REVITALISASI *STREETSCAPE* SOSROWIJAYAN SEBAGAI PEMBENTUK KAWASAN BERKELANJUTAN

Arya Naufal Septiana[1], Adilah Nur Khairunnisa[2], C. Asettosayenudin Alkamil[3], Alvi Bariroh[4], Syarifah Ismailiyah Al-Athas[5]
[1]Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia
[1]Surel: 19512189@students.uii.ac.id

***ABSTRAK**: Jalan Sosrowijayan merupakan salah satu sirip yang berada di kawasan wisata yaitu Malioboro Yogyakarta. Berdasarkan penelitian Da Costa et al., (2021) terkait perubahan penggunaan lahan di Malioboro, keberadaan kawasan sebagai area wisata berdampak pada perubahan fungsi sebagai pemenuhan kebutuhan komersial. Perubahan tersebut berdampak terhadap kualitas streetscape yaitu jalur pedestrian, letak PKL, dan fasad bangunan. Kondisi jalan tidak terorganisir dengan baik, jalan tersebut digunakan bersama untuk pedestrian, kendaraan, serta PKL. Kondisi tersebut berdampak terhadap kenyamanan pengguna. Selain itu visual fasad kawasan yang memudarkan identitas karakter kawasan. Tujuan penelitian ini bagaimana merevitalisasi streetscape dengan elemen fisik yang saling berkesinambungan dan mampu menghadirkan visual yang menarik. Metode pengumpulan data berupa observasi secara langsung pada site di jalan Sosrowijayan dengan hasil dokumentasi berupa foto. Metode analisis berupa pendekatan campuran, dengan mengkaji streetscape Sosrowijayan bertujuan memperoleh gambaran mengenai permasalahan dan potensi. Selain itu dengan software DepthmapX untuk mendapatkan nilai konektivitas, sehingga analisis tersebut sebagai dasar untuk pengembangan kawasan. Metode sintesis berupa konsep dasar perancangan dengan tema kawasan berkelanjutan dengan aspek didalamnya berupa konsep tata tapak, konsep bentuk, konsep ruang. Berkelanjutan pada penelitian ini mengacu pada sustainable cities and communities dengan hasil berupa guideline guna merevitalasi streetscape Sosrowijayan yang berkelanjutan, serta memiliki ketertarikan visual didalamnya.*

Kata kunci: *fasad, jalan pedestrian, PKL, revitalisasi, streetscape*

PENDAHULUAN

Malioboro sebagai salah satu kawasan wisata terkenal di Indonesia yang berlokasi Yogyakarta, memiliki pengaruh besar terhadap perkembangan kawasan sekitarnya. Salah satunya adalah Jalan Sosrowijayan, jalan ini terletak pada sirip Malioboro yang juga sebagai kawasan wisata. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Da Costa et al., (2021) terkait perubahan penggunaan lahan di Malioboro, keberadaan kawasan sebagai area wisata berdampak pada perubahan fungsi yang diperuntukkan sebagai pemenuhan kebutuhan komersial yang mendukung kegiatan pariwisata. Adanya ketertarikan wisatawan setelah mengunjungi Malioboro, menjadikan Jalan Sosrowijayan tersebut berpotensi besar terhadap peluang ekonomi yang besar. Adanya peluang tersebut menciptakan karakter kawasan baru yang mengarah kepada fungsi komersial.

Terdapat permasalahan umum yang ditemui pada kawasan ini, pertama yaitu berupa kurangnya karakter fisik dari Kawasan Sosrowijayan, pada kawasan ini terlihat jelas bahwasanya identitas mulai luntur. Hal ini justru berkebalikan dengan karakter fisik kawasan di Malioboro. Kedua berupa kendaraan yang diparkir tidak sesuai tempatnya, hal ini dipicu oleh keterbatasan lahan pada Kawasan Sosrowijayan. Ketiga berupa letak signage yang mengganggu kualitas visual lingkungan, hal ini dipicu dengan keberadaan fungsi komersial yang tidak terkendali sehingga signage tidak memiliki nilai estetika didalamnya. Keempat berupa keberadaan PKL yang berjualan pada bahu jalan, hal ini dipicu akibat peluang ekonomi yang besar dikarenakan banyak orang datang pada kawasan ini. Kelima

berupa kondisi jalan yang tidak terorganisir dengan baik, hal ini dipicu akibat keberadaan jalur pedestrian yang tidak direncanakan dengan baik.
Pada kasus ini terdapat 3 permasalahan yang coba diangkat yaitu berupa objek jalur pedestrian, PKL, dan fasad. Pada jalur pedestrian, masalah yang diangkat berupa pembagian pengguna jalan yang tidak terorganisir dengan baik antara lajur untuk kendaraan dan pejalan kaki. Permasalahan kedua berupa PKL yang kurang tertata sehingga memakan bahu jalan dan mengganggu pengguna jalan lain. Obyek terakhir yang coba di atas berupa hilangnya karakter fasad kawasan akibat setiap bangunan memiliki konsep fasad yang berbeda-beda.
Pada perancangan ini menggunakan pendekatan metode campuran, dimana pendekatan ini merupakan hasil yang didapatkan dari analisis data kuantitatif yang berupa angka dan data kualitatif berupa uraian deskriptif. Tujuan perancangan pada kasus ini berupa merancang pedoman desain guna revitalisasi jalur pedestrian yang mengacu pada parameter keamanan, kesehatan, dan lingkungan, serta bersifat universal. Selain itu juga Merancang pedoman desain guna merevitalisasi terkait penataan pedagang kaki lima dan bentuk dari gerobak PKL dan merancang pedoman desain guna merevitalisasi fasad bangunan Sosrowijayan untuk memperkuat karakter kawasan.

STUDI PUSTAKA

Streetscape

Streetscape merupakan kondisi dari suatu jalan dan efek visualnya yang menggambarkan alam dan binaannya. Dimana meliputi bangunan, permukaan jalan, sarana dan fasilitas yang mampu mendukung pengguna transportasi. Terdapat elemen-elemen yang terkandung dalam *streetscape* yaitu trotoar, pohon dan tepi lansekap, *street furniture*, persimpangan sudut jalan, median jalan, fasilitas sepeda, halte bis, *public art* dan ruang café atau ruang toko (Rehan dalam Wulanningrum, 2022). Keberadaan dari *streetscape* mampu mempengaruhi perkembangan kehidupan pada perkotaan. Hal ini dikarenakan tidak ditinjau dari mobilitas saja tetapi juga mampu menekankan pada kualitas ruang terhadap estetika, identitas, aktivitas ekonomi, Kesehatan, kohesi sosial, dan peluang masyarakat (Crankshaw dalam Utomo et al., 2018)

Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian atau trotoar merupakan jalur yang diperuntukkan untuk pejalan kaki, sehingga dapat bergerak dari satu titik menuju titik lain yang menjadi tujuan. Kondisi jalur pedestrian yang baik ialah yang mampu mewadahi pergerakan pejalan kaki serta memberi rasa nyaman dan aman. Keberadaan jalur ini berada sejajar dengan jalan, dimana memiliki perbedaan elevasi guna menjaga keselamatan pejalan kaki yang menggunakannya (Pratitis, 2015).
Pada perancangan pedestrian, menurut Hamid Shirvani (1985) terdapat pertimbangan yang perlu diperhatikan yaitu (Purnomo & Setiawan, 2015):

1. Keseimbangan interaksi antara pedestrian dengan kendaraan.
2. Keamanan pengguna dan luasan yang mampu mewadahi pergerakan.
3. Hadirnya fasilitas pada sepanjang jalan yang mampu menghadirkan rasa senang bagi pengguna jalan.

Fasilitas Jalur Pedestrian Berbasis *Safety, Health, dan Environment (SHE)* merupakan parameter dalam mencapai jalur pedestrian yang akan memberikan pengalaman bagi pengguna sehingga mencapai kepuasan dalam menggunakan ruang tersebut. Parameter SHE berupa (Fardila et al., 2018):

1. *Safety* (keamanan dan keselamatan)
   Tersedianya elemen-elemen pada pedestrian yang berperan sebagai pengaman dari pengguna jalur tersebut (Unterman dalam Fardila et al., 2018).
2. *Health* (kesehatan dan layanan)

Berkaitan dengan fasilitas yang mampu memberikan rasa nyaman dalam menggunakan ruang tersebut.

3. *Environment* (lingkungan)
   Berkaitan dengan menghadirkan ruang dengan lingkungan yang memiliki nilai estetika didalamnya dan kondisi material yang digunakan,

Pedagang Kaki Lima

Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan pekerjaan sektor informal sifatnya tidak terorganisir, tidak terdaftar, dan belum berbadan hukum dimana pelakunya memiliki pendidikan yang cenderung rendah, memiliki modal yang kecil dan mengatur usahanya relatif sangat sederhana (Mualim & Kismartini, 2005). Pedagang kaki lima (PKL) memiliki karakteristik berupa lokasi berjualan, jenis dagangan, dan bentuk sarana (Miranti & Lituhayu, n.d.). Berikut penjelasan mengenai karakteristik pedagang kaki lima (PKL), yaitu:

1. Lokasi tempat berjualan yang banyak ditemui di trotoar, bahu jalan, serta badan jalan.
2. Jenis dagangan yang diperjualkan berupa makanan belum diproses, makanan sudah diproses, barang bukan makanan, dan jasa.
3. Bentuk dari sarana pedagang kaki lima (PKL) berupa gerobak, keranjang, warung semi permanen, kios, dan alas.

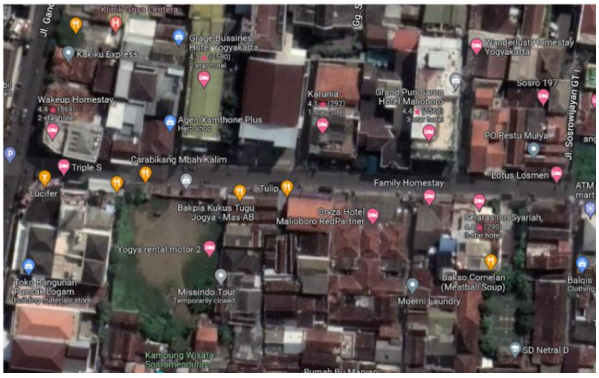
Fasad

Fasad pada suatu kawasan merupakan elemen fisik yang mudah untuk ditangkap melalui visual seseorang, dimana keberadaanya sebagai wujud karakter dari suatu kawasan (Salura dalam Anggraini & Rahmi, 2019). Keberadaan fasad pada sebuah bangunan tidak hanya sebatas wujud organisasi dan ruang didalamnya, tetapi juga sebagai ekspresi kreativitas dalam ornamentasi dan dekorasi. Peran fasad dalam lingkup arsitektur kota, tidak hanya sebatas dua dimensi tetapi dalam bentuk tiga dimensi. Hal ini dikarenakan fasad merupakan bentuk representasi dari tiap-tiap bangunan sebagai bagian kepentingan publik (kota) dan sebaliknya (Riany, 2021).

Kawasan berkelanjutan

Berkelanjutan merupakan prinsip yang mengarah kepada masa depan. Sebuah kota yang berhasil untuk berkompetisi dalam ekonomi global dan mampu mempertahankan nilai penting sosial budaya, politik, hankam, dan lingkungannya dapat dikatakan sebagai kota berkelanjutan. Wujud implementasi kota berkelanjutan yang mana merupakan salah satu parameternya ialah sustainable transportation, dimana kota harus mampu menghadirkan jalur pedestrian. Keberadaan elemen ini ialah memberi kebebasan bagi pedestrian dalam menggunakan ruang tersebut (Budihardjo dalam Ujianti, 2012). Hadirnya pedestrian yang menerapkan konsep walkability pada suatu kawasan, berdampak terhadap efisiensi energi yang mana mampu mengurangi emisi (Nugrhaini dalam Sari et al., 2020). Tidak hanya berkaitan dengan lingkungan, penataan pedestrian yang berkelanjutan juga ditinjau oleh kesetaraan, dimana penyandang disabilitas juga mampu mengakses pedestrian ruang kota tersebut dengan baik (Wiwin Nurzanah, 2019).

METODE PENELITIAN



Gambar 1. Lokasi Penelitian dan Fasad depan bangunan
Sumber: Google Maps 2022

Lokasi perancangan berada pada Jalan Sosrowijayan GT 1 - Jalan Gandekan, Sosromenduran, Gedong Tengen, Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta. Metodologi yang digunakan dalam menyelesaikan objek kasus berupa jalur pedestrian, PKL, dan fasad pada perancangan ini berupa pendekatan metode campuran. Pada pendekatan ini hasil didapatkan dari hasil analisis data kuantitatif yang berupa angka dan data kualitatif berupa uraian deskriptif. Terdapat dua sumber data yang didapatkan guna menyelesaikan permasalahan perancangan pada kasus ini, yaitu data primer berupa observasi dan dokumentasi. Selain itu terdapat data sekunder yang mendukung dalam menganalisis persoalan, dimana bersumber dari studi dokumen UU dan studi jurnal. Pada objek jalur pedestrian dan PKL melakukan simulasi menggunakan *software DepthmapX* untuk menganalisis tingkat konektivitas pada Jalan Sosrowijayan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambar 2. Lokasi Penelitian
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

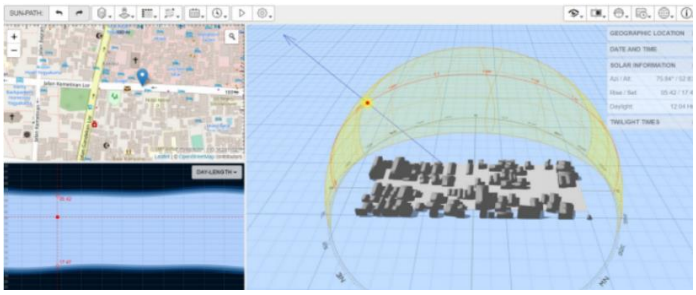
Lokasi perancangan berada pada Jalan Sosrowijayan GT 1 - Jalan Gandekan, Sosromenduran, Gedong Tengen, Kota Yogyakarta, DIY. Fungsi bangunan pada area ini beragam seperti hunian, komersial, tempat ibadah, sarana pendidikan. Karakteristik bentuk bangunan pada area ini dengan kawasan Malioboro sudah mulai pudar dikarenakan tuntutan perkembangan fungsi bangunan. Pada area ini terdapat didominasi oleh bangunan permanen dan pada sisi selatan terdapat kumpulan bangunan tidak permanen yang dipergunakan sebagai lapak berjualan. Pada area ini didominasi oleh bangunan komersial berupa penginapan dan toko kelontong. Jumlah bangunan sesuai fungsi berupa

-Hunian: 4

p-ISSN 2964-8483
Vol 6, No. 1, Juli 2023

-Bangunan komersial : 20
-Tempat ibadah : 1
-Sarana pendidikan : 2

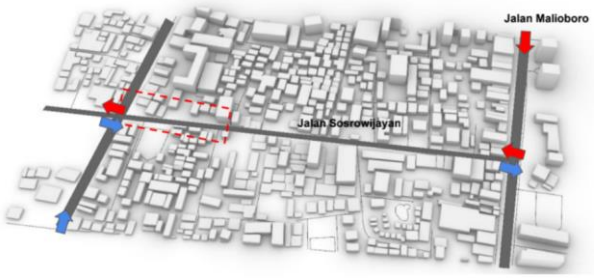
Analisis dan respon matahari



Gambar 3. Analisis Matahari
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Arah panas matahari searah dengan jalur sirkulasi yang ada sehingga memiliki dampak terhadap kesilauan pengguna jalan. Panas matahari menuju bangunan memiliki jumlah yang minim dikarenakan sisi timur dan barat merupakan area ketetanggaan sehingga panas matahari didominasi pada sisi utara dan selatan. Oleh karena itu pada site dapat ditambah perindang di beberapa titik berupa vegetasi dengan ranting atau percabangan yang melebar Selain itu, dibutuhkannya merancang guideline yang mempertimbangkan pengoptimalan pencahayaan alami ke dalam bangunan agar tidak terjadi kelembaban dalam ruang.

Analisis dan respon sirkulasi



Gambar 4. Analisis Sirkulasi
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Jalan Sosrowijayan memiliki dua arah dengan terdapatnya peraturan terkait arah dari jalan gandekan memiliki jam operasional 18.00 sampai jam 21.00. Area sekitar Sosrowijayan merupakan jalan satu arah sehingga mampu meminimalisir kemacetan. Pada jalan sosrowijayan terdapat sarana pendidikan berupa sekolah yang mana mampu memicu kepadatan jalan. Oleh karena itu penting untuk merancang guideline terkait penetapan satu arah, hal tersebut dilakukan untuk meminimalisir kepadatan jalan akibat keterbatasan luasan jalan.

Analisis dan respon jalur pedestrian

Gambar 5. Penggunaan *Software DepthmapX*
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Berdasarkan analisis menggunakan *software DepthmapX* didapatkan bahwasanya nilai konektivitas tertinggi pada kawasan sosrowijayan yaitu 0.549. Pada site memiliki 2 warna dengan nilai 0.536 -0.511. Hasil analisis didapatkan bahwasanya perancangan pedestrian pada site merupakan pilihan tepat dikarenakan pergerakan pada jalan tersebut banyak dilalui oleh orang sehingga penting terdapatnya jalur pedestrian pada site untuk memudahkan akses yang nyaman dan aman bagi pedestrian.

Berdasarkan peraturan terkait jalur pedestrian berdasarkan Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki Kemen PUPR tahun 2018, Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm. Pada Jalan Sosrowijayan merupakan jalan lokal primer yang memiliki Lebar jalur pedestrian pada eksisting sebesar 1,5 meter dengan kondisi jalur yang mengalami penyalahgunaan fungsi ruang. Lebar jalur pedestrian belum memenuhi standar PUPR terkait dengan dimensi jalur pedestrian pada jalan lokal primer sebesar 3 meter. Oleh karena itu diperlukan pelebaran jalur pedestrian sebesar 1,5 meter sehingga total 3 meter, dengan mengambil luasan lebar jalan kendaraan. Perluasan jalur mempertimbangkan pengguna jalur kendaraan dan arah sirkulasi kendaraan.

Berdasarkan peraturan terkait jalur pedestrian berdasarkan Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki Kemen PUPR tahun 2018, Jalan Sosrowijayan merupakan jalan lokal primer, sehingga jalur pejalan kaki berupa trotoar yang didukung oleh jenis penyebrangan berupa zebra cross atau pedestrian platform. Pada jalur ini hanya terdapat fasilitas berupa drainase dan penerangan. Sepanjang jalur pedestrian terdapat beberapa titik yang mendapatkan area peneduh dari keberadaan vegetasi yang dimiliki oleh beberapa bangunan. Jenis penyebrangan pada site terdapat dua yang berada pada area depan sekolah dan berada di penghujung Jalan Sosrowijayan. Kondisi cat dari kedua zebra cross tersebut telah banyak yang pudar. Oleh karena itu perlu adanya upaya sebagai berikut:

1. Penyeragaman bentuk drainase pada jalur pedestrian sehingga bentuk drainase pada Kawasan Sosrowijayan harmonis
2. Penambahan zebra cross guna memudahkan penyeberangan pejalan kaki dalam radius 25 meter dan pengecatan ulang pada zebra cross eksisting yang telah mengalami pemudaran.
3. Penambahan penerangan guna mencegah tindakan kriminal dan menjaga keselamatan pengguna jalan
4. Penambahan pelindung berupa vegetasi dengan jenis minim percabangan seperti ketapang kencana
5. Penambahan jalur hijau berupa perdu yang mampu menyerap polusi udara seperti lidah mertua

6. Penambah tempat sampah yang menerapkan konsep pembuangan organik, anorganik, dan B3
7. Penambahan bolar tiap akses jalan masuk menuju gang, sehingga meminimalisr perubahan pengguna ruang jalan pedestrian bagi kendaraan.

Analisis dan respon Pedagang Kaki Lima (PKL)
Berdasarkan analisis menggunakan *software DepthmapX* didapatkan bahwasanya nilai konektivitas tertinggi pada kawasan sosrowijayan yaitu 0.549. Pada site memiliki 2 warna dengan nilai 0.536 -0.511. Oleh karena itu diketahui bahwasanya Penataan PKL pada site merupakan pilihan tepat dikarenakan pergerakan pada jalan tersebut banyak dilalui oleh orang sehingga memberikan peluang besar terhadap peningkatan ekonomi PKL. Nilai konektivitas tersebut juga menunjukkan bahwasanya jalan mudah untuk diakses, sehingga pembeli akan dengan mudah untuk mencapai penjual.
Terdapat PKL yang berjualan dengan bangunan semi permanen, pada PKL yang menggunakan bangunan semi permanen ini terdapat bangku untuk makan ditempat namun ada bangun yang dekat jalan sehingga membahayakan pembeli dan pengguna jalan.

Gambar 6. Analisis PKL
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Berdasarkan Peraturan PKL yaitu Peraturan Walikota Yogyakarta No. 37 tahun 2010 tentang Penataan PKL Kawasan Khusus Malioboro-A.Yani pada BAB V KEWAJIBAN DAN LARANGAN(pasal 18), pada poin ini dijelaskan bahwasanya dilarang berjualan di Jalan Pasar Kembang, Jalan Abubakar Ali (utara Hotel Garuda), Jalan Sosrowijayan, Jalan Perwakilan, Jalan Dagen, Jalan Beskalan dan Jalan Ketandan. Kebijakan terkait pelarangan PKL berjualan di Jalan Sosrowijayan tersebut memiliki dampak yang mampu menurunkan identitas kawasan, hal tersebut bertentangan dikarenakan Sosrowijayan terkenal sebagai kampung bule dikarenakan karakter kampung dari Sosrowijayan yang dijadikan sebagai branding kawasan tersebut. PKL di Sosrowijayan menjadi salah satu aspek yang menunjukkan kegiatan ekonomi dari masyarakat kampung kota tersebut. Keberadaan PKL tersebut khususnya angkringan, menjadi daya tarik sendiri bagi wisatawan.
Pada peraturan yang sama, analisis digunakan pada bagian pada penataan PKL Kawasan Khusus Malioboro -A. Yani pada lokasi sisi timur Jalan Malioboro (Depan Hotel Garuda s/d utara Jln Perwakilan). Hal ini Dikarenakan tidak terdapat peraturan PKL pada Sosrowijayan maka menggunakan kebijakan pada area terdekat. Terkait ukuran PKL yang ada pada

eksisting telah memenuhi peraturan namun bentuk yang dihadirkan kurang memiliki estetika. Sehingga diperlukan upaya mengoptimalkan ruang gerak penjual sesuai dengan dimensi dari stand yang akan dirancang dengan ukuran panjang 1,5 meter dan lebar 2 meter untuk stand jualan berupa angkringan.

Analisis dan respon Fasad
Identifikasi fungsi bangunan dan konsep fasad yang diterapkan

Gambar 7. Analisis Fasad
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Identifikasi ketinggian bangunan dan outline

Gambar 8. Analisis Ketinggian Bangunan
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

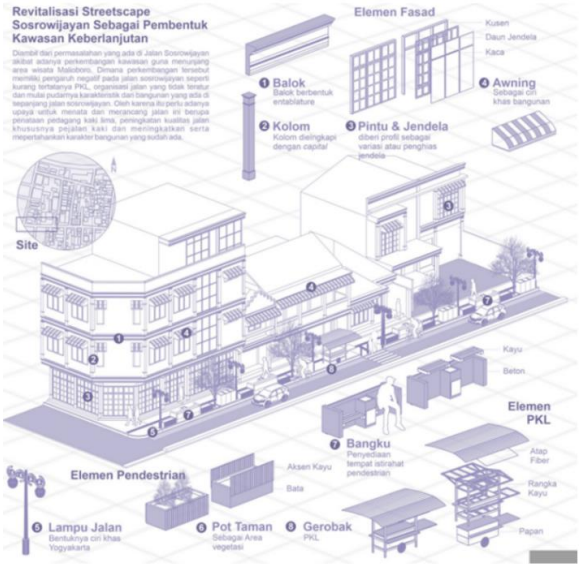
Menyelaraskan konsep fasad bangunan pada kawasan Jalan Sosrowijayan dengan konsep Arsitektur Kolonial sebagai bentuk mengembalikan citra visual kawasan dan menjadi identitas kawasan Jalan Sosrowijayan. Seperti halnya pada kawasan sekitarnya yang masih ada beberapa bangunan yang mempertahankan karakter arsitektur kolonial.

Salah satu arsitek yang menghasilkan banyak karya bangunan vernakular pada masa kolonialisasi yaitu, C. P. Wolff Schoemaker. Seorang arsitek Belanda yang karyanya telah tersebar di berbagai kota di Indonesia. Salah satu karyanya yaitu gedung De Majestic Braga, di Bandung. Gedung ini menggunakan konsep arsitektur kolonial sehingga karakteristik

p-ISSN 2964-8483
Vol 6, No. 1, Juli 2023

bangunan ini dapat dijadikan sebagai acuan untuk konsep fasad bangunan di kawasan Jalan Sosrowijayan. Karakteristik Gedung De Majestic telah diulas oleh penulis jurnal (Meta, Rio, Ilham & Aidil, 2021) dengan judul Karakteristik Fasad Gedung De Majestic Braga Karya C.P. Wolff Schoemaker. Pada jurnal tersebut dijelaskan elemen - elemen yang menjadi karakter dari gedung De Majestic, elemen tersebut diantaranya bukaan Jendela, pintu, lubang Ventilasi, atap & akhiran b angunan, elemen Struktur Balok & Kolom, ornament. Elemen - elemen tersebut yang menjadi acuan untuk menyelaraskan fasad bangunan yang ada di kawasan Sosrowijayan

Pedoman perancangan



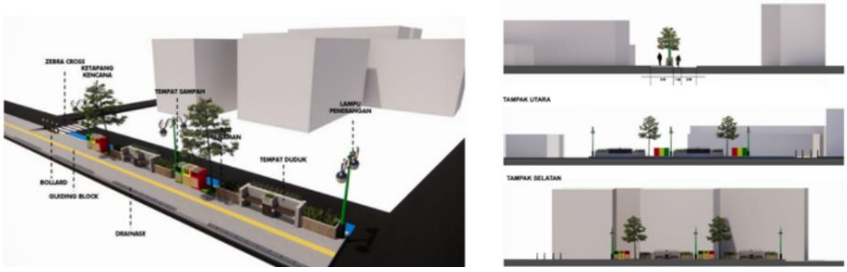
Gambar 9. Pedoman Perancangan
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Pedoman jalur pedestrian

1. Desain jalur pedestrian berupa modul berulang dengan jarak 28 Meter per modulnya
2. Fasilitas yang tersedia berupa guiding block, drainase, bollard, zebra cross, tempat duduk, lampu penerangan, tempat sampah B3,dan pot tanaman.
3. Lebar jalur pedestrian sebesar 3 meter dan didukung jalur kendaraan sebesar 3 Meter
4. Pada jalur kendaraan dibagi menjadi 2 pengguna yaitu pengendara sepeda dan pengendara becak, motor, dan mobil.
5. Pada jalur pedestrian dapat dilalui dari dua arah sedangkan pada jalur kendaraan hanya dapat dilalui satu arah yang berasal dari Jalan Malioboro
6. Perletakan titik lampu dalam 1 modul berjarak 9,3 meter, perletakkan lampu didekatkan dengan tempat duduk guna menghindari penyalahgunaan tempat tersebut untuk Tindakan asusila.
7. Perletakkan pot tanaman dalam 1 modul berjarak 6 meter, keberadaan pot ini guna mengharikan lingkungan yang asri.
8. meletakkan tempat duduk berjarak 6,3 meter, keberadaan tempat duduk sebagai tempat istirahat bagi pejalan kaki. Selain itu juga mendukung pembeli dari PKL yang ada di sepanjang jalan.

9. Perletakan vegetasi berjarak 9,5 meter, keberadaan vegetasi guna memberikan lingkungan yang asri dan sebagai peneduh dari panas matahari.
10. Perletakkan drainase berjarak 2 meter, keberadaan drainase sebagai area resapan air dan meminimalisir terjadinya banjir ketika hujan datang.
11. Perletakkan bollard mengikuti modul dengan jarak 28 meter, selain itu perletakkan juga berada pada gang yang ada pada Jalan Sosrowijayan
12. Perletakkan guiding block berada disepanjang jalan. Pada sepanjangan jalan yang tidak terdapat penyebrangan dan gang menggunakan guiding block garis. Pada area penyebrangan dan jalan menggunakan guiding block bulat.

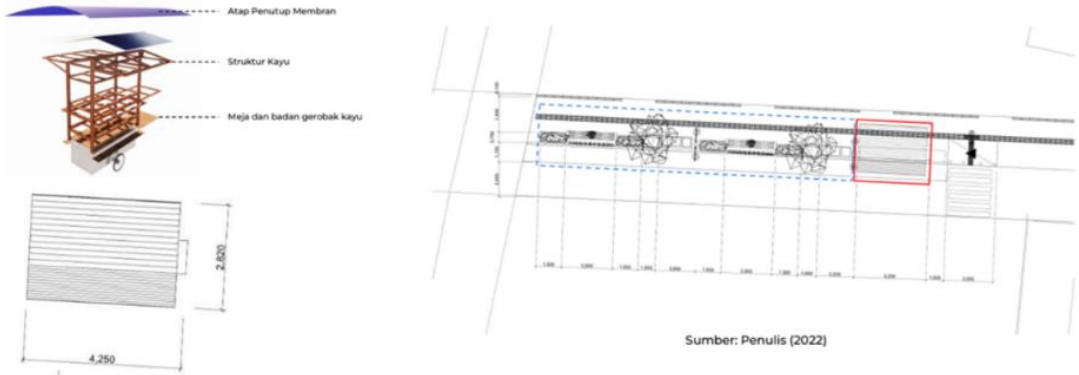
Perletakkan tempat sampah dalam 1 modul berjarak 7,6 meter



Gambar 10. Pedoman Pedestrian
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

Pedoman PKL

1. Perletakkan PKL sejajar dengan kursi yang terdapat di jalur pedestrian
2. Perletakkan antar PKL dalam 1 site memiliki jarak 2 kursi pedestrian atau setiap 18 meter di letakkannya 1 buah gerobak
3. PKL sejajar dengan kursi untuk merespon pedestrian dan untuk keefektifan ruang gerak sehingga tidak terganggu dengan adanya gerobak
4. Penggunaan material kayu untuk merespon lingkungan sekitar dan jalur pedestrian, material kayu digunakan agar terlihat alami dan tidak mengganggu pemandangan
5. Penggunaan penutup membran untuk menyelaraskan dengan material kayu agar terlihat lebih futuristik
6. Gerobak memiliki ukuran panjang 4 meter sudah termasuk atap jika tanpa atap ukuran gerobak 3 meter, lebar gerobak 2 meter dengan atap jika tanpa atap 1 meter
7. Ukuran gerobak mengacu peraturan walikota nomor 37

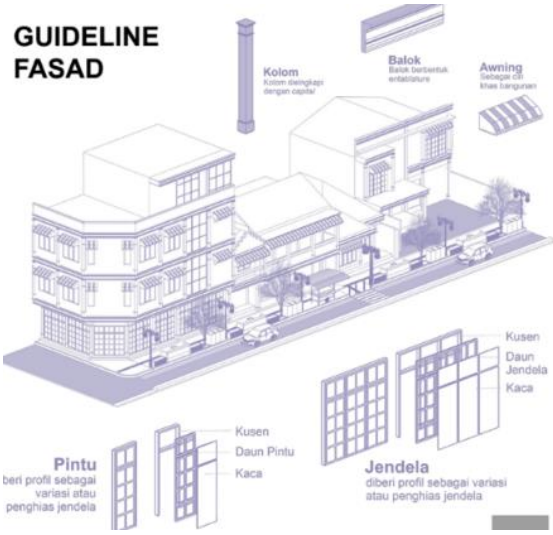


Gambar 11. Pedoman PKL
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

p-ISSN 2964-8483
Vol 6, No. 1, Juli 2023

Pedoman Fasad

1. Bukaan Jendela
   Pada elemen Jendela yaitu semuanya menggunakan kusen yang diberi profil sebagai variasi atau penghias jendela. Jendela ditempatkan dengan pengulangan sejajar. Jendela ditempatkan lebih menjorok ke dalam, rata dengan dinding dalam sehingga memberi penegasan sebagai elemen vertikal.
2. Pintu Utama
   Elemen pintu utama didesain dengan daun pintu tidak dibiarkan polos tetapi diberi bingkai dan bagian dalamnya diberi motif berupa grid atau pola kotak-kotak.
3. Lubang Ventilasi
   Elemen lubang ventilasi disusun dengan lubang angin yang berderet. Deretan lubang angin tersebut menjadi aksen yang mempertegas garis aksis pada fasad bangunan.
4. Atap & Akhiran bangunan
   Atap ditempatkan dibalik parapet sehingga akhiran bangunan sebetulnya bukanlah atap, melainkan parapet yang mengelilingi fasad bangunannya
5. Elemen Struktur Balok
   Balok pada bagian atap dibuat berundak-undak dan menjadi ornamen estetika fasad bangunannya. Atau yang dapat disebut dengan sebutan balok entablature.
6. Kolom-kolom yang terdapat pada fasad gedung diposisikan secara simetris.dilengkapi dengan capital.
7. Ornamen
   elemen ornamen menggunakan corak tradisional lokal Indonesia seperti yang ada di candi-candi, yaitu Kala. Selain Kala ornamen lainnya yang diambil dari arsitektur lokal Indonesia adalah ornamen flora
8. Penggunaan Awing
   Menggunakan objek Awning (Kanopi Kain) akan menjadi sebagai ciri khas bangunan pada kawasan Jl. Sosrowijayan. Awning ini juga objek yang selaras dengan fasad vernacular. Semua warna awning pada kawasan akan disamakan dengan menggunakan warna Merah Putih. Awning akan dipasangkan diatas jendela sehingga juga berfungsi sebagai topi-topi atau kanopi.
9. Konsep Warna Fasad
   Fasad diselaraskan juga berdasarkan warna fasadnya. bangunan dengan konsep arsitektur kolonial lebih dominan menggunakan warna natural monokrom. Warna terang sebagai warna utamanya seperti putih, crem, abu-abu terang. Sedangkan warna gelap sebagai warna aksennya.



Gambar 12. Pedoman Fasad
Sumber: Hasil Penelitian tahun 2022

KESIMPULAN

Setelah melakukan observasi langsung pada jalan Sosrowijayan terdapat beberapa permasalahan umum yang ditemui pada kawasan ini. Permasalahan tersebut seperti kurangnya karakter fisik dari kawasan sosrowijayan, keterbatasan lahan yang menyebabkan kendaraan parkir sembarangan, signage yang mengganggu visual bangunan, keberadaan PKL di bahu jalan, dan kondisi jalan yang tidak terorganisir. Permasalahan yang ada tersebut disimpulkan 3 masalah utama yaitu jalur pedestrian, PKL, dan fasad. Permasalah yang ada di jalan ini mengganggu jalannya aktivitas sehari hari sehingga perlu adanya pedoman desain kawasan agar kawasan ini tertata dengan baik.

Pembuatan guideline pada jalan Sosrowijayan ini bertujuan menjadikan kawasan yang tertata dari segi pedestrian, penataan PKL dan identitas kawasan dengan penyamaan bentuk fasad. Pembuatan guideline berdasarkan analisis yang telah dilakukan dengan aplikasi depthmapX maupun analisi lapangan secara langsung. Hasil yang di dapat berupa nilai konektivitas tinggi pada kawasan sosrowijayan yaitu 0.549. Hasil analisis didapatkan bahwasanya perancangan pedestrian pada site merupakan pilihan tepat dikarenakan pergerakan pada jalan tersebut banyak dilalui oleh orang sehingga penting terdapatnya jalur pedestrian pada site untuk memudahkan akses yang nyaman dan aman bagi pedestrian. Pada penataan PKL disimpulkan bahwasanya Penataan PKL pada site merupakan pilihan tepat dikarenakan pergerakan pada jalan tersebut banyak dilalui oleh orang sehingga memberikan peluang besar terhadap peningkatan ekonomi PKL. Nilai konektivitas tersebut juga menunjukkan bahwasanya jalan mudah untuk diakses, sehingga pembeli akan dengan mudah untuk mencapai penjual. Sedangkan pada fasad dengan Menyelaraskan konsep fasad bangunan pada kawasan Jalan Sosrowijayan dengan konsep Arsitektur Kolonial sebagai bentuk mengembalikan citra visual kawasan dan menjadi identitas kawasan Jalan Sosrowijayan. Seperti halnya pada kawasan sekitarnya yang masih ada beberapa bangunan yang mempertahankan karakter arsitektur kolonial. Konsep arsitektur kolonial sendiri identik dengan karakter arsitektur kolonial karena cukup populer pada masa penjajahan belanda di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

Anggraini, D., & Rahmi, D. H. (2019). Karakteristik fasad bangunan Indis di kawasan jalan Prawirotaman Yogyakarta. *ARTEKS : Jurnal Teknik Arsitektur*, *4*(1), 45–56.

Da Costa, A. da C., Arafah, W., Taki, H. M., & Sugihartoyo, S. (2021). Kajian Perubahan Penggunaan Lahan di Kawasan Malioboro. Jurnal Bhuwana, 1(1), 53–67.

Fardila, D., Priyosulistyo, H., & Triwiyono, A. (2018). Penilaian Fasilitas Jalur Pedestrian Dari Aspek Safety, Health, and Environment (She). INERSIA: LNformasi Dan Ekspose Hasil Riset Teknik SIpil Dan Arsitektur, 14(2), 133–145.

Hermawan, J., Aji, E. S., Muhtadi, A., & Syafriadi. (2022). REVITALISASI BANGUNAN BALAI PERTEMUAN MENJADI GEDUNG OLAHRAGA BULUTANGKIS DI KABUPATEN KAPUAS HULU. *Retensi _Rekayasa Teknik Sipil*, *2*(2), 43–51.

Indonesia. Undang-Undang Peraturan Walikota Yogyakarta pasal 13.

Indonesia. Undang-Undang Peraturan Walikota Yogyakarta pasal 4.

Indonesia. Undang-Undang Perda Kota Yogyakarta pasal 65 ayat (1) huruf b tentang RTRW.

Indonesia. Undang-Undang Perda Kota Yogyakarta pasal 74 tentang RTRW.

Pratitis, A.-. (2015). Kajian Perkembangan Aktivitas Sosial dan Rekreasi di Jalur Pedestrian (Studi Kasus: Jalur Pedestrian Jalan Pahlawan). Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota, 11(2), 129.

Purnomo, A., & Setiawan, M. F. (2015). Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian Di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang Berdasarkan Persepsi Pengguna. Jurnal Teknik Sipil Dan Perencanaan, 17(2), 131–138.

Riany, M. (2021). Karakteristik Fasad Gedung De Majestic Braga Karya C.P. Wolff Schoemaker. *Jurnal Arsitektur TERRACOTTA*, *2*(3), 1–12.

Sari, A. M., Sari, D. F., & Wibawani, S. (2020). Penerapan Konsep Walkability Dalam Mendukung Kota Surabaya Sebagai Kota Metropolitan Yang Produktif Dan Berkelanjutan. *Public Administration Journal of Research*, *2*(3).

Suryana, N. (2019). REVITALISASI PKL DI KAWASAN SKYWALK CIHAMPELAS KOTA BANDUNG: ANTARA KEBIJAKAN DAN KENYATAAN. *CosmoGov: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, *5*(1), 118–135.

Ujianti, R. M. D. (2012). Penggunaan Jalur Pedestrian Sebagai Perwujudan Kota Berkelanjutan (Studi Kasus: Akses Utama Kampus Universitas Diponegoro Tembalang Semarang). *P R O S I D I N G – Seminar Nasional KEBIJAKAN DAN STRATEGI DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR & PENGEMBANGAN WILAYAH BERBASIS GREEN TECHNOLOGY*, *April*.

Utomo, H. P., Mutia, F., Arsitektur, P. S., Arsitektur, F., Veteran, U. P. N., & Timur, J. (2018). KAWASAN Studi Kasus : Jalan Rungkut Madya Surabaya Pendahuluan Kajian Pustaka Streetscape menurut The Delaware Complete. *ATRIUM Journals of Architecture*, 117–128.

Wiwin Nurzanah, I. D. A. (2019). Studi Aksesibilitas Transportasi Berkelanjutan Untuk Penyandang Cacat (Disabilitas) Di Pusat Kota Medan. *Saintek ITM*, *31*(2), 50–63.

Wuisang, C. E. V., Sutrisno, A., & Sondakh, J. A. R. (2019). Strategi Revitalisasi Kawasan Heritage di Pusat Kota Lama Kota Manado. *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2019*, *March 2021*, A103–A110.

Wulanningrum, S. D. (2022). Kajian Kualitas Streetscape Di Koridor Jalan Pemuda Blora. *PAWON: Jurnal Arsitektur*, *VI*, 1–14.