

KARAKTERISTIK PELINGKUP JALAN MARGA UTAMA KOTA YOGYAKARTA

Annisa Nursita Rohmah¹, Ahmad Sarwadi²

^{1,2}Magister Desain Kawasan Binaan, Teknik Arsitektur, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

Email: annisanursita@mail.ugm.ac.id¹, sarwadi@ugm.ac.id²

ABSTRAK

Kata kunci:
karakteristik, pelingkup,
jalan marga utama

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui karakter fisik pelingkup Jalan Marga Utama di Yogyakarta. Tidak hanya sebagai pemusatan pandangan, jalan tersebut juga merupakan bagian dari sumbu filosofi kota. Penyusunan penelitian ini ditunjang dengan literasi yang relevan dan standar regulasi yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah. Adapun metode penelitian yang diambil ialah rasionalistik kualitatif, pengambilan data lapangan berdasar dari kajian teori dan variabel yang telah ditentukan. Hasil dari penelitian ini berupa konsep arahan pelingkup yang menyiratkan karakteristik pelingkup Jalan Marga Utama. Hal tersebut disebabkan kondisi jalan saat ini kurang mencitrakan sumbu filosofi Kota Yogyakarta. Beberapa faktor yang mempengaruhi karakteristik pelingkup di sepanjang Jalan Marga Utama adalah ketinggian bangunan, setback bangunan, architectural pattern, signage, dan street tree.

ABSTRACT

Keywords:
Characteristics,
enclosure, Marga Utama
Street

This research was conducted to determine the physical characteristics of the scope of Marga Utama Street in Yogyakarta. Not only as a concentration of views, but the road is also part of the city's philosophical axis. The preparation of this research is supported by relevant literacy and regulatory standards set by the Government. The research method used is qualitative rationalism, field data collection based on theoretical studies and predetermined variables. The result of this study is in the form of a scoping direction concept which implies the scoping characteristics of Marga Utama Street. This is because the current road conditions do not reflect the philosophical axis of the city of Yogyakarta. Several factors that affect the scoping characteristics along Marga Utama Street are building height, building setback, architectural pattern, signage, and street trees.

PENDAHULUAN

Jalan merupakan elemen penting dalam pembentukan serta pertumbuhan sebuah kota. Pertumbuhan suatu kota dapat dimulai dari pusat kota terlebih dahulu sebagai sarana kawasan perdagangan dan perekonomian kota tersebut. (Jacobs, 1961) mengatakan bahwa ruang publik pada kawasan perkotaan lebih condong dimiliki oleh ruang jalan dan lajur pejalan kaki. Pelingkup pada suatu jalan memiliki pengaruh dalam pembentukan sebuah ruang jalan serta dapat menciptakan ketegasan pada pandangan visual terhadap suatu ruang jalan (Santosa, 2021). Pelingkup dapat diamati dari berbagai macam elemen, baik secara vertikal maupun horizontal, yang melingkupi kanan-kiri jalan tersebut, seperti bangunan, vegetasi, *street furniture*, lajur pejalan kaki, maupun ruang terbuka hijau. Karakteristik pelingkup jalan menjadikan koridor Jalan Marga Utama sebagai sarana ruang publik di mana Jalan Marga Utama merupakan koridor jalan yang menjadi bagian dari Kawasan bersejarah sumbu filosofi kota Yogyakarta.

Jalan Marga Utama merupakan bagian dari sumbu filosofi dan sumbu imajiner Kota Yogyakarta. Karakter yang menjadikannya bagian dari sumbu filosofi yakni jalan tersebut terbentang lurus serta kanan-kirinya dipenuhi berbagai langgam bangunan Kolonial dan Cina. Sebagian besar bangunannya berfungsi komersial sebagai toko dan hotel, walau banyak juga yang memanfaatkan bangunan tersebut sebagai perkantoran dan perbankan. Sebabnya adalah letak jalan pada sumbu filosofi sangat strategis tepat di tengah kota Yogyakarta. Mengutip

(Khaerunnisa, 2017) yang mengatakan, “Jalan merupakan pembentuk citra sebuah kota yang paling utama”, maka dapat dikatakan bahwa jalan termasuk suatu ruang publik.

Pentingnya karakteristik suatu jalan dikarenakan karakteristik suatu ruang jalan dapat membantu mendefinisikan citra kota secara menyeluruh, sehingga jalan sendirilah yang dapat membentuk *setting* (PUTRI et al., 2019). Keseimbangan antara perkembangan zaman dengan nilai budaya demi memunculkan citra sebuah kota sangatlah diperlukan. Hal tersebut dapat diwujudkan dengan sebuah bentukan fisik yang mampu mewakili pandangan visual manusia akan suatu tempat. Pelingkup ruang jalan dapat menyiratkan sebuah nilai sejarah melalui desain pelingkup secara aspek fisik maupun non fisik, sehingga aspek-aspek tersebut dapat ditanggapi oleh para pengguna jalan baik pejalan kaki hingga pengguna moda transportasi. Hal tersebut akan menjadikan karakteristik pelingkup pada ruang jalan, sehingga ruang jalan memiliki nilai karakteristik yang berbeda dengan ruang jalan lainnya. Jalan Marga Utama memiliki pelingkup pada bagian timur dan barat jalan, di mana bagian timur dan barat dipadati oleh bangunan dengan fungsi komersial serta sebaran pohon asem dan gayam yang ditanam pada sepanjang Jalan Marga Utama. Bagian timur memiliki material jalan berupa aspal yang difungsikan sebagai area parkir, sedangkan bagian barat memiliki material perkerasan berupa paving yang berfungsi sebagai lajur untuk pejalan kaki. Bagian barat memiliki lajur *guiding block* serta memiliki pohon yang lebih rindang seperti pohon beringin. Antara bagian barat dan bagian timur, selain ditanami dengan pohon asem dan gayam, juga terdapat tiang bendera serta lampu dengan desain khas kota Yogyakarta. Letak lampu tersebut linier sepanjang jalan dengan terang lampu kekuningan, seolah cahaya lampu mencitrakan sebuah kehangatan kota Yogyakarta sepanjang Jalan Marga Utama (Pratiwi, 2016).

Jalan yang didominasi kegiatan wisata dan bangunan komersial menyebabkan Jalan Marga Utama termasuk koridor jalan yang sibuk dengan berbagai aktifitas yang diwadahi oleh jalan tersebut. Letak Jalan Marga Utama tepat bersebelahan dengan kawasan wisata Malioboro, dipisahkan oleh rel kereta api Stasiun Tugu Yogyakarta serta ujung yang berlawanan terdapat *landmark* kota Yogyakarta yakni Tugu Pal Putih. Banyaknya aktivitas yang diwadahi oleh Jalan Marga Utama meliputi pejalan kaki, pedagang kaki lima, pengendara kendaraan pribadi, pengguna kendaraan umum, pesepeda, dan becak. Pengertian *enclosure* dapat diartikan akan penempatan sebuah rasa, identitas atau citra (SETYAWAN, 2020). Potensi dari terbentuknya *enclosure* akan mempermudah penentuan kawasan atau tempat dan memberikan pengawasan (Carmona et al., 2002). Pelingkup pada sebuah ruang dibatasi oleh setiap sudut ruang bangunan tersebut, sehingga dapat memberikan kesan suatu ruang yang dapat dirasakan. Yoshinobu Ashihara memiliki pendapat mengenai konsep dasar suatu pelingkup yang memiliki 2 jenis, yaitu: sudut dalam dan sudut luar. Sebagai contoh konsep dasar, Ashihara menggambarkan ruangan yang kotak. Sudut dalam terbentuk dari sisi-sisi bidang yang berada di luar ruang yang membentuk ruang kotak tersebut. Fasad bangunan di sepanjang tepian jalan akan membentuk ruang pada jalan tersebut. Terbentuknya ruang luar merupakan pengaruh akan terbentuknya ruang dalam dan hal tersebut saling berkesinambungan, sehingga Ashihara berpendapat, *sense of enclosure* dapat terealisasi dengan metode tersebut.

Aspek-aspek penting akan terbentuknya sebuah *enclosure* adalah building sebagai *walls*, street sebagai *floor* dan langit pohon sebagai *roof* “*an introduction to housing layout, element which enclose space*” (Kurniawan, 2009). Dalam penjelasannya, aspek-aspek tersebut dikategorikan sebagai berikut;

1. Elemen pembentuk “*street wall*”
2. Elemen pembentuk “*floor*”
3. Elemen pembentuk “*roof*”

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

(*observable activities and function*), serta arti dan simbol (*meaning and symbols*) (Granham,1985). Sebab itulah karakteristik pelingkup pada koridor sangat dipengaruhi oleh kawasan serta berbagai hal yang melingkupi koridor tersebut. Maka dapat dikatakan bahwa elemen fisik pembentuk koridor sangat menentukan karakteristik pelingkup koridor pada suatu kawasan tertentu. Pada salah satu teorinya, (Smardon, 1986) menjabarkan akan bagian-bagian visual secara mendalam. Mulai dari bagian fisik yang mempengaruhi suatu penglihatan dan dapat tertangkap oleh pandangan manusia, hingga hal yang melingkupi objek yang terlihat. Bagian-bagian tersebut antara lain:

1. *Paths*
2. *Degree of enclosure* (derajat keterlingkupan)
3. *Street trees* (pohon di sisi jalan)
4. *Architectural pattern* (pola arsitektural)
5. *Activity pattern* (pola aktivitas)

Menurut Surat Keputusan Gubernur DIY No.108/KEP/2017, bahwa jenis vegetasi pada sumbu filosofis sudah diatur sepanjang koridor tersebut. Dari Tugu Golong Gilig hingga Alun-alun Utara, bagian kiri - kananya ditanami pohon asem yang bermakna sengsem (menarik) dan pohon gayam yang bermakna ayom (teduh). Pada PERWAL Kota Yogyakarta Nomor 118 Tahun 2021-2041 Pasal 43 Ayat 2 Nomor 3 bagian E tertulis tentang kawasan cagar budaya meliputi sepanjang Jalan Marga Utama, Jalan Malioboro, Jalan Margamulyo, Jalan Pangurakan dan Jalan Mayjen D.I Panjaitan, memiliki maksimum ketinggian bangunan 18m sampai kedalaman 60m dari garis batas luar ruang milik jalan dan memenuhi 45 derajat dari atas jalan utama.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan paradigma rasionalistik dengan pendekatan metode kualitatif, proses penelitian berfokus pada pemahaman tentang masalah-masalah berdasarkan kondisi lapangan. Tahapan awal ialah mengumpulkan data permasalahan di lapangan berdasarkan fenomena yang ada dan yang berkaitan dengan tema penelitian, yaitu karakteristik pelingkup jalan marga utama. Kemudian dirumuskan pada perancangan kawasan kota yang berfokus pada penelitian, yakni tentang karakteristik pelingkup Jalan Marga Utama. Menggunakan metode penelitian rasionalistik kualitatif agar diperoleh data permasalahan di lapangan berdasarkan kondisi eksisting, serta fenomena yang ada di Jalan Marga Utama terkait dengan pembentukan karakteristik pelingkup jalan marga utama secara deskriptif.

Dalam mempermudah penelitian, data yang akan diambil secara keseluruhan (makro) yakni pada Jalan Marga Utama. Kemudian akan dipadukan dengan data secara mezo, dalam hal ini karakteristik pelingkup Jalan Marga Utama. Data yang didapat kemudian diidentifikasi dengan menggunakan data eksisting yang telah didapat untuk mempermudah paparan data dan analisa. Data yang sudah didapat dan sudah diidentifikasi kemudian dianalisa dengan teori pelingkup (*enclosure*) tanpa melupakan bahwa Jalan Marga Utama merupakan bagian dari cagar budaya kawasan sumbu filosofi kota Yogyakarta. Menurut (Malhotra et al., 1996), dalam proses merancang ada tahapan metode yang harus dilakukan, antara lain:

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

HASIL DAN PEMBAHASAN

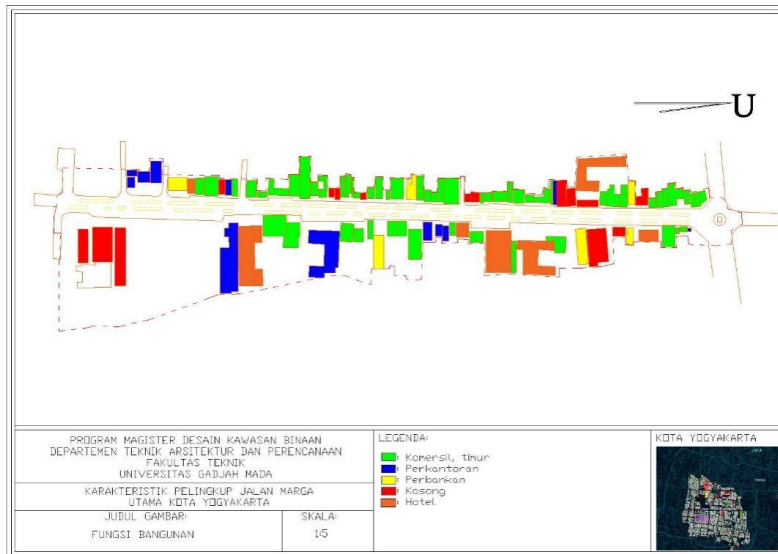
Penelitian karakteristik pelingkup yang ada pada koridor Jalan Marga Utama merupakan penelitian fisik yang melingkupi dan menjadi karakteristik pelingkup Jalan Marga Utama,

Karakteristik Pelingkup Jalan Marga Utama Kota Yogyakarta

seperti halnya bangunan yang diidentifikasi dengan fungsi bangunan, *setback* bangunan, ketinggian bangunan, langgam bangunan dan signage, vegetasi, dan aktifitas yang diwadahi oleh Jalan Marga Utama.

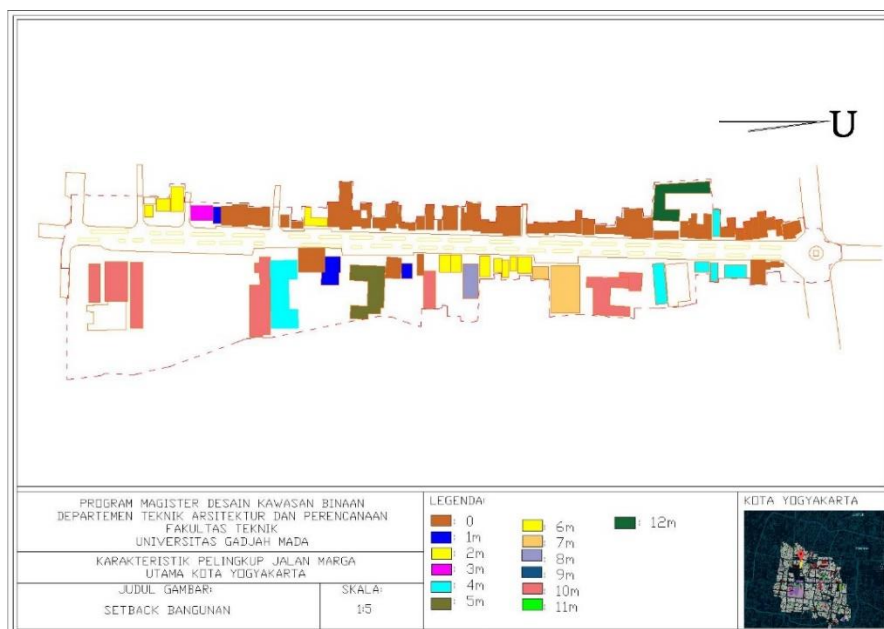
1. Bangunan

- Fungsi bangunan

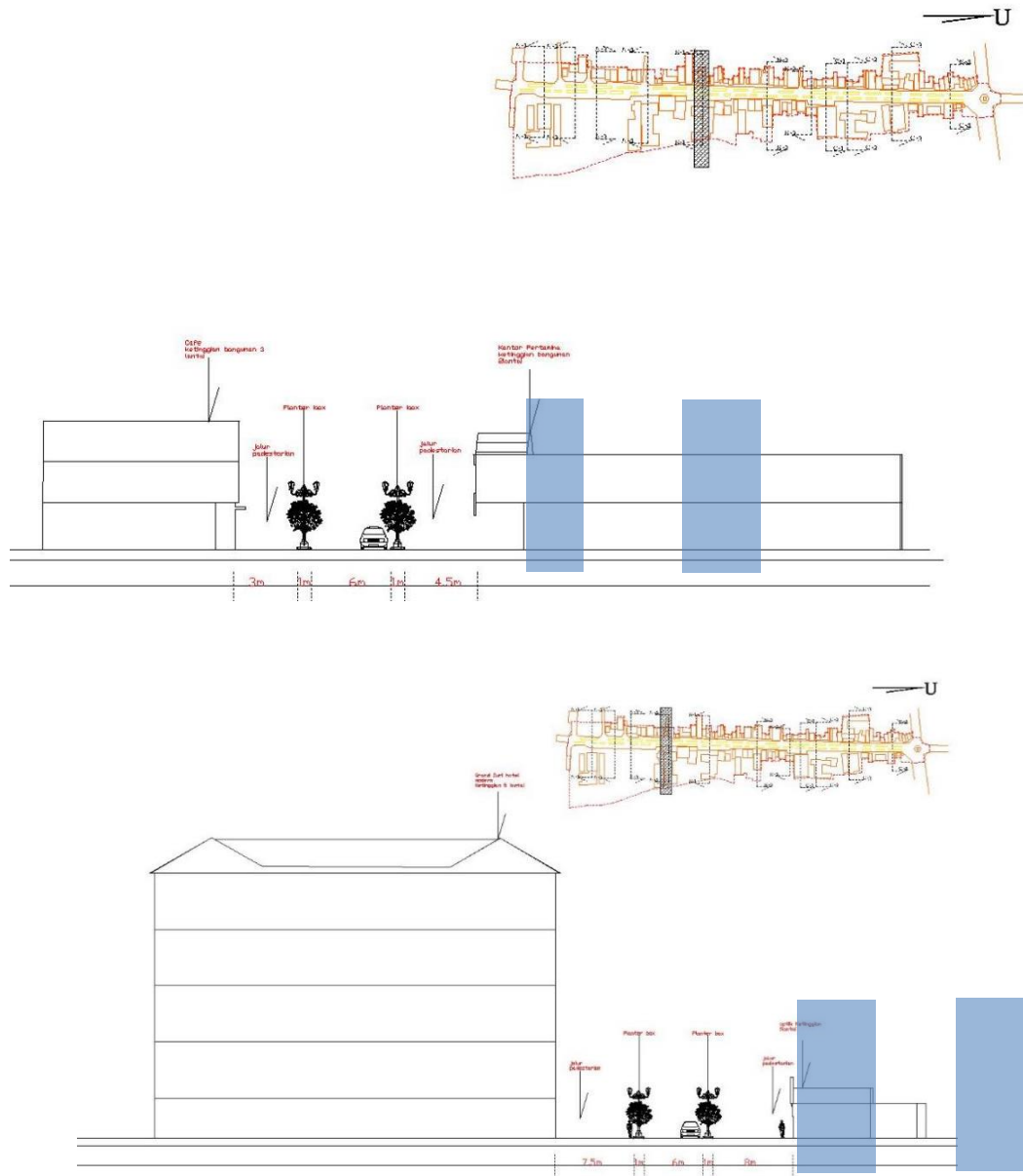


Dari berbagai jenis fungsi bangunan yang diwadahi Jalan Marga Utama yaitu bangunan komersial, perkantoran, perbankan, hotel dan bangunan atau lahan kosong. Bangunan dengan fungsi komersial lebih mendominasi dari fungsi bangunan lainya baik dari bagian barat dan bagian timur jalan.

Setback



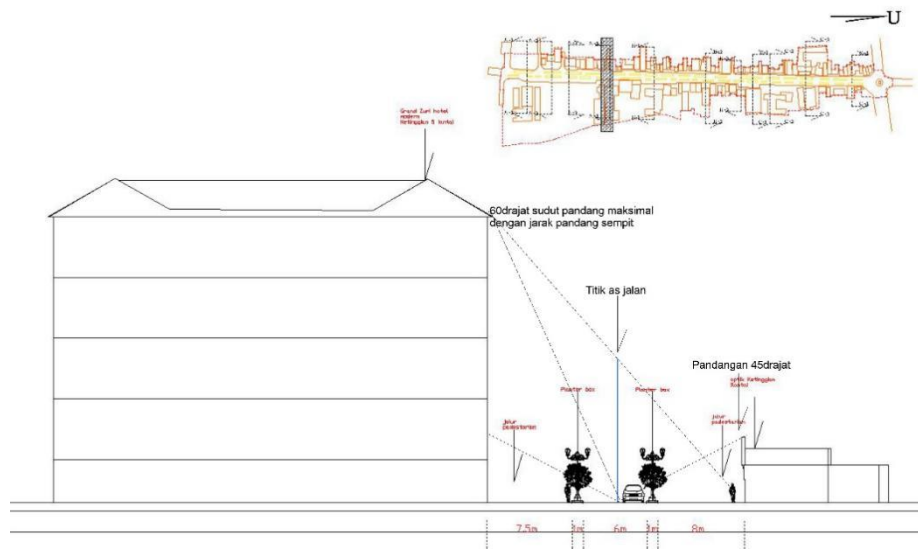
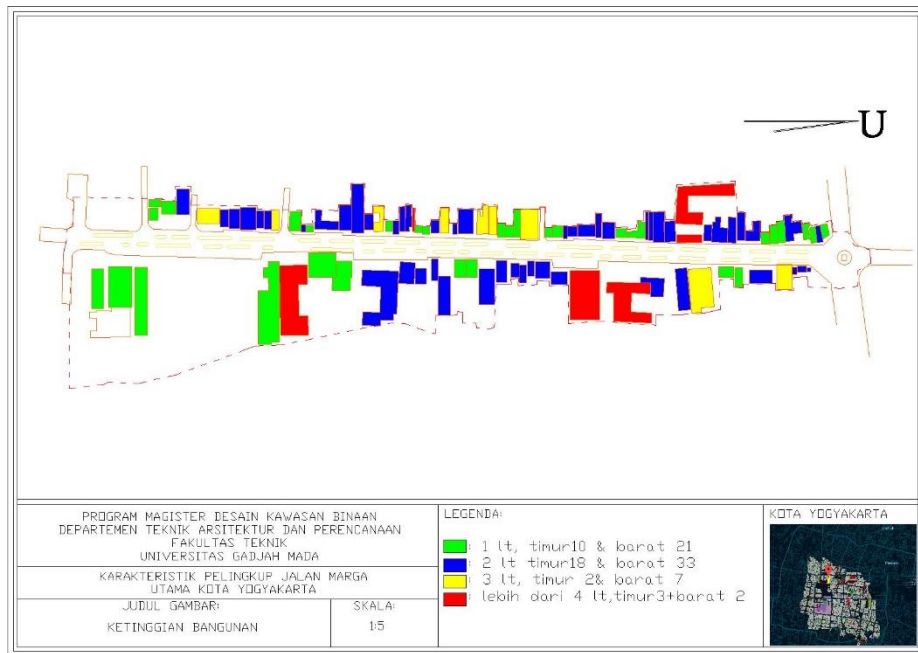
Karakteristik Pelingkup Jalan Marga Utama Kota Yogyakarta



Sebagian besar *setback* bangunan pada Jalan Marga Utama ialah nol, dengan kata lain hampir seluruh bangunan pada Jalan Marga Utama memaksimalkan penggunaan lahan untuk bangunannya. Pada fungsi bangunan komersial sebagian besar bangunannya tidak memiliki *setback* bangunan lain. Sedangkan bangunan yang berfungsi sebagai hotel dan perkantoran memiliki *setback* yang dimanfaatkan sebagai lahan parkir dan tanaman sebagai penghijauan.

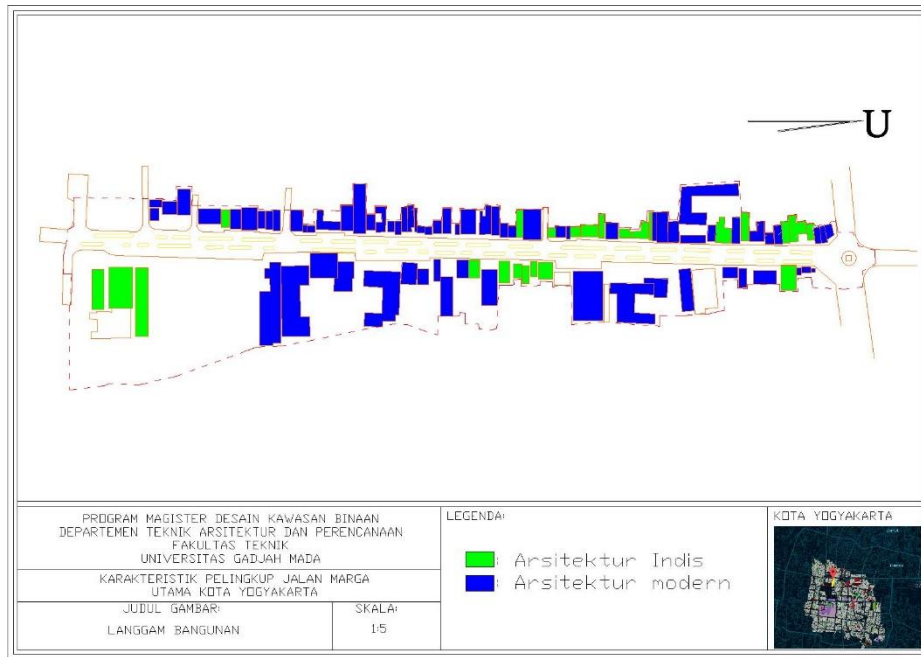
- Ketinggian bangunan

Karakteristik Pelingkup Jalan Marga Utama Kota Yogyakarta



Ketinggian bangunan didominasi oleh bangunan lantai 1, namun lantai 2 bangunan tidak sesuai dengan ketentuan yang sudah ada yaitu bangunan dengan fungsi hotel, Hotel Herper di bagian timur dan Hotel 101 di bagian barat. Bangunan dengan fungsi hotel memiliki karakter bangunan yang tinggi dibandingkan dengan bangunan disekitarnya.

Langgam Bangunan



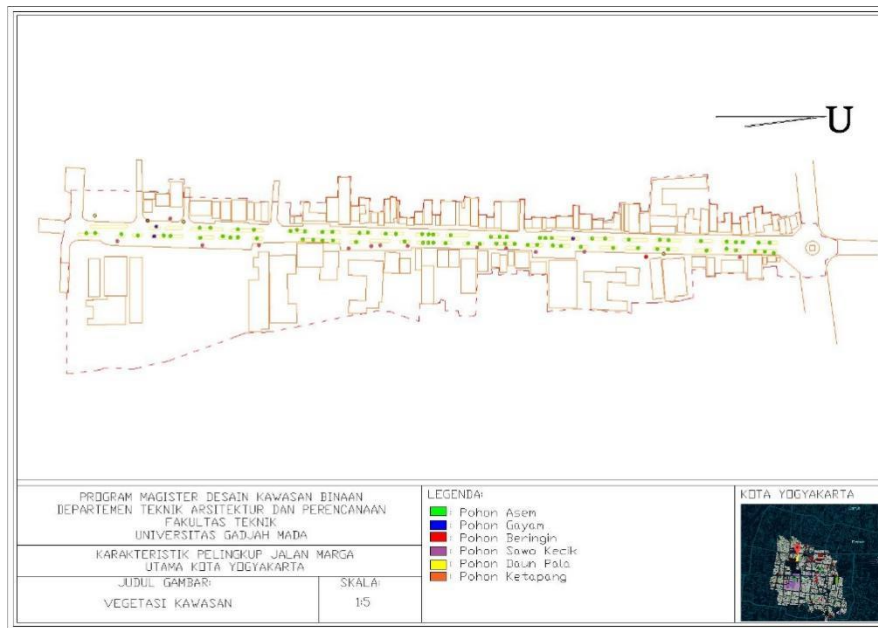
Jalan Marga Utama merupakan kawasan dari sumbu filosofi Kota Yogyakarta, akan tetapi bangunan di sepanjang Jalan Margautama memiliki kecenderungan desain dengan langgam arsitektur modern. Terdapat beberapa bangunan cagar budaya dengan langgam arsitektur indis yang masih dipertahankan akan tetapi bangunan tersebut kosong begitu saja. Pada dokumentasi penulis dapat terlihat fungsi bangunan perkantoran surat kabar KR yang hingga saat ini masih beroperasi sebagai kantor surat kabar memiliki langgam bangunan arsitektur indis.

- Signage.

Banyak signage yang tersebar di Jalan Marga Utama, khususnya signage yang menempel pada bangunan, tidaklah menutupi fasad dari bangunan. Walau demikian signage masih dapat terbaca dengan jelas dan fasad bangunan juga masih dapat dilihat dengan baik.



2. Vegetasi



Jenis vegetasi yang ada di Jalan Marga Utama sudah diatur oleh Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta. Sepanjang Jalan Marga Utama pada bagian pembatas jalan baik bagian timur dan bagian barat ditanami pohon asem, pohon gayam, serta tanaman berupa kecapiring. Walau demikian pohon asem lebih mendominasi dibandingkan pohon gayam. Jarak penanaman antar pohon kurang lebih sejauh 12-18m. Di bagian timur Jalan Marga Utama terdapat berbagai jenis pohon yang ditanam pada lajur pejalan kaki, dengan jarak 15-20m antar pohon. Jenis pohonnya pun bervariasi antara lain; pohon pucuk merah, pohon daun pala, pohon beringin dan pohon sawo kecil.



3. Aktifitas

Aktifitas di sepanjang Jalan Marga Utama memuncak dari sore hingga malam hari, sedangkan aktifitas pada pagi dan siang hari tergolong sepi. Aktifitas pada malam hari banyak dipadati oleh pengunjung dan pedagang kaki lima. Para pengunjung ini akan memarkirkan kendaraan di bagian barat jalan dan melakukan aktifitas di bagian timur.

Pagi Pukul: 06.00-08.00 W.I.B.	Siang Pukul: 11.30-13.30 W.I.B.	Malam Pukul: 16.30-20.00 W.I.B.
		
		
		
Aktifitas di pagi hari tergolong sepi baik lalu lalang kendaraan transportasi maupun lalu lalang masyarakat.	Pada siang hari aktifitas masyarakat mulai meningkat, lalu lalang kendaraan juga cukup ramai.	Puncak kegiatan terjadi di malam hari khususnya di bagian timur dengan banyaknya lapak pedagang yang buka pada malam hari.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi di lapangan dan hasil pembahasan penelitian, dapat diketahui bahwa karakteristik pelingkup Jalan Marga Utama di bagian barat dan bagian timur memiliki karakter yang berbeda. Pada bagian barat, bangunan cenderung lebih banyak dan lebih rapat antara satu dengan lainnya. Pohon yang ditanam lebih sedikit di bagian barat jalan. Aktifitas yang terjadi pada bagian barat lebih didominasi oleh kegiatan parkir kendaraan dan lalu lalang orang berjalan. Pada bagian timur, jumlah bangunan lebih sedikit, penghijauan di sebelah baratnya lebih banyak pohon yang ditanam, khususnya pada lajur pejalan kaki. Jenis pohon yang ditanam di *setback* bangunan dan area pejalan kaki berbeda dengan pohon yang ditanam sepanjang Jalan Marga Utama. Pada waktu-waktu tertentu banyak pedagang kaki lima yang menggelar dagangannya di sepanjang lajur pejalan kaki bagian timur, sehingga kegiatan yang diwadahi pada bagian timur lebih mengacu kepada kegiatan interaksi sosial manusia.

DAFTAR PUSTAKA

- Carmona, S., Ezzamel, M., & Gutiérrez, F. (2002). The relationship between accounting and spatial practices in the factory. *Accounting, Organizations and Society*, 27(3), 239–274.
- Jacobs, J. (1961). The uses of sidewalks. *First Published*, 125.
- Khaerunnisa, S. (2017). Kualitas Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik Pada Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*.
- Kurniawan, P. (2009). Pengembangan ruang enclosure jalan di kawasan komersial, Bandar Jaya, Lampung Tengah. *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Lampung*, 15(1), 139924.
- Malhotra, N. K., Agarwal, J., & Peterson, M. (1996). Methodological issues in cross-cultural marketing research: A state-of-the-art review. *International Marketing Review*, 13(5), 7–43.
- Pratiwi, D. L. (2016). Yogyakarta City of Philosophy: Pemerintah Daerah DIY dalam Mewujudkan Yogyakarta sebagai Warisan Budaya Dunia. *Mayangkara: Buletin Pelestarian Warisan Budaya Dan Cagar Budaya*, 2, 1–25.
- PUTRI, L. S., Purnama, D. H., & Idi, A. (2019). Gaya Hidup Mahasiswa Pengguna Media Sosial di Kota Palembang (Studi Pada Mahasiswa FoMO di Universitas Sriwijaya dan Universitas Muhammadiyah Palembang). *Jurnal Masyarakat Dan Budaya*, 129–148.
- Santosa, E. H. (2021). *Pencitraan Visual Kawasan Urban: Teori, Strategi Dan Perencanaan Landscape Visual Planning System*. Media Nusa Creative (MNC Publishing).
- SETYAWAN, G. A. (2020). *Analisis Distorsi Visual Sebagai Faktor Penentu Titik Lokasi Penempatan Reklame di jalan Seturan Raya Yogyakarta*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Smardon, R. C. (1986). Review of agency methodology for visual project analysis. *Foundations for Visual Project Analysis*, 114–166.



This Work is Licensed under a
Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License