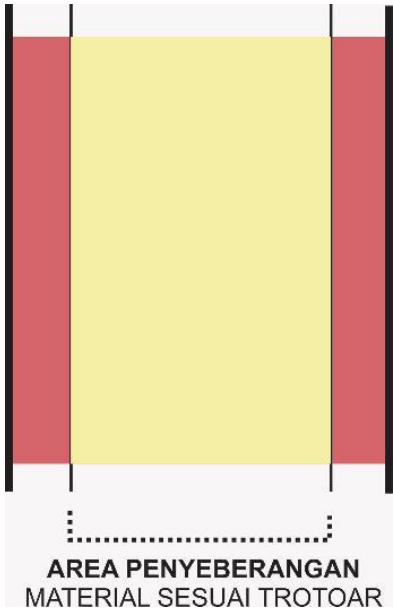
Aspek Kualitas ruang luar pada koridor (2)

KONSEP 2 : FASILITAS UMUM & TAMAN

| | |
|--|--|
| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | |
| Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar dan dapat mewadahi aktifitas manusia di dalamnya. | |
| Kriteria Penataan | |
| Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar. | |
| 2. Penempatan fasilitas umum taman tidak lebih dari 400 meter jaraknya. | |
| Konsep Penataan | |
| Pada setiap <i>center</i> zona ruang luar koridor diberikan taman sebanyak 1 hingga 2 area sehingga jarak masing – masingnya mudah dijangkau pejalan kaki. | |
|  | |
|  | |
| <p>Fasilitas taman ditempatkan pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan. Akses pejalan kaki tidak terganggu taman. Terdapat <i>bollard</i>.</p> <p>Dengan penempatan taman pada setiap <i>center</i> zona yang ada di dalam koridor dapat mendistribusi jarak pejalan kaki terhadap fasilitas taman sehingga kurang dari 400 meter.</p> |  |

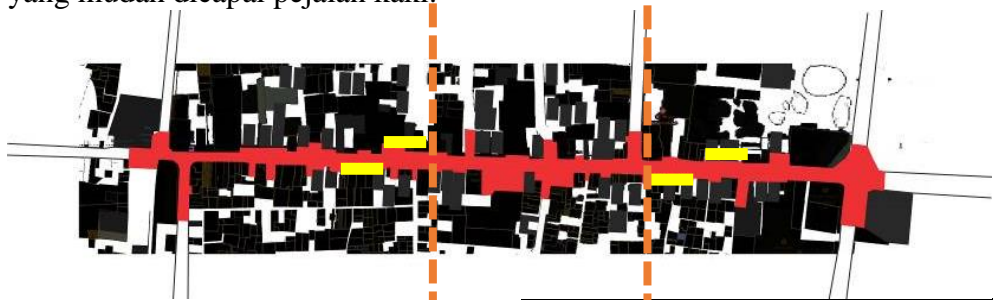

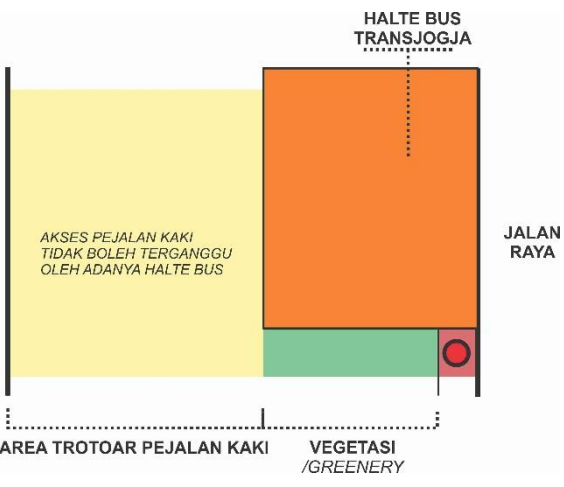
Aspek Kualitas ruang luar pada koridor (3)

KONSEP 3 : PENYEBERANGAN JALAN

| | | | |
|---|---|--|---------------------------|
| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | | | |
| Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar dan dapat memwadahi aktifitas manusia di dalamnya. | | | |
| Kriteria Penataan | | | |
| Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar. 3. Penyeberangan jalan jaraknya harus diantara 120 sampai 180 meter antar satu dengan yang lain. | | | |
| Konsep Penataan | | | |
| Pada setiap zona ruang luar koridor diberikan penyeberangan jalan yang mudah dicapai oleh pejalan kaki, material dan bentuknya disesuaikan dengan visual sekitar pada zona yang ada. | | | |
|  | | | |
| <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></td> <td>Letak penyeberangan jalan</td> </tr> </table> | | | Letak penyeberangan jalan |
| | Letak penyeberangan jalan | | |
| <p>Penyeberangan jalan di dalam koridor dibagi menjadi 7 area, sehingga jarak diantara masing – masingnya berkisar 150 meter.</p> <p>Material yang dipakai pada penyeberangan jalan dapat dibuat sama dengan trotoar (tidak harus aspal dan cat), untuk menambah keterhubungan.</p> |  <p style="text-align: center;">AREA PENYEBERANGAN MATERIAL SESUAI TROTOAR</p> | | |


Aspek Kualitas ruang luar pada koridor (4)

KONSEP 4 : HALTE BUS KOTA

| | |
|---|--|
| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | |
| Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar dan dapat mewadahi aktifitas manusia di dalamnya. | |
| Kriteria Penataan | |
| Area pejalan kaki pada semua zona harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar. | |
| 4. Halte bus & kendaraan umum lain tidak lebih dari 300 meter dari jalur pejalan kaki. | |
| Konsep Penataan | |
| Pada kedua sisi jalan zona 1 dan 3 diberikan halte bus (TransJogja) dengan akses yang mudah dicapai pejalan kaki. | |
|  | |
|  | |
| Halte bus TransJogja terletak di ujung zona 1 dan 3 sehingga letaknya kurang dari 300 meter, sehingga sesuai standar yang ada. |  |

Aspek Kualitas ruang luar pada koridor (5)

KONSEP 5 : STANDAR JALAN KOLEKTOR

| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor |
|---|
| Ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki elemen – elemen ruang luar yang sesuai standar dan dapat mewadahi aktifitas manusia di dalamnya. |
| Kriteria Penataan |
| <ul style="list-style-type: none">- Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter- Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter- Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter- Lajur kendaraan campuran, 14 – 16 kaki atau 4.2 – 4.8 meter |
| Konsep Penataan |
| <p style="text-align: center;">Jalan Kolektor</p>  <p>Koridor memiliki jalur kendaraan, jalur sepeda, beberapa jalur parkir, jalur hijau, dan jalur pejalan kaki. Seluruh elemen pada setiap zona jalur yang ada ditata sesuai dengan standar kriteria penataan.</p> |

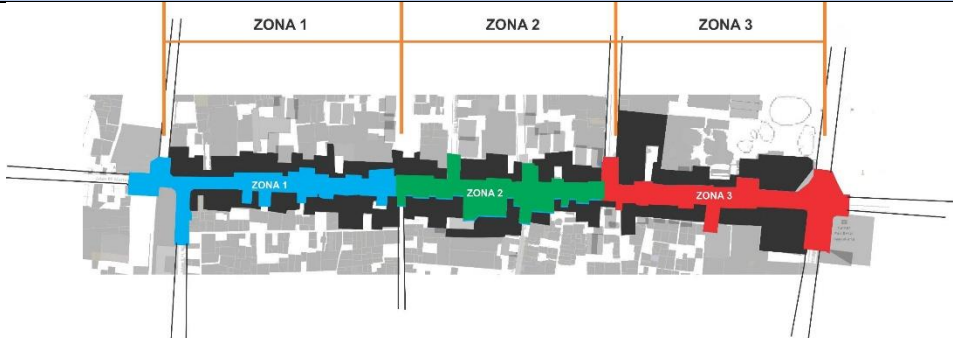
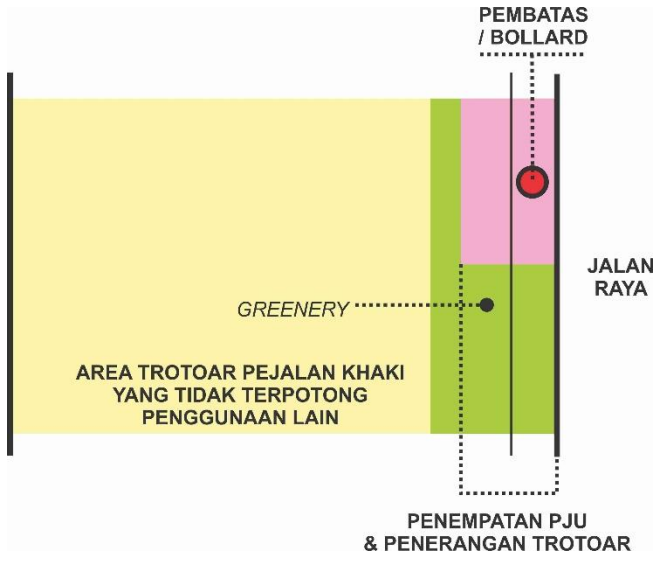
Aspek Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor (1)

KONSEP 6 : LANTAI TROTOAR

| | |
|---|--|
| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | |
| Ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki sirkulasi pejalan kaki yang menerus, tidak terpotong oleh fungsi lain. | |
| Kriteria Penataan | |
| Linkage yang visual. Elemen lantai trotoar: Ruang luar dan akses pejalan kaki harus jelas orientasinya, saling terhubung dan tidak terpotong oleh fungsi lainnya. | |
| Konsep Penataan | |
| <p>Area Penerima Area Transisi Area Transisi Area Penerima Pusat</p> <p>Area Parkir Ngabean Area Titik Nol</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Penataan Ruang Luar dengan Konsep Identitas Kolonial ● Penataan Ruang Luar dengan Konsep Identitas Tradisional ● Penataan Ruang Luar dengan Konsep Identitas Yogyakarta Modern ■ Bangunan Perimeter pada Koridor Penelitian | |
| Terletak di seluruh akses pejalan kaki / trotoar yang ada di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan (zona 1, 2 dan 3). | |
| <p>Area pejalan kaki pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan memiliki elemen lantai trotoar yang fungsinya saling terhubung. Memiliki bentuk dan material yang sama atau menyerupai material lantai trotoar pada kawasan wisata lainnya.</p> | <p>PEMBATAS / BOLLARD</p> <p>JALAN RAYA</p> <p>BENTUK DAN MATERIAL SERUPA LANTAI TROTOAR PADA KAWASAN LAINNYA</p> <p>SHY DISTANCE 0.6 meter AREA TROTOAR PEJALAN KAKI Minimal 1.8 meter</p> |

Aspek Keterhubungan Ruang Luar pada Koridor (2)

KONSEP 7 : VEGETASI & LAMPU PENERANGAN

| | |
|---|--|
| Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor | |
| Ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sebaiknya memiliki sirkulasi pejalan kaki yang menerus, tidak terpotong oleh fungsi lain. | |
| Kriteria Penataan | |
| Linkage yang visual. Vegetasi & Lampu penerangan: Elemen fisik & visual pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan harus dapat menghubungkan ruang – ruang luar yang ada. | |
| Konsep Penataan | |
|  | |
| Terletak di seluruh akses pejalan kaki / trotoar yang ada di dalam koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan (zona 1, 2 dan 3). | |
| <p>Penempatan PJU dan lampu penerangan untuk trotoar tidak boleh mengganggu akses pejalan kaki. Penempatan <i>greenery</i> / vegetasi saling silang dengan keberadaan PJU dan lampu penerangan trotoar.</p> |  |

Aspek Identitas yang ada pada koridor

KONSEP 8 : IDENTITAS KORIDOR

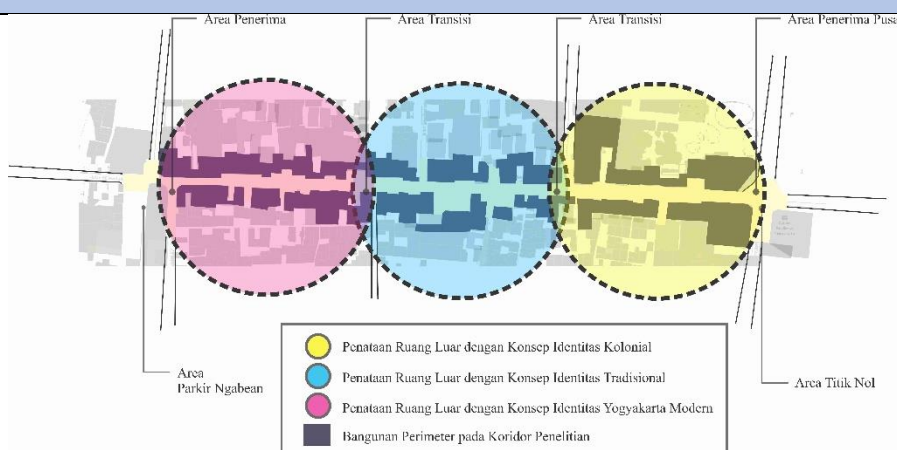
Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor

- Elemen fisik & visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Yogyakarta.
- Area kegiatan yang ada pada koridor ini harus memiliki citra pariwisata.

Kriteria Penataan

- *Street performance* berupa gamelan, angklung, keroncong, band portable, dan sebagainya merupakan ciri khas kawasan sekitar.
- Pohon kelapa gading dan burung tekukur merupakan flora dan fauna maskot Kota Yogyakarta yang ditetapkan Kementerian Lingkungan Hidup.
- Pohon kepel dan burung perkutut merupakan flora dan fauna utama identitas Provinsi D.I. Yogyakarta yang ditetapkan Kementerian Lingkungan Hidup.

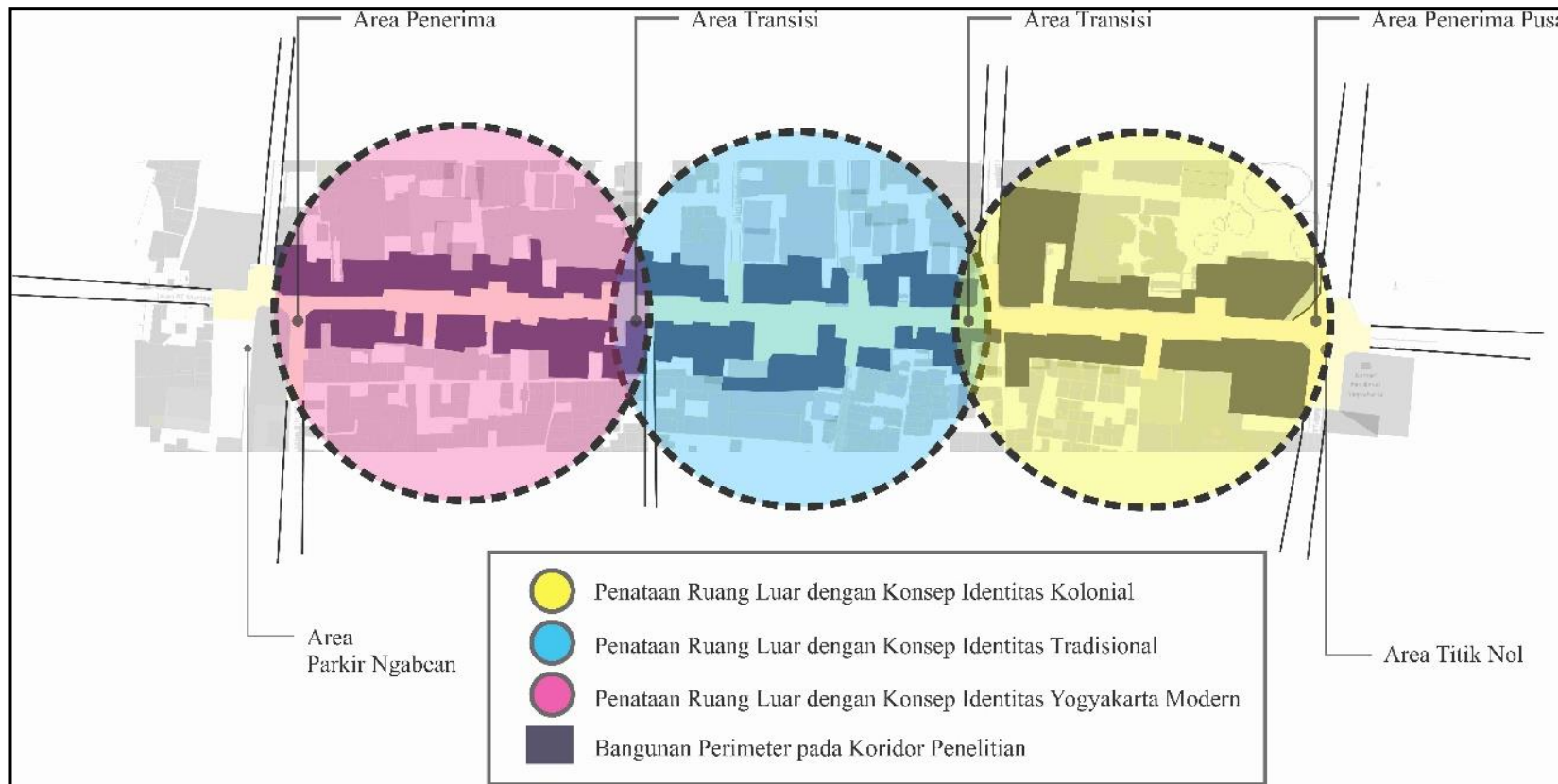
Konsep Penataan



- Penempatan tempat atau area pada ruang luar koridor bagi *street performer* sesuai dengan konsep zona yang telah ditetapkan. Diletakkan di setiap zona yang ada.
- Penempatan tempat atau area berkumpul komunitas pecinta burung perkutut dan tekukur sebagai maskot kota Yogyakarta di zona tengah dengan identitas Tradisional.
- Penempatan pohon kepel di kedua sisi trotoar pada zona Kolonial yang berdekatan dengan area Titik Nol. (*Untuk alasan kelangkaan dan anggapan masyarakat, penempatan pohon ini jika, dan hanya jika diizinkan atau diperbolehkan oleh keluarga Keraton dan Sri Sultan*).
- Penempatan pohon kelapa gading pada kedua sisi trotoar pada zona penerima dengan konsep Yogyakarta modern.

Visualisasi Konsep Penataan Ruang Luar Koridor

Konsep *friendly access pedestrian* harus dapat diaplikasikan pada semua zona ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Setelah didapatkan konsep penataan dari setiap aspek pembahasan, langkah selanjutnya adalah memvisualisasikannya ke dalam beberapa zona atau penggal ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dalam bentuk desain 3 dimensi.



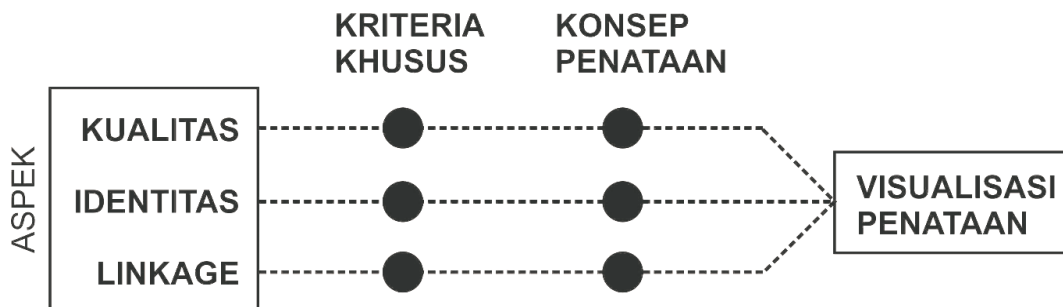
Gambar 5.1. Skema Konsep Penataan pada Ruang Luar Koridor Penelitian yang sesuai dengan Identitas masing – masing area.

Sumber : *Ilustrasi Penulis.*

Pertimbangan Aspek Manusia pada Koridor
ASPEK MANUSIA


| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunaannya sesuai dengan standar yang ada. • Ruang luar pada koridor ini harus memiliki vegetasi atau <i>water feature</i> sebagai syarat relaxation, utamanya pada zona penelitian yang tidak terdapat vegetasi. • Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak dan mengakomodir kebutuhan difabel. • Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya. • Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuannya. |
| <p>Aspek manusia dipertimbangkan dengan menerapkan seluruh kriteria penataan pada ketiga konsep lainnya (kualitas ruang luar, keterhubungan ruang luar, dan identitas ruang luar).</p> |

Area penataan dengan konsep identitas Kolonial dan Tradisional memiliki tujuan penataan yang serupa namun tidak sama, karena pada kedua area tersebut diperlukan adanya ruang luar yang mampu menarik perhatian penggunaannya tidak hanya pada area luar namun juga menonjolkan langgam bangunannya, terutama bangunan tua atau cagar budaya yang ada.






Visualisasi arahan penataan ditentukan dari paduan konsep yang telah ada sebelumnya sesuai dengan kriteria khusus dari masing – masing aspeknya.


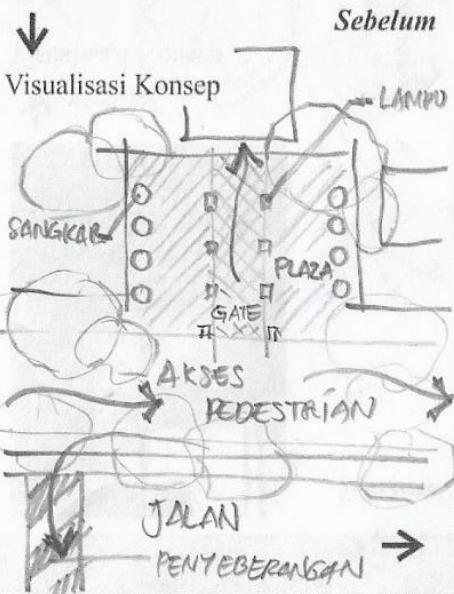
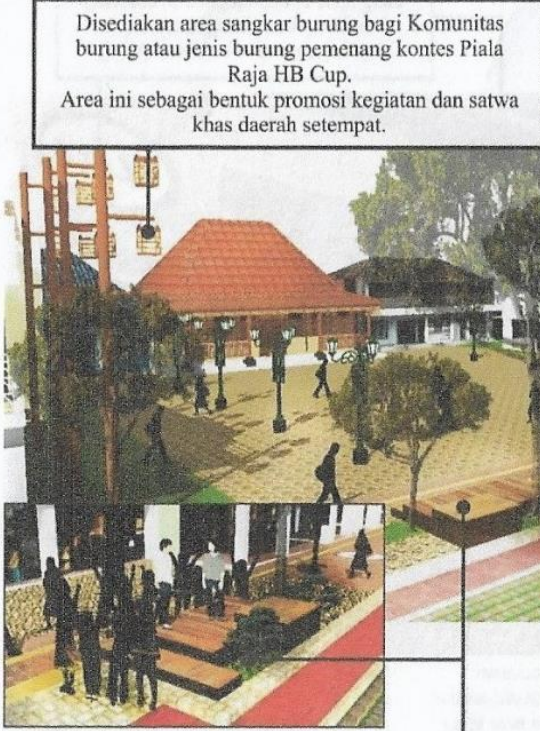
Tabel 5.2. visualisasi arahan penataan yang akan digunakan

| Visualisasi Arahan Penataan  Warna disesuaikan dengan penempatan zona konsep | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • <i>Perpaduan konsep (konsep yang dipilih)</i> • <i>Diaplikasikan pada ruang luar (dengan karakter yang sama)</i> • <i>Jabaran penjelasan pengaplikasian konsep. Dapat diimbui dengan alasan pemilihan dan keterangan tambahan.</i> | |
| Gambar Visualisasi Arahan Penataan Sebelum | Gambar Visualisasi Arahan Penataan Sesudah |



-  Studied Area
-  Lightings with local ornaments
-  Pedestrian access with some linkage elements

Titik Visualisasi Konsep pada ruang luar koridor
 Jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta

| Visualisasi Arahan Penataan | Zona : Tradisional | Plaza Sebagai Ruang Transisi | |
|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Konsep Pilihan : (1), (2), (6), (7), dan (8) • Diaplikasikan Pada Ruang Luar : Ragam Kriya <p>Area Ragam Kriya yang saat ini memiliki pembatas pagar dibuka untuk mendapatkan ruang luar yang lega bagi penggunaannya. Menjadikan ruang luar Ragam Kriya sebuah plaza yang cukup luas untuk menampung kegiatan masyarakat di dalamnya. Area parkir bus dipindahkan ke Area Parkir Ngabean.</p> <p>Deretan sangkar burung disediakan untuk ajang kumpul bagi penggemar burung perkutut sekaligus menampilkan identitas kota Yogyakarta. Suara burung akan menambah tingkat kenyamanan pengguna koridor.</p> <p>Material lantai Plaza adalah batu dan kerikil untuk menegaskan perbedaan ruang, dan juga menambah kesan terhadap bangunan cagar budaya yang ada di dalamnya.</p> | <p>Zona : Tradisional</p>  <p style="text-align: right;"><i>Sebelum</i></p> <p>↓ Visualisasi Konsep</p>  | <p>Disediakan area sangkar burung bagi Komunitas burung atau jenis burung pemenang kontes Piala Raja HB Cup. Area ini sebagai bentuk promosi kegiatan dan satwa khas daerah setempat.</p>  <p>Area <i>street performance</i> Pada ruang luar Ragam Kriya jenis dan alat musik yang disarankan adalah musik tradisional.</p> | <p>Batu dan kerikil menjadi material lantai plaza untuk membedakan ruang dan memberi kesan terhadap bangunan cagar budaya yang ada.</p> <p style="text-align: right;"><i>Sesudah</i></p> <p>Pagar depan Ragam Kriya dibuka sehingga memberikan ruang/plaza yang cukup luas untuk dijadikan area pusat koridor. Dapat menampung lebih banyak kegiatan sebagaimana Ragam Kriya yang menjadi pusat oleh-oleh pada kawasan ini.</p> |

| Visualisasi Arahan Penataan | Zona : Tradisional | Detail Identitas & Linkage Koridor |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Konsep Pilihan : (1), (2), (6), (7), dan (8) • Diaplikasikan Pada Ruang Luar : Zona Tradisional dan Kolonial <p>Detail identitas berupa material dan ornamen lantai trotoar dibuat sesuai dengan konsep pada zona masing – masing. Ornamen dan material yang memiliki tema serupa akan meningkatkan keterhubungann antar area di dalam koridor.</p> | <p style="text-align: right;"><i>Sebelum</i></p>  <p>↓ Visualisasi Konsep</p> <p style="text-align: right;">→</p> | <p style="text-align: right;"><i>Sesudah</i></p>  <div data-bbox="1093 443 1368 619" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Lampu khas Malioboro dan kawasan wisata sekitar turut disertakan untuk menegaskan keterhubungan kawasan yang ada</p> </div> <div data-bbox="1417 443 1917 592" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Lantai trotoar memiliki material dan warna sesuai dengan fungsi ruang luar yang ada Pada area ini material lantainya berupa ubin semen/paving block dengan warna cerah guna mempertegas keberadaan ruang luar</p> </div> <div data-bbox="1093 1171 1464 1299" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Detail ornamen pada lantai trotoar berupa tulisan Jawa dengan keterangan pendukungnya terhubung di sepanjang koridor</p> </div> <div data-bbox="1715 1150 1912 1241" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Jalur sepeda terhubung di sepanjang koridor</p> </div> |

Visualisasi Arahan Penataan

- Konsep Pilihan : (1), (3), (6), dan (8)
- Diaplikasikan Pada Ruang Luar : Zona Modern Yogyakarta

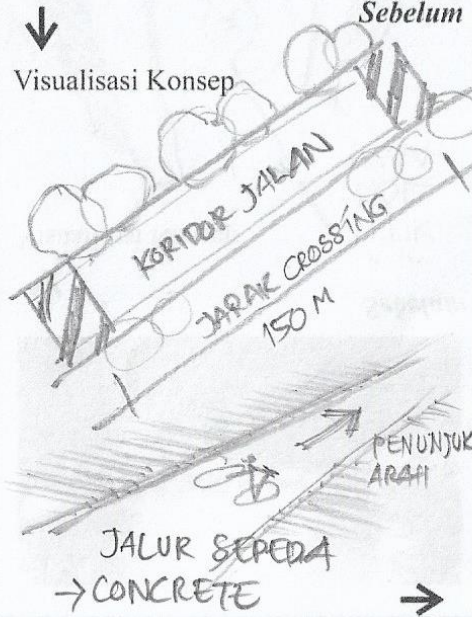
Penyeberangan jalan pada ruang luar koridor dibuat setiap 150 meter sesuai dengan konsep. Material yang dipakai berupa batu, dengan warna yang lebih terang dari jalan.

Jalur sepeda menggunakan warna merah dengan material *concrete* sehingga halus dan nyaman digunakan pesepeda. Warna merah berguna untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna kendaraan bermotor.

Zona : Modern


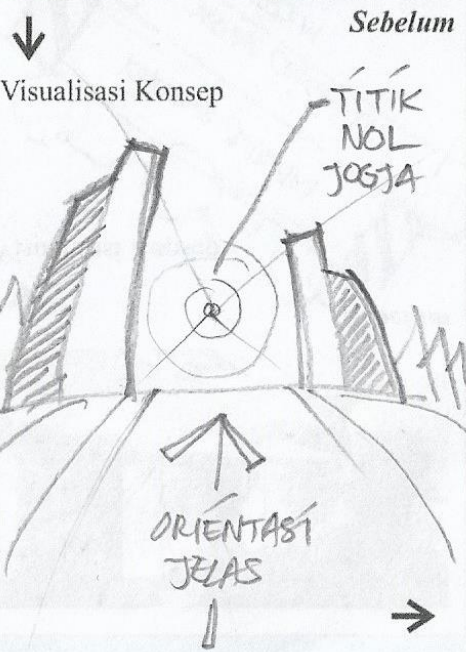




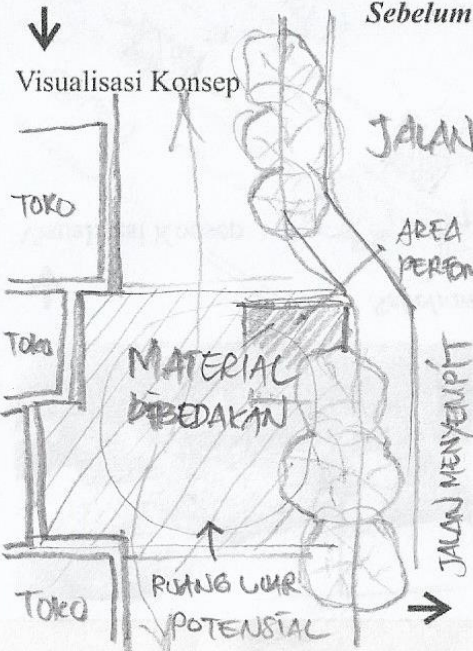

Sebelum



Road Crossings & Bike Path



| Visualisasi Arahan Penataan | Zona : Modern | Penanda Area Pembuka (<i>Welcoming Sign</i>) |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Konsep Pilihan : (1), (2), (6), (7), dan (8) • Diaplikasikan Pada Ruang Luar : Ujung Barat Area Komersial <p><i>Sign</i> atau penanda masuknya area koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dari sisi barat berupa beberapa dinding bangunan yang di-<i>extrude</i> untuk kemudian ditambahkan ornamen material kaca atau <i>tempered glass</i> yang dapat bersinar saat terkena matahari, ataupun dapat menyala saat malam hari. Selain sebagai hiasan atau ornament ruang luar, <i>sign</i> ini dimaksudkan untuk menarik perhatian pengunjung yang berjalan dari arah Barat atau Area Parkir Ngabean. Terdapat beberapa buah pada ruang luar koridor ini dengan ukuran yang semakin kecil saat berada di tengah zona komersial.</p> |  <p style="text-align: right;">Sebelum</p> <p>↓ Visualisasi Konsep</p>  |  <p style="text-align: right;">Sesudah</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="1131 438 1422 614" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Lampu khas Malioboro dan kawasan wisata sekitar turut disertakan untuk menegaskan keterhubungan kawasan yang ada</p> </div> <div data-bbox="1456 438 1982 590" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Lantai trotoar memiliki material dan warna sesuai dengan fungsi ruang luar yang ada Pada area ini material lantainya berupa ubin semen/paving block dengan warna cerah guna mempertegas keberadaan ruang luar</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="1142 1165 1534 1292" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Gerbang pembuka koridor berupa ornamen kaca dengan penerangan yang mudah dilihat pengunjung bahkan saat malam hari</p> </div> <div data-bbox="1724 1157 2072 1324" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Detail ornamen pada lantai trotoar berupa tulisan Jawa dengan keterangan pendukungnya terhubung di sepanjang koridor</p> </div> </div> |

| Visualisasi Arahan Penataan | Zona : Kolonial | Road Diet Semi Pedestrian |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Konsep Pilihan : (5) dan (8) • Diaplikasikan Pada Ruang Luar : Zona Kolonial dan Zona Tradisional <p>Road diet atau pengurangan jumlah kendaraan yang dapat melalui jalan ini diterapkan untuk menegaskan area wisata di dalamnya. Penggunaan material batu pada jalan kendaraan bermotor untuk mengurangi kecepatan dan membedakan area. Bus Pariwisata berbadan lebar tidak lagi diperbolehkan memasuki kawasan, selanjutnya diarahkan menuju Area Parkir Ngabean yang terletak di ujung koridor. Kendaraan berbadan kecil dan sedang diperbolehkan memasuki kawasan. Kendaraan <i>emergency</i> seperti ambulans, pemadam kebakaran dan polisi diperbolehkan masuk. Jalan di seputar Istana Negara / Gedung Agung tidak dapat ditutup dan harus tetap dapat dilalui kendaraan Presiden, Paspampres, Pengawal dan Panser.</p> | <p style="text-align: center;">Zona : Kolonial</p>  <p style="text-align: right;">Sebelum</p> <p>Visualisasi Konsep</p>  | <p style="text-align: center;"><i>Road Diet Semi Pedestrian</i></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Area jalan terdiri dari jalur kendaraan bermotor berukuran 2 lajur kendaraan, dan jalur sepeda di kedua sisi jalan. Material jalan adalah batu, yang harus dapat menampung beban kendaraan lapis baja untuk kepentingan Paspampres dan Gedung Agung.</p> </div>  <p style="text-align: right;">Sesudah</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>Area pejalan kaki dapat diperbesar sesuai kebutuhan, seperti pada area bangunan konservasi dan area belanja.</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Parkir parallel kendaraan, area berhenti bus, area loading toko, dan parkir kendaraan penyandang cacat diberikan ruang pada salah satu sisi jalan. Letaknya berada di titik koridor yang tidak terlalu ramai tingkat penggunaan trotoarnya untuk mengurangi penumpukan.</p> </div> |

Visualisasi Arahan Penataan

- Konsep Pilihan : (1), (2), (6), dan (8)
- Diaplikasikan pada ruang luar Seluruh Zona

Pada ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan diberikan spot – spot bagi *street performer* untuk menyalurkan bakatnya. Performer dapat berupa kelompok musik yang dibayar pemerintah atau sekedar performer sukarela. Konsep zona mengharuskan performer mengikuti aturan tema jenis musik atau performance- nya sesuai zona yang ada. Seperti lagu keroncong, gamelan dan yang sejenis bila berada di zona Tradisional. Lagu baru dapat dimainkan pada zona modern.

Zona : Kolonial



Area Street Performer

Sesudah



Area pejalan kaki dapat diperbesar sesuai kebutuhan, seperti pada area bangunan konservasi dan area belanja.

Area *street performer* ditempatkan pada titik ruang luar potensial, seperti area Ragam Kriya, area seputaran Gedung Agung, dan area komersial, yang banyak digunakan akses pejalan kaki.

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting dan tatanan elemen ruang luar pada koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta. Kajian tersebut kemudian menjadi landasan dalam merumuskan konsep penataan ruang luar koridor jalan K. H. Ahmad Dahlan untuk meningkatkan peran ruang luarnya, sehingga terbentuk identitas yang merepresentasikan kawasan di sekitarnya.

Berdasarkan pengamatan dan identifikasi kondisi lapangan, analisis dan pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya diketahui kekurangan yang ada pada koridor penelitian. Penataan ruang luar pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan penting untuk dilakukan mengingat potensinya sebagai penghubung area Parkir dan area Wisata yang cukup krusial dimana lahan parkir kendaraan pribadi maupun kendaraan berbadan besar (bus pariwisata) tidak lagi dipusatkan di area wisata Malioboro.

Kondisi identitas koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan sendiri tidak nampak saat ini. Dibutuhkan penataan dan peningkatan identitas untuk dapat memenuhi kebutuhan citra pada koridor yang ada. Koridor eksisting dikatakan masih tidak menampilkan jati dirinya sebagai koridor penerima bahwa terdapat area wisata di ujung jalannya.

Kondisi keterhubungan atau *linkage* ruang luar koridor ini pun pada keadaan eksistingnya masih sangat tidak teratur. Banyak akses pejalan kaki yang terpotong oleh jenis kegiatan lain. Keterhubungan secara visual juga belum nampak karena tidak adanya elemen – elemen ruang luar yang menonjolkan ciri di dalam koridor yang saling menghubungkan.

Secara garis besar penelitian ini menemukan adanya penurunan standar kualitas dari ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta, juga kurangnya identitas ruang luar koridor dan *linkage* koridor terhadap kawasan di sekitarnya.

Untuk meningkatkan peran ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dapat dilakukan dengan melakukan peningkatan pada kualitas ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta dapat diaplikasikan menerapkan konsep penataan koridor dengan *friendly access pedestrian*, yang mana seluruh aspek ruang luarnya memiliki penataan dengan standar yang sesuai, sehingga tingkat kenyamanannya terpenuhi.

Identitas ruang luarnya dapat ditingkatkan dengan menampilkan *street performance* dan komunitas hobi yang merupakan kegiatan khas area sekitar. *Linkage* atau keterhubungan dari ruang luar yang ada diperoleh dengan mengolah elemen ruang luar koridor sesuai identitas kawasan, seperti material lantai trotoar, jenis vegetasi, dan lampu penerangan.

Dengan konsep penataan yang telah dijabarkan sebelumnya sangat diharapkan dapat menjadi pedoman dan pembelajaran bagi peningkatan dan penataan ruang luar koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan Yogyakarta.

7.2. Saran

Penelitian ini merupakan penelitian ruang luar koridor tanpa memasukkan penataan elemen fasad dan massa bangunan di luar perimeter bahasan studi, diharapkan untuk penelitian berikutnya dapat melanjutkan pokok bahasan mengenai fasad dan massa bangunan sesuai dengan konsep penataan ruang luar yang telah ditentukan. Sehingga ruang luar dan bangunan yang ada pada koridor jalan K.H. Ahmad Dahlan dapat dengan utuh tertata sesuai dengan standar sebagaimana mestinya.

Perlu adanya tim evaluasi penataan koridor kota oleh pemerintah, sehingga rancangan kota secara keseluruhan dapat menyatu secara apik tanpa ada desain parsial dari pihak luar (swasta). Saran bagi pemerintah Kota Yogyakarta dan Pemda setempat berupa anjuran untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dengan aturan atau regulasi yang ketat, agar secara langsung ataupun tidak langsung turut serta menjaga koridor yang ada, dengan adanya rasa memiliki tentu akan lebih mudah bagi rencana – rencana kedepan untuk dapat diwujudkan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Ashihara, Yoshinobu, (1970), *Exterior Design in Architecture*, Van Nostrand, New York.
- Carmona, Matthew, (2003) *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions Of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- City of Fort Collins Officials, (2011), *City of Fort Collins Pedestrian Plan*.
- Cullen, Gordon, (1961), *The Concise Townscape*, Van Nostrand Reinhold. Company, New York.
- Darjosanjoto, Endang T.S., (2006), *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*, ITS Press, ITS, Surabaya.
- DPR RI, (2007), *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*, Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, Jakarta.
- DPRD Kota Yogyakarta, (2010), *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 – 2029, Pasal 31, Pasal 73 dan Pasal 74*, Pemerintah Kota Yogyakarta, Yogyakarta.
- Grant, Benjamin, SPUR Planning Report., (2013), *Getting to Great Places*, SPUR White Paper.
- Groat, Linda and Wang, David, (2013), *Architectural Research Method Second Edition*, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey, USA.
- Jacobs, Allan, (1995), *Great Streets*, MIT Press, Massachusetts, USA.
- Krier, Rob, (1979), *Urban Space*, Rizzoli International Publications.inc, London.
- Lawrence, William Neuman, (2000), *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches (4th Edition)*, University of Wisconsin.
- Lynch, Kevin, (1979), *The Image of The City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England.
- Massengale and Dover, (2013), *Street Design: The Secret to Great Cities and Towns*, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey.

- Ministry for the Environment, *Urban Design Toolkit Third Edition*, (2006),
Ministry for the Environment, Wellington, Hal. 29.
- Moughtin, Cliff, (1992), *Urban Design, Street And Square*, Butterworth-
Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford.
- Moughtin, Cliff, (1999), *Urban Design: Method and Techniques*, Butterworth-
Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford.
- Mulyandari, H., (2011), *Pengantar Arsitektur Kota*, Penerbit Andi, Yogyakarta,
hal. 242.
- Shirvani, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold, New
York.
- Smardon, C Richard, (1986), *Foundation for Visual Project Analysis*, Wiley-
Interscience, New. York, hal. 314.
- Snohomish County Transportation Authority, (1989), *A Guide to Land Use and
Public Transportation Volume 1*, Office of Technology Sharing, U.S. DOT.
Lynnwood, Washington.
- Sugiyono, (2005), *Metode penelitian kuatitatif, kualitatif dan R&D*, Alfabeta,
Bandung.
- Trancik, Roger, (1986), *Finding Lost Space*, Van Nostrand, New York.
- Washington State Department of Transportation, (1997), *Pedestrian Facilities
Guidebook : Incorporating Pedestrians Into Washington's Transportation
System*, Otak, Inc., Washington, D.C.
- Whyte, William H., (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Conservation
Foundation, Washington, D.C.
- Zahnd, Markus, (1999), *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta.

BIOGRAFI PENULIS



Riwayat Pendidikan

- SD Muhammadiyah Sapen, Yogyakarta (1996 – 2002)
- SMP Muhammadiyah 2, Yogyakarta (2002 – 2005)
- SMA Muhammadiyah 1, Yogyakarta (2005 – 2007)
- S1 Arsitektur. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta (2007 – 2011)
- S2 Perancangan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya (2015 – 2017)

Irfan Hertanto, lahir di Surabaya tanggal 18 Agustus 1989 sebagai anak pertama dari dua bersaudara. Pernah bekerja sebagai mahasiswa asisten dosen pada Jurusan Arsitektur Universitas Gadjah Mada pada tahun 2009. Sebelum melanjutkan studinya pada Program Pascasarjana di Surabaya, penulis pernah bekerja pada kantor swasta di Jakarta sebagai *set designer*, dan menyukai desain ruang dan akses bagi kegiatan manusia pada area binaan, yang membawa penulis pada ketertarikan terhadap kegiatan manusia pada ruang luar. Penulis telah menyelesaikan tesisnya yang berjudul *Penataan Ruang Luar Koridor Jalan K. H. Ahmad Dahlan Yogyakarta* pada tahun 2017. Publikasi terakhir yang dilakukan penulis adalah *paper* yang berjudul *Corridor as a Transition at Tourism Area in Yogyakarta* yang dipresentasikan pada *International Seminar on Science and Technology (ISST)*, Pascasarjana ITS Surabaya. Saat ini penulis bekerja paruh waktu sebagai arsitek bangunan dan kawasan hunian di Jakarta dan sekitarnya. Penulis dengan senang hati menerima kritik, saran dan diskusi terkait tesis ini. Penulis dapat dihubungi melalui alamat email : atelierirfan@gmail.com

(Halaman ini sengaja dikosongkan)