PENINGKATAN KUALITAS LINGKUNGAN FISIK
ALUN-ALUN KOTA YOGYAKARTA
SEBAGAI RUANG PUBLIK KOTA

Sigit Dwiananto A
Laboratorium Perancangan Kota Departemen Teknik Planologi ITB
Labtek IX. A - Jl. Ganesha 10, Bandung
sigitdwiananto@yahoo.com

Abstract

As parts of Kraton, the Squares of Yogyakarta have been through many changes. They are no longer considered as a transition between sacred space (Kraton) and profane space (the settlement outside the beteng), but as a public space to be utilized by everyone. This can be seen with the growing functional activities that replace cultural ones. This result in inevitable deterioration of the physical quality of the squares.

This paper explores the ideas of upgrading the physical quality of the squares using design criteria and components that have been commonly acknowledged in designing public space. Findings show that the deviation of uses, the declined condition of design components, conflicts within activities, and the lack of maintenance, have caused the deteriorating quality of the spaces. Thus, the design of the squares should emphasize on the spatial arrangement of supporting activities and the reinterpretation of the image and identity of the squares as an integral part of Kraton.

Keywords: public space, physical environment, design criteria and design components, supporting activities, image and identity

1. PENDAHULUAN


Untuk itu, perlu dirumuskan langkah-langkah peningkatan kualitas lingkungan fisik agar alun-alun dapat berfungsi secara baik sebagai ruang publik kota. Peningkatan kualitas fisik ini ditekankan pada dua hal, yang pertama adalah pengaturan aktivitas-aktivitas yang terjadi dalam ruang. Yang kedua adalah peningkatan citra alun-alun sebagai bagian integral dari Kraton Yogyakarta.

II. PERTIMBANGAN-PERTIMBANGAN PERANCANGAN: KRITERIA, KOMPONEN, DAN INDIKATOR

Kesuksesan perancangan sebuah ruang publik bergantung pada bagaimana perancangan merespon karakteristik sebuah ruang dan menilai potensi, kendala, dan limitasi ruang. Penilaian ini akan bergantung pada faktor-faktor yang dipertimbangkan dalam merancang sebuah ruang publik. Maka dari itu, akan ada banyak definisi faktor-faktor yang harus dipertimbangkan dalam perancangan. Itu semua bergantung dari konteks dimana perancangan tersebut dilakukan.

Dalam kasus ini, digunakan kriteria perancangan, komponen perancangan, dan indikator dari kriteria untuk menilai seburuk apa kondisi lingkungan fisik di kedua alun-alun, sebelum ditentukan titik berat dan tujuan perancangannya. Kriteria dan komponen perancangan didapatkan dari studi
literatur, yang merupakan pertimbangan-pertimbangan yang sering digunakan dalam perancangan ruang publik. Kriteria adalah kondisi ideal dari sebuah hasil akhir perancangan, sementara komponen adalah hal-hal yang berkaitan langsung dengan perancangan dan harus dirancang, indikator adalah jabaran lebih detil dari kriteria perancangan. Kriteria-kriteria yang digunakan antara lain:

1. **Kenyamanan**. Dimaksudkan agar pengguna ruang publik merasa nyaman dalam melakukan aktivitasnya dalam ruang publik. Dengan demikian perlu dilakukan upaya pemenuhan kebutuhan pengguna ruang yang lebih bersifat psikologis dan pendukung aktivitas (Shirvani, 1985; Whyte, 1980).


3. **Keamanan**. Bertujuan untuk memberikan rasa aman bagi pengguna ruang untuk melakukan aktivitasnya dalam sebuah ruang publik, dan untuk mencegah terjadinya vandalisme, dan kriminalitas dalam ruang (Mahyar, 1999).


Hubungan antara kriteria dan komponen perancangan dapat dilihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.
### Tabel 1. Komponen Dan Kriteria Dalam Perancangan Alun-Alun

<table>
<thead>
<tr>
<th>Komponen</th>
<th>Keselamatan</th>
<th>Keamanan</th>
<th>Kenyamanan</th>
<th>Daya Tarik</th>
<th>Aksesibilitas</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vegetasi</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Penutup permukaan</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Penerangan ruang</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempat duduk</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempat sampah</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Telepon umum</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pedagang kaki lima</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>WC umum</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Tanda dan rambu</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Aktivitas aktif</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Aktivitas pasif</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Jalan pejalan</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempat parkir</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramps dan tangga</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Pembatas ruang</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sumber: Whyte, 1980; Jacob, 1992; Carr, 1992; Gehl, 1992; Madanipour, 1996; Lynch, 1980; Banerjee, 2001; Mahyar, 1999

### Tabel 2. Kriteria dan Indikator Perancangan Alun-alun

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kriteria</th>
<th>Indikator</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Aksesibilitas</td>
<td>Mudah dimasuki secara fisik (memiliki aksesibilitas fisik)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mudah terlihat secara visual (memiliki aksesibilitas visual)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Memiliki aksesibilitas psikologis (terbuka terhadap semua jenis pengguna)</td>
</tr>
<tr>
<td>Keselamatan</td>
<td>Bebas dari benda-benda membahayakan dan lingkungan yang mengancam keselamatan</td>
</tr>
<tr>
<td>Keamanan</td>
<td>Tidak ada aktivitas yang membahayakan seperti kejahatan, vandalisme</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Keterjangkauan fasilitas umum pelayan darurat (seperti dekat dengan pos polisi, pemadam kebakaran, dan sebagainya)</td>
</tr>
<tr>
<td>Kenyamanan</td>
<td>Adanya kenyamanan fisik (tidak terganggu dalam beraktivitas, kebebasan dalam penggunaan ruang)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kenyamanan psikologis (rasa aman dari lingkungan sekitar, terlindung dari iklim yang mengganggu)</td>
</tr>
<tr>
<td>Daya tarik</td>
<td>Memiliki elemen-elemen yang menarik secara visual</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Memiliki aktivitas-aktivitas yang dapat menarik orang untuk secara kontinu datang</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Memiliki citra dan identitas yang spesifik</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sumber: Whyte, 1980; Jacob, 1992; Carr, 1992; Gehl, 1992; Madanipour, 1996; Lynch, 1980; Banerjee, 2001; Mahyar, 1999

### III. DESKRIPSI KONDISI LINGKUNGAN FISIK ALUN-ALUN KOTA YOGYAKARTA

Alun-alun Utara dan Alun-alun Selatan terletak dalam kawasan konservasi yang dikenal dengan nama kawasan Jeron Beteng. Kawasan ini merupakan kawasan Keraton yang dibatasi dengan pagar tembok (beteng) setinggi 2,5m. Secara administratif, kawasan Jeron Beteng terletak dalam


3.1 Alun-Alun Utara


Pengguna alun-alun Utara sangat bervariasi dari segi umur, jenis kelamin, asal, dan intensi aktivitasnya. Tercatat kebanyakan pengguna merupakan orang dewasa dan laki-laki (77.4%), dan bertempat tinggal dalam kota Yogyakarta (70%) (Survai Lapangan, 2003). Dapat disimpulkan bahwa ruang
publik dengan karakteristik seperti ini merupakan ruang publik dengan skala layanan kota dengan aktivitas utamanya adalah aktivitas aktif.


3.2 Alun-Alun Selatan


Beberapa aktivitas lain yang pernah diadakan di alun-alun selatan yang kini tidak ada lagi antara lain sebagai tempat latihan memanah baik untuk prajurit atau keluarga kraton. Alun-alun selatan juga pernah dipakai sebagai tempat adu harimau melawan kerbau. Atraksi ini dianggap penting pada awal kraton berdiri, dan merupakan salah satu upacara adat tertinggi kraton.


Pada siang hari, aktivitas yang paling menonjol adalah adanya penjual barang klithikan (barang-barang bekas) terutama barang-barang onderdil otomotif yang mengambil tempat di jalur pejalan yang mengelilingi alun-alun selatan. Pada malam hari, penjual barang klithikan tersebut digantikan oleh pedagang makanan lesehan yang menjual jagung bakar, gudeg, dan angkeringan.

---

1 Setelah hari ke duapuluh satu pada bulan puasa, di Jawa lazim disebut likuran, atau sepuluh hari terakhir.
3.3 Kondisi Komponen Perancangan
Secara umum dapat dikatakan bahwa kondisi komponen-komponen perancangan di alun-alun utara dan selatan Yogyakarta tidak mampu memenuhi kriteria perancangan yang ada. Tabel 3 adalah deskripsi umum dari kondisi komponen-komponen perancangan di tempat observasi.

Dari observasi terhadap komponen, kriteria dan perbandingan terhadap indikator, dapat dilihat bahwa persoalan paling menonjol yang terjadi pada alun-alun kota Yogyakarta adalah penurunan kualitas lingkungan fisiknya. Penurunan kualitas lingkungan fisik lingkungan alun-alun disebabkan antara lain oleh:

1. Penyalahgunaan ruang, seperti penggunaan jalur pejalan untuk PKL, mendirikan lapangan bola di tengah alun-alun, dan sebagainya.
2. Penurunan kondisi komponen perancangan, terutama disebabkan karena memang alun-alun kota Yogyakarta tidak pernah disiapkan sebagai ruang publik serba guna dengan kecenderungan aktivitas harian di dalamnya.
3. Konflik antar aktivitas dalam ruang, terutama antara aktivitas aktif dan pasif, dan antara komponen perancangan (seperti PKL) dengan aktivitas, yang disebabkan karena kurang tertatanya komponen perancangan.
4. Kurangnya perawatan terhadap komponen perancangan yang telah ada, seperti lampu jalan yang rusak, tempat sampah yang tidak bisa dipakai, dan sebagainya.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Komponen Perancangan</th>
<th>Kriteria Terkait</th>
<th>Deskripsi Kondisi Komponen</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Vegetasi             | Kenyamanan      | • Kurangnya vegetasi peneduh pada jalur-jalur pejalan  
|                      |                 | • Tidak ada tempat beristirahat yang teduh ketika melakukan aktivitas  
|                      | Daya tarik      | • Tidak ada perawatan yang baik kepada vegetasi yang sudah ada  |
| Penutup permukaan    | Keselamatan     | • Penutup permukaan (rumput ataupun konblok) tidak terawat dan sudah rusak  |
| Penerangan ruang      | Keamanan        | • tidak ada lampu jalan pada jalur pejalan, dan tempat dimana aktivitas dilakukan dalam ruang.  
|                      |                 | • tidak cukupnya penerangan untuk melakukan aktivitas pada malam hari baik dari tingkat terang maupun jumlahnya  
|                      | Kenyamanan      | • perlentakan lampu jalan sering tidak tepat, bukan dimana orang melakukan aktivitasnya  
|                      | daya tarik      | • tidak ada desain yang spesifik pada lampu jalan yang menunjukkan citra kawasan  |

Tabel 3. Deskripsi Kondisi Komponen Perancangan
Secara Umum di Kedua Alun-alun
<table>
<thead>
<tr>
<th>Komponen Perancangan</th>
<th>Kriteria Terkait</th>
<th>Deskripsi Kondisi Komponen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tempat duduk</td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>* baik pada jalur pejalan maupun ruang terbuka (square) tidak terdapat tempat duduk sebagai tempat istirahat</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* perletakan tempat sampah tidak pada titik-titik dimana orang melakukan aktivitas.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Daya tarik</td>
<td>* tidak ada desain yang spesifik pada tempat sampah yang menunjukkan citra kawasan</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempat sampah</td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>* tidak ada telepon umum yang disediakan pada ruang-ruang publik di kawasan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* tidak adanya aturan yang jelas membuat pedagang seenaknya mengkapling lahan sebagai tempat berjualan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pedagang kaki lima</td>
<td>* pedagang kaki lima menempati jalur pejalan dan terkadang pada badan jalan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Keselamatan</td>
<td>* letak PKL di jalur pejalan membuat pejalan harus berjalan di badan jalan.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Daya tarik</td>
<td>* kios-kios kurang tertata dan terkesan kotor.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>* Banyak PKL melakukan ekstensi tempat berjualan pada jalur sirkulasi internal ruang, seperti pada pasar Ngasem.</td>
</tr>
<tr>
<td>WC umum</td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>* tidak terdapat WC umum terutama pada alun-alun utara dan pasar Ngasem</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* WC umum di alun-alun selatan tidak berfungsi</td>
</tr>
<tr>
<td>Tanda dan Rambu</td>
<td>Daya tarik</td>
<td>* tidak terdapat peta objek wisata yang dapat dikenal di Jeron Beteng</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* reklame dan papan informasi tidak tertata dan terkesan semrawut</td>
</tr>
<tr>
<td>Jalur pejalan</td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>* pada beberapa ruang, jalur pedestrian terasa sangat sempit dan tidak memadai untuk dilalui</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Keselamatan</td>
<td>* adanya konflik antara pejalan dan pedagang kaki lima</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* material pada perkerasan jalur pejalan rusak dan tidak terawat</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* adanya on-street parking membuat jalan menjadi macet</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* karena PKL, pejalan terpaksa berjalan di badan jalan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aksesibilitas</td>
<td>* tidak adanya elemen aksesibilitas (ramp, tangga, dan guiding block) yang disediakan untuk orang cacat</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>* pada beberapa bagian jalur pejalan dan alun-alun, perbedaan ketinggian perkerasan terlalu besar, sehingga menyusahkan orang untuk melalunya</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Daya tarik</td>
<td>* material pembentuk ketinggian (tanah, penutup permukaan, dan perkerasan) tidak terawat dengan baik</td>
</tr>
<tr>
<td>Komponen Perancangan</td>
<td>Kriteria Terkait</td>
<td>Deskripsi Kondisi Komponen</td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>-----------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Ramp dan tangga</td>
<td>Aksesibilitas</td>
<td>tidak terdapat tangga, ramps, atau undakan pada ruang-ruang publik terutama pada bagian yang memiliki perbedaan ketinggian</td>
</tr>
<tr>
<td>Pembatas ruang</td>
<td>Keselamatan</td>
<td>tidak terdapat pembatas fisik antara jalur pejalan dan badan jalan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>tidak terdapat pembatas visual atau psikologis antara satu aktivitas dan aktivitas lain</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempat parkir</td>
<td>Keamanan</td>
<td>tidak tersedia tempat parkir khusus di alun-alun</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Keselamatan</td>
<td>terdapat parkir on-street dapat membahayakan pejalan</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kenyamanan</td>
<td>terdapat kendaraan yang diparkir di jalur pejalan dan dapat mengganggu kenyamanan.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sumber: Survai Lapangan, 2003

Pada saat observasi dilakukan, karena kondisi komponen-komponen perancangan yang buruk, maka penggunaan ruang di alun-alun kota Yogyakarta tidak efektif (Survai Lapangan, 2003). Banyak bagian ruang yang ditinggalkan, tidak terawat, dan digunakan sebagai tempat berjualan PKL. Ruang-ruang di keduanya menjadi sub-yang berdasarkan kecenderungan pola-pola aktivitas harianya. Pola-pola ini terbagi atas sub ruang aktivitas aktif, sub ruang aktivitas pasif, dan sub ruang aktivitas aktif dan pasif yang merupakan ruang transisi di antara keduanya. Sub ruang ini adalah tempat parkir dan pedagang kaki lima.

Penurunan kualitas lingkungan fisik ini adalah komponen yang akhirnya menyebabkan pudarnya citra dan identitas alun-alun kota Yogyakarta sebagai bagian tak terpisahkan dari Kraton Yogyakarta. Penurunan citra dan identitas alun-alun ini dirasakan oleh pengguna yang memandang alun-alun menjadi tempat yang tidak berkarakter Kraton Yogyakarta dan kehilangan elemen yang mampu menarik wisatawan untuk datang ke alun-alun Yogyakarta. Jika hal ini diibarkan, dikuatirkan ini akan pula menyebabkan penurunan citra Kraton
Yogyakarta, karena secara tidak langsung keduanya alun-alun merupakan ruang transisi antara Kraton dan bagian kota lainnya.

IV. PENINGKATAN KUALITAS LINGKUNGAN FISIK ALUN-ALUN
KOTA YOGYAKARTA

Telah diketahui bahwa sebagai ruang publik, persoalan umum yang terjadi di alun-alun kota Yogyakarta adalah menurunnya kualitas lingkungan fisik pada kedua alun-alun. Untuk itu, perlu dirumuskan langkah-langkah peningkatan kualitas lingkungan fisik agar alun-alun dapat berfungsi secara baik sebagai ruang publik kota. Peningkatan kualitas fisik ini ditentukan pada dua hal:

1. mengatur aktivitas-aktivitas yang terjadi dalam ruang dan mengatur sistem keterhubungan (linkage) antara alun-alun utara dan selatan.
2. meningkatkan kondisi komponen-komponen perancangan dengan menghadirkan kembali citra dan identitas Alun-alun sebagai bagian dari Kraton.

4.1 Pengaturan Aktivitas-aktivitas yang Dikembangkan di Alun-alun Kota Yogyakarta

Selain pengembangan aktivitas fungsional harian, aktivitas yang dikembangkan dalam ruang harus mencerminkan kekhasan lokal Kraton Yogyakarta. Pengembangan aktivitas yang dilakukan antara lain berupa:
1. menjaga aktivitas ritual Kraton sebagai atraksi budaya,
2. mengembangkan aktivitas-aktivitas pendukung atraksi budaya,
3. mengembangkan aktivitas-aktivitas fungsional yang sifatnya harian,
4. mengatur aktivitas fungsional harian dengan aktivitas budaya sehingga tidak terjadi konflik,
5. mengatur antar aktivitas fungsional harian (terutama aktivitas aktif dan pasif) sehingga tidak terjadi konflik,
6. mengembangkan pendukung-pendukung aktivitas (komponen-komponen perancangan) untuk menciptakan identitas dan citra kawasan Alun-alun utara dan selatan,
7. serta mengatur densitas masing-masing sub-sub ruang di alun-alun agar dapat digunakan secara efektif, terutama sub ruang yang digunakan oleh PKL, sehingga pada perkembangannya nanti tidak terjadi penambahan PKL secara terus-menerus akan kembali meimbulkan konflik di alun-alun Yogyakarta.

Tabel 4. Beberapa Contoh Aktivitas yang Mungkin Dikembangkan di Alun-alun Kota Yogyakarta

<table>
<thead>
<tr>
<th>Aktivitas</th>
<th>Alun-alun Utara</th>
<th>Alun-alun Selatan</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Aktivitas Budaya</td>
<td>Berkala: Sekaten, Garabeg sawal, garabeg mulud, Jamasan Pusaka</td>
<td>Harian: masangin Berkala: jamasan pusaka, latihan prajurit Kraton</td>
</tr>
<tr>
<td>Aktivitas Fungsional</td>
<td>Harian: olah raga, bermain, jalan-jalan, duduk-duduk, jual-beli suvenir</td>
<td>Harian: olah raga, bermain, jalan-jalan, duduk-duduk, jual-beli suvenir</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Untuk menciptakan integrasi aktivitas antara Alun-alun Utara dan Alun-alun Selatan, diperlukan sistem tautan sirkulasi (linkage) yang baik. Ini bisa dilakukan dengan menciptakan jejalur wisata dengan mempertimbangkan jarak jangkau pejalan kaki, serta kualitas visual yang ingin dihadirkan. Aktivitas-aktivitas yang dapat dikembangkan sehubungan dengan sistem tautan ini antara lain:
1. *heritage trail*, jejalan wisata yang dikembangkan dengan tujuan memperkenalkan pusaka-pusaka budaya. Alun-alun utara bisa digunakan sebagai tempat mulainya dan alun-alun selatan dapat digunakan sebagai tempat berakhirnya *trail*.

2. pengadaan sistem angkutan tradisional (*andhong*) yang menghubungkan alun-alun utara dan selatan,

3. pemberian informasi mengenai aktivitas budaya dan harian yang dianggap mampu menarik pengunjung.

4.2 Menghadirkan Kembali Citra dan Identitas Alun-alun Sebagai Bagian dari Kraton Yogyakarta


1. menjaga keutuhan sumbu kosmologis utara-selatan dalam kawasan,

2. pengembangan perabot tapak yang mampu menunjukkan identitas Kraton, Yogyakarta di seluruh kawasan Jeron Beteng, terutama pada tempat-tempat atraksi wisata seperti alun-alun utara, alun-alun selatan, pasar ngasem, dan tamansari,

3. meningkatkan aksesibilitas antara alun-alun utara, Kraton, dan alun-alun selatan,

4. pengembangan aktivitas-aktivitas budaya secara berkala dan kontinu,

5. pemanfaatan kembali bangunan-bangunan di sekitar alun-alun utara dan selatan sebagai penunjang aktivitas budaya, seperti museum, galeri, dan sebagainya.

Dalam tingkat tapak, penghadiran citra dan identitas dilakukan untuk memberikan impresi bahwa alun-alun kota Yogyakarta merupakan ruang publik tradisional yang mempunyai nilai sejarah dan mempunyai beragam aktivitas budaya yang terjadi dalam ruang. Langkah-langkah yang diambil untuk mewujudkan hal ini di alun-alun utara antara lain:

1. pengembangan komponen perancangan alun-alun kota Yogyakarta dengan memperhatikan desain, bentuk, jenis, orientasi dan ornamentasi Kraton Yogyakarta sebagai preseden rancangan,

2. peningkatan aksesibilitas di alun-alun dengan mengelompokkan tempat parkir, serta perbaikan sistem sirkulasi dan pejalan,

3. pengembangan kegiatan PKL sebagai pendukung aktivitas yang terjadi dalam ruang,

Dalam tingkat komponen perancangan, secara umum komponen-komponen perancangan yang dikembangkan dalam alun-alun kota Yogyakarta harus mampu mendukung citra dan identitas yang ingin ditampilkan dalam tingkat tapak maupun kawasan. Secara spesifik, pengaturan mengenai komponen perancangan akan dibahas lebih lanjut di dalam prinsip perancangan alun-alun. Langkah-langkah yang bisa dilakukan antara lain:

1. menanami kembali vegetasi-vegetasi yang mempunyai nilai-nilai budaya di alun-alun utara dan selatan (pohon beringin di alun-alun utara dan pohon gayam dan asem di alun-alun selatan),
2. mengembangkan ornamentasi khas Yogyakarta dalam desain penerangan ruang, bangku, pagar, dan sebagainya,
3. mengembangkan ornamentasi tersebut ke dalam pola-pola penutup permukaan yang berupa perkerasana/konblok,
4. meletakkan penanda dalam ruang yang memberikan informasi mengenai aktivitas budaya yang terjadi pada waktu lalu dan prosesnya.

V. KESIMPULAN

Alun-alun kota Yogyakarta merupakan ruang publik serbaguna dengan ragam dan intensitas aktivitas yang cukup tinggi, terutama aktivitas fungsional yang sifatnya harian. Aktivitas nilah yang akan banyak berlangsung di alun-alun utara dan alun-alun selatan. Jika dibiarkan berkembang tanpa arah, maka dapat dimungkinkan terjadi konflik antaraktivitas yang bertambah kompleks, dan bukan tidak mungkin akan terjadi konflik antara aktivitas budaya yang sifatnya ritual (untuk itulah awalnya alun-alun kota Yogyakarta dibuat) dengan aktivitas harian yang sifatnya fungsional.


Pengaturan aktivitas akan meliputi pengembangan aktivitas fungsional harian dan aktivitas budaya, dan pengaturan agar keduanya tidak menimbulkan konflik dalam ruang. Pengaturan ini juga dilakukan dengan menciptakan integrasi antara Alun-alun Utara dan Selatan. Sementara Penghadiran kembali citra dan identitas Kraton dilakukan dalam tiga tingkat: kawasan, tapak, komponen perancangan. Pada tingkat kawasan, Alun-alun
dikembangkan sebagai ruang transisi dan pintu masuk ke Kraton. Pada tingkat tapak, alun-alun dikembangkan sebagai ruang publik tradisional yang mempunyai nilai sejarah dan aktivitas budaya yang sangat beragam. Pada tingkat komponen perancangan, komponen-komponen yang dirancang harus mampu mendukung citra dan identitas yang ingin ditampilkan dalam tingkat tapak dan kawasan.

VI. DAFTAR PUSTAKA


Gambar 1. Letak Alun-alun Kota Yogyakarta
Gambar 2. Deskripsi Fisik Alun-alun Utara
Gambar 3. Deskripsi Fisik Alun-alun Selatan

Vegetasi berupa pohon beringin, pohon girek, dan pohon kersen yang ditanam mengelilingi alun-alun. Sisi ini vegetasi yang ada tidak mampu menyediakan kenyamanan termal dan peneduh yang cukup bagi pengguna.

Terdapat WC umum di dekat kandang gajah di alun-alun selatan. Namun WC umum ini tidak berfungsi dan kini tidak digunakan.

Pedagang kaki lima di alun-alun selatan berjualan dengan pembeli non-permanen di sepangjang jalur pedesrian. PKL di sini terbagi menjadi 2 berdasarkan waktu berjualan, yaitu pagi dan sore. Pedagang beringin-hargai, belakang dan sere sampai malam hari adalah penjual makanan (angkringan, lesehan, jagung bakar, dst.)

Tidak terdapat rumah dan tenda yang menjualan barang kawasan, kecuali rumah lala-lintas pun papan reklame.

di sepangjang jalur pedesrian terdapat tempat sampah dengan bentuk sama seperti di alun-alun utara yang berjumlah 8 buah.

Penerangan: ruang di kawasan hanya bempa lampam jalan saja. sehingga secara umum dapat dikatakan kurang memenuhi syarat untuk melakukan aktifitas di malam hari. Tidak seperti alun-alun utara.

Jalur pedesrian di alun-alun selatan ada 2, di sebelah lurus jalan yang melintasi alun-alun dengan lebar 2m dan di sebelah lain dengan lebar 1m.

Alun-alun selatan dapat dipisah dari 5 buah jalan: Jalan Ngembus, jalan Paterbas 1-6, Jalan Langgengsat 1, jalan Langgengsat 2, dan jalan Gading. Alun-alun diketahui terdapat tanah dan kembang kencil, tanam pohon untuk menarik minyak dan melancarkan aliran air.

Sama seperti alun-alun utara, pusat pemilihan pada alun-alun selatan berupa perkesraan di tepi selatan yang membentuk jalan pedesrian dan bagian tengah disusun dengan rumput. Tidak ada jalur perkebunan yang melintasi beringin seperti pada alun-alun utara.

Tidak ada tempat parkir yang disediakan di alun-alun selatan. Sebagian besar pengunjung memarkir kendaraannya, baik mobil maupun sepeda motor di pinggir jalan atau di depan sisi hingga selatan.