

TRANSFORMASI SPASIAL PADA KORIDOR RUANG JALAN CENDRAWASIH – DEMANGAN BARU YOGYAKARTA

Marchelia Dwi Rikatyani

Mahasiswa Prodi Magister Arsitektur, Fak. Teknik, UGM Yogyakarta
e-mail: marchelia.dwir@mail.ugm.ac.id

Dyah Titisari Widyastuti

Dosen Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Fak. Teknik, UGM Yogyakarta
e-mail: dyahtitisariw@ugm.ac.id

ABSTRAK

Transformasi spasial pada koridor ruang jalan adalah perubahan bentuk struktur dan pola ruang jalan dari kondisi yang ada sebelumnya menjadi kondisi saat ini, meliputi ruang fisik dan non fisik yaitu jalan dan pelingkup ruang jalan sebagai bentuk dari suatu struktur keruangan. Koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru memiliki lokasi yang strategis yaitu berada di Kecamatan Depok merupakan pusat pendidikan dan perekonomian di Kabupaten Sleman dan letaknya yang berdampingan langsung dengan kota Yogyakarta. Hal ini memberikan dampak langsung terhadap koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru berupa transformasi spasial yang mengakibatkan terjadinya perubahan fungsi pada koridor ruang jalan sehingga tidak bisa lagi memenuhi kebutuhan pengguna ruang jalan saat ini. Studi ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif dengan menggunakan analisis deskriptif komparatif. Studi ini meneliti mengenai transformasi spasial yang terjadi pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu 2006 hingga 2021 dengan menggabungkan metode observasi lapangan, wawancara, dan studi kepustakaan. Berdasarkan hasil analisis dan dikaji kembali dengan teori, terjadi transformasi signifikan pada pelingkup ruang jalan yang meliputi perubahan sebagian hingga perubahan total, sedangkan pada jalan dan jalur pedestrian tidak mengalami perubahan pada dimensinya, namun tidak bisa memenuhi kebutuhan pengguna ruang jalan seiring dengan adanya transformasi pada pelingkup ruang jalan. Faktor yang menyebabkan terjadinya transformasi yaitu perubahan fungsi, perubahan kepemilikan dan perubahan bentuk bangunan.

Kata kunci : Jalan Cendrawasih – Demangan Baru, Koridor Ruang Jalan, Transformasi Spasial

ABSTRACT

Spatial transformation in corridors road space is a shape transformation of the road space structure and shape from the previous condition to the current condition, including physical and non-physical spaces, namely roads and the scope of road space as a form of a spatial structure. The Cendrawasih – Demangan Baru corridor road space has a strategic

location, which is in Depok District as the center of education and economy in Sleman Regency and it is directly next to the Yogyakarta city. It has a direct impact on the Cendrawasih – Demangan Baru corridor road space so it be through a spatial transformation which resulted in a change in the function of the road space corridor so that it could not fulfill the needs of road space users. This study used a qualitative rationalistic method with comparative descriptive analysis. This study examined the spatial transformation of the Cendrawasih – Demangan Baru corridor road space from 2006 to 2021 by combining field observations, interviews, and literature studies. Based on the analysis and theoretical study results, there was a significant transformation in the scope of the road space which included a partial transformation to a total transformation, while the roads and pedestrian paths had not changed in their dimensions, but both of them could not fulfill the needs of road space users due to the transformation in the road space scope. The factors causing the transformation were function transformation, ownership transformation and building transformation.

Keywords : Cendrawasih – Demangan Baru Street, Corridor Road Space, Spatial Transformation

1. PENDAHULUAN

Setiap kawasan perkotaan di dunia pasti mengalami perubahan atau perkembangan seiring berjalannya waktu. Perkembangan suatu wilayah dalam suatu kawasan perkotaan terkait dengan struktur sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat, yang pada saatnya mengarah pada perkembangan dan transformasi fungsi ruang yang pada akhirnya menyebabkan terjadinya transformasi bentuk fisik yang mengelilingi kawasan tersebut (Gallion, 1980). Transformasi spasial bisa diartikan menjadi penambahan, penghilangan, atau perubahan sifat kegiatan dalam ruang kota. Transformasi spasial merupakan representasi perkembangan daerah yang digambarkan menjadi suatu proses perubahan dan pergeseran ciri-ciri berdasar komponen daerah dalam kurun waktu tertentu sebagai akibat dari keterkaitan antar komponen daerah tersebut, dengan demikian transformasi daerah mencakup variabel-variabel yang bersifat *multidimensional* (Hardati, 2011).

Proses transformasi ini juga dialami oleh kota Yogyakarta yang secara fungsional telah tumbuh dan berkembang seiring dengan berjalannya waktu. Berkembangnya wilayah kota Yogyakarta memberikan dampak pada kawasan yang ada di sekitarnya, salah satunya adalah Kecamatan Depok. Kecamatan Depok merupakan pusat Pendidikan dan Perekonomian di Kabupaten Sleman dan letaknya yang berdampingan langsung dengan kota Yogyakarta. Salah satu yang mengalami transformasi yaitu kawasan koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang berada di Desa Caturtunggal, Kecamatan Depok. Kawasan ini adalah daerah yang

senantiasa mengalami perkembangan dan perubahan yang dinamis, baik berdasarkan aspek pemerintahan, perekonomian, kependudukan juga sosial kemasyarakatan. Kawasan daerah Desa Caturtunggal merupakan daerah trans-sosial antara daerah perkotaan dengan pedesaan, diikuti perkembangan komunitas pendatang, pedagang, pengusaha, dan juga pencari kerja yang akseleratif sebagai akibatnya terjadi peningkatan kebutuhan hidup. Dengan lokasinya yang strategis, maka daerah ini rentan akan efek kegiatan ekonomi pada sekitarnya. Adanya peningkatan kegiatan komersial menaruh efek terhadap adanya proses transformasi spasial yang dialami pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru

Kawasan koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru merupakan kawasan fungsi hunian yang bertransformasi menjadi fungsi komersial karena didukung untuk memenuhi kebutuhan adanya pusat pendidikan di koridor tersebut yaitu Universitas Sanata Dharma, Universitas Islam Indonesia, Universitas Atma Jaya, SMA De Britto, TK-SD Kanisius, Sekolah Musik Indonesia, *Olifant School* dan *Daycare Ceria*. Kawasan koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru juga menjadi akses dari jalan Affandi menuju jalan Solo guna menghindari kemacetan yang terjadi pada area Pasar Demangan. Selain itu, salah satu faktor terjadinya transformasi spasial pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru karena adanya pembentukan outlet distro. Menurut Wulandari dan Widiyanto (2016), pembentukan kluster outlet distro di Jalan Cendrawasih bermula pada akhir tahun 2005, sehingga lingkup pada penelitian ini dimulai dari tahun 2006 sebagai titik awal pertumbuhan fungsi baru.

Transformasi spasial yang terjadi pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru mengakibatkan perubahan fungsi pada koridor ruang jalan sehingga tidak bisa lagi memenuhi kebutuhan pengguna ruang jalan saat ini, yang meliputi kebutuhan aktivitas formal dan non formal. Penelitian terkait transformasi spasial yang telah dilakukan sebelumnya yaitu Transformasi Fisik Spasial Kampung Kota di Kelurahan Kembang Sari Semarang (Dewi, Meidiani L. & Kurniawati W., 2013) dan Transformasi Spasial di Kawasan Peri Urban Kota Malang (Mahendra, Y. I., & Pradoto, W., 2016), pada penelitian tersebut membahas tentang transformasi spasial yang terjadi pada sebuah distrik, sedangkan pada penelitian ini membahas tentang transformasi spasial yang terjadi pada koridor ruang jalan. Penelitian terkait jalan Cendrawasih – Demangan Baru belum pernah dilakukan sebelumnya, oleh sebab itu topik yang digunakan pada penelitian ini merupakan topik yang menarik untuk dibahas, karena mengkaji transformasi spasial pada koridor ruang jalan yang memiliki karakteristik pertumbuhan kawasan yaitu pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pola dan faktor terjadinya transformasi spasial pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transformasi Spasial

Transformasi spasial dapat dilihat dari indikator perubahan bentuk pemanfaatan lahan (Yunus, 2008; Smailes, 1981), perubahan karakteristik permukiman (Sargent, 1976), tingkat aksesibilitas (Giyarsih, 2009), serta perubahan jumlah dan kepadatan penduduk (Hardati, 2011). Terdapat empat proses utama yang menyebabkan terjadinya transformasi di lahan perkotaan (Bourne, 1982), yaitu perluasan batas kota, peremajaan di pusat kota, perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi, dan tumbuh dan hilangnya aktivitas tertentu.

Menurut Hinderink dan Sterkenburg (1975), Smailes (1981), dan Yunus (2005), tinjauan transformasi dalam fisik spasial suatu wilayah bisa dicermati menggunakan konsepsi morfologi kota (*urban morphology*) yaitu:

- Pola penggunaan lahan dan bentuk penggunaan lahan yang tercermin dari perubahan luasan dan aktivitas penggunaannya.
- Karakteristik bangunan, merupakan upaya untuk memahami karakteristik bangunan yang ditunjukkan pada transformasi fungsi, luas, tinggi, bentuk fasad, tipe bangunan, proses pembangunan, kepemilikan bangunan, tata letak, kepadatan dan orientasi pemanfaatan bangunan.
- Karakteristik jaringan jalan, yang mendukung terciptanya angkutan penumpang dan barang. Ditunjukkan melalui transformasi pola dan fungsi jalan serta sarana dan prasarana transportasi.
- Karakteristik permukiman, Hal itu tercermin dari pola permukiman dan pemanfaatan ruang yang terdapat di dalamnya. Salah satunya dengan performa spasial dari kesatuan tempat tinggal atau fungsi bangunannya serta fasilitasnya yaitu jaringan air bersih, listrik, sanitasi, bangunan pemerintah, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain.

Dalam kajian Dewi, Meidiani L. & Kurniawati W. (2013) bentuk-bentuk transformasi diklasifikasikan menjadi tiga jenis yaitu:

- Transformasi besar, yaitu transformasi yang terjadi secara besar-besaran (skala luas) untuk mengubah bentuk pola ruang kawasan yang ada dan transformasi ini mendominasi beberapa area di dalamnya.
- Transformasi sebagian, yaitu transformasi yang terjadi hanya sebagian kecil, sehingga tidak mengubah kondisi awal pola ruang atau lingkungan di sekitarnya.
- Transformasi total, yaitu transformasi yang terjadi secara keseluruhan tanpa ada bentuk asli dari kondisi awal atau pola ruang sebelumnya.

2.2. Koridor Ruang Jalan

Koridor merupakan jalur pergerakan penduduk dengan ruang yang ditentukan oleh pola, fungsi, sirkulasi, serta dinding yang membatasi atau disebut pelingkup ruang jalan, yang juga dapat berupa bangunan (Krier, 1979), namun tidak ada standar baku yang membagi tipe koridor jalan secara pasti (Wulanningrum, 2022). Ruang jalan diklasifikasikan sebagai ruang kota linier. Ruang yang terbentuk antara jalan dan bangunan adalah bagian dari ruang kota, lantaran ruang yang terbentuk dapat menimbulkan aktivitas tertentu. Hubungan fundamental yang dipakai menjadi taktik untuk mengembangkan ruang jalan dengan bangunan pada kedua sisinya (Trancik, 1986). Ruang jalan adalah bagian dari konsep ruang luar, dan unsur primer yg membangun ruang luar merupakan dinding jalan, lantai jalan, dan atap jalan (GLC Study, 1980). Secara fisik, ruang bisa diukur dan diamati dari segi dimensi (skala dan rasio) serta wujud dan bentuknya. Pada saat yang sama, kesan ruang dapat diketahui dari elemen-elemen pelingkupnya seperti warna, tekstur, dan material.

Penelitian dalam koridor ruang jalan melibatkan beberapa komponen fisik sebagai elemen pembentuknya. Klasifikasi elemen fisik yang membentuk ruang jalan meliputi:

- Dinding Pelingkup (*Street Wall*)

Menurut Carmona (2003), bangunan berperan penting dalam membentuk struktur jaringan jalan dan ruang publik. Bangunan akan membentuk petak-petak massa (pola tunggal dan blok) dan ruang terbuka.

- Jalur Pedestrian

Carr (1992) menjelaskan bahwa jalur pejalan kaki (*pedestrian sidewalks*) merupakan bagian dari kota dimana orang-orang berjalan kaki, biasanya di sepanjang jalan yang direncanakan atau dibentuk sendiri, menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya.

- *Street Furniture*

Menurut Shirvani (1985) bahwa ruang jalan yang diperuntukkan bagi publik harus dapat memberikan kenyamanan, juga kualitas pergerakan bagi pejalan kaki harus didukung oleh adanya perlengkapan lain (*amenities*) yang ada di ruang jalan, berupa bangku-bangku, peneduh dan lampu-lampu. Elemen pendukung ini disebut perabot ruang jalan (*street furniture*).

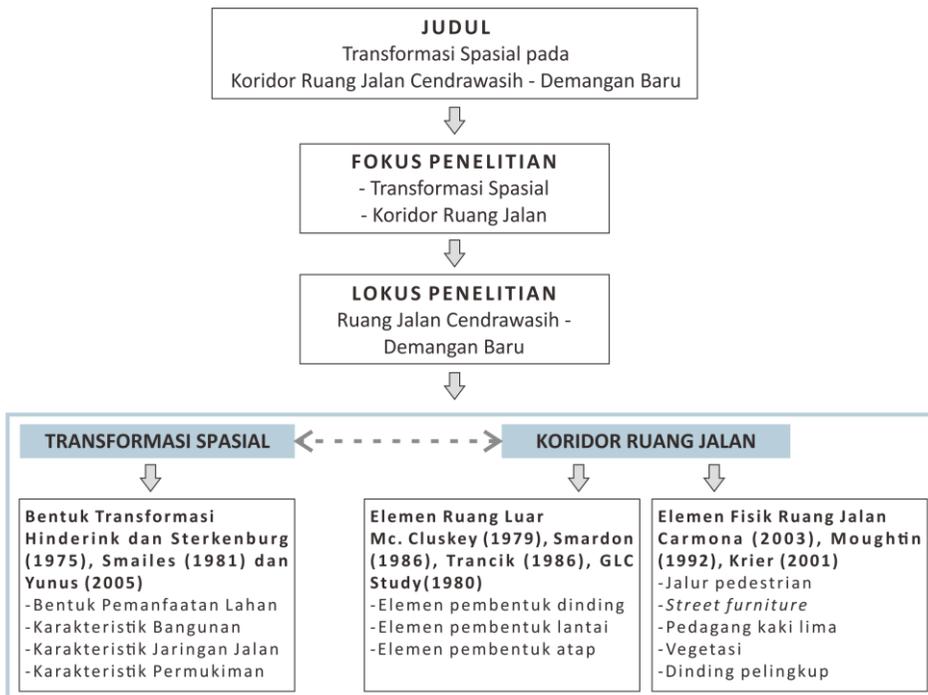
- Vegetasi

Menurut Norman (1983), fungsi – fungsi vegetasi pada lanskap perkotaan sebagai pengontrol iklim, pembatas untuk aktivitas, pencegah erosi, arsitektural dan keindahan/fungsi estetika.

- Pedagang Kaki Lima (PKL)

Menurut Pontoh (1991), pedagang kaki lima yaitu orang-orang yang melakukan kegiatan jual beli barang, jasa, yang berjualan menetap atau sementara di suatu tempat atau ditempat tertentu yang tidak diperuntukkan bagi kegiatan itu.

Berdasarkan tinjauan pustaka, maka teori transformasi spasial, dan koridor ruang jalan memiliki keterhubungan yang terdapat pada gambar kerangka teori berikut (gambar 1):



Gambar. 1
Kerangka Teori

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode rasionalistik kualitatif. Penelitian rasionalistik diawali dengan menemukan landasan teori yang didapatkan dari beberapa kajian teori yang ada. Metoda penelitian kualitatif dapat dilakukan dengan mencari fokus yang sesuai dengan topik penelitian,

mencari data dasar sebagai sarana mengawali penelitian, dan melakukan observasi di lapangan. Berikut adalah tahap yang dilakukan pada penelitian:

a. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data pada penelitian ini diperoleh dari data primer dan data sekunder dengan penjelasan sebagai berikut:

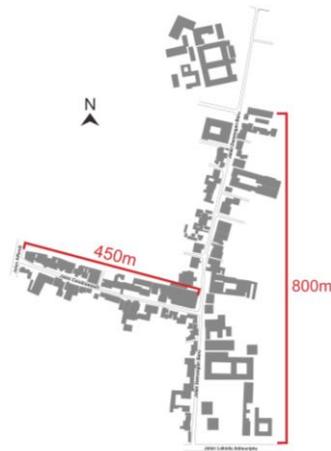
- Data Primer: Data yang diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru untuk mengumpulkan data dan informasi mengenai kondisi fisik koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu 2006 hingga 2021. Responden wawancara yaitu pemilik bangunan atau pekerja pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru.
- Data Sekunder: Data yang diperoleh dari hasil literatur, baik yang dipublikasikan maupun tidak. Data kondisi koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru sebelum tahun 2021 diperoleh dengan mencari data melalui Google Earth.

b. Teknik Analisis Data

Tahap analisis untuk menjawab pertanyaan penelitian difokuskan pada hal-hal berikut:

- Analisis transformasi karakteristik jaringan jalan yang bertujuan untuk mengidentifikasi fungsi dan pola jaringan jalan serta karakteristik koridor jalan dalam kurun waktu 2006 hingga 2021, serta mengkomparasikan dan melihat perbedaan dimensi dan fungsi jalan pada tahun 2006 hingga 2021 dengan alat analisis deskriptif komparatif.
- Analisis transformasi karakteristik pelingkup ruang jalan, bertujuan untuk mengetahui perkembangan dan transformasi pelingkup ruang jalan yang meliputi perubahan dari bangunan, vegetasi dan aktivitas yang terjadi dalam kurun waktu 2006 hingga 2021 dengan menggunakan alat analisis yaitu deskriptif komparatif.
- Analisis pola transformasi dan faktor terjadinya transformasi, bertujuan untuk melihat bagaimana pola dan seberapa besar transformasi kawasan dalam kurun waktu 2006 hingga 2021 dan faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya transformasi. dengan menggunakan alat analisis yaitu deskriptif komparatif.

Area amatan ditentukan berdasarkan kawasan ruang jalan yang mengalami transformasi dominan yaitu berada di sepanjang koridor jalan Cendrawasih (450m) hingga jalan Demangan Baru (800m) (gambar 2). Sedangkan domisili responden dibatasi pada responden yang tinggal di kawasan koridor jalan.



Gambar. 2
Area Amatan Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Transformasi Karakteristik Jaringan Jalan

Analisis transformasi karakteristik jaringan jalan terdiri dari analisis jaringan jalan dan jalur pedestrian. Status jalan Cendrawasih – Demangan Baru yaitu lokal sekunder yang berarti jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan (gambar 3).



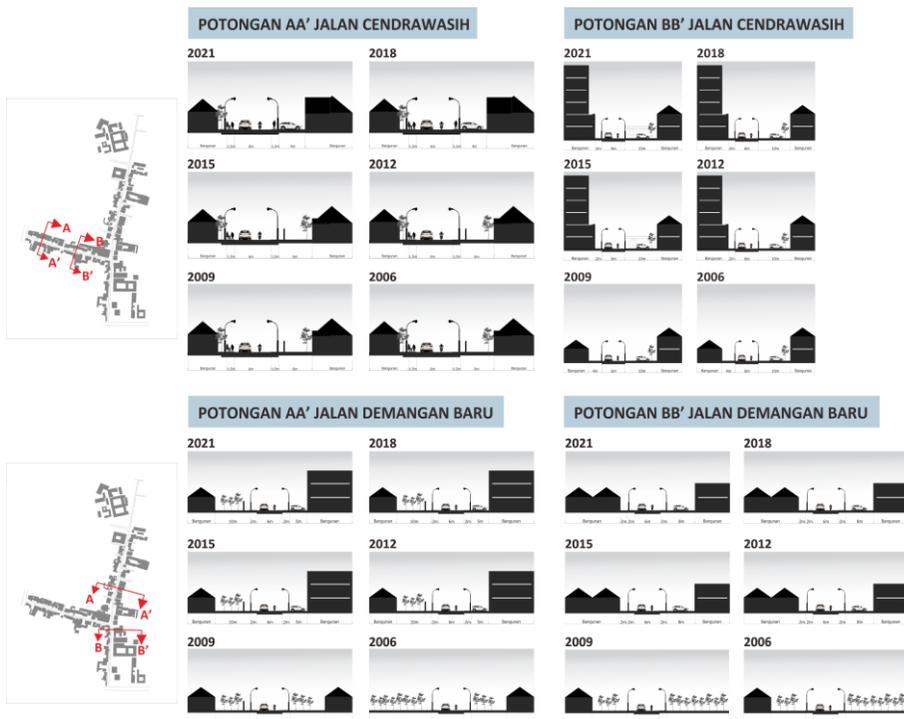
Gambar. 3
Jaringan Jalan dan Jalur Pedestrian

Berdasarkan obeservasi lapangan dan wawancara mengenai jalan dan jalur pedestrian, berikut data dimensi jalan Cendrawasih dan Demangan Baru:

Tabel 1.
Dimensi Jalan

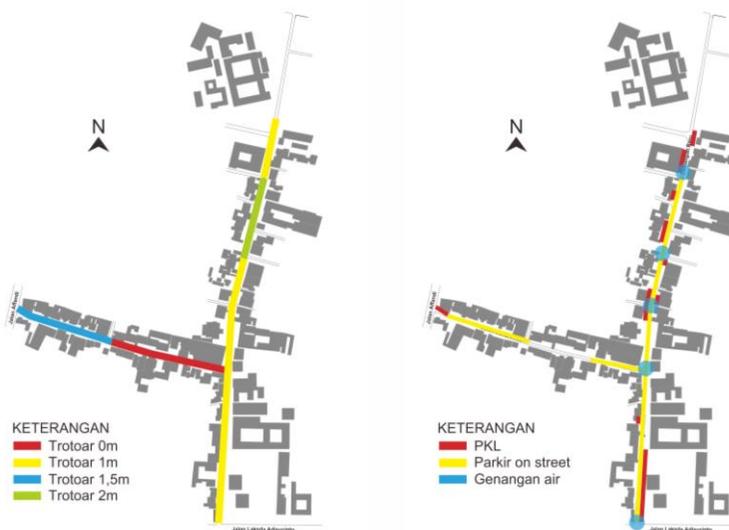
	Nama Jalan	Badan Jalan	Perkerasan	Jalur	Lajur	Trotoar Utara	Trotoar Selatan
A	Cendrawasih	6 m	Aspal	2 arah	2	1,5 m	1,5 m
B	Cendrawasih	6 m	Aspal	2 arah	2	-	-
	Nama Jalan	Badan Jalan	Perkerasan	Jalur	Lajur	Trotoar Barat	Trotoar Timur
C	Demangan Baru	6 m	Aspal	2 arah	2	2 m	2 m
D	Demangan Baru	6 m	Aspal	2 arah	2	1 m	1 m

Data menunjukkan ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 tidak mengalami perubahan pada lebar badan jalan, perkerasan, jalur, lajur maupun trotoar (tabel 1), namun hasil temuan di lapangan pada kondisi eksisting jalan sudah tidak optimal dalam memenuhi kebutuhan pengguna ruang jalan. Hal ini disebabkan oleh transformasi dari pelingkup ruang jalan yang memberikan dampak pada jalan dan jalur pedestrian. Pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru kondisi yang membedakan ruas jalan terdapat pada lebar trotoar yaitu antara 0m sampai 2m (gambar 4).



Gambar. 4
Potongan Jalan Cendrawasih dan Demangan Baru

Dampak yang ditimbulkan pada jalan dan jalur pedestrian yang disebabkan oleh transformasi dari pelingkup ruang jalan antara lain, pada trotoar banyak terdapat parkir *on street*, terutama pada persil dengan guna lahan komersial. Sedangkan pada trotoar persil dengan guna lahan hunian, didominasi adanya pedagang kaki lima baik yang tetap maupun pangkalan. Pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru tidak ada sarana dan prasarana untuk transportasi umum dan minim jalur pedestrian yang aman bagi pejalan kaki, bahkan pada salah satu ruas jalan Cendrawasih terdapat ruas jalan tanpa trotoar sehingga sangat bahaya bagi pejalan kaki. Selain itu, ketika terjadi hujan banyak genangan air pada badan jalan dan trotoar terutama pada jalan Demangan Baru akibat dari saluran pembuangan air tertutupi sampah atau tidak sesuai dengan volume air sehingga air tidak bisa langsung menuju gorong-gorong yang sudah bervolume besar (gambar 5).



Gambar. 5
Pemetaan Hasil Temuan Lapangan

4.2. Analisis Transformasi Karakteristik Pelingkup Ruang Jalan

Analisis transformasi karakteristik pelingkup ruang jalan terdiri dari identifikasi *setting* aktivitas dan *setting* fisik yang meliputi bangunan (luas lahan, fungsi bangunan, tinggi bangunan, muka bangunan), *setback* dan vegetasi. Berikut penjelasan mengenai hasil analisis dari identifikasi *setting* aktivitas dan *setting* fisik koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021:

a. Luas Lahan

Hasil dari analisis luas lahan dengan data primer dan data sekunder, menghasilkan data transformasi koefisien dasar bangunan serta *solid* dan *void* sebagai berikut:

Tabel 2.
Analisis Luas Lahan

	2021	2018	2015	2012	2009	2006
Tahun	2021	2018	2015	2012	2009	2006
Lahan Terbangun	8,70 ha	8,55 ha	8,10 ha	7,87 ha	7,20 ha	7,02 ha
KDB rata-rata	69.8%	68.9%	67.8%	65.4%	58.1%	54.5%
Solid	46.3%	45.5%	43.1%	41.8%	38.3%	37.3%
Void	53.7%	54.5%	56.9%	58.2%	61.7%	62.7%

Hasil menunjukkan, pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 selalu ada kenaikan persentase *solid* dan berkurangnya *void* pada ruang jalan. Koefisien dasar bangunan juga mengalami peningkatan setiap tahunnya (tabel 2). Hal ini menandakan bahwa setiap tahunnya terdapat perluasan lahan yang terbangun atau bertambahnya bangunan-bangunan baru di ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru.

b. Fungsi Bangunan

Tabel 3.
Analisis Fungsi Bangunan

	2021	2018	2015	2012	2009	2006						
Fungsi / Tahun	2021	2018	2015	2012	2009	2006						
Komersil	43	42%	45	44%	42	41%	42	41%	34	33%	27	26%
Hunian	18	17%	18	17%	21	20%	20	19%	27	26%	27	26%
Fasum/ Fasos	8	8%	8	8%	8	8%	8	8%	7	7%	6	6%
Mixed-use	28	27%	28	27%	28	27%	28	27%	24	23%	24	23%
Tidak Terpakai	6	6%	4	4%	4	4%	5	5%	9	9%	13	13%

Hasil dari analisis berdasarkan observasi lapangan dan wawancara mengenai fungsi bangunan, menghasilkan data transformasi fungsi bangunan pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan bahwa dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya kenaikan fungsi bangunan komersial dan *mixed-use* dan penurunan jumlah fungsi bangunan hunian (tabel 3). Hal ini menandakan adanya kenaikan perubahan fungsi bangunan dari hunian menuju fungsi komersial dan *mixed-use* (komersial dan hunian) akibat dari meningkatnya aktivitas komersial pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru. Namun, pada tahun 2021 terdapat penurunan fungsi bangunan komersial akibat dari adanya pandemi Covid-19 yang menyebabkan beberapa bangunan menjadi tidak terpakai terutama pada fungsi bangunan komersial yang berupa *food and beverage*.

c. Tinggi Bangunan

Tabel 4.
Analisis Tinggi Bangunan

	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
Lantai / Tahun	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
1-2	92	90%	92	91%	92	91%	91	91%	90	94%	88	94%
3-4	6	6%	6	6%	8	8%	8	8%	6	6%	6	6%
5-6	3	3%	3	3%	1	1%	1	1%	-	-	-	-
>7	1	1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Hasil dari analisis berdasarkan observasi lapangan dan wawancara mengenai tinggi bangunan, menghasilkan data transformasi tinggi bangunan pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya kenaikan tinggi bangunan pada tahun 2006 tinggi bangunan paling tinggi berada di 3 lantai dan pada tahun 2021 terdapat bangunan dengan tinggi 8 lantai (tabel 4). Hal ini disebabkan oleh perubahan fungsi bangunan dari hunian menuju fungsi komersial dan *mixed-use* (komersial dan hunian) dan optimalisasi luas lahan pada fungsi komersial berupa ruko atau pertokoan dan hotel. Bangunan diatas 2 lantai didominasi oleh bangunan dengan fungsi komersial.

d. **Setback**

Tabel 5.
Analisis Setback

	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
<i>Setback / Tahun</i>	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
0-5	71	70%	72	71%	73	72%	70	69%	61	60%	57	60%
6-10	25	25%	23	23%	23	23%	26	25%	34	34%	31	33%
11-15	6	6%	6	6%	6	6%	6	6%	6	6%	7	7%

Hasil dari analisis berdasarkan data primer dan data sekunder mengenai *setback* bangunan, menghasilkan data transformasi *setback* bangunan pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya penurunan *setback* bangunan, yang didominasi kemunduran bangunan sebesar 6-10m menjadi 0-5m (tabel 5). Hal ini disebabkan oleh pemanfaatan area depan bangunan sebagai area dengan fungsi komersial.

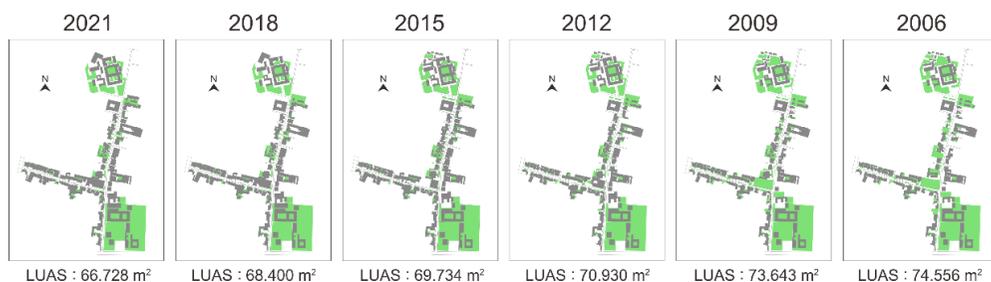
e. **Muka Bangunan**

Tabel 6.
Analisis Muka Bangunan

	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
<i>Muka / Tahun</i>	2021		2018		2015		2012		2009		2006	
Tetap	96	94%	85	83%	91	89%	82	81%	76	78%	94	100%
Berubah Sebagian	4	4%	13	13%	7	7%	7	7%	9	9%	-	-
Berubah Total	2	2%	4	4%	4	4%	12	12%	12	12%	-	-

Pada analisis muka bangunan terdapat 3 tipologi dalam mengkatagorikan muka bangunan yaitu tetap, berubah sebagian dan berubah total. Hasil dari analisis berdasarkan observasi lapangan dan wawancara mengenai muka bangunan, menghasilkan data transformasi muka bangunan pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya transformasi muka bangunan sebesar 57% yang terdiri dari berubah total dan berubah sebagian. Pada muka bangunan yang berubah total didominasi pada tahun 2009 dan 2012 dan berubah sebagian di tahun 2009 dan 2018 (tabel 6). Faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan muka bangunan adalah berubahnya fungsi bangunan pada ruang jalan.

f. Vegetasi dan Ruang Hijau



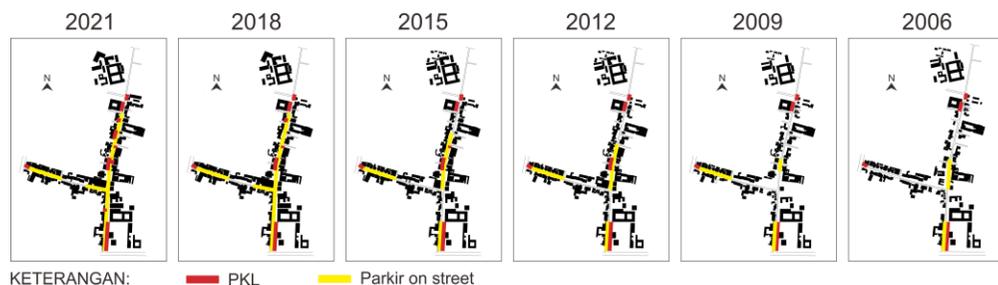
Gambar. 6
Analisis Vegetasi

Hasil dari analisis berdasarkan data primer dan data sekunder mengenai vegetasi atau area hijau, menghasilkan data transformasi vegetasi pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya penurunan luas area hijau setiap tahunnya (gambar 6). Turunnya luas area hijau disebabkan oleh bertambahnya luas lahan terbangun, sedangkan berkurangnya jumlah vegetasi pada ruang jalan diakibatkan penggunaan lahan digunakan sebagai area parkir kendaraan.

g. Aktivitas

Aktivitas pada ruang jalan merupakan aktivitas publik, yang terbagi menjadi dua yaitu aktivitas formal dan non formal. Aktivitas formal merupakan aktivitas yang berkaitan langsung dengan fungsi dan fisik spasial yang ada pada pelingkup ruang jalan, sedangkan pada aktivitas informal merupakan aktivitas dari perilaku pengguna ruang jalan yang terjadi secara tidak disengaja, seperti membeli pada pedagang kaki lima, bermain, beristirahat, parkir dan menghadang transportasi umum. Hasil dari analisis berdasarkan observasi lapangan dan wawancara menghasilkan analisis

aktivitas ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru yang menunjukkan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 adanya perubahan aktivitas formal pada ruang jalan dimana pada awalnya ruang jalan didominasi aktivitas hunian atau perumahan menjadi aktivitas komersial atau perdagangan dan jasa. Hal ini berbanding lurus dengan perubahan pada aktivitas informal. Pada aktivitas informal dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 terjadi penambahan titik-titik pkl dan parkir *on street* yang disebabkan dari bertambahnya aktivitas komersial pada ruang jalan (gambar 7). Pada beberapa titik pkl juga menjadi tempat beristirahat dan berkumpul bagi pengguna ruang jalan.



Gambar. 7
Analisis Aktivitas

4.3. Analisis Pola Transformasi dan Faktor Terjadinya Transformasi

Pada penelitian ini, bentuk transformasi dikategorikan menjadi tiga jenis yaitu **berubah total** yang berarti bentuk transformasi yang terjadi secara total atau keseluruhan sehingga tidak dapat lagi dikenali dari kondisi awal, **berubah sebagian** yaitu bentuk transformasi yang terjadi berskala kecil, atau transformasi yang terjadi hanya pada beberapa bagian tertentu sehingga tidak sampai mengubah kondisi awal dari persil, dan **tetap** yaitu tidak ada perubahan pada persil atau masih berupa bentuk asli. Penentuan kategori bentuk transformasi ini berdasarkan dari hasil analisis karakteristik pelingkup ruang jalan meliputi 5 indikator yaitu luas lahan, fungsi bangunan, tinggi bangunan, muka bangunan dan *setback* atau kesegarian bangunan. Jika tidak mengalami perubahan pada kelima indikator tersebut maka dikategorikan sebagai tetap. Jika mengalami perubahan satu hingga tiga dari lima indikator maka dikategorikan sebagai berubah sebagian. Jika mengalami perubahan empat hingga lima dari lima indikator maka dikategorikan sebagai berubah total.



Gambar. 8
Transformasi Pelingkup Ruang Jalan

Berdasarkan hasil analisis pelingkup ruang jalan, pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021 terdapat 29% atau 30 persil yang berubah total, 31% atau 32 persil yang berubah sebagian, dan 40% atau 41 persil yang tetap atau tidak terjadi transformasi dalam persilnya. Hal ini menunjukkan terdapat hingga 60% pelingkup ruang jalan yang mengalami transformasi dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021. Dominasi berubah total terdapat pada ruas tengah koridor jalan Demangan Baru, sedangkan untuk kategori berubah sebagian dan tetap terlihat tersebar secara merata pada koridor pelingkup ruang jalan (gambar 8).

Transformasi pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru tidak terjadi begitu saja, namun terdapat faktor yang menyebabkan transformasi terjadi. Pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru terdapat beberapa tipologi faktor terjadinya transformasi yang meliputi, **perubahan kepemilikan** yaitu terjadi perubahan kepemilikan pada persil yang kemudian terjadi perubahan total bangunan dalam persil, **perubahan fungsi** yaitu terjadi perubahan fungsi bangunan namun dengan kepemilikan yang sama hal ini didominasi pada penyewa bangunan, dan **perubahan bentuk** yaitu persil dengan fungsi dan kepemilikan yang sama namun mengalami perubahan bentuk atau muka bangunan dalam kurun waktu tahun 2006 hingga 2021. Dari 63 persil yang mengalami transformasi, 32% atau 20 persil yang mengalami perubahan kepemilikan, 42% atau 26 persil yang mengalami perubahan fungsi yang didominasi dari perubahan fungsi bangunan hunian ke komersial atau *mixed-use*, dan 26% atau 16 persil yang mengalami perubahan bentuk. Hal ini menunjukkan bahwa faktor utama

yang mendominasi terjadinya transformasi spasial pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru adalah perubahan fungsi bangunan hunian ke komersial atau *mixed-use* akibat meningkatnya aktivitas komersial pada kawasan ruang jalan.

Transformasi pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru memiliki pola tersendiri, pola transformasi pada ruang jalan Cendrawasih dimulai dari pembentukan kluster outlet distro pada akhir tahun 2005. Memusatnya sebuah bisnis atau usaha yang memiliki ciri khas serupa pada lokasi tertentu (terkonsentrasi secara spasial) bisa diartikan sebagai sebuah kluster. Pembentukan kluster outlet distro pada jalan Cendrawasih dipelopori oleh Outlet Distro Anyway, Fusion, dan Badger, kemudian seiring berjalannya waktu hadir outlet-outlet distro baru dan saat ini telah berkembang menjadi kluster outlet distro. Bangunan outlet distro memiliki tipologi bangunan yaitu menggunakan bangunan milik sendiri, menyewa bangunan keseluruhan, dan menyewa bangunan sebagian (*mixed-use*). Adanya outlet distro ini yang mendominasi terjadinya perubahan fungsi bangunan hunian menjadi bangunan komersial atau *mixed-use* karena pemilik bangunan menjual atau menyewakan bagian depan bangunan untuk fungsi komersial. Sedangkan pola transformasi pada ruang jalan Demangan Baru dimulai dari jalan yang menghubungkan dengan fasilitas-fasilitas pendidikan yang tumbuh dan berkembang dari fungsi hunian menuju fungsi komersial dan *mixed-use* untuk menunjang kebutuhan pengguna ruang jalan.

5. KESIMPULAN

Transformasi spasial pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru diawali dari adanya transformasi fungsi bangunan dalam kurun waktu 2006 hingga 2021 yang berpengaruh pada naiknya luas lahan terbangun, bertambahnya tinggi bangunan, berkurangnya setback bangunan, berubahnya muka bangunan, berkurangnya ruang hijau dan titik vegetasi serta bertambahnya titik-titik aktivitas non formal yang tidak tertata (tabel 7).

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa, faktor utama yang mendominasi terjadinya transformasi spasial pada ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru adalah meningkatnya aktivitas komersial pada kawasan, ditunjukkan dengan perubahan fungsi bangunan dari fungsi bangunan hunian ke fungsi bangunan komersial atau *mixed-use*, lalu diikuti dengan perubahan kepemilikan dan perubahan bentuk bangunan. Pada analisis pola transformasi menunjukkan perubahan total didominasi pada ruang jalan Demangan Baru dan perubahan sebagian terjadi merata pada koridor ruang jalan.

Tabel 7.
Kesimpulan

Variabel / Tahun	2021	2018	2015	2012	2009	2006
Jalan dan Jalur Pedestrian	Tidak mengalami perubahan secara fisik, namun terdapat perubahan aktivitas non formal pada badan jalan dan jalur pedestrian.					
Luas Lahan	Mengalami kenaikan luas lahan terbangun yang berbanding lurus dengan kenaikan kdb pada koridor ruang jalan.					
Fungsi Bangunan	Meningkatnya aktivitas komersial mengakibatkan terjadinya transformasi fungsi bangunan dari fungsi hunian menjadi fungsi komersial dan <i>mixed-use</i> (hunian dan komersial).					
Tinggi Bangunan	Terjadi penambahan tinggi bangunan, pada tahun 2006 bangunan paling tinggi pada 4 lantai, sedangkan pada 2021 terdapat bangunan dengan tinggi 8 lantai. Bangunan dengan tinggi diatas 2 lantai merupakan bangunan dengan fungsi komersial.					
Muka Bangunan	Adanya perubahan 57% muka bangunan yang terdiri dari berubah total dan berubah sebagian, akibat dari adanya perubahan fungsi pada bangunan.					
Setback	Adanya penurunan <i>setback</i> bangunan, yang didominasi kemunduran bangunan sebesar 6-10m menjadi 0-5m. Hal ini disebabkan oleh pemanfaatan area depan bangunan sebagai area komersial.					
Vegetasi/ Ruang Hijau	Adanya penurunan luas ruang hijau dan titik vegetasi, hal ini disebabkan oleh semakin luas area terbangun serta penggunaan area untuk parkir dan PKL.					
Aktivitas	Adanya penambahan titik-titik aktivitas non formal berupa parkir <i>on street</i> dan PKL, namun titik-titik aktivitas tidak tertata dengan baik sehingga mengganggu kenyamanan pengguna ruang jalan.					

Terjadinya transformasi pada koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru mengakibatkan koridor ruang jalan sudah tidak sesuai dengan fungsinya, ditunjukkan dengan adanya aktivitas parkir *on street* dan PKL pada ruang jalan yang mengganggu kenyamanan bagi pengguna ruang jalan, sehingga perlu dilakukan penataan ruang jalan yang sesuai dengan pelingkup ruang jalan, supaya para pengguna jalan dapat melakukan aktivitas dengan baik dan meningkatkan identitas pada kawasan koridor ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru sebagai koridor komersial.

Saran

Diperlukan adanya penataan koridor ruang jalan dan peran serta pemerintah agar dapat memenuhi kebutuhan dan kenyamanan bagi para pemilik bangunan dan pengguna ruang jalan Cendrawasih – Demangan Baru.

DAFTAR PUSTAKA

- Bourne, L. S. (Ed.). (1982). *Internal structure of the city: readings on urban form, growth, and policy*. Oxford University Press, USA.
- Carmona, Matthew. (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Carr, Stephen, et al. (1992). *Public space*. Cambridge University Press.
- Dewi, Meidiani L. & Kurniawati W. (2013). *Transformasi Fisik Spasial Kampung Kota di Kelurahan Kembangsari Semarang*. Semarang: UNDIP. Jurnal Ruang Vol. 1 No.1. Hal 161-170.
- Gallion, Arthur B. (1980). *Pengantar Perancangan Kota: Desain dan Perencanaan Kota*. Jakarta: Erlangga.
- Giyarsih, Sri Rum. (2009). *Pola Spasial Transformasi Wilayah di Koridor Yogyakarta-Surakarta*. Yogyakarta: UGM.
- GLC Study. (1980). *An Introduction to Housing Layout*. London: The Architectural Press
- Hardati. (2011). *Transformasi Wilayah Peri Urban, Kasus di Kabupaten Semarang*. Jurnal Geografi Vol. 8 No. 2. Hal 108-117.
- Hinderink, J., & Sterkenburg, J. J. (1975). *Anatomy of an African town: a socio-economic study of Cape Coast, Ghana*. State Univ.
- Krier, R., & Rowe, C. (1979). *Urban space* (p. 17). London: Academy editions.
- Mahendra, Y. I., & Pradoto, W. (2016). *Transformasi Spasial di Kawasan Peri Urban Kota Malang*. Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, 12(1), 112-126.
- Norman, K. B. (1983). *Basic elements of landscape architectural design*.
- Pontoh, E. (1991). *Pengaruh Penjarangan Buah pada Dua Varietas terhadap Produksi Buah Melon*.
- Sargent, L. T. (1976). Themes in Utopian Fiction in English Before Wells. *Science Fiction Studies*, 275-282.

- Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Smailes, Arthur E. (1981). *Geography of Towns*. Hutchinson University Press, London.
- Trancik, R. (1986). *What is lost space?*. na.
- Wulandari, I., & Widiyanto, D. (2016). Analisis Pola Distribusi Kluster Distro di Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman. *Jurnal Bumi Indonesia*, 5(3).
- Yunus, Hadi Sabari. (2008). *Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Yunus, Hadi Sabari. (2005). *Manajemen kota: perspektif spasial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Wulanningrum, S.D. (2022). *Kajian Kualitas Streetscape di Koridor Jalan Pemuda Blora*. *Jurnal Pawon* Vol. 6 No.1.