

ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LAYANG JANTI TERHADAP PERKEMBANGAN TATA RUANG KAWASAN JANTI

KASUS STUDI: KAWASAN JANTI, DESA CATURTUNGGAL, KABUPATEN SLEMAN, D. I. YOGYAKARTA

Jeky El Boru¹

Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta
e-mail : borujeky@yahoo.co.id

Abstract: *This research aims to analyze the impact of Janti Flyover Construction toward the growth of layout at Janti Urban Area, including structured space, open space, and linkage. Method used for data collecting are observation, satellite image, and interview, whereas the analysis method is qualitative description, which is the superimposed method of two layers, that are the layout condition before and after flyover construction. The result shows that the impact of Janti Flyover construction can be seen on building mass (solid), the increasing number of open spaces, including the road network, parking place, and park, whereas the relation between spaces, visually and structurally, can be seen on the growth of buildings which have new shapes and styles, therefore the performance of the overall building does not have a proportional shape. Considering Janti Street at the collective relation, its role is getting stronger as the main frame road network.*

Keywords: *Flyover construction, layout changing, Janti Area*

Abstrak: *Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, meliputi ruang terbangun, ruang terbuka, serta hubungan antar ruang ("linkage"). Metode pengumpulan data dilakukan melalui observasi, pengamatan foto udara, dan wawancara; sedangkan metode analisis melalui deskripsi secara kualitatif yang berupa "superimposed method" dari dua lapisan kondisi lahan, yakni kondisi tata ruang sebelum dan sesudah pembangunan jalan layang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti terdapat pada massa bangunan ("solid"), penambahan ruang terbuka yang berupa jaringan jalan, parkir, dan taman; sedangkan pada hubungan antar ruang –secara visual dan struktural– yakni tumbuhnya bangunan dengan bentuk dan gaya baru, sehingga bentuk tampilan bangunan secara keseluruhan tidak proporsional. Pada hubungan kolektif, Jalan Janti semakin kuat perannya sebagai kerangka utama jaringan jalan.*

Kata kunci : *Pembangunan jalan layang, tata ruang, Kawasan Janti*

PENDAHULUAN

Perkembangan kota tergantung dari lokasi, kepadatan kota, dan berkaitan dengan masa lalu atau sejarah terbentuknya kota, serta berkaitan dengan masa yang akan datang (Lynch, 1975). Perkembangan kota juga merupakan proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan lain dalam waktu yang berbeda. Hal ini menyangkut aspek politik, sosial budaya, teknologi, ekonomi, dan fisik yang akan terlihat langsung pada perkembangan fisik yang berkaitan dengan penggunaan lahan perkotaan (Umar, 2001). Penduduk perkotaan dewasa ini mencapai lebih dari

50% penduduk Indonesia akibat bertambahnya penduduk perkotaan (Widiantono, 2009). Salah satu akibat yang berkaitan dengan padatnya penduduk di perkotaan adalah semakin banyaknya jumlah kendaraan pribadi di kota, baik mobil maupun motor. Pengaruh dari semakin banyaknya kendaraan pribadi yang dimiliki secara individual adalah kemacetan. Jumlah jalan yang tersedia di perkotaan tidak mampu menampung jumlah kendaraan yang bertambah banyak. Sistem *one family one car* tidak optimal, maka sebagai pemecahan masalah ini pemerintah melakukan upaya pelebaran jalan atau penambahan luas dan jalur jalan.

¹Jeky El Boru adalah mahasiswa Magister Teknik Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Janti merupakan padukuhan yang terletak di Desa Caturtunggal, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, D. I. Yogyakarta. Kawasan Janti terletak di Jalan *Ringroad* Timur Yogyakarta dan berada pada dua wilayah pemerintahan, yakni Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul. Dalam pembahasan ini, penulis hanya mengambil daerah Kabupaten Sleman yang berada di bagian utara jalur kereta api, yang menurut Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten Sleman adalah kawasan pemukiman kampung, perdagangan dan jasa (Bappeda Kabupaten Sleman, 2013). Hampir sepenuhnya pada daerah tepi Jalan Janti menjadi area perdagangan yang ditujukan bagi pedagang kaki lima dan usaha lain di bidang perdagangan dan jasa. Usaha ini berlokasi di sepanjang jalan tersebut, dan selebihnya adalah daerah pemukiman kampung, fasilitas peribadatan, pendidikan, dan kesehatan yang berada di belakang rumah toko dan bangunan perdagangan lainnya.

Pembangunan Jalan Layang Janti dilaksanakan karena adanya kepadatan lalu lintas yang tinggi sering menimbulkan kemacetan pada *junction* (pertigaan), pertemuan antara Ruas Jalan Yogyakarta - Prambanan dengan akhir Ruas Jalan Arteri Selatan. Kedua ruas jalan ini berstatus jalan nasional dan berfungsi sebagai jalan arteri primer. Sedangkan rel kereta api merupakan jalur utama Jakarta - Surabaya untuk jalur tunggal (*single track*) dengan volume melintas sebanyak 88 lintasan per hari, sehingga kepadatan aktivitas kendaraan pada daerah ini menjadi menumpuk saat penyeberangan kereta api terutama pada bagian bawah jalan layang sehingga dibangun jalan layang (*Flyover*). (Humas Praswil, 2003).

Pembangunan Jalan Layang Janti yang dilakukan dengan cara pelebaran jalan di tengah daerah pemukiman dan luas lahan yang sempit di Kawasan Janti telah melalui pertimbangan yang rumit. Pemerintah menyelesaikan masalah tersebut dengan menggunakan sistem pembangunan secara vertikal atau pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*). Jalan ini dibangun di atas tiang-tiang penyangga, sehingga jalan melayang di udara seperti jembatan. Permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah apakah

pembangunan Jalan Layang Janti dengan cara pelebaran jalan dan pembangunan jalan melayang di atas jalan utama serta pemukiman penduduk pada Kawasan Janti mempunyai pengaruh terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, baik ruang terbangun, ruang tidak terbangun maupun hubungan antar ruang yang terjadi pada kawasan tersebut.

RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimanakah pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, yang meliputi ruang terbangun (*solid*), ruang tidak terbangun atau ruang terbuka (*void*) serta hubungan antar ruang (*linkage*) yang ada di Kawasan Janti?

TUJUAN DAN SASARAN

Tujuan

Tujuan penelitian adalah mengkaji pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, dilihat dari karakteristik serta perubahan yang terjadi pada Kawasan Janti, meliputi ruang terbangun (*solid*), ruang tidak terbangun atau ruang terbuka (*void*), serta hubungan antar ruang yang ada (*linkage*).

Sasaran

Sasaran dari penelitian ini adalah tersusunnya sebuah karya tulis yang memberikan pengetahuan tentang kajian pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti.

MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penelitian ini adalah mengetahui pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan dan menjadi masukan bagi instansi terkait akan pengaruh dari pembangunan jalan layang terhadap perkembangan tata ruang kawasan sekitar. Manfaat lebih lanjut adalah apabila ada pembangunan jalan layang di sekitar kawasan pemukiman, maka pengaruh dari

pembangunan jalan layang tersebut sudah dapat diperhatikan.

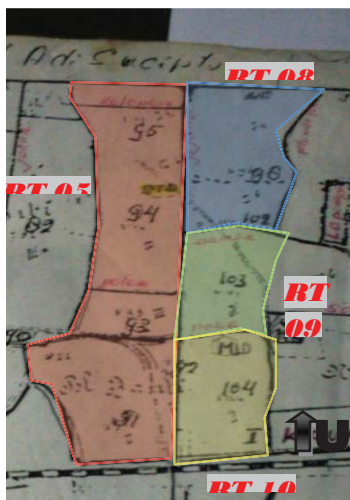
RUANG LINGKUP PENELITIAN

Ruang lingkup materi

Lingkup materi penelitian adalah pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti (*Janti flyover*) terhadap perkembangan tata ruang Kawasan Janti, dilihat dari karakteristik serta perubahan pada perkembangan yang terjadi. Perkembangan ini diketahui dengan meninjau kondisi pada tahun 1996, yang merupakan tahun sebelum pembangunan jalan layang, dan kondisi pada tahun 2013, yang merupakan tahun perkembangan setelah pembangunan jalan layang. Penelitian ini menggunakan teori tata ruang dengan variabel meliputi: ruang terbangun (*solid*), ruang tidak terbangun atau ruang terbuka (*void*), serta hubungan antar ruang yang ada (*linkage*).

Ruang lingkup wilayah studi

Wilayah studi berada di Kawasan Janti, yaitu di Desa Caturtunggal, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, D. I. Yogyakarta, atau *Ringroad* Timur Kota Yogyakarta, dengan batasan obyek studi pada Kawasan Janti, yaitu pada segmen pertigaan Jalan Janti sampai rel kereta api dengan jarak obyek studi 426 meter, untuk cakupan luasan area pengamatan, yakni satu blok ke belakang dari jalan utama meliputi 4 RT pada padukuhan Janti, meliputi RT 5, RT 8, RT 9, dan RT 10.



Gambar 1. Peta Administrasi Padukuhan Janti.
Sumber: Padukuhan Janti, 2013

TINJAUAN PUSTAKA

Studi literatur yang berkaitan dengan penelitian ini adalah tinjauan mengenai teori tata ruang kota (Trancik, 1986), elemen fisik perancangan kota (Shirvani, 1985), dan tinjauan pembangunan jalan layang secara umum.

Teori Tata Ruang Kota

Teori tata ruang kota (Trancik, 1986), meliputi teori *figure ground* dan *teori linkage*. Teori *Figure Ground*, adalah teori yang menggambarkan keseluruhan suatu kawasan dengan menunjukkan tekstur kota melalui bentuk massa bangunan (*building mass*) sebagai *solid* dan ruang terbuka (*open space*) sebagai *void*. Analisis *Figure Ground* adalah alat yang baik untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola ruang perkotaan (*urban fabric*) dan mengidentifikasi masalah keteraturan *massa* atau ruang perkotaan. Teori *Linkage* adalah teori yang menggambarkan bentuk suatu kota yang berkaitan dengan jaring-jaring sirkulasi kota (*network circulation*). Jaring-jaring tersebut dapat berupa jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk *linier* dan bentuk-bentuk yang secara fisik menjadi penghubung antar bagian kota atau suatu kawasan, sehingga *linkages* merefleksikan sarana dan prasarana penunjang pergerakan dari dan ke *nodes*. Secara hirarkis, *linkages* dapat berupa jalan lingkungan, jalan lokal, jalan sekunder maupun arteri.

Teori Elemen Perancangan Kota

Menurut Shirvani (1985) dalam teori elemen perancangan kota, *building form and massing* dapat meliputi kualitas yang berkaitan dengan penampilan bangunan, yaitu: ketinggian bangunan, Koefisien Dasar Bangunan, Garis Sempadan Bangunan, langgam, dan material.

Ketinggian bangunan berkaitan dengan jarak pandang manusia, baik yang berada dalam bangunan maupun yang berada pada jalur pejalan kaki (luar bangunan). Ketinggian bangunan pada suatu kawasan membentuk sebuah garis *horizon* (*skyline*). Ketinggian bangunan di tiap fungsi ruang perkotaan akan berbeda, tergantung dari tata guna lahan. Sebagai contoh, bangunan di sekitar bandara akan memiliki ketinggian lebih rendah dibanding bangunan di kawasan perekonomian.

Koefisien Dasar Bangunan (*Building Coverage*) adalah luas tapak yang tertutup dibandingkan dengan luas tapak keseluruhan. Koefisien Dasar Bangunan dimaksudkan untuk menyediakan area terbuka yang cukup di kawasan perkotaan agar tidak keseluruhan tapak diisi dengan bangunan. Hal ini dimaksudkan agar daur lingkungan tidak terhambat, terutama penyerapan air ke dalam tanah.

Garis Sempadan Bangunan (*GSB*) merupakan jarak bangunan terhadap as jalan. Garis ini sangat penting dalam mengatur keteraturan bangunan di tepi jalan kota. Selain itu juga berfungsi sebagai jarak keselamatan pengguna jalan, terutama jika terjadi kecelakaan.

Langgam atau gaya dapat diartikan sebagai suatu kumpulan karakteristik bangunan di mana struktur, kesatuan dan ekspresi digabungkan di dalam satu periode atau wilayah tertentu. Peran dari langgam ini dalam skala *urban* jika direncanakan dengan baik dapat menjadi *guide line* yang dapat menyatukan fragmen-fragmen dan bentuk bangunan di kota.

Peran material berkenaan dengan komposisi visual dalam perancangan. Komposisi yang dimaksud diwujudkan oleh hubungan antar elemen visual.

Data Pembangunan Jalan layang secara umum

Jalan layang dibangun untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang padat dengan kondisi jalan yang tak mungkin diperlebar, menghindari beberapa persimpangan sekaligus, melewati kawasan kumuh/pasar ataupun melewati lembah, daerah rawa-rawa yang selalu terendam air dengan kondisi tanah yang tidak memungkinkan untuk dibangun jalan dengan cara konvensional. Ada hal yang positif maupun negatif yang selalu muncul pada pembangunan jalan layang. Hal ini perlu diperhatikan dalam pembangunan jalan layang.

Hal yang positif

Hal positif yang diperoleh dengan pembangunan jalan layang adalah menyelesaikan permasalahan mobilitas dan aksesibilitas guna peningkatan kinerja lalu lintas, karena terjadi peningkatan kecepatan lalu lintas pada jalan

layang karena biasanya jumlah akses jalan layang terbatas, sehingga konflik *merging* dan konflik *diverging* berkurang pada *ramp* masuk ataupun keluar. Kelancaran ini mengakibatkan penurunan emisi gas buang, karena emisi gas buang pada kendaraan dengan kecepatan rendah akan lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan yang berjalan pada kecepatan yang lebih tinggi.

Hal yang negatif

Pembangunan jalan baru di wilayah perkotaan akan meningkatkan mobilitas kendaraan pribadi yang akan menarik masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi, sehingga dalam waktu hanya beberapa tahun sudah terjadi kemacetan lalu lintas lagi. Beberapa hal yang merupakan dampak negatif pembangunan jalan layang adalah [1] Mengganggu estetika kota, baik struktur jalan layangnya maupun tiang penyangga (*pier*); [2] Jalan layang yang mengganggu pandangan mengakibatkan cahaya matahari terganggu untuk sampai ke permukaan tanah; [3] Dapat menimbulkan kekumuhan apabila penghuni liar tidak bisa dikendalikan; dan [4] Daerah di bawah jalan layang yang digunakan sebagai tempat parkir oleh pengguna sepeda motor pada saat hujan, sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas. (Wikibuku, 2013).

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif. Pada metode kualitatif, penulis yang menjadi instrumen dalam penelitian dan analisis dilakukan secara terus-menerus dari awal penelitian hingga analisis data.

Data Penelitian

Data primer diperoleh dari lapangan secara visual, yaitu berupa jaringan jalan, lahan, ruang terbuka dan bangunan yang ada pada kawasan Janti. Data primer juga diperoleh dengan wawancara terpinpin dan tidak terpinpin dengan masyarakat dan pemerintah setempat untuk mendapatkan gambaran perkembangan dan perubahan pada kawasan Janti sesudah pembangunan Jalan Layang Janti. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi literatur berupa: buku, jurnal karya ilmiah, majalah dan *internet* berupa jurnal *online* dan berita.

Metode Analisis Data

Metode Analisis Deskriptif

Metode analisis deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi perubahan tata ruang kawasan menurut teori tata ruang kota (Trancik, 1986). Identifikasi ini dilakukan untuk mengetahui perubahan pada perkembangan sebelum dan sesudah pembangunan jalan layang, sebelum memilah perubahan akibat pengaruh pembangunan jalan layang. Selain itu, analisis deskriptif lainnya adalah analisis area pembangunan jalan layang pada Kawasan Janti. Untuk mencari perubahan pada perkembangan kawasan dengan digunakan teknik analisis *superimposed*, yaitu teknik untuk menganalisis perubahan penggunaan lahan suatu lokasi dengan menggunakan peta penggunaan lahan, dari tahun berbeda, yaitu pada tahun 1996 dan tahun 2013.

Metode Analisis Evaluatif

Metode analisis evaluatif digunakan untuk menganalisis pengaruh pembangunan jalan layang yang dilihat dari perubahan hasil analisis deskriptif.

Metode Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan

Pada bagian ini disimpulkan hasil melingkupi variabel yang ada pada teori tata ruang, meliputi ruang terbangun (*solid*), ruang tidak terbangun atau ruang terbuka (*void*), serta hubungan antar ruang (*linkage*).

Saran

Pada tahap ini, penulis mengusulkan ide dan hasil dari analisis kepada masyarakat, pemerintah, dan penulis lain untuk dikaji lebih lanjut mengenai apa yang ada di Kawasan Janti dan bagaimana pengembangan kawasan selanjutnya.

ANALISIS DESKRIPTIF

Analisis Figure Ground

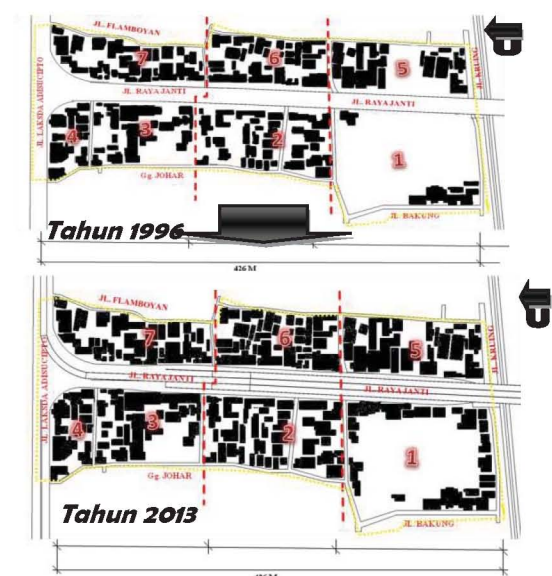
Ruang Terbangun (*Solid*)

Secara keseluruhan blok *massa* yang terbentuk pada Kawasan Janti adalah Blok Medan dan blok sebagai tepi. Sebelum

pembangunan jalan layang, dilihat dari foto udara tahun 1996, blok medan terlihat dari konfigurasi kumpulan *massa* bangunan yang tersebar secara luas. Pada blok 2, 3, 4, 6 dan 7, blok medan tersebar pada ruang yang ada pada blok-blok yang sudah dipilah oleh peneliti, sedangkan pada blok 1 dan blok 5 masih terdapat ruang-ruang kosong, yakni sawah dan kandang ternak terbuka untuk ternak unggas (bebek dan ayam).

Perkembangan yang terjadi pada kawasan ini, yakni pertumbuhan pemukiman baru yang menumpuk dan berjejer di tepi jalan utama Janti, dan jika dilihat dari aktivitas pada kawasan, maka perkembangan aktivitas yang ada pada *massa* terbangun, yakni bertumbuhnya *massa* bangunan pada kawasan yang hanya memiliki satu fungsi, yaitu fungsi hunian, berkembang menjadi fungsi ganda, yaitu fungsi hunian dan fungsi komersial yang diperlebar dengan penambahan ruang pada tepi bangunan.

Jika dilihat dari blok sebagai tepi, terlihat konfigurasi kumpulan *massa* bangunan yang banyak menumpuk dan berjejer pada tepi jalan dan menyisakan ruang-ruang yang berada di tengah kawasan.



Gambar 2. Peta perubahan *massa* terbangun pada Kawasan Janti sebelum dan sesudah pembangunan jalan layang
Sumber : Dokumentasi penulis, 2014

Bentuk dan tampilan *massa* bangunan

Ketinggian Bangunan

Dari data yang diperoleh mengenai ketinggian bangunan, ketinggian bangunan sesudah pembangunan jalan layang masih sama dengan sebelum pembangunan jalan layang, tetapi intensitas bangunan lebih banyak dan tumbuh bangunan lantai dua dan lantai tiga di setiap blok dengan pola pertumbuhan secara acak.

Perubahan bentuk dan tampilan secara umum, yakni beberapa bangunan telah mengalami pemugaran dengan penambahan ruang, bentuk bangunan, dan tampilan dengan menggunakan gaya dan langgam baru pada kawasan, sedangkan sisanya masih mempertahankan bentuk lama. Perubahan lain yang terjadi, yakni pemugaran bentuk-bentuk lama dan penambahan bangunan-bangunan baru pada kawasan, sehingga membuat tatanan bangunan yang dilihat dari bentuk *skyline* membentuk pola tidak teratur.

Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Pembangunan yang dilakukan berupa bangunan baru ataupun pemugaran bangunan. Pembangunan baru dan pemugaran bangunan mengalami perubahan dasar bangunan, yakni bertambahnya luas lantai, baik dari jumlah lantai secara vertikal maupun luas lantai secara horisontal, dan penambahan luas tersebut beragam, yakni 30-400 m².

Langgam

Perkembangan dan perubahan yang terjadi pada bentuk arsitektur bangunan-bangunan di Kawasan Janti beragam, yakni perpaduan arsitektur tradisional dan modern, terutama pada bangunan komersial. Pada bangunan rumah tinggal, umumnya memiliki bentuk arsitektur modern dan pengembangan arsitektur Jawa limasan dan kampung.

Material

Perkembangan dan perubahan penggunaan material pada *massa* bangunan yang ada pada Kawasan Janti, yakni beberapa bangunan komersial dan rumah tinggal yang telah mengalami pemugaran dan menggunakan material hasil penggabungan material alam dan komposit, sedangkan pada bangunan rumah

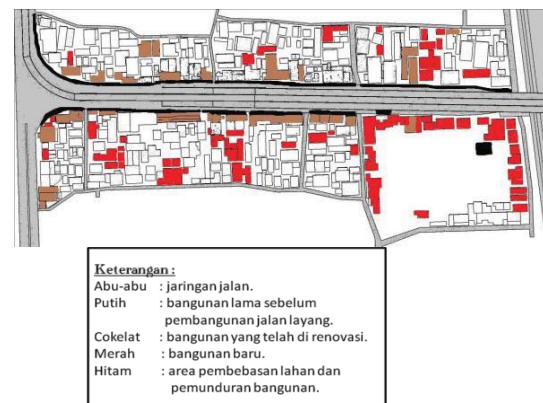
tinggal di pemukiman banyak yang masih menggunakan material alam sebagai material untuk pembangunan rumah.

Ruang non Terbangun (*Void*)

Pada perkembangan dan perubahan secara umum, masih terdapat banyak lahan kosong di setiap lokasi. Lahan-lahan ini digunakan untuk kegiatan dan berfungsi sebagai ruang terbuka. Kawasan Janti adalah kawasan yang memiliki elemen *void sistem terbuka sentral*, terlihat dari konfigurasi di mana ruang yang dibatasi oleh *massa* mempunyai kesan ruang bersifat terbuka, tetapi masih tampak terfokus. Ruang-ruang terbuka yang tidak terbangun berada di tengah blok-blok kawasan dengan kepemilikan pribadi, contohnya adalah sawah yang terdapat pada tengah blok kawasan 1.

Ruang Terbuka berupa Pekarangan

Perkembangan dan perubahan yang terjadi pada kawasan ini terlihat pada bangunan komersial tepi jalan utama Janti, di mana lahan-lahan berupa pekarangan atau halaman bangunan telah mengalami pembebasan lahan untuk pembangunan jalan layang, sehingga bangunan-bangunan yang mengalami pembebasan lahan langsung berbatasan jalan dan tidak memiliki halaman di depan bangunan. Pada bangunan rumah tinggal yang berada di belakang bangunan komersial, umumnya lahan berupa pekarangan berkurang akibat pembangunan baru atau pelebaran bangunan secara horisontal atau melebar ke samping. Jika dilihat dari peraturan GSB dari as jalan, yakni GSB terhadap jalan arteri 20,5m, terhadap jalan



Gambar 3. Perkembangan dan Perubahan Lahan Kosong pada Kawasan Janti.
Sumber: Analisis penulis, 2014

kolektor 9,5m dan terhadap jalan lokal 5 meter; maka hanya terdapat satu atau dua bangunan yang memenuhi persyaratan tersebut.

Ruang terbuka berupa jaringan jalan utama

Perkembangan dan perubahan yang terjadi pada ruang jalan di Kawasan Janti, yakni sebelum pembangunan jalan layang lebar utama Jalan Janti 11 meter yang terdiri dari dua jalur jalan dan pada pembangunan jalan layang membutuhkan banyak ruang untuk jalan dengan penambahan jalur dari dua jalur jalan menjadi lima jalur jalan (2 jalur lambat dan 3 jalur cepat), sehingga lebar jalan menjadi 27,5 meter.

Ukuran jalan lingkungan dan gang tidak mengalami perubahan ataupun perkembangan. Perubahan yang terjadi adalah pada penggunaan bahan pada perkerasan jalan, yakni ada beberapa bagian jalan yang mengalami perubahan perkerasan dari yang sebelumnya tidak menggunakan perkerasan, kemudian berkembang menggunakan perkerasan *paving block* maupun aspal. Selain itu, tumbuhnya bangunan-bangunan baru dalam blok-blok kawasan juga menyebabkan adanya gang-gang baru dalam kawasan pemukiman.

Perubahan yang terjadi pada jalur pedestrian adalah mengalami perpindahan posisi akibat pembebasan lahan pada tepi Jalan Janti. Perpindahan posisi ini juga turut mengubah ukuran lebar jalur pedestrian dan fungsi jalur pedestrian. Ukuran lebar jalur pedestrian sebelum pembangunan jalan layang adalah 1,5 meter, sesudah pembangunan jalan layang menjadi 1 meter. Sebelum adanya pembebasan lahan dan pemindahan jalur pedestrian, antara jalur pedestrian dan bangunan memiliki jarak (ruang), sehingga fungsi jalur pedestrian hanya digunakan untuk pejalan kaki dan di beberapa bagian jalur pedestrian digunakan untuk parkir. Sesudah pembangunan jalan layang terjadi pemindahan jalur pedestrian sebagai akibat dari pembebasan lahan, sehingga jalur pedestrian berdekatan dengan bangunan pada tepi jalan.

Ruang terbuka berupa taman dan lahan parkir

Perkembangan dan perubahan yang terjadi pada Kawasan Janti, yakni perubahan pola ruang terbuka berupa taman dan parkir.

Ada perubahan bentuk taman pada kawasan dari yang berupa ruang terbuka menjadi berupa taman masing-masing bangunan. Setelah pembangunan jalan layang, muncul ruang terbuka bawah jalan layang berupa penataan beberapa pohon yang ada pada ruang bawah jalan layang.

Perkembangan dan perubahan parkir pada Kawasan Janti, yakni sebelum pembebasan lahan bangunan komersial masih memiliki ruang-ruang parkir di halaman bangunan, tetapi setelah pembangunan jalan layang dan selama proses pembangunan telah terjadi pembebasan lahan dan lahan berupa halaman menjadi berkurang, sehingga parkir dialihkan pada ruang bawah jalan layang yang sudah didesain untuk tempat parkir.

Ruang terbuka berupa sawah

Dari data yang didapat sebelum pembangunan jalan layang, bangunan-bangunan yang ada dekat sawah berada pada daerah pemukiman dengan intensitas bangunan yang tidak banyak.

Analisis Linkage

Linkage Visual pada Jalan Utama Janti

Perkembangan *figure ground* pada ruang jalan, yakni bertambahnya luas jalan dan jumlah jalur kendaraan. Jika dilihat dari elemen *linkage visual*, maka pada perkembangannya jalan utama Janti membentuk koridor, yakni jalan utama Janti dibentuk oleh dua deretan *massa* (bangunan dan pohon) yang membentuk sebuah ruang yang mana sebelum pembangunan jalan layang jalan diapit oleh deretan *massa* bangunan yang beragam pada tepi Jalan Janti. Setelah pembangunan Jalan Layang Janti masih diapit antara badan jalan layang dan bangunan pada tepi jalan.



Gambar 4. Bentuk tampilan *linkage visual* pada jalan utama Janti.

Sumber: Analisis penulis, 2013

Linkage Visual pada Jalan Lingkungan dan Gang

Perkembangan dan perubahan jalan lingkungan pada Kawasan Janti membentuk koridor, yakni jalan utama Janti dibentuk oleh dua deretan *massa* (bangunan dan pohon) yang membentuk sebuah ruang. Perkembangan tampilan *visual* pada tepi jalan lingkungan tetap sama, yakni variasi *massa* bangunan dan pohon pada tepi jalan yang berkembang adalah jumlah bangunan bertambah dan jumlah pohon berkurang.

Linkage Visual pada Jalur Pedestrian

Berdasarkan pengamatan penulis, jalur pedestrian yang terputus-putus secara *visual* dapat dikatakan sebagai penghubung secara berirama yang berupa jalur pedestrian dengan memiliki variasi bentuk, *massa* dan fungsi yang berbeda-beda.

Linkage Struktural

Perkembangan pada Kawasan Janti setelah pembangunan jalan layang dilihat dari hubungan dan *collage massa-massa* bangunan yang ada pada Kawasan Janti, yakni bangunan-bangunan baru muncul pada kawasan dengan mengisi rongga-rongga pada kawasan. Bangunan ini memiliki *linkage* struktural dengan melanjutkan pola yang sudah ada. Beberapa bangunan baru muncul dengan bentuk sendiri atau dapat dikatakan perkembangan sambungan.

Linkage Kolektif

Pada perkembangan Kawasan Janti, hubungan-hubungan pada kawasan secara *linkage* kolektif mengikuti pola *mega form*, di mana susunan-susunan yang dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus dan hirarkis. Ini terlihat pada kawasan di mana Jalan Janti sebagai jalan utama atau kerangka sebuah garis lurus dan jalan lingkungan serta gang-gang yang ada dalam kawasan sebagai penyangga jalan utama Janti.

Analisis *evaluatif*: Pengaruh pembangunan Jalan Layang Janti terhadap Perkembangan Tata Ruang Kawasan Janti

Pengaruh Pembangunan Jalan Layang terhadap Massa Terbangun (*Solid*)

Pembebasan lahan pada tepi jalan sangat berpengaruh terhadap kawasan. Proses

pembangunan jalan layang membuat aktivitas perekonomian pada Kawasan Janti menjadi tidak beroperasi atau mati. Pembangunan ini sempat tersendat selama 1 tahun. Pengaruh lain pembangunan jalan layang adalah pengunjung yang datang ke bangunan-bangunan komersial di tepi Jalan Janti menjadi berkurang. Pengunjung yang menggunakan jalur lambat di bawah jalan layang kebanyakan adalah masyarakat yang berada dekat kawasan, sedangkan pengguna jalan jarak jauh lebih memilih menggunakan jalur cepat yang berada di atas jalan layang. Ini tidak memungkinkan untuk pengguna jalur cepat untuk berkunjung ke bangunan-bangunan komersial tepi jalan layang, kecuali bangunan komersial pada persimpangan Jalan Janti dan Jl. Laksda Adisucipto yang merupakan daerah turunan jalan layang.

Pembangunan jalan layang membuat bangunan komersial dengan kondisi sedang dan besar berkurang pengunjung, tetapi hal ini menguntungkan bagi usaha kecil yang turut menghadirkan bangunan-bangunan baru pada tepi jalan layang, yang sebelum pembangunan jalan layang merupakan area persawahan. Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap fungsi ruang juga turut mengubah aktivitas yang ada pada *massa* terbangun, yakni bangunan komersial dengan jenis usaha kecil mengalami pemugaran bangunan akibat pembebasan lahan untuk pembangunan jalan layang. Bangunan komersial ini dipugar dengan pelebaran bangunan secara horisontal untuk berdagang dan penambahan jumlah lantai secara vertikal untuk hunian.

Ketinggian Bangunan

Dilihat dari perkembangan kawasan, beberapa bangunan telah mengalami pemugaran dan membangun baru dengan penambahan tinggi bangunan, baik berlantai dua maupun berlantai tiga. Hal ini terlihat pada bangunan-bangunan komersial di tepi jalan Janti yang telah mengalami pemugaran dan penambahan jumlah lantai bangunan. Bentuk *skyline* membentuk pola yang tidak teratur. Terbentuknya *skyline* yang tidak teratur disebabkan oleh masih tercampurnya bangunan komersial besar dan bangunan komersial kecil.

Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Pembangunan *massa* bangunan baru dan pemugaran bangunan mengakibatkan terjadinya perubahan dasar bangunan, yakni bertambahnya luas lantai, baik dari jumlah lantai secara vertikal maupun luas lantai secara horisontal, dan luas tersebut beragam, yakni 30-400 m². Dari perkembangan yang didapat, pengaruh pembangunan jalan layang pada bangunan-bangunan komersial di tepi jalan layang secara horisontal, yakni luas lantai menjadi berkurang akibat pembebasan lahan, tetapi secara vertikal jumlah lantai menjadi bertambah dan luas lantai pun bertambah.

Langgam

Bentuk baru pada bangunan komersial tepi Jalan Janti, yakni bentuk-bentuk bangunan mulai berubah penampilan dengan memakai material-material *komposit* pada bangunan, lahan yang terpotong pada *massa* terbangun di tepi jalan, sehingga bangunan langsung berbatasan dengan jalan. Bangunan-bangunan ini masih memiliki atap limasan dan atap pelana yang menjurai ke jalan, sehingga bisa saja memungkinkan terseret kendaraan besar. Bangunan-bangunan baru yang muncul maupun bangunan pemugaran menggunakan atap beton yang tidak menjurai ke jalan.

Material

Perubahan dari segi material yang terjadi adalah bangunan tidak menggunakan atap limasan dan atap pelana, tetapi sudah menggunakan material beton sebagai penutup atap. Ini memungkinkan pemanfaatan lahan yang sempit, di mana atap limasan memiliki banyak jurai sedangkan atap beton memiliki sedikit jurai.

Pengaruh Pembangunan Jalan Layang terhadap Ruang Terbuka (*void*)

Ruang terbuka berupa pekarangan

Pengaruh dari pembangunan jalan layang terhadap ruang terbuka berupa pekarangan, yakni berkurangnya ruang terbuka berupa pekarangan yang ada di tepi jalan utama Janti. Pembebasan lahan untuk pelebaran jalan dan pembangunan Jalan Layang Janti menyebabkan bangunan-bangunan yang berada di tepi jalan Janti mengalami kekurangan lahan terbuka

berupa pekarangan. Bangunan yang terbangun sekarang berbatasan langsung dengan jalan utama, begitu pula bangunan baru yang bertambah pada tepi Jalan Janti berkembang mengikuti tepi.

Pengaruh terhadap aktivitas di ruang terbuka berupa pekarangan adalah akibat pembebasan lahan untuk pembangunan Jalan Layang Janti, bangunan-bangunan tepi jalan mengalami pembebasan lahan, sehingga bangunan-bangunan ini mengalami pengikisan lahan selebar 7-8 meter pada pekarangan, bahkan beberapa bangunan langsung berbatasan dengan jalan atau tidak memiliki pekarangan.

Ruang terbuka berupa jalan

Pada jalan utama Janti: menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sleman Tahun 2011-2031, yakni Jalan Janti sebagai arteri primer sebagaimana dimaksud pada ayat satu huruf B meliputi bagian D, yakni jalan lingkaran mulai dari perbatasan Kabupaten Sleman-Kabupaten Bantul sampai dengan simpang tiga Maguwoharjo dan mulai dari simpang tiga Janti sampai dengan perbatasan Kabupaten Sleman - Kabupaten Bantul. Menurut peraturan pemerintah tentang jalan, lebar jalan arteri primer adalah 11 meter dan terdiri dari dua jalur, yang jika dibagi masing-masing selebar 5,5 meter, sehingga penambahan lebar Jalan Janti sebesar 16,5 meter. Total lebar jalan sekarang adalah 27,5 meter dengan pembebasan lahan sisi kiri dan kanan jalan selebar 8,25 m atau 8 m.

Pada jalan lingkungan dan gang: perkembangan yang ada di Kawasan Janti terhadap jalan lingkungan dan gang nampaknya belum ada perubahan ukuran, hanya terdapat perubahan tekstur jalan, yakni penambahan perkerasan dengan aspal dan *paving block*. Berdasarkan pengamatan penulis, ini terjadi sebagai pengaruh dari pembangunan jalan layang, hal ini merupakan perkembangan dari kawasan itu sendiri.

Pada jalur pedestrian: Pedestrian pada lokasi sebelum pembangunan Jalan Layang Janti berada pada sisi kiri dan kanan jalan yang ukurannya lebih lebar yakni 1,5-2 meter. Akibat pembebasan lahan pada tepi jalan,

jalur pedestrian pun turut menjadi lahan untuk pelebaran jalan, sehingga lebar jalur pedestrian yang terbangun sekarang menjadi sempit dan tidak memiliki ruang dengan bangunan yang berada di tepi jalan utama Janti.

Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap ruang jalan adalah hadirnya jalan layang yang memberi pengaruh positif pada aktivitas jalur sirkulasi, yakni mengurangi kemacetan dan mempercepat jalur sirkulasi kendaraan, menghadirkan ruang baru berupa parkir dan ruang terbuka hijau pada ruang bawah jalan layang. Pengaruh negatif terhadap aktivitas di ruang jalan adalah munculnya ruang baru yang tidak digunakan sesuai fungsinya, yakni ruang terbuka hijau digunakan untuk kegiatan pedagang kaki lima, pemindahan jalur pejalan kaki dengan ukuran lebih kecil yang langsung berbatasan dengan bangunan juga dialihfungsikan untuk parkir dan juga aktivitas dagang bangunan tepi jalan utama.

Ruang terbuka berupa taman dan parkir

Perubahan yang terjadi pada aktivitas di ruang terbuka berupa taman dan parkir adalah perpindahan kegiatan aktivitas pada taman dan penambahan aktivitas lainnya pada taman. Melihat perubahan pada perkembangan di atas, maka yang menjadi pengaruh terhadap aktivitas pada taman, yakni munculnya ruang baru pada bawah jalan layang yang turut menghadirkan aktivitas-aktivitas lainnya pada ruang ini. Pengaruh positifnya adalah pedagang kaki lima pada ruang bawah jalan layang turut membantu dan mempermudah akses bagi masyarakat menengah ke bawah karena berada di jalur sentral dan mudah dijangkau, sedangkan pengaruh negatif dari hadirnya aktivitas ini adalah penggunaan area ruang terbuka hijau untuk area dagang yang membuat tanaman yang sudah ditata banyak yang tidak tumbuh dengan baik akibat digunakan untuk perletakan peralatan dagang. Pengaruh negatif pada daerah parkir adalah penggunaan area parkir untuk area dagang, sehingga mempersempit area parkir.

Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap lahan parkir, yakni berpindahannya lahan parkir pada halaman bangunan tepi jalan layang ke ruang bawah jalan layang

yang didesain untuk tempat parkir. Ini bisa terlihat pada kondisi sekarang, yakni bangunan yang berdekatan dengan ruang bawah jalan layang, seperti yang terlihat oleh penulis, menggunakan ruang bawah jalan layang sebagai parkir, sedangkan bangunan komersial yang berdekatan dengan persimpangan Jalan Janti - Jalan Laksda Adisucipto menggunakan ruang jalan sebagai area parkir.

Ruang terbuka berupa sawah

Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap ruang terbuka berupa sawah, yakni sama dengan pembahasan pada *massa* terbangun, yakni bangunan komersial jenis usaha besar tidak berkembang, sedangkan pada bangunan komersial jenis usaha kecil bertumbuh pesat. Ini terlihat dengan munculnya bangunan-bangunan baru pada tepi jalan layang dengan fungsi komersial kecil berupa warung kelontong, salon, bengkel, warung makan, dan tempat jahit; sedangkan bangunan pemukiman pada jalan lingkungan tepi sawah muncul karena perkembangan kawasan, yang berada di daerah strategis yang mudah dijangkau ke daerah komersial maupun fasilitas publik lainnya berupa kawasan pendidikan, transportasi dan lain-lain.

Pengaruh terhadap *Linkage Visual* Jalan Utama Janti

Pengaruh dari pembangunan jalan layang ini adalah jalur jalan mempercepat arus kendaraan dan terhindar dari kemacetan bagi pengguna yang menggunakan jalur cepat atau jalur yang melintas di atas jalan layang, sedangkan yang menggunakan jalur lambat menjadi lebih berhati-hati menggunakan jalur ini karena bertambahnya bangunan dan beragam aktivitas pada tepi dan ruang bawah jalan layang.

Pengaruh terhadap *Linkage Visual* Jalan Lingkungan dan Gang

Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap gang juga hampir sama dengan jalan lingkungan, yakni setelah pembangunan jalan layang, sirkulasi dalam kawasan lebih cepat atau lebih leluasa. Oleh karena itu, dibutuhkan banyak jaringan jalan pada kawasan, ini dibuktikan dengan beberapa gang yang diberi perkerasan *paving block*, yang sebelumnya

tanpa perkerasan atau yang terbentuk karena masyarakat sering melalui jalur tersebut.

Pengaruh Pembangunan Jalan Layang terhadap Linkage Visual Jalur Pedestrian

Pengaruh pembangunan jalan layang terhadap jalur pedestrian di Jalan Layang Janti dilihat dari elemen *visual* dari *linkage* adalah yakni perubahan menghubungkan suatu daerah dengan daerah lain secara seimbang pada massa sebelum pembangunan jalan layang.

Pengaruh Pembangunan Jalan Layang terhadap Linkage Struktural

Yang menjadi pengaruh dari pembangunan jalan layang pada *linkage* struktural, yakni bangunan-bangunan baru dan bangunan-bangunan pemugaran pada tepian muncul dan bertumbuh dengan pola tambahan, yakni melanjutkan pola yang sudah ada dan sebagian bangunan komersial mengikuti pola sambungan dengan memperkenalkan pola baru pada kawasan.

Pengaruh Pembangunan Jalan Layang terhadap Linkage Kolektif

Pengaruh dari pembangunan jalan layang terhadap *linkage* kolektif adalah jalan utama masih sebagai kerangka utama jaringan jalan yang dihubungkan ke jalan lingkungan dan gang pada kawasan. Jalan Janti semakin bertambah kuat perannya karena jalan ini memiliki dua jalur yang mempercepat proses aksesibilitas pada kawasan.

KESIMPULAN

Kesimpulan umum

Perkembangan tata ruang Kabupaten Sleman secara umum, yakni memiliki *banyak pusat pertumbuhan*, baik pusat kegiatan kota, perdagangan, dan pendidikan. Kawasan Janti berada di Kecamatan Depok yang merupakan kawasan pendidikan, perdagangan, dan jasa. Selain itu, Kawasan Janti juga merupakan wilayah aglomerasi Kotamadya Yogyakarta, sehingga perkembangan kawasan ini cukup pesat.

Pola perkembangan yang membentuk pola perkembangan *linear*, yakni banyak bangunan bertumbuh pada tepi jalan utama.

Nampaknya faktor-faktor pendorong berkembangnya kawasan, yakni kawasan berada di jalur strategis yakni berada di Jalan *Ringroad* Timur Yogyakarta yang juga merupakan jalur jalan nasional, bertumbuhnya beberapa sarana pendidikan berupa kampus, sehingga muncul banyak rumah sewa dan indekos, munculnya bangunan-bangunan komersial juga turut menambah laju pertumbuhan pada kawasan.

Perkembangan dan pengaruh pembangunan jalan layang pada struktur ruang kawasan dilihat dari bentuk tatanan bangunan, yakni bangunan sebelum pembangunan jalan layang bertumbuh berbentuk *blok sebagai tepi*, di mana pada tepi-tepi blok karena masih memiliki lahan terbuka pada tepi blok yang dibatasi oleh jalan dan gang, sedangkan sesudah pembangunan jalan layang pertumbuhan yang terbentuk yakni pertumbuhan *blok medan*, di mana bangunan yang bertumbuh sesudah pembangunan jalan layang bertumbuh dengan mengisi rongga-rongga kosong dalam kawasan yang sebelumnya sebagai lahan tidak terbangun (ruang terbuka). Selain itu, bangunan-bangunan di tengah blok membutuhkan sirkulasi, sehingga muncul gang-gang baru dalam masing-masing blok.

Perkembangan dan pengaruh pembangunan jalan layang pada *masa* terbangun yakni bersifat *heterogen*, di mana banyak bangunan baru tumbuh dengan ciri dan bentuk baru pada kawasan, sehingga menghasilkan *masa* bangunan pada kawasan dengan bentuk dan ciri masing-masing.

Pertumbuhan dan pengaruh pembangunan jalan layang pada ruang terbuka kawasan, yakni sebelum pembangunan jalan layang masih memiliki ruang-ruang terbuka di tengah masing-masing blok, sedangkan sesudah pembangunan jalan layang ruang-ruang ini terisi oleh pembangunan-pembangunan baru dalam kawasan, sedangkan ada dua blok pada kawasan yang pada tengah bloknnya tidak terbangun, ruang-ruang ini berupa sawah dan kandang ternak terbuka.

Pertumbuhan dan pengaruh pembangunan jalan layang pada aktivitas dalam kawasan, yakni bangunan-bangunan pada tepi jalan

utama memiliki fungsi rangkap dari bangunan hunian ke bangunan komersial maupun sebaliknya.

Pertumbuhan dan pengaruh pembangunan jalan layang terhadap aksesibilitas pada kawasan, yakni jalan layang hadir untuk mengatasi kemacetan, tetapi terjadi penambahan penduduk dan penggunaan jalan dengan munculnya aktivitas-aktivitas baru berupa berdagang dan parkir pada area dekat jalur sirkulasi, sehingga mengganggu kelancaran sirkulasi pada jalur lambat, jalan lingkungan, dan jalur pedestrian.

Saran

Saran lebih ditujukan kepada pemerintah sebagai penentu kebijakan yang dapat mengendalikan peraturan dan ketentuan tentang penggunaan lahan dilihat dari Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan pada kawasan (meliputi rencana penggunaan lahan per blok pada kawasan, rencana KDB, GSB, dan ketinggian bangunan).

Pembangunan nantinya melihat pada potensi-potensi yang ada pada kawasan, sedangkan permasalahan terkait tata ruang agar dapat diminimalisir.

Diharapkan pengembangan kawasan bukan hanya pada potensi tata ruang saja, melainkan dari potensi lain, seperti bidang ekonomi, pemerintahan, transportasi, dan lain-lain.

Kawasan Janti diharapkan menjadi contoh kawasan komersial dan pemukiman kampung bagi kawasan-kawasan lain dengan pembangunan mengikuti bentuk-bentuk langgam terbanyak kawasan yang bisa menjadi ciri khas kawasan.

Peraturan penggunaan lahan perlu diberlakukan bagi pedagang kaki lima agar dapat menjalankan usahanya tanpa mengganggu

aktivitas lain di sekitarnya, baik pada ruang bawah jalan layang dan juga parkir pada jalur pedestrian.

DAFTAR RUJUKAN

- Bappeda Kabupaten Sleman. 2013. *Rencana Detail Tata Ruang dan Wilayah Desa Caturtunggal*. Sleman, Yogyakarta: Bappeda Kabupaten Sleman.
- Humas Prasarana Wilayah, Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah. 2003. *Janti Fly Over Terpanjang di Yogyakarta*. [Online], Tersedia: <http://www1.pu.go.id/uploads/berita/ppw0110032.htm> [Diunduh Maret 2013]
- Lynch, K. 1975. *The Image of the City*. England: The M.I.T Press.
- Padukuhan Janti. 2013. *Peta Administrasi Padukuhan Janti*. Sleman, Yogyakarta: Padukuhan Janti.
- Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Suprpto, Z. H. K. 2002. "Time Study" Pemasangan Balok "Ginder" Janti "Fly Over" Yogyakarta. Tesis tidak diterbitkan. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
- Trancik, R. 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Umar, S.A. 2001. Kajian Perubahan Penggunaan Lahan di Sekitar Jalan Arteri Lingkar Barat Palembang. Tesis tidak diterbitkan. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Widiantono, D. J. 2009. *Menangkar Kinerja Kota-kota di Indonesia*. [Online], Tersedia: http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?mod=_fullart&idart=120 [Diunduh 8 Desember 2012].
- Wikibuku.com. 2013. *Pembangunan jalan layang*. [Online], Tersedia: http://id.wikibooks.org/wiki/Rekayasa_Lalu_Lintas/Jalan_layang_dan_terowongan,201 [Diunduh 30 Maret 2013].