



MENGEMBANGKAN VITALITAS DALAM RUANG PUBLIK PERKOTAAN

Edi Purwanto



UNDIP PRESS

**MENGEMBANGKAN VITALITAS
DALAM RUANG PUBLIK PERKOTAAN**

Edi Purwanto

Dicetak dan Diterbitkan Oleh:



**UNDIP Press
2021**

**MENGEMBANGKAN VITALITAS
DALAM RUANG PUBLIK PERKOTAAN**

Edi Purwanto

UNDIP Press, Semarang 2021
vi; 58; 15,5cm x 23cm

ISBN : 978-979-097-858-4

Cetakan Pertama : November 2021

Sketsa Sampul : Agung Dwiyanto

Copyright©
UNDIP Press Semarang
Prof. H. Soedarto, SH – Kampus UNDIP Tembalang
Telp. 024-76480683 Semarang

KATA PENGANTAR

Ruang publik telah menjadi perhatian utama para perencana kota selama berabad-abad sejak agora Yunani dibuat, tetapi tidak menjadi fokus bagi perencana dan perancang kota berikutnya. Namun seiring dengan perjalanan waktu, ruang publik telah menjadi fokus bahasan berbagai pakar disiplin ilmu seperti sosiolog, geografi, dan ilmuwan politik, bersama dengan perancang kota yang misinya tampaknya mengarah pada penciptaan ruang publik yang semakin banyak dengan kualitas yang diharapkan terutama di kota-kota besar. Dalam perencanaan modern, sementara ini fokusnya adalah bagaimana memfasilitasi pergerakan kendaraan bermotor daripada kebutuhan dan harapan pejalan kaki, dan oleh karena itu, kota-kota telah kehilangan banyak kualitas yang dulu mereka miliki dalam preseden yang lebih tua. Hal ini berdampak negatif terhadap kualitas kehidupan sehari-hari di kota. Vitalitas, konsep yang layak dikembangkan untuk memberikan daya hidup pada ruang publik perkotaan. Vitalitas dalam ruang publik perkotaan mengacu pada ruang yang lebih aman, lebih diinginkan, dan lebih menarik yang memiliki kapasitas untuk menawarkan lebih banyak pilihan untuk kegiatan sosial serta menjadi tempat pertukaran budaya. Ruang semacam ini merupakan hasil sukses dari proses pembuatan tempat (*place making*) bagi orang-orang.

Sejalan dengan itu, penelitian ini bertujuan untuk memahami makna dan penggunaan ruang publik perkotaan serta menganalisis nilai-nilai sosialnya dan pengaruhnya terhadap kualitas kehidupan perkotaan. Ini menyelidiki tingkat vitalitas di dua jalan utama di kota Semarang yaitu jalan Pahlawan dan Yogyakarta yaitu jalan Malioboro. Meskipun kedua kota ini tidak terlibat dalam masalah perkotaan yang rumit seperti di kota-kota besar lainnya, mereka memberikan konteks yang unik untuk analisis sosial budaya. Pengamatan kehidupan sosial di jalan-jalan ini

mengungkapkan karakter yang hidup. Studi ini mengeksplorasi persamaan dan perbedaan antara dua jalan ini untuk memberikan pemahaman yang lebih baik tentang alasan di balik vitalitas ini. Ini lebih lanjut menyelidiki masalah seperti jenis pengguna, aktivitas, dan waktu penggunaan dalam konteks fisik.

Semarang, November 2021

Penulis

UCAPAN TERIMA KASIH

Penyusunan buku ini telah melewati proses yang cukup panjang, oleh karena itu keberhasilan dalam penyusunan buku ini bukan hanya dilakukan oleh penulis saja, namun juga berbagai pihak terutama yang terlibat langsung dalam kegiatan penelitian ini. Beberapa nama ingin penulis sebutkan di bawah ini sebagai ungkapan rasa terima kasih yang sangat mendalam sehingga buku ini dapat diselesaikan dengan baik.

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan kontribusi terutama kepada Ketua Departemen Arsitektur FT UNDIP Dr.Ir. Agung Budi Sardjono, MT yang telah memberikan kesempatan dan pemberian fasilitas dalam penyusunan buku ini, termasuk rekan-rekan staf Pengajar Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, khususnya yang berada di Laboratorium Desain Lingkungan Binaan atas dorongan dan semangatnya. Ucapan terima kasih juga diberikan kepada Dr.Ars.Ir. Agung Dwiyanto, MSA yang telah memberikan sumbangan sketsa yang menjadi bagian dari sampul buku ini.

Semarang, November 2021

Penulis

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
UCAPAN TERIMA KASIH	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB I	
PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Tujuan Penelitian	3
1.3. Lingkup Pembahasan	4
1.4. Metode Penelitian	4
BAB II	
KAJIAN LITERATUR	7
2.1. Lingkungan binaan dan vitalitas perkotaan	7
2.2. Interaksi sosial di ruang perkotaan	10
2.3. Memahami Ruang Publik Perkotaan dan Nilai Sosialnya	13
BAB III	
GAMBARAN OBJEK PENELITIAN	
3.1. Ruang Jalan Pahlawan	16
3.2. Ruang Jalan Malioboro	20
BAB IV	
FENOMENA BERKEMBANGNYA VITALITAS DALAM RUANG PUBLIK PERKOTAAN	25
4.1. Fenomena Vitalitas Ruang Jalan Pahlawan	25
4.1.1. Ruang Publik Perkotaan Untuk Aktualisasi Diri	25
4.1.2. Ruang Publik Perkotaan Untuk Menyampaikan Aspirasi	27
4.1.3. Ruang Publik Perkotaan Penyimpan Kenangan Kolektif	28
4.1.4. Ruang Publik Perkotaan Mengekspresikan Kreativitas	29
4.1.5. Ruang Publik Perkotaan Sebagai Sumber Inspirasi	31
4.2. Fenomena Vitalitas Ruang Jalan Malioboro	33
4.2.1. Ruang Publik Perkotaan Untuk Aktualisasi Diri	33
4.2.2. Ruang Publik Perkotaan Untuk Menyampaikan Aspirasi	34
4.2.3. Ruang Publik Perkotaan Penyimpan Kenangan Kolektif	37
4.2.4. Ruang Publik Perkotaan Mengekspresikan Kreativitas	40
4.2.5. Ruang Publik Perkotaan Sumber Inspirasi	43
BAB V	
DISKUSI DAN PEMBAHASAN	
5.1. Transformasi Ruang Jalan Menjadi Ruang Publik Perkotaan	45
5.2. Mengembangkan Vitalitas dalam Ruang Jalan sebagai Ruang Publik Perkotaan	49

BAB VI	
KESIMPULAN DAN SARAN	
6.1. Kesimpulan	52
6.2. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Kerangka Penelitian	6
Gambar 2.	Peta Jalan Pahlawan	17
Gambar 3.	Jalan Pahlawan dari Atas	18
Gambar 4.	Potongan Jalan Pahlawan	19
Gambar 5.	Peta Jalan Malioboro	20
Gambar 6.	Jalan Malioboro dari Atas	22
Gambar 7.	Potongan Jalan Malioboro	22
Gambar 8.	Komunitas Otomotif berkumpul di Ruang Jalan Pahlawan pada hari Sabtu Malam	26
Gambar 9.	Sekelompok Masyarakat melakukan Protes di Ruang Jalan Pahlawan Menyuarakan aspirasi	27
Gambar 10.	Pusat Kuliner di Jalan Pahlawan menjadi Tempat Favorit Menggali kenangan Masa Lalu	29
Gambar 11.	Ruang Jalan Pahlawan digunakan sebagai Ruang Ekspresi dan Kreatifitas Masyarakat	30
Gambar 12.	Aktifitas Warga Berkumpul dan Berinteraksi untuk Bersama-sama Mencari Ide dan Inspirasi	32
Gambar 13.	Anggota <i>Jogja Onthe! Community</i> (JOC) berkumpul setiap hari Sabtu Malam di depan Gedung Agung	34
Gambar 14.	Ruang Berkesistensi Kegiatan Demonstrasi Politik	36
Gambar 15.	Ruang Kaya Kenangan Kolektif	39
Gambar 16.	Ruang Ekspresi Kreatifitas	42
Gambar 17.	Ruang Sumber Inspirasi	44

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Apa yang menarik dari komponen perkotaan? Pikirkan sebuah kota dan apa yang terlintas dalam pikiran? Ini adalah jalan-jalan. Jika jalan kota terlihat menarik, kota itu terlihat menarik; jika mereka terlihat kusam kota terlihat membosankan” (Jacobs, 1961). Itulah kutipan dari Jane Jacobs (1961) dalam bukunya yang terkenal, “The death and life of great American city: The failure of modern town planning”. Ketika kita memikirkan sebuah kota, maka jalan-jalan akan menjadi yang pertama muncul di benak kita. Jika jalanan kota menarik, atraktif, dan semarak dalam arti ada aktivitas warga seperti acara rutin yang menarik orang untuk datang dan bergabung dengan kehidupan jalanan, kota akan lebih menarik. Namun, ketika jalanan sepi, mati, dan bahkan menakutkan, kota akan membosankan dan tidak layak untuk dikunjungi. Kehidupan dan fungsi jalan menjadi salah satu penentu daya tarik sebuah kota.

Pada dasarnya jalan secara spasial dapat dibedakan menjadi dua bagian, yaitu ruang jalan dan dinding jalan. Ruang jalan dapat diartikan sebagai ruang yang dibatasi oleh tembok bangunan kota di dalam kota, atau bahkan lanskap (Jacobs, 1961). Namun, pada kenyataannya, ruang jalan bukanlah rongga tiga dimensi geometris yang dapat diterjemahkan hanya dalam arti fisik. Dinamika ruang jalan juga harus dilihat melalui apa yang disebut oleh Lefebvre (1991) sebagai ruang sosial, yaitu ruang yang terbentuk sebagai manifestasi dari hubungan sosial. Bagi Lefebvre, selain ruang yang diciptakan oleh pikiran kita, yang tidak kalah pentingnya adalah ruang di mana pikiran itu diproduksi secara sosial. Lefebvre mengatakan bahwa 'ruang diproduksi secara sosial' sementara 'kita diproduksi secara spasial'. Menurut Lefebvre, kita menciptakan ruang sesuai dengan cara kita menjalani kehidupan sosial kita, dalam realitasnya, di mana kita memiliki hubungan dengan aspek material fisik

dari ruang yang dirasakan oleh indera kita dan aspek non-material dari ruang yang dikandung dalam pikiran kita. Menurut Jacobs (1993), jalan tidak hanya sebagai sarana sirkulasi tetapi juga sebagai arena ekspresi sosial serta bagian integral dari kehidupan manusia. Lebih lanjut Jacobs menyatakan bahwa jalan tidak hanya berfungsi sebagai jalur lalu lintas tetapi juga memiliki esensi sebagai ruang bagi manusia. Ini berarti bahwa jalan yang baik mendorong partisipasi, ketika orang berhenti dan berbicara satu sama lain atau mungkin mereka duduk dan menonton, sebagai peserta pasif yang menerima apa yang ditawarkan jalan tersebut. Kostof (1991) berpendapat bahwa kota adalah tempat yang terdiri dari bangunan dan manusia. Sikap Kostof ini sesuai dengan pendapat Madanipour (1996). Menurut Madanipour dalam memahami tempat dan ruang, seseorang harus mencakup dua aspek yang saling terkait: [i] kumpulan bangunan dan artefak dan [ii] situs untuk hubungan sosial. Kedua aspek tersebut merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. Oleh karena itu, dalam memahami ruang jalan, tidak hanya dimensi fisik yang harus diperhatikan, tetapi juga dimensi sosial dan simbolik. Berdasarkan definisi tersebut, tatanan fisik spasial lingkungan binaan khususnya kota menjadi titik tolak pendekatan artefak arsitektural ke dalam permasalahan perkotaan yang kompleks. Dari situ, masyarakat dapat memperoleh gambaran yang lebih komprehensif karena membahas ruang kota juga harus berkaitan dengan aktivitas yang dilakukan masyarakat di kawasan tersebut (Hay, 1998; Jalaladdini dan Oktay, 2012). Penjelasan di atas memberikan penegasan bahwa kehidupan dan fungsi jalan menjadi penentu penting daya tarik kota. Jalan dengan sense of place tidak hanya berfungsi sebagai jalur lalu lintas tetapi juga memiliki esensi ruang publik bagi masyarakat (Carmona et al, 2010). Artinya mendorong partisipasi masyarakatnya untuk berbicara, berinteraksi, atau berekspresi. Ruang jalan yang mampu mewujudkan kodratnya sebagai publik, juga akan mampu 'menghasilkan' aktivitas dari fungsi, sirkulasi, umum. Oleh karena itu, jalanan dianggap sebagai kekuatan hidup yang

vital bagi dirinya sendiri. Aspek inilah yang disebut oleh Rapoport (1982), sebagai fungsi laten. Sebuah fungsi laten menjadi sangat berarti bagi masyarakat karena fungsi tersebut dikembangkan dan dibangun sebagian besar oleh masyarakat yang beraktivitas di ruang jalan secara spontan dan beragam, termasuk mereka yang memiliki aktivitas yang berbeda antara siang dan malam.

1.2. Tujuan Penelitian

Penelitian ini berfokus pada peran vitalitas perkotaan dalam menciptakan ruang publik perkotaan yang sarat dengan makna. Vitalitas perkotaan dikonseptualisasikan dalam tulisan ini sebagai “sejauh mana suatu tempat terasa hidup atau hidup” (Montgomery, 1998). Vitalitas perkotaan adalah kualitas spasial “yang muncul dari berbagai peluang komersial dan hiburan yang unik, dan populasi pejalan kaki yang heterogen secara sosial” (Maas, 1984). Oleh karena itu, vitalitas sering dikaitkan dengan pengaturan perkotaan yang padat (Ye, Li, & Liu, 2018). Seperti yang telah dikemukakan oleh Jacobs pada tahun 1961, vitalitas perkotaan merupakan prasyarat untuk kota yang aman dan sukses dalam hal kehidupan jalannya. Makalah ini mengeksplorasi peran vitalitas perkotaan dalam pengembangan dan pemeliharaan lingkungan yang terbuka secara sosial, karena memberikan peluang untuk interaksi sosial pribadi dan dengan demikian dapat memperkuat ikatan sosial di tingkat masyarakat (Brown & Lombard, 2014; Purwanto & Darmawan, 2015).

1.3. Lingkup Pembahasan

Objek yang dibahas dalam kajian ini adalah ruang jalan yang sudah mengalami transformasi sebagai ruang publik perkotaan melalui studi perbandingan ruang jalan Pahlawan di kota Semarang dan ruang jalan Malioboro di kota Yogyakarta. Alasan membandingkan dua ruang jalan ini adalah berdasarkan penelitian awal bahwa didalamnya terdapat vitalitas

yang dibangun berdasarkan fenomena interaksi sosial yang relatif sama diantara dua ruang jalan tersebut.

1.4. Metode Penelitian

Ada tradisi panjang penelitian tentang peran bentuk perkotaan dalam mendorong interaksi sosial dalam komunitas yang beragam. Penelitian ini didasarkan pada gagasan bahwa bentuk perkotaan memiliki implikasi sosial, di mana aspek fisik tertentu dari lingkungan binaan mampu menggunakannya dan sebagai hasilnya dapat memfasilitasi interaksi sosial (Jacobs, 1961; Newman, 1972). Hal ini menjadikan bentuk perkotaan sebagai aspek kunci dari apa yang dapat dianggap sebagai lingkungan yang hidup, aman dan sehat. Selama dua dekade terakhir sejumlah besar studi empiris telah dilakukan dalam mengeksplorasi hubungan antara lingkungan yang dibangun dan berbagai hasil sosial dan kesehatan. Penelitian ini terutama berfokus pada vitalitas perkotaan yang dibangun dari interaksi sosial lingkungan (Mazumdar et al., 2018), keterikatan lingkungan (French et al., 2014; Poortinga et al., 2017), dan kesejahteraan fisik dan mental (Renalds et al., 2010). Tulisan ini menyajikan hasil dari sebuah penelitian berdasarkan penemuan fenomena keterkaitan antara manusia dan Jalan Pahlawan di kota Semarang dan Jalan Malioboro di kota Yogyakarta.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif fenomenologi. Menurut Groat dan Wang (2002), metode kualitatif fenomenologi berfokus pada interpretasi tentang kondisi terkini. Selanjutnya, berdasarkan Strauss dan Corbin (1997), dalam penelitian ini, peran peneliti sangat signifikan dalam membuat interpretasi meskipun mungkin dipengaruhi oleh sudut pandang mereka. Ada beberapa alasan untuk memilih metode tersebut. Alasan pertama adalah bahwa karakteristik masalah penelitian ini berkaitan dengan menemukan karakteristik pengalaman seseorang terkait dengan satu fenomena. Alasan kedua adalah penelitian ini bertujuan untuk memahami apa yang tersembunyi di balik fenomena yang sulit ditemukan

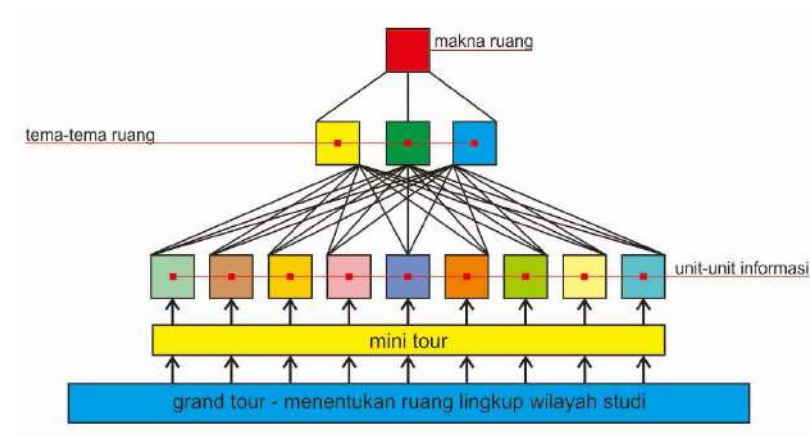
dan dipahami kecuali data yang dikumpulkan adalah hasil wawancara mendalam dan observasi lapangan. Data dan informasi tersebut dianalisis dengan teknik kategorisasi (mengklasifikasikan informasi yang serupa dan saling terkait) kemudian diinterpretasikan untuk menemukan faktor-faktor penyebab transformasi ruang jalan menjadi ruang publik beserta makna ruang Jalan Pahlawan dan jalan Malioboro bagi masyarakat yang menggunakannya.

Kerangka penelitian ini dilakukan melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menentukan ruang lingkup penelitian yang pada penelitian ini adalah Jalan Pahlawan di kota Semarang dan jalan Malioboro di Yogyakarta.
2. Melakukan grand tour atau observasi pertama dan lengkap untuk menemukan kasus-kasus unik.
3. Melakukan mini tour atau observasi mendalam untuk menemukan unit-unit informasi sebagai bagian dari kasus-kasus unik. Hasil dari proses grand tour dan mini tour adalah mendapatkan petunjuk atau pedoman pertama untuk melakukan wawancara dan pencarian informasi.
4. Melakukan identifikasi untuk menemukan fenomena empiris yang terkandung dalam satuan informasi yang terdiri dari tiga aspek; [i] sistem aktivitas atau perilaku manusia, [ii] sistem tata ruang, dan [iii] sistem fisik/artefak.
5. Melakukan wawancara untuk merekam segala sesuatu yang dipikirkan atau diketahui tentang satuan informasi atau segala sesuatu yang diketahui oleh orang-orang yang melakukan kegiatan di ruang jalan ini sebagai subjek penelitian.
6. Menganalisis hubungan antar tema untuk membangun makna ruang jalan.

Berdasarkan gambar 1, proses induktif penelitan ini dimulai dari penentuan unit-unit amatan di lapangan. Penentuan unit-unit amatan

dilakukan karena begitu luasnya fenomena-fenomena yang ada serta kenyataan di lapangan bahwa masing-masing unit amatan selain mempunyai unit-unit informasi yang sama namun juga mempunyai unit-unit informasi dengan karakteristik yang berbeda. Berdasarkan pendalaman masing-masing unit amatan melalui kegiatan *mini tour* ditemukan tema-tema empiris. Beberapa tema-tema empiris yang berhasil ditemukan terdapat kesamaan antara unit amatan satu dengan lainnya, namun ditemukan juga tema-tema empiris yang berbeda. Karena tema-tema empiris yang terbangun masih bersifat parsial dan agar tema-tema empiris yang ditemukan merupakan satu kesatuan utuh, maka diperlukan pendalaman lagi dengan cara melakukan kategorisasi tema-tema sejenis dan menempatkan tema-tema yang berbeda untuk dikenali karakteristik dan keunikan substansinya. Tema-tema yang sudah dikenali substansi keunikan dan karakteristiknya diberi sebutan tema-tema komprehensif. Terdapat korelasi yang sangat erat antara vitalitas ruang publik perkotaan dengan makna yang terbangun, makin besar vitalitas yang dikembangkan, makin kaya makna ruang yang dibangun.



Gambar 1: Kerangka Penelitian
Source: Modifikasi dari Purwanto, 2009

BAB II

KAJIAN LITERATUR

2.1. Lingkungan binaan dan vitalitas perkotaan

Dalam buku yang terkenal dengan judul "The Death and Life of Great American Cities" (1961), Jane Jacobs berpendapat bahwa interaksi sosial adalah sumber kehidupan kota yang dinamis. Daripada membangun kota di sekitar seperangkat prinsip teoretis, perencana harus peka terhadap kompleksitas kehidupan manusia di dalam kota untuk mempromosikan vitalitas sosial dan ekonomi. Jacobs (1961), dan kemudian banyak sarjana lainnya (Buchanan, 1988; Gehl, 2011; Maas, 1984), menyatakan bahwa tempat-tempat yang sukses bergantung pada kehidupan jalanan dan interaksi sosial yang mereka hasilkan. Oleh karena itu, desain perkotaan tidak hanya tentang infrastruktur fisik, tetapi juga tentang berbagai aktivitas dan peristiwa sosial yang terjadi di tempat-tempat ini (Montgomery, 1998). Ruang publik yang dirancang dengan baik memberikan kesempatan untuk berbagai interaksi sosial kasual; dan interaksi yang tampaknya sepele inilah yang membentuk tatanan sosial kehidupan perkotaan yang dinamis.

Menurut teori desain Jacobs (1961), vitalitas perkotaan membutuhkan aksesibilitas jalan dan kepadatan bangunan. Maas (1984) mengemukakan dalam tesisnya bahwa vitalitas di tingkat lingkungan terdiri dari komponen sosial, spasial, ekonomi dan pengalaman. Secara khusus, ia menganggap vitalitas perkotaan sebagai sinergi dari lokal perkotaan yang relatif padat yang menyediakan berbagai peluang ekonomi dan 'sepele', dan populasi padat dan heterogen dalam hal kehidupan jalanan. Oleh karena itu, jumlah dan keragaman fasilitas, termasuk toko, kafe, dan restoran, merupakan komponen penting dalam menciptakan kondisi untuk menarik populasi yang menggunakan kawasan secara terus-menerus sepanjang hari. Lingkungan dengan kepadatan rendah tanpa fasilitas yang memadai mungkin tidak memiliki

pijakan untuk menyediakan kesinambungan di hadapan orang-orang dan interaksi sosial kasual yang diperlukan untuk membuat tempat menjadi vital. Sejalan dengan Jacobs (1961) dan Maas (1984), oleh karena itu kami menganggap kepadatan sebagai prasyarat vitalitas dan bukan bagian dari ukuran vitalitas itu sendiri. Sementara lingkungan yang lebih padat kondusif untuk vitalitas, tidak semua lingkungan yang padat sangat penting. Penelitian empiris telah menunjukkan beberapa dukungan untuk teori desain Jacob di tingkat lingkungan perumahan (Sung & Lee, 2015), di mana faktor lingkungan binaan yang dapat dilihat untuk mengoperasionalkan kondisi Jacobs untuk vitalitas perkotaan dikaitkan dengan aktivitas pejalan kaki dan indikator semangat lainnya di daerah perkotaan (Delclòs-Alió, Gutiérrez, & Miralles-Guasch, 2019; Lu, Huang, Shi, & Yang, 2019; Sung, Go, & Choi, 2013; Sung & Lee, 2015; Wu, Ta, Song, Lin, & Chai, 2018; Xia, Yeh, & Zhang, 2020; Zumelzu & Barrientos-Trinanes, 2019). Hasil secara konsisten menunjukkan bahwa tingkat aktivitas berjalan kaki lebih tinggi di lingkungan padat dan campuran yang dekat dengan pusat kota dengan infrastruktur transportasi umum yang baik (misalnya Durand, Andalib, Dunton, Wolch, & Pentz, 2011; Sallis et al., 2016); dengan faktor lingkungan binaan yang sama dikaitkan dengan vitalitas perkotaan (misalnya Wu et al., 2018). Para peneliti telah menyelidiki lebih lanjut dampak dari tindakan dan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan vitalitas perkotaan. Gehl berpendapat bahwa vitalitas perkotaan dapat dipromosikan melalui pejalan kaki, pengurangan lalu lintas, pengurangan parkir mobil dan penyediaan jalur sepeda (Gehl, 2013). Langkah-langkah ini akan membantu untuk merebut kembali jalan dan ruang publik untuk digunakan orang daripada lalu lintas (Pere, 2017). Beberapa faktor yang menentukan tingkat penggunaan ruang publik menurut Carmona (2014) adalah: tingkat penggunaan sementara; keberadaan fasilitas lokal; elemen seperti air mancur, seni publik dan furnitur publik; kehadiran rumput untuk duduk; dan iklim mikro. Inisiatif skala kecil yang dipimpin masyarakat juga dapat meningkatkan

vitalitas perkotaan dan rasa kebersamaan di tingkat lokal (Anderson, Ruggeri, Steemers, & Huppert, 2017).

Vitalitas berkaitan dengan sejauh mana ruang kota berhasil secara sosial (Purwanto & Darmawan, 2015). Dalam definisi Montgomery (1998), itu mengacu pada jumlah orang di dalam dan di sekitar jalan (arus pejalan kaki) di waktu yang berbeda siang dan malam, penggunaan fasilitas, jumlah acara budaya dan perayaan sepanjang tahun, kehadiran kehidupan jalanan yang aktif, dan umumnya sejauh mana suatu tempat terasa hidup atau hidup. Vitalitas di wilayah perkotaan merupakan kualitas penting karena mengurangi kejahatan, membuat kepentingan komersial lebih layak, meningkatkan kenikmatan pasif pemandangan jalanan – orang-orang menonton, mendorong interaksi sosial dan memberikan kesempatan untuk pertukaran budaya. Akibatnya, vitalitas di ruang kota dianggap sebagai ukuran penting dari kesehatannya. Barry Sherman (1988) menganggap vitalitas sebagai indikator keberhasilan tempat-tempat perkotaan dalam daftar periksanya. Temuan penelitian kontemporer menunjukkan bahwa vitalitas adalah produk dari kualitas visual lingkungan dan berbagai kegiatan yang didukung. Perlu dicatat bahwa desain ruang publik yang lebih tepat memenuhi lebih banyak kebutuhan masyarakat. Memenuhi kebutuhan masyarakat dan beradaptasi dengan aktivitas mereka merupakan tujuan utama dari ruang publik yang baik. Piramida kebutuhan Maslow yang diterima secara luas sekarang berbicara tentang tingkat kebutuhan mulai dari kebutuhan fisik sebagai tingkat terendah mencapai kebutuhan yang lebih kompleks seperti kebutuhan sosial yang meliputi rasa aman, kebutuhan memiliki dan lain-lain. Sejalan dengan ini, berikut ini dapat diterima sebagai elemen sosial terpenting dari ranah publik: (i) aksesibilitas, (ii) kesetaraan, dan (iii) keamanan. Pada tingkat yang paling dasar, aksesibilitas adalah yang paling penting. Aksesibilitas memiliki dua jenis: (a) Aksesibilitas visual yang memungkinkan orang untuk melihat dan mengetahui apa yang terjadi di sana dan (b) Aksesibilitas fisik yang memungkinkan orang untuk

memasuki ruang tersebut dan menggunakan fungsinya. Ruang publik perkotaan harus mengundang orang untuk masuk dan menggunakan fasilitasnya. Faktor ini membawa kita ke kebutuhan sosial lain yang signifikan yaitu kesetaraan. Lingkungan yang adil adalah lingkungan yang dapat dibagi secara merata oleh semua bagian masyarakat. Mereka menyediakan semua kualitas yang dibutuhkan oleh seluruh pengguna (Carmona et al. 2003). Mereka memenuhi kebutuhan kelompok yang berbeda tanpa mengurangi kesejahteraan orang lain. Lingkungan yang tidak adil atau eksklusif, menampilkan kualitas yang membuat mereka kurang tersedia untuk bagian tertentu dari masyarakat, yaitu perempuan, etnis minoritas, orang tua, cacat, orang miskin, dan anak-anak.

Desain perkotaan berkaitan dengan penciptaan ruang publik perkotaan yang adil, seperti halnya dengan penciptaan bentuk fisik. Ruang-ruang ini pada dasarnya demokratis, karena memberikan semua pengguna kepentingan dalam penggunaannya. Mereka mungkin juga dicirikan sebagai mereka yang meningkatkan pilihan; oleh karena itu, mereka lebih responsif. Mengenai kesetaraan dalam desain ranah publik menjamin lingkungan demokratis yang lebih seimbang secara sosial yang tersedia untuk semua. Keadilan membawa ranah publik yang aman dan vital di mana konstituen yang berbeda dari seluruh struktur sosial dapat berinteraksi tanpa konflik. Dalam hierarki kebutuhan, keselamatan dan keamanan Maslow, datang berikutnya setelah kebutuhan fisiologis dasar. Secara umum ini dapat dianggap sebagai: (i) Keselamatan dari bahaya fisik (dari unsur alam/bencana, penyakit dll., unsur manusia dan unsur buatan seperti mobil dan lain-lain); dan (ii) Keamanan psikologis (memiliki kendali atas lingkungan, menjaga privasi dan menghindari kehilangan secara sosial atau fisik). (Cozens, 2011 & Carmona et al. 2003)

2.2. Interaksi Sosial di Ruang Publik Perkotaan

Jalan yang ramai didefinisikan sebagai jalan dengan kehadiran sejumlah orang yang terlibat dalam berbagai kegiatan yang sebagian besar tidak

bergerak dan berkelanjutan, terutama kegiatan yang bersifat sosial (Mehta, 2007). Contoh interaksi sosial dan komunikasi dapat berupa: masalah fisik, pandangan, percakapan atau hubungan antar individu, yang dengan sendirinya memerlukan definisi peristiwa dan kegiatan yang proporsional dan akibatnya, peran orang dalam ruang dan mereka. keanggotaan dalam kelompok dan jaringan sosial (Carr, Mark, Leanne, & Stone, 1992). Ruang yang mendukung aktivitas stasioner, seperti berdiri, duduk, berbicara, makan & minum, membaca dan sebagainya, memberikan kesempatan untuk kontak jangka pendek dengan intensitas rendah yang merupakan interaksi yang mudah dengan orang lain dengan cara yang santai dan relatif tidak menuntut (Gehl, 2005). 1987; Jacobs, 1961; Mehta, 2007). Rapoport mendefinisikan ruang kota sebagai lingkungan perkotaan yang mencakup seperangkat komunikasi dan interaksi (Rapoport, 1984). Sosialisasi di ruang publik tergantung pada promosi interaksi sosial (Senette, 1974), menarik individu dan kelompok (Whyte, 1980), aksesibilitas yang mudah (Carr et al., 1992), jaminan sosial, dan dengan demikian lebih banyak Sosibilitas (Marcus & Francis, 1998), menciptakan citra mental dan keterbacaan (Lynch, 1960) dan menciptakan suasana yang hidup dan dinamis (Lang, 1987). Sosiabilitas di ruang publik didasarkan pada kebutuhan orang untuk merasakan kepemilikan sosial dan berinteraksi satu sama lain, dan ini akan dimungkinkan dalam ruang sosial yang mendukung di samping memberikan kenyamanan fisiologis (Lang, 1994), klaim atas wilayah, rasa memiliki dan keadilan sosial. di luar angkasa (Alexander et al., 1977). Jika kebutuhan sosial masyarakat diimbangi dengan perasaan kemandirian individu yang bersumber dari privasi, maka hubungan sosial menjadi lebih mudah. Privasi fisik adalah prasyarat untuk sebagian besar perilaku sosial; dalam lingkungan di mana kerahasiaan fisik ada, pilihan pribadi yang lebih luas dibuat (Lang, 1987).

Telah banyak penelitian yang dilakukan di ruang publik perkotaan, banyak di antaranya telah membahas fitur-fitur positif dari ruang publik. Sebagai

hasil dari penelitian ini, para sarjana menganggap interaksi sosial sebagai salah satu faktor utama di ruang publik. Di antaranya, seseorang dapat merujuk pada buku "Life Between Buildings" oleh Gehl (1987). Dalam buku ini, penulis mengeksplorasi hubungan antara organisasi ruang kota dan efisiensinya di satu sisi, dan keberadaan manusia yang terus menerus dan tingkat kehidupan publik dan kehidupan sosial di sisi lain (Gehl, 1987). Jacobs (1961) – dalam bukunya yang berjudul "The Death and Life of Great American Cities" – menggambarkan jalur pejalan kaki sebagai kualitas kota yang mengarah pada keamanan, sosialisasi dan interaksi sosial (Jacobs, 1961). Whyte (1980) juga telah melakukan studi tentang dampak vitalitas terhadap interaksi sosial di ruang kota kecil (Whyte, 1980). Lang (1987), dalam bukunya yang berjudul "Creating Architectural Theories", menganggap interaksi sosial di ruang publik perkotaan sebagai fitur penting, dan alasan utama untuk ini adalah hubungan yang erat antara interaksi sosial dan rasa memiliki orang terhadap sosial. lingkungan (Lang, 1987). Humphrey Osmond (1957) menggunakan istilah "Sociopetal" dan "Sociofugal" dalam bukunya yang mengungkapkan kualitas ruang yang menyatukan atau memisahkan orang satu sama lain (Osmond, 1957). Proses sosialisasi dicapai melalui interaksi dan komunikasi di antara pengguna setiap lingkungan komunal dan kemampuan untuk berinteraksi secara efektif dengan orang lain, baik dalam kehidupan pribadi atau publik mereka (Forgas, 1996). Oleh karena itu, ruang publik perkotaan – sebagai platform untuk meningkatkan komunikasi dan pengembangan interaksi sosial individu – harus dipertimbangkan dari sudut pandang sosiabilitas. Selain itu, dalam kaitannya dengan penelitian tentang interaksi sosial dan pengaruhnya terhadap pola perilaku masyarakat, telah dilakukan sejumlah penelitian, baik dalam ruang arsitektural maupun dalam ruang perkotaan, dalam hal Sintaks Ruang. Dalam penelitian mereka, Rismanchian dan Bell (2014), menyelidiki metode pengembangan sistem penyaringan rute dan indeks transformabilitas untuk mengidentifikasi jalan yang paling cocok untuk

pembuatan jaringan ramah pejalan kaki sebagai zona stimulus sosial-ekonomi yang berpotensi, menggunakan contoh daerah yang dirampas di Iran menggunakan Space Syntax. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adalah mungkin untuk mengidentifikasi pola spasial yang mendasarinya menggunakan pendekatan ini dan ini dapat membentuk dasar yang hemat biaya untuk mengembangkan jaringan jalan yang ramah pejalan kaki untuk membebaskan daerah tertinggal dari isolasi spasialnya (Rismanchian & Bell, 2014) . Penelitian lain oleh Alitajer dan Molavi Nojoumi (2016) menganalisis pola perilaku dalam konfigurasi spasial rumah tradisional dan modern di Iran. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa konfigurasi spasial rumah telah berubah seiring waktu dan hierarki akses ke ruang dan pengakuan wilayah terbatas pada rumah modern di Iran (Alitajer & Molavi Nojoumi, 2016).

2.3. Memahami Ruang Publik Perkotaan dan Nilai Sosialnya

Francis Tibbalds (1992: 1) menggambarkan ranah publik sebagai, "semua bagian dari struktur perkotaan yang publik memiliki akses fisik dan visual". Ruang publik adalah ruang yang kita bagi dengan orang asing, orang yang bukan saudara, teman, atau rekan kerja kita (Walzer, 1986). Hampir semua definisi dan pandangan tentang ruang publik mencakup indikator utama aksesibilitas dan aktivitas. Berbagai definisi tersebut dapat kita singkirkan menjadi satu definisi yang inklusif: ruang publik perkotaan adalah ruang di dalam kawasan kota yang dapat diakses oleh semua orang dan merupakan landasan bagi aktivitas mereka. Menurut istilah Madanipour (1996) "mereka dikendalikan oleh badan publik, dan disediakan dan dikelola untuk kepentingan publik". Ruang publik perkotaan dapat dianalisis dalam dua bentuk utama: (a) jalan; (b) plaza. Kehidupan publik masyarakat terjadi di ruang publik perkotaan dalam bentuk dan fungsi yang kompleks; Oleh karena itu, ruang-ruang tersebut harus mampu menampung beragam perilaku, kegunaan, dan aktivitas seperti berbelanja, berjalan-jalan, mengobrol, menggunakan fasilitas

untuk menghibur, bersantai, atau bahkan menghabiskan waktu sebagai aktivitas sehari-hari, serta perayaan dan acara berkala. Seperti yang ditekankan oleh Montgomery (1998), "wilayah publik dan ruang semi-publik terkait yang menyediakan medan untuk interaksi sosial dan bagian penting dari basis transaksi kota, yaitu alun-alun pasar, pedagang kaki lima, bagian depan toko dan kafe pinggir jalan".

Dalam perencanaan kota modern, lebih banyak perhatian diberikan pada kebutuhan mobil daripada kebutuhan pejalan kaki. Untuk tujuan meningkatkan efisiensi lalu lintas, berbagai jenis pengaturan diterapkan oleh para insinyur di lingkungan perkotaan. Namun, sirkulasi pejalan kaki lebih penting untuk memberikan vitalitas di perkotaan daripada sirkulasi kendaraan. Berkaitan dengan hal ini, Trancik (1986) mendefinisikan istilah baru: 'ruang yang hilang' yang kontras dengan ruang terdefinisi/tertutup atau ruang positif dengan mempertimbangkan masalah saat ini dengan definisi dan penggunaan ruang perkotaan di kota modern. Dia menyoroti masalah dengan pendekatan modernis yang tidak memperhatikan arus aktivitas pejalan kaki di kota dan menggambarkan citra ruang-ruang ini sebagai daerah perkotaan yang tidak diinginkan yang membutuhkan desain ulang-ruang anti, tidak memberikan kontribusi positif bagi lingkungan atau pengguna. Ruang-ruang seperti ini jelas mengurangi vitalitas ruang publik perkotaan. Selain itu, karya Oktay (2002), Jacobs (1994), dan Montgomery (1998) menekankan pentingnya sirkulasi pejalan kaki dalam vitalitas perkotaan dan mengkritisi perhatian terhadap lalu lintas kendaraan (Bozkurt, 2004).

Pendekatan menurun selama periode modern telah mempengaruhi banyak daerah perkotaan dan mengubahnya menjadi ruang tidak manusiawi yang mengurangi kualitas hidup penghuninya. Siprus sebagai negara kecil tidak terkecuali. Banyak jalan yang baru diperkenalkan di daerah perkotaannya digunakan sebagai saluran pergerakan untuk mobil daripada sebagai ruang yang mampu untuk kehidupan sosial. Apalagi bentuk fisiknya kurang memperhatikan kebutuhan sosial. Namun,

beberapa jalan masih berfungsi sebagai ruang yang dinamis dan dinamis baik di area bersejarah maupun yang baru. Dalam mengelola ruang publik, Caroline et al (2007) berpendapat bahwa “orang tertarik, dan cenderung tinggal lebih lama di ruang publik yang menawarkan minat dan rangsangan dan/atau tingkat kenyamanan. Data survei dan observasi menunjukkan bahwa masyarakat menghargai dan mencari acara dan aktivitas khusus di ruang publik, baik lokal maupun di pusat kota. Acara unik dan spesial termasuk 'hiburan jalanan' spontan juga menarik perhatian dan membantu mendefinisikan tempat-tempat menarik. Orang lebih cenderung berlama-lama jika ada tempat yang nyaman untuk duduk, terutama jika ada juga perlindungan dari cuaca". Dalam mendesain ruang publik, bahkan di mana mereka dapat diakses secara fisik, isu dan aspek lain dari ruang publik dapat menjadi penghalang bagi sebagian orang untuk menggunakannya. Hal tersebut dapat berupa kesulitan untuk masuk, kelangkaan toilet umum (terbuka), fasilitas untuk anak-anak dan orang tua serta tempat parkir untuk mobil (Caroline H. et al, 2007). “Dalam ruang publik yang dirancang dengan baik dan dikelola dengan baik, pelindung kehidupan sehari-hari dapat dilepas sebagian, memungkinkan kita untuk melihat orang lain sebagai manusia seutuhnya. Melihat orang yang berbeda dari diri sendiri menanggapi situasi yang sama dengan cara yang sama menciptakan ikatan sementara.” (Carr et al., 1993). Akhirnya, ruang kota yang sukses adalah yang dirancang dan dikelola dengan baik yang membawa kehidupan kota yang sukses bagi masyarakat dengan meningkatkan kualitas hidup mereka di domain publik.

BAB III

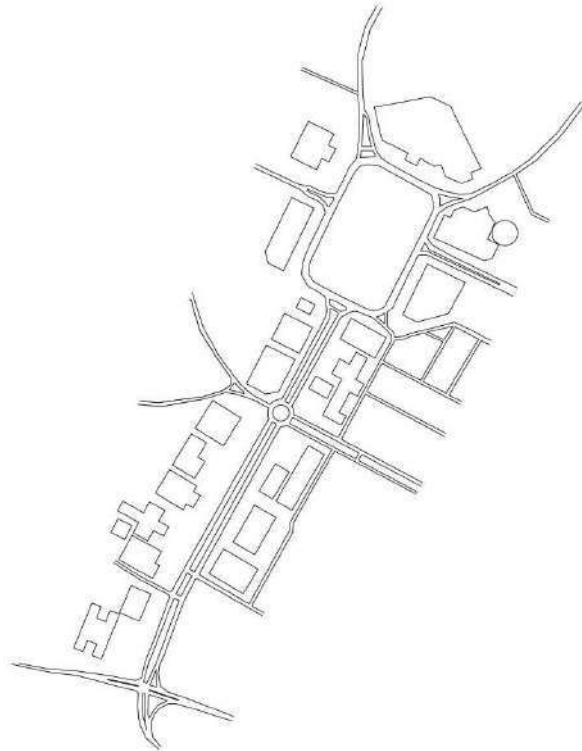
GAMBARAN OBJEK PENELITIAN

Objek penelitian ini ada dua, yaitu ruang jalan Pahlawan di kota Semarang dan ruang jalan Malioboro di kota Yogyakarta. Alasan pemilihan dua objek ruang jalan tersebut karena berdasarkan penelitian awal mempunyai ciri dan kegiatan yang mirip terutama dalam mengembangkan vitalitas yang dilakukan oleh warga kotanya. Dengan adanya perbandingan ini diharapkan akan diketahui kesamaan dan keragaman dalam mengembangkan vitalitasnya sehingga akan memberikan manfaat terutama bagi Pemerintah Kota Semarang dan Yogyakarta dalam mengembangkan ruang jalan tersebut menjadi lebih baik lagi (Purwanto, 2009; Purwanto et.al, 2012; Purwanto & Darmawan, 2015).

3.1. Ruang Jalan Pahlawan

Secara geografis kota Semarang terbagi menjadi dua wilayah, dataran rendah dengan ketinggian 0,75-3,5 meter, dan dataran tinggi dengan ketinggian 90-359 meter. Pusat kota kota ini berada di dataran rendah karena kota ini berdasarkan sejarahnya mulai berkembang dari daerah pesisir. Sebagai kota metropolitan, Semarang berkembang pesat belakangan ini. Kegiatan ekonomi dan budaya juga berkembang pesat dan diikuti oleh perkembangan fisik yang diwakili oleh keberadaan bangunan bertingkat. Salah satu daerah di Semarang yang berkembang pesat adalah kawasan Simpang Lima. Bukan hanya pusat ekonomi tetapi juga pusat pemerintahan provinsi. Ini adalah titik pertemuan lima jalan utama, Jalan Pahlawan, Jalan Gajah Mada, Jalan Pandanaran, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Ahmad Dahlan. Di salah satu jalan utama, Jalan Pahlawan, terdapat kantor pusat pemerintahan provinsi Jawa Tengah. Berdasarkan sejarah perkembangannya, Jalan Pahlawan merupakan penghubung antara dataran rendah dan dataran tinggi. Jalan ini bernama Jalan Oei Tiong Ham Weg dan difungsikan sebagai pusat pameran

dagang yang terkenal pada tahun 1914. Pada tahun 1950-1960, jalan ini berubah nama menjadi Jalan Pahlawan, dan pada tahun 1980-1990 menjadi terkenal sebagai pusat kuliner dan tempat berkumpul. terutama dari sore hingga pagi hari.



Gambar 2. Peta Jalan Pahlawan
Sumber: Digambar ulang dari Google Map, 2020

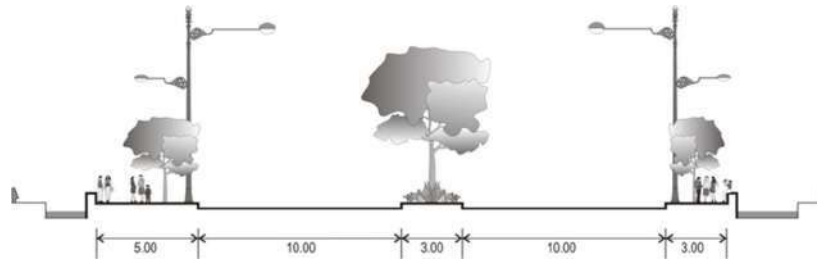
Sejak direnovasi besar-besaran pada 2012, jalan ini telah berubah 'wajah' secara drastis. Fisiknya sudah diperbaiki. Jalan telah dihias, trotoar diperbesar untuk tempat umum, dan pusat kuliner telah dipindahkan di sekitar Alun-alun Simpang Lima, sehingga dapat diprioritaskan untuk tempat umum bagi masyarakat Semarang (Gambar 2,3,4).

Aktivitas dominan yang terjadi di ruang Jalan Pahlawan terbagi menjadi dua kelompok. Yang pertama adalah kegiatan formal yang berlangsung dari pagi hingga sore hari, dan yang kedua adalah kegiatan informal yang berlangsung dari sore hingga dini hari. Yang pertama didominasi oleh kegiatan yang dilakukan oleh pegawai khususnya yang bekerja di kantor-kantor Pemerintah Provinsi Jawa Tengah sedangkan yang kedua didominasi oleh kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat dari berbagai latar belakang sosial ekonomi dan kelompok umur yang berbaaur di daerah ini. Orang-orang ini tidak hanya tertarik menggunakan ruang jalan sebagai tempat umum tetapi juga menggunakannya sebagai tempat rekreasi keluarga, mengingat kenangan nostalgia, bahkan untuk mengekspresikan dan melakukan aktualisasi diri.

Alhasil, ada berbagai kegiatan mulai dari kegiatan umum seperti berbaaur dan bersenang-senang, mengadakan pertunjukan *live music* hingga kegiatan yang lebih spesifik seperti pertemuan komunitas penggemar sepeda motor atau mobil dari berbagai penampilan, jenis dan merek.



Gambar 3. Jalan Pahlawan dari Atas
Sumber: Foto Drone Peneliti, 2020



Gambar 4. Potongan Jalan Pahlawan
Sumber: Peneliti, 2020

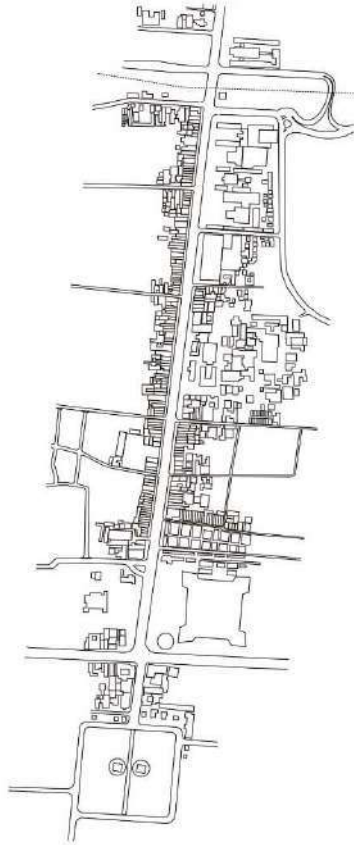
Jalan Pahlawan juga digunakan sebagai tempat masyarakat berinteraksi terutama pada hari Minggu pagi. Orang-orang juga menggunakan hari ini untuk melakukan olahraga seperti jogging, bersepeda, melakukan aerobik atau lainnya. Pemerintah Kota Semarang khususnya telah membuat kebijakan yang disebut 'car free day' yang menyatakan ruang jalan ini harus bebas dari kendaraan bermotor setiap hari Minggu.

Pada beberapa kesempatan, ruang jalan ini juga digunakan untuk kegiatan seperti bernyanyi bersama, menari dan bahkan menjadi tempat karnaval yang disebut '*Semarang Night Carnival*'.

Ruang jalan ini juga digunakan oleh sekelompok orang atau mahasiswa untuk berdemonstrasi. Mereka menilai ruang jalan ini merupakan tempat yang strategis untuk menyalurkan aspirasi mereka. Para demonstran ini mengetahui bahwa tempat ini adalah tempat umum yang selalu dikunjungi masyarakat dan merupakan area kantor pemerintah provinsi; dan karena itu mereka berharap aspirasi mereka dapat dengan mudah didengarkan. Ketertarikan masyarakat untuk mengunjungi ruang jalan ini dengan segala aktivitasnya secara terus menerus telah membuat ikatan emosional yang kuat dengan tempat ini. Ikatan ini, oleh karena itu, akan memberi makna ruang jalan ini kepada orang-orangnya. Berikut ini akan diuraikan temuan-temuan tema ruang sebagai hasil interrelasi antara manusia dengan jalan ruang tersebut (Purwanto & Darmawan, 2013; Purwanto, 2014).

3.2. Ruang Jalan Malioboro

Sebagai ruang publik, jalan Malioboro telah mengalami transformasi melalui perjalanan yang banyak. Berbagai macam kegiatan diberikan oleh warga kota termasuk oleh wisatawan (Gambar 5,6,7).



Gambar 5: Peta Jalan Malioboro
Sumber: Digambar ulang dari Google Map, 2021

Sejarah perkembangan jalan Malioboro dilakukan dengan menata ulang kawasan yang dimulai pada tahun 1970. Saat itu Presiden Soeharto meminta kepada pemerintah kota Yogyakarta agar jalan Malioboro

menjadi tujuan wisata yang menarik dan suasana jalan ini menjadi hidup. Salah satunya dengan meminta toko-toko di sepanjang jalan Malioboro menyediakan dirinya menjadi daya tarik kawasan. Kemudian pemerintah kota Yogyakarta pada saat itu merealisasikannya dengan melebarkan jalan dan meminta pemilik toko untuk merelakan sebagian tokonya dibuat arcade yang berfungsi sebagai tempat berjalan kaki wisatawan sekaligus melihat barang dan benda yang dijual di etalase toko. Penataan jalan Malioboro dibuat dengan membagi jalur cepat, jalur lambat dan jalur pejalan kaki, bertujuan agar semua masyarakat yang lewat dengan berbagai kepentingan dapat melewati jalan ini dengan lancar. Jalan Malioboro sebagai pusat tujuan wisata pada akhirnya berkembang dan meningkatkan kegiatan ekonomi lokal, konsekuensinya mengundang pedagang lain untuk ikut serta berjualan di jalan ini. Pada tahun 1980an satu persatu mulai muncul pedagang kaki lima yang kemudian tergabung dalam komunitas yang disebut Tri Dharma. Mereka berjualan didalam arcade sisi luar menghadap ke toko. Kemudian pada tahun 1990an hadir pedagang kaki lima lainnya yang tergabung dalam komunitas Pemalni ikut berjualan didalam arcade menempel didinding toko. Kehadiran kedua komunitas PKL ini sudah barang tentu merugikan pemilik toko, namun kemudian dilakukan kesepakatan agar ketika mereka berjualan tidak merugikan pemilik toko. Meskipun demikian kehadiran kedua PKL ini diakui menjadi daya tarik jalan Malioboro karena yang mereka jual merupakan barang kerajinan berciri lokal yang unik seperti benda asesoris dan souvenir yang tidak dijual oleh pemilik toko.

Kawasan Malioboro sebagai ruang kota yang penuh dengan nilai - nilai budaya, maka eksistensi ruang kota di jalan Malioboro merupakan ungkapan dari nilai-nilai sosial-ekonomi-budaya-politik masyarakatnya. Peristiwa apapun, sosial - politik - budaya biasanya akan mendapat gaung dan dukungan yang lebih luas apabila terjadi atau dilakukan di jalan Malioboro (Purwanto, 2009).



Gambar 6. Jalan Malioboro dari Atas
Sumber: Foto Drone Peneliti, 2020



Gambar 7. Potongan Jalan Malioboro
Sumber: Peneliti, 2020

Di kawasan Malioboro terdapat beberapa unsur-unsur ruang kota yang sangat potensial digunakan oleh masyarakat di dalam rangka beraktifitas dengan berbagai atribut dan keragamannya sambil menikmati keunikan dan kekhasan kawasan. Salah satu ruang kota di kawasan Malioboro yang dianggap mempunyai kecenderungan untuk beraktifitas adalah ruang terbuka di sekitar Benteng Vredeburg/Gedung Agung. Dalam pengamatan awal yang dapat direkam bahwa ruang terbuka yang berada di simpul perempatan jalan Ahmad Yani, Trikora, KH Ahmad Dahlan dan P. Senopati menjadi tempat strategis sekelompok masyarakat untuk berkumpul dan berinteraksi, sebut saja misalnya Klub Sepeda Antik (onthel) dan Klub Sepeda motor (khususnya sepeda motor) setiap hari Sabtu malam berkumpul dan sambil memarkirkan (memamerkan) kendaraannya sekaligus produk modifikasinya. Keberadaan Klub Sepeda Antik (onthel) dan Klub Sepeda motor berkumpul di ruang terbuka adalah dalam rangka ingin menunjukkan kreatifitasnya kepada masyarakat dan kreatifitas tersebut diejawantahkan melalui lokasi (*locus*) berupa ruang kota yang khas dan strategis.

Jalan Malioboro dan Perempatan Kantor Bos Besar dimanfaatkan oleh elemen masyarakat (khususnya mahasiswa) untuk menyuarakan aspirasinya dengan cara berdemonstrasi. Elemen-elemen masyarakat yang berdemonstrasi tersebut sebelumnya berjalan kaki dari berbagai asal menyusuri jalan P. Mangkubumi – Malioboro untuk selanjutnya melakukan orasi dan *happening art* di ruang terbuka tersebut. Terdapat satu kesimpulan sementara yang dapat direkam bahwa ada latar belakang secara khusus mengapa mereka memanfaatkan ruang terbuka tersebut untuk berorasi/melakukan *happening art*, yaitu adanya tema-tema “teaterikal” dimana mereka menganggap dirinya sebagai pemain sedangkan masyarakat yang melintas adalah penonton dan mereka berharap bahwa aspirasinya dapat didengar dan diapresiasi.

Ruang-ruang terbuka di sepanjang jalan Malioboro juga dimanfaatkan untuk mengeskpresikan seni para seniman jalanan baik seni musik, seni

rupa maupun seni tari. Salah satu contoh adalah Panggung Ngamen Malioboro yang diselenggarakan oleh KSM (Komunitas Seni Malioboro) berupaya mementaskan musik yang didukung oleh pemusik-pemusik mulai dari group musik perguruan tinggi sampai dengan group musik pengamen seputar kawasan Malioboro.

Jalan Malioboro juga dikelilingi oleh pemukiman penduduk, yang umumnya memiliki kaitan kegiatan dengan Jalan Malioboro. Oleh karena kemajemukannya, jalan Malioboro menjadi menarik sebagai obyek wisata kota bersejarah. Program nasional pembangunan turisme yang mulai berkembang pada tahun 1970-an merangsang beberapa operator bisnis untuk membangun lebih banyak fasilitas-fasilitas akomodasi di Yogyakarta di dalam upaya untuk mendapatkan lebih banyak pengunjung. Akibatnya lebih banyak hotel dengan kualitas yang berbeda muncul di beberapa lokasi strategis di Jalan Malioboro. Program ini juga mendorong penduduk setempat di wilayah-wilayah sekitarnya untuk merubah prioritas mereka ke dalam fasilitas-fasilitas komersial. Kampung-kampung kota seperti Sosrowijayan, Dagen dan Sosrokusuman juga telah menjadi tempat-tempat di mana para pedagang jalan hidup dan menjual barang dagangan mereka, dan telah tumbuh sebagai kampung turis dengan fasilitas-fasilitas akomodasi, kafe, dan restoran, khususnya untuk mereka yang sedang plesir. Semua perkembangan ini telah memberikan sumbangan pada daya tarik yang lebih tinggi dari jalan Malioboro ini. (Purwanto, 2009).

Sekitar dua dekade ini, kehidupan sektor informal yang memadati *arcade* Malioboro menjadi ciri tambahan yang menguatkan dan memperkaya identitas dan citranya. Bahkan wisatawan dari luar Yogyakarta merasa belum lengkap dan sempurna kalau perjalanan wisata yang dilakukan tidak mampir di keramaian ruang kota dan *arcade* di jalan Malioboro.

BAB IV

FENOMENA BERKEMBANGNYA VITALITAS DALAM RUANG PUBLIK PERKOTAAN

Fenomena berkembangnya vitalitas dalam ruang publik perkotaan lebih banyak disebabkan karena ruang jalan Pahlawan dan Malioboro menjadi tempat favorit dan menarik bagi warga kotanya dalam beraktifitas dan berinteraksi. Kehadiran warga kota yang berulang-ulang secara otomatis menyuburkan keaktifan ruang jalan ini. Berbagai macam variasi aktifitas berkembang. Dalam uraian berikut akan dijabarkan fenomena berkembangnya vitalitas dalam ruang jalan disertai dengan ciri dan karakteristiknya masing-masing.

4.1. Fenomena Vitalitas Ruang Jalan Pahlawan

4.1.1. Ruang Publik Perkotaan Untuk Aktualisasi Diri

Fenomena ruang jalanan sebagai tempat aktualisasi diri tercipta ketika sekelompok orang yang tergabung dalam komunitas mobil dan biker ingin menunjukkan identitasnya dengan memamerkan mobil atau motor modifikasi atau mobil antik lama yang dipugar atau. Mereka berharap dapat dilihat oleh orang-orang yang melewati ruang jalan ini dan orang-orang yang berada di ruang jalan. Beberapa kelompok komunitas mobil yang biasa berkumpul di ruang jalan adalah komunitas mobil 'Mercedes C Class dan E Class', 'Honda Civic Nouva', 'Mitsubishi Lancer', 'Toyota DX', 'Toyota Great Corolla', 'Holden Primere' , 'Holden Kingswood', 'VW Beetle', 'VW Combi', 'Suzuki Jimny' dan lainnya. Hal yang menarik dari komunitas mobil ini adalah tahun produksinya; beberapa di antaranya diproduksi pada 1960-an hingga 1990-an. Mereka berkumpul di ruang jalan ini terutama pada Sabtu malam atau Minggu malam. Selain komunitas mobil, ada juga komunitas sepeda. Berbeda dengan komunitas mobil, komunitas biker tidak hanya terdiri dari bikers dengan sepeda motor produksi tahun 1960-an tetapi juga bikers dengan sepeda motor

terbaru. Beberapa komunitas biker yang sering berkumpul di ruang Jalan ini adalah para bikers 'Honda CB Lama', 'Yamaha RX-King', 'Vespa Tua', 'Honda Mega Pro', 'Suzuki Thunder', 'Yamaha Vixion', 'Yamaha Mio', 'Kawasaki Ninja', 'Honda CBR' dan lainnya (Gambar 8).



Gambar 8. Komunitas Otomotif berkumpul di Ruang Jalan Pahlawan pada hari Sabtu Malam
Sumber: Survey 2019

Tujuan mereka berkumpul di ruang Street ini tidak hanya untuk membangun persaudaraan di antara mereka tetapi juga untuk menunjukkan keberadaan mereka yang diwakili oleh bentuk mobil atau motor asli atau modifikasi. Hal menarik lainnya terkait keinginan mereka untuk menunjukkan mobil atau motor mereka di ruang Jalanan adalah upaya untuk membangun aktualisasi diri. Ini adalah upaya untuk membuat kelompok mereka dikenali oleh orang-orang yang tidak sengaja menonton tindakan mereka. Salah satu anggota komunitas mobil 'Toyota DX' menyatakan bahwa mereka membutuhkan pengenalan diri dan itu hanya dapat dilakukan ketika mereka berada di tempat yang tidak hanya dikenal

oleh masyarakat sebagai tempat yang strategis, tetapi juga dikenal sebagai tempat berkumpul. tempat bagi warga lainnya.

4.1.2. Ruang Publik Perkotaan Untuk Menyampaikan Aspirasi

Fenomena ruang jalan sebagai tempat untuk menyalurkan aspirasi didasarkan pada pemanfaatan ruang jalan sebagai tempat untuk melakukan demonstrasi oleh sekelompok orang yang terdiri dari mahasiswa dan masyarakat lainnya. Ruang jalan, terutama di sekitar runabout dan di depan gedung parlemen biasanya digunakan oleh sekelompok mahasiswa atau kelompok masyarakat lainnya untuk menggelar aksi unjuk rasa guna menyampaikan pendapat. Kegiatan ini tidak hanya dilakukan dengan orasi tetapi juga dengan pentas seni, sehingga orang-orang yang lewat dapat melihat dan mendengar apa yang mereka inginkan (Gambar 9).



Gambar 9. Sekelompok Masyarakat melakukan Protes di Ruang Jalan Pahlawan Menyuarakan aspirasi
Sumber: Survey 2019

Dalam konteks spasial, penggunaan ruang Jalan untuk menunjukkan dan mengekspresikan aspirasi dipengaruhi oleh beberapa faktor: [i] ruang jalan merupakan pusat pemerintahan Provinsi Jawa Tengah; [ii] keragaman orang yang menyaksikan dapat memuaskan para demonstran. Mereka berharap orang-orang di sekitar ruang Street dapat melihat, mendengar, atau merespons mereka; [iii] dengan menggelar demonstrasi di ruang jalan ini, mereka yakin akan mendapat lebih banyak semangat; [iv] faktor sejarah dimana ruang Jalanan pada awal tahun 1980-an mulai digunakan sebagai tempat mengadakan demonstrasi. Salah satu pengunjung rasa menjelaskan bahwa faktor lokasi strategis dan faktor sejarah ruang jalan merupakan faktor yang mendorong mereka untuk mengadakan demonstrasi di ruang jalan ini daripada ruang jalan lainnya.

4.1.3. Ruang Publik Perkotaan Penyimpan Kenangan Kolektif

Perkembangan ruang Jalan yang dipengaruhi oleh berbagai aspek meninggalkan jejak yang berfungsi sebagai pedoman yang menunjukkan adanya kenangan di dalamnya. Jejak adalah artefak fisik yang bernuansa sejarah atau pengalaman masa lalu yang tak terlupakan terkait dengan ruang jalan. Kemampuan ruang untuk menyimpan kenangan nostalgia dipengaruhi oleh faktor daya tariknya dan kemampuannya menghadirkan suasana yang baik yang dapat membangkitkan perasaan emosional yang mendalam. Ketika ruang jalan telah memberikan pengalaman yang tak terlupakan bagi masyarakatnya, wajar jika masyarakat cenderung mengulang dan mengingat pengalaman masa lalu dengan mengunjungi acara serupa yang diadakan di tempat yang sama.

Sejak awal tahun 1970-an kawasan ini dimanfaatkan masyarakat sebagai tempat berkumpul dan berinteraksi, kemudian pada tahun 1980-an menjadi pusat kuliner di kota Semarang. Saat itu, kehidupan ruang jalanan sangat unik karena aktivitasnya sebagai pusat kuliner dimulai pada sore hari hingga dini hari menjelang subuh. Beberapa orang yang

masih mahasiswa biasa mengunjungi tempat itu. Tak heran bila mereka pernah bekerja di tempat lain dan kemudian kembali lagi ke kota Semarang, mereka akan mengunjungi tempat itu hanya untuk mengenang kenangan saat masih mahasiswa. Seseorang yang memiliki kenangan di ruang jalan dan sekarang tinggal di kota Jakarta mengatakan bahwa selama kunjungannya ke kota Semarang, tempat yang harus dikunjungi adalah ruang jalan Jalan Pahlawan karena ia telah terikat secara emosional (Gambar 10).



Gambar 10. Pusat Kuliner di Jalan Pahlawan menjadi Tempat Favorit Menggali kenangan Masa Lalu
Sumber: Survey 2019

4.1.4. Ruang Publik Perkotaan Mengekspresikan Kreativitas

Ruang jalanan seperti ini sering dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar sebagai wadah menyalurkan hasrat kreatif mereka dalam bernyanyi, menari, dan berbagai aktivitas lainnya. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk mengekspresikan kreativitas kepada orang lain dan kreativitas ini diwujudkan dalam ruang jalan ini.

Sekelompok seniman menampilkan rutinitas tari di setiap perayaan hari jadi kota, menampilkan tidak hanya tarian bertema kontemporer tetapi juga tarian tradisional yang akarnya berasal dari berbagai daerah di seluruh Jawa Tengah. 'Semarang Night Carnival' merupakan salah satu wadah dimana banyak kelompok seniman dan performer di kota Semarang dapat mengekspresikan kreativitasnya dimana para peserta karnaval sering kali mengenakan kostum 'batik' yang dibuat rumit yang sering menjadi daya tarik acara tersebut (Gambar 11).



Gambar 11. Ruang Jalan Pahlawan digunakan sebagai Ruang Ekspresi dan Kreativitas Masyarakat
Sumber: Survey 2019

Kegiatan 'Car Free Day' yang diadakan setiap hari Minggu juga menjadi ajang dimana kegiatan rekreasi sangat erat kaitannya dengan ekspresi kreativitas. Sekelompok warga di bawah bendera "Yayasan Peduli Lingkungan Hijau" membuat simulasi dengan tarian dan lagu tentang bagaimana menciptakan kota yang ramah lingkungan. Orang-orang yang terlibat langsung dalam acara ini kemudian tertarik untuk menonton bahkan terlibat dalam simulasi ini. Kata-kata tentang gaya hidup sehat

disebarkan melalui nyanyian bersama oleh beberapa penduduk setempat, berinteraksi bersama untuk membangun kesadaran akan gaya hidup dan lingkungan yang lebih sehat. Mengekspresikan kreativitas yang dilakukan oleh beberapa orang menjadi tontonan bagi orang lain. Secara keseluruhan, ruang jalan diperlukan bagi masyarakat kota sebagai tempat menyalurkan hasrat kreatifnya. Orang-orang yang terlibat dalam karnaval mengungkapkan kepuasan mereka ketika mereka tahu bahwa penampilan mereka selama karnaval diapresiasi oleh para penonton.

4.1.5. Ruang Publik Perkotaan Sebagai Sumber Inspirasi

Fenomena muncul karena ruang jalan memiliki kemampuan untuk menampilkan dirinya sebagai tempat kontemplasi bagi kebanyakan orang, khususnya mahasiswa, untuk mencari ide atau inspirasi baru. Beberapa mahasiswa dan pelajar sekolah yang diwawancarai menyatakan bahwa mereka sering mendapatkan ide dasar untuk tugas atau pekerjaan rumah mereka dari kehadiran mereka di ruang jalan ini. Kemampuan ruang jalan ini untuk menginspirasi masyarakat semakin dipertegas oleh pengalaman beberapa responden yang pernah belajar di Semarang pada tahun 1980-an. Mereka menyatakan bahwa setiap kali kebutuhan akan ide untuk menyelesaikan tugas muncul, mereka akan datang ke ruang jalan bersama teman-teman mereka. Faktor terpenting yang menjadikan ruang jalan ini sebagai sumber inspirasi adalah suasananya yang khas. Tempat-tempat strategis juga menjadi andalan dalam mencari inspirasi bagi para pedagang kaki lima yang menjajakan makanan dan minuman bernama 'warung angkringan' yang terdapat di sudut-sudut bundaran. Persepsi umum bahwa 'warung angkringan' adalah tempat orang-orang dari kalangan ekonomi bawah membeli makanan mereka terbukti tidak benar. Pada kenyataannya, tidak hanya tukang becak atau pekerja manual yang mengunjungi para pedagang kaki lima ini, tetapi para pelajar dan bahkan orang-orang mapan secara ekonomi dapat terlihat makan dan berbaur dengan pelanggan lainnya.

Pembeli dari latar belakang ekonomi yang lebih tinggi sering menjadi 'alumni' komunitas 'warung angkringan' ini dari masa sekolah atau universitas mereka (Gambar 12).



Gambar 12. Aktifitas Warga Berkumpul dan Berinteraksi untuk Bersama-sama Mencari Ide dan Inspirasi
Sumber: Survey 2019

Pelanggan berbaur dengan kerumunan, membuang perbedaan status sosial mereka, makan makanan yang sama, duduk di bangku yang sama, dan membayar harga yang sama. Perbedaan latar belakang sosial dan ekonomi tidak menghalangi pelanggan untuk saling berinteraksi. Bagi para pengunjung 'warung angkringan', tempat ini merupakan tempat diskusi informal. Di 'warung angkringan' isu-isu terkini di bidang politik, sosial, kriminal, ekonomi, budaya, dan banyak topik ringan lainnya menjadi topik diskusi yang terjadi. Isu-isu tersebut dibahas secara sangat informal, jauh dari formalitas masyarakat. Diskusi sering melibatkan penjual, menciptakan komunikasi yang ramah, yang menambah suasana keakraban. Dari diskusi-diskusi inilah siswa terkadang mendapatkan

inspirasi untuk menyelesaikan tugas mereka dan dari mana pengunjung lain menambah pengetahuan mereka.

4.2. Fenomena Vitalitas Ruang Jalan Malioboro

4.2.1. Ruang Publik Perkotaan Untuk Aktualisasi Diri

Fenomena ruang jalan Malioboro menjadi tempat berkumpul beberapa komunitas otomotif terutama di ujung jalan ini yaitu di kawasan perempatan depan Kantor Pos Besar, benteng Vredeberg, atau di depan gedung Agung. Menurut salah seorang pengurus MSC (Mataram Scooter Club), sejak pertengahan tahun 1990-an, kawasan Kilometer Nol di kawasan Malioboro identik sebagai kawasan *rendevouz*-nya klub-klub roda dua. Malioboro *men* (meng-istilahkan iklan rokok *Marlboro Man*) dan kuda besinya, jadi pemandangan lazim setiap hari Sabtu malam. Menurut ceritanya, kelompok Vespa yang lebih dulu mematok kapling di sini. Mereka tergabung dalam Mataram Scooter Club (MSC).

Di sudut Kantor Pos berkumpul Ikatan Motor Pro-Max Yogya (IMP_X). Tepat di depan gedung BI, berkumpul para penunggang Yamaha RX-King, Merzy Owner Club (MOC) yang biasa “mangkal” di sudut gedung BNI. *Tongkrongers* ini terbilang baru, yang kocak kalau anggota geng ini mulai melintas, *biker* klub lainnya sering berkelakar dengan meneriaki “jambret-jambret!” (istilah tersebut muncul karena Yamaha RX-King kerap menjadi kendaraan para penjahat seperti perampok dan penjambret, menurut mereka kendaraan tersebut mempunyai kapasitas mesin yang besar dan akselerasi mesin yang cepat). Namun ledakan ini ditanggapi dingin saja dan tidak memicu perselisihan. Kemudian ada MOBTA alias Motor CB Yogyakarta, ada AJC kepanjangan dari *Astrea Jogja Cycle*, juga ada *Jogja Honda Classic* (JHC). Pendek kata sangat beraneka ragam tetapi tampak saling menghormati antara klub satu dengan lainnya (Gambar 13).



Gambar 13. Anggota *Jogja Onthel Community* (JOC)
Berkumpul setiap hari Sabtu Malam di depan Gedung Agung
Sumber: Survey 2016

Selain klub sepeda motor, di kawasan ini juga terdapat klub sepeda kuno yang diberi nama *Jogja Onthel Community* (JOC). Menurut pengakuan salah satu anggota JOC, kegiatan “mejeng” klub mereka sudah dimulai sejak tahun 1990 an. Kehadiran klub penggemar sepeda montor dan sepeda onthel di ruang terbuka Kilometer Nol setiap Sabtu malam nampaknya diterima oleh masyarakat umum yang kebetulan sedang memanfaatkan ruang terbuka tersebut untuk bersantai, seperti yang mereka sampaikan dalam pengakuannya.

4.2.2. Ruang Publik Perkotaan Untuk Menyampaikan Aspirasi

Pengakuan terhadap eksistensi ruang yang di lakukan untuk kegiatan menyampaikan aspirasi politik diberikan tidak hanya oleh pelaku demonstran sendiri namun juga diberikan oleh pelaku ruang lain sebagai penonton/masyarakat yang menyaksikannya. Ruang-ruang tersebut diakui eksistensinya karena ditandai menjadi tempat dilakukannya

kegiatan demonstrasi dengan menggunakan kebiasaan-kebiasaan atau tata cara yang unik, aneh dan memancing perhatian pelaku ruang lain.

Di sepanjang koridor jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani kerap kali digunakan oleh sekelompok mahasiswa atau elemen masyarakat lainnya untuk berdemonstrasi menyalurkan aspirasi politiknya. Di antara koridor jalan-jalan tersebut terdapat dua titik lokasi yang selalu digunakan oleh kelompok demonstran, yaitu tugu pal putih dan perempatan di depan kantor Pos Besar. Bagi kelompok demonstran, dua titik lokasi tersebut mempunyai arti yang lebih jika dibandingkan dengan lokasi lainnya.

Titik lokasi yang pertama (tugu pal putih) digunakan sebagai ritual pembuka sebelum melakukan demonstrasi. Dalam kegiatan ritual pembuka demonstran melakukan orasi pembuka berisi materi aspirasi yang akan disampaikan nantinya di sepanjang koridor jalan sebagai prosesi demonstrasinya. Dalam melakukan ritual pembuka, secara tidak langsung demonstran memancing perhatian pengguna jalan untuk memperhatikannya karena lokasi tersebut merupakan titik persimpangan empat arah jalan. Seting sebagai tempat dilakukannya ritual pembuka adalah dengan berkelompok menghadap ke arah Barat, Selatan dan Timur namun lebih fokus ke arah Selatan yaitu arah jalan P.Mangkubumi. Karena dilakukan secara berulang-ulang, bagi masyarakat yang mengetahui dan memahaminya ketika terjadi lalu lintas yang tersendat dan kibaran bendera-bendera demonstran maka di lokasi tersebut sudah dapat dipastikan menjadi tempat dilakukannya demonstrasi. Begitu pula bagi demonstran, lokasi tersebut menjadi tempat wajib dilakukannya ritual pembuka sebelum melakukan demonstrasi (Gambar 14).



Gambar 14. Ruang Berkesistensi Kegiatan Demonstrasi Politik
Sumber : Survey 2016

Keberadaan ruang-ruang tersebut diakui sebagai tempat yang memberikan semangat dan inspirasi bagi pelaku ruang demonstran, sekaligus sebagai panggung karena terdapat adegan-adegan teatrikal bagi masyarakat yang menonton, memperhatikan dan menyaksikannya.

Selain dua titik lokasi tersebut, beberapa titik lokasi digunakan sebagai persinggahan prosesi demonstrasi jika materi aspirasi berkaitan dengan lokasi tersebut, yaitu : kantor PLN, kantor Pertamina (keduanya di jalan P.Mangkubumi), kantor DPRD DIY, kantor Gubernur di Kepatihan (keduanya di jalan Malioboro).

Titik lokasi yang kedua (perempatan depan kantor pos besar) digunakan sebagai ritual penutup demonstran setelah melakukan prosesi sepanjang jalan P.Mangkubumi, jalan Malioboro dan jalan Ahmad Yani. Dalam ritual penutup biasanya dilakukan dengan *happening art* dengan tema/judul sesuai dengan materi demonstrasi. Dalam adegan *happening art* tersebut materi demonstrasi divisualkan melalui adegan teatrikal yang bertujuan

memancing perhatian pelaku ruang lainnya untuk menyaksikan dan menontonnya karena lokasi tersebut merupakan titik persimpangan empat arah jalan. Seting sebagai tempat dilakukannya ritual penutup adalah dengan berkelompok menghadap ke arah Barat, Utara dan Timur namun lebih fokus ke arah Utara yaitu arah jalan Ahmad Yani. Karena dilakukan secara berulang-ulang di lokasi yang sama, maka ruang tersebut akhirnya ditandai sebagai tempat melakukan demonstrasi dengan cara yang unik dan khas sehingga ruang tersebut oleh para demonstran disebut sebagai panggung aspirasi politik karena dilakukan dengan menggunakan adegan teatrikal. Keberadaan dua lokasi yang menjadi tempat-tempat khusus untuk berdemonstrasi akhirnya diakui tidak hanya oleh demonstran sendiri namun juga oleh pelaku ruang lain sebagai penonton yang menyaksikan dan memperhatikannya.

4.2.3. Ruang Publik Perkotaan Penyimpan Kenangan Kolektif

Perkembangan ruang kota ini yang dipengaruhi oleh berbagai macam aspek telah meninggalkan jejak-jejak yang berfungsi sebagai petunjuk adanya kenangan yang terkandung di dalamnya. Jejak-jejak tersebut berupa peninggalan artefak fisik yang bernuansa kesejarahan maupun peristiwa/pengalaman/kejadian masa lalu yang berkesan dan terkait dengan konteks sekeliling ruang kota ini. Kemampuan ruang kota ini menyimpan berbagai kenangan yang berkesan dipengaruhi oleh faktor daya tarik dan kemampuannya menghadirkan suasana yang bercita rasa serta mampu membangkitkan perasaan emosional yang mendalam.

Ketika ruang kota ini telah memberikan pengalaman masa lalu yang berkesan bagi pelaku ruangnya, maka kejadian dan konteks masa lalu itu akan selalu diupayakan untuk diulang atau diingat dengan cara hadir kembali dalam pentas kejadian dengan lokasi dan peristiwa yang mendekati kesamaan. Banyak sekali pelaku ruang yang merasa telah terikat secara batin ketika ruang kota ini berhasil membangkitkan romantisme kenangan masa lalu. Pelaku ruang yang terlibat dalam

romantisme masa lalu yang terkait dengan ruang kota ini adalah pelaku ruang permanen, temporer dan wisatawan. Menurut mereka tempat dan benda (artefak) yang mempunyai potensi membangkitkan kenangan masa lalu adalah Tugu Pal Putih, jalan P.Mangkubumi, jalan Malioboro (termasuk didalamnya PKL lesehan, PKL dalam *arcade*, becak, andong), pasar Beringharjo, kawasan Nol Kilometer (dengan bangunan-bangunan berciri arsitektur unik dan khas peninggalan Belanda), Keraton dan Alun-alun Utara. Dalam kasus Tugu Pal Putih misalnya, artefak tersebut dianggap sebagai penanda (*ancer-ancer*) bagi pelaku ruang wisatawan. Bagi mereka artefak tersebut memberikan simbol pintu masuk sebelum menuju ke jalan Malioboro yang biasanya menjadi tujuan utama datang ke ruang kota ini. Sebagai penanda (*ancer-ancer*), artefak ini mampu membangkitkan histeria seorang gadis, ia berteriak sambil *gidro-gidro* dalam mobil karena tempat yang akan ia tuju (jalan Malioboro) ternyata sudah ada di depan mata. Dalam kognisi gadis tersebut Tugu Pal Putih merupakan penanda yang menghubungkan keterkaitan artefak tersebut dengan sebuah lokus yaitu jalan Malioboro yang menurut dia jalan tersebut mempunyai ikatan emosional yang sangat mendalam.

Jalan P.Mangkubumi masih menjadi pilihan rute yang dilewati oleh pelaku ruang yang ketika masih muda mempunyai kenangan terhadap jalan tersebut. Pelaku ruang temporer yang mempunyai tempat bekerja dan tempat tinggal melalui jalan P.Mangkubumi kerap kali melewati jalan tersebut sebagai upaya menggali kenangan masa lalu. Mereka mengaku jalan tersebut sudah banyak perubahan, meskipun tidak secepat dan sehebat jalan Malioboro. Situasi jalan P.Mangkubumi masih bisa dinikmati melalui bangunan-bangunan kunonya termasuk pula pohon asem yang masih tersisa beberapa buah di sisi Timur Jalan. Tidak jarang ketika mereka melewati jalan ini serasa mendapatkan semangat sebelum menuju ke tempat kerjanya. Di jalan Malioboro, paling banyak tempat dan artefak yang mempunyai kenangan masa lalu yang mendalam. Sebut saja misalnya di PKL lesehan, banyak diantara pelaku ruang wisatawan

menempatkan PKL lesehan ini menjadi tujuan utamanya ketika berkunjung ke jalan Malioboro. Mereka mengakui banyak kejadian masa lalu yang berkesan lahir di PKL lesehan ini. Tempat favorit lainnya adalah PKL yang berada di *arcade* yang menjual aneka pakaian dari kain batik, souvenir dan asesoris. Bahkan situasi dan suasana jalan ini juga dapat membangkitkan kenangan ketika mereka menikmati sambil naik becak atau andong. Tidak heran hal tersebut memunculkan semacam jargon yang berbunyi “*kalah ke Jogja belum ke Malioboro dianggap belum absah*”. Pada tahun 1970 an, di kawasan ini terutama di depan Hotel Garuda menjadi tempat berkumpul para seniman terkenal, mereka saling berdiskusi membicarakan soal seni budaya (Gambag 15).



Gambar 15. Ruang Kaya Kenangan Kolektif
Sumber : Survey 2016

Lokasi yang menjadi penyimpan kenangan lainnya adalah pasar Beringharjo. Banyak pengakuan dari pelaku ruang wisatawan terutama yang pernah tinggal di kota Yogyakarta apakah sebagai warga asli maupun pernah kuliah, kehadiran mereka ke ruang kota ini selalu menyempatkan diri untuk singgah di pasar ini. Mereka akan bernostalgia

masuk ke dalam pasar Beringharjo meskipun hanya sekedar membeli kain batik, namun ada pula yang singgah di tempat berjualan makanan tradisional seperti gudeg, pecel maupun jajanan pasar seperti yang mereka jumpai ketika masih muda. Di kawasan terbuka Nol Kilometer, menjadi tempat favorit lainnya untuk bernostalgia. Lokasi ini diyakini menjadi tempat penyimpan kenangan yang dibentuk berdasarkan kaitan lokasi yang terdiri dari bangunan-bangunan berarsitektur Belanda dengan peristiwa atau kejadian masa lalu yang sangat berkesan. Beberapa pelaku ruang temporer yang pernah mengalami peristiwa langsung pada masa lalu mempunyai kenangan yang sulit terlupakan seperti misalnya sebagai tempat para seniman berekspresi dengan memanfaatkan gedung Senisono.

4.2.4. Ruang Publik Perkotaan Mengekspresikan Kreativitas

Ruang kota ini oleh sekelompok pelaku ruang permanen, temporer dan wisatawan dianggap mampu menjadi wadah mengekspresikan ide-ide, gagasan pemikiran pelaku ruangnya melalui berbagai macam cara seperti seni musik, seni gerak, seni drama maupun seni lukis. Kemampuan ruang kota mengakomodasi ekspresi ide-ide dan gagasan pelaku ruangnya dipengaruhi oleh keberadaan seting yang terdiri dari artefak fisik peninggalan sejarah masa lalu beserta aktifitas yang menyertainya. Keberadaan artefak fisik beserta aktifitas yang menyertainya dianggap sebagai panggung yang secara alamiah sebagai tempat mengekspresikan diri, disamping itu dalam panggung tersebut diyakini memberikan semangat dalam berekspresi.

Ruang ekspresi seni budaya yang dibangun oleh pelaku ruang telah menjadikan ruang kota ini mempunyai ciri sebagai ruang untuk berimajinasi terutama ketika mereka mengekspresikan ide-ide, gagasan pemikirannya. Ruang kota ini menjadi ajang bagi para seniman menampilkan diri melalui seni instalasi yang mereka ungkapkan. Dalam beberapa kali kegiatan, ruang di sepanjang Tugu Pal Putih sampai

dengan Alun-alun Utara menjadi tempat seniman memajang karya seni instalasi. Benda-benda seni yang mereka pameran kepada masyarakat menjadi bagian dalam kehidupan di ruang kota ini. Para seniman memanfaatkan elemen-elemen ruang kota ini, antara lain : tiang bendera, pot tanaman, badan jalan, lampu-lampu jalan dan elemen lainnya untuk diintegrasikan dengan benda lain yang mereka bawa sehingga menjadi seni instalasi yang menyatu dengan apa yang ada di ruang kota ini. Seniman yang terlibat dalam aktifitas ini sebagian besar mahasiswa seni yang sedang belajar di Institut Seni Indonesia (ISI) dan beberapa seniman lainnya. Ruang kota ini juga menjadi ajang para seniman menampilkan diri melalui gerak dan tari yang mereka ungkapkan. Ruang di sepanjang Tugu Pal Putih sampai perempatan kantor pos besar digunakan sebagai ruang kreasi seni gerak seniman Didik Nini Towok beserta tujuh orang kembarannya melakukan *mbarang*. Kegiatan tersebut dilakukan sebagai pertanda 50 tahun seniman tersebut berkarya. Selain itu, ruang kota ini juga kerap kali digunakan oleh seniman pantomim Jemek Supardi mengekspresikan diri melalui seni gerak pantomim dengan mengambil seting di pusat-pusat keramaian sekaligus sebagai kritik terhadap ketidakadilan yang diterima masyarakat dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Pada saat tertentu, ruang kota ini juga menjadi ajang pesta rakyat dengan menghadirkan banyak seting panggung untuk mementaskan kesenian rakyat dikombinasikan dengan seni musik tradisional dan modern. Kegiatan ini dilaksanakan di beberapa lokasi titik-titik keramaian, seperti perempatan Tugu Pal Putih, perempatan dekat teteg sepur, di depan gedung DPRD DIY, di depan kompleks Kepatihan, di depan museum benteng Vredeborg dan Alun-alun Utara. Kegiatan pesta rakyat ini berlangsung secara rutin setiap tahun, mampu mengundang masyarakat untuk hadir menonton, dan bagi masyarakat sendiri kegiatan ini menjadi salah satu hiburan murah dan meriah. Ajang pesta rakyat lainnya yang dilaksanakan dalam ruang kota ini adalah kegiatan karnaval yang diselenggarakan dalam rangka meperingati hari Kemerdekaan RI,

acara pembukaan FKY (Festival Kesenian Yogyakarta), Malioboro *Esoteris* oleh Komunitas Seni Malioboro, dan karnaval-karnaval lainnya yang bersifat temporer (Gambar 16).



Gambar 16. Ruang Ekspresi Kreatifitas
Sumber : Peneliti, 2006

Dalam karnaval ini ditampilkan berbagai macam seni gerak tradisional, kendaraan hias, musik tradisional, pakaian tradisional, rute yang digunakan adalah sepanjang jalan P.Mangkubumi, jalan Malioboro, jalan A.Yani dan berakhir di perempatan kantor pos besar atau Alun-alun Utara. Perilaku meruang pelaku telah melahirkan ruang-ruang ekspresi, di dalam ruang ekspresi tersebut terdapat ruang-ruang sebagai seting pentas panggung, seniman sebagai pemain, dan masyarakat sebagai penonton. Perilaku aktifitas seni dan budaya tersebut memberikan penegasan eksistensi ruang kota ini sebagai ruang ekspresi yang didalamnya mampu membangkitkan imajinasi-imajinasi secara kolektif.

4.2.5. Ruang Publik Perkotaan Sumber Inspirasi

Vitalitas terbangun karena kemampuan ruang kota ini sebagai gudang inspirasi yaitu ketika ruang kota ini mampu melahirkan ide-ide dan gagasan bagi pelaku ruang yang membutuhkannya. Berbagai macam artefak fisik beserta aktifitas yang menyertainya mampu melahirkan ide-ide dan gagasan dalam berkreatifitas. Ruang kota ini menjadi gudang inspirasi dimulai ketika ruang kota ini menjadi kawah candradimuka bagi para seniman dan budayawan. Hal tersebut membuktikan banyak seniman besar di negeri ini yang dulunya belajar atau dibesarkan oleh “ruh” yang ada di ruang kota ini. Ruang kota ini khususnya di ruang jalan Malioboro sampai perempatan kantor pos besar menjadi tempat untuk menempa talenta. Dengan didukung kondisi dan suasana waktu itu yang sangat mendukung, para seniman maupun budayawan menggali inspirasi yang terkandung sebagai potensi ruang kota ini. Meskipun sekarang kondisinya sudah berbeda dengan masa-masa kejayaannya, ruang kota ini tetap mengandung potensi inspirasi bagi pelaku ruangnya. Hal tersebut dibuktikan dengan tetap digunakannya sisa-sisa ruang terbuka sebagai tempat untuk menggali inspirasi dengan cara-cara dan media yang berbeda. Beberapa aktifitas yang dilakukan oleh sekelompok masyarakat misalnya aktifitas melukis bersama. Dalam kegiatan melukis bersama tersebut, sejumlah pelukis mendemonstrasikan kebolehannya melukis dengan mengambil ide berupa aktifitas dan kehidupan yang terjadi di kawasan Malioboro sehari-hari. Beberapa pelukis mengakui bahwa kawasan Malioboro menjadi tempat yang kaya dengan inspirasi sebagai tema / judul lukisannya. Aktifitas lainnya yang dilakukan oleh sekelompok fotografer adalah melakukan “hunting” (berburu) objek-objek foto yang menurut mereka banyak sekali ragam variasinya. Menurut mereka objek-objek kehidupan sosial dan artefak bangunan merupakan sumber inspirasi yang tidak ternilai bagi terciptanya sebuah karya fotografi. Mereka juga mengakui bahwa kawasan Malioboro sebagai tempat yang tiada duanya mengandung potensi objek fotografi yang penuh makna dan

artistik. Mereka berpendapat sebuah karya fotografi menjadi karya yang bagus, unik dan mempunyai cerita yang menarik jika digali dari objek-objek yang menarik pula, agar mendapatkan objek seperti yang diinginkan, mereka harus *ubet* dan sabar (Gambar 17).



Gambar 17. Ruang Sumber Inspirasi
Sumber : Peneliti, 2006

Potensi inspirasi yang dikandung oleh ruang kota ini juga diakui oleh beberapa kelompok mahasiswa. Ruang kota ini digunakan sebagai tempat menggali ide-ide/inspirasi yang berkaitan dengan tugas-tugas perkuliahannya. Ide-ide/inspirasi tersebut mereka dapatkan melalui kegiatan diskusi dan mengobrol secara informal di warung angkringan, bahkan dengan melamunpun ide-ide/inspirasi dapat tercipta dengan sendirinya. Beberapa pelaku ruang temporer (pelajar dan mahasiswa) mengakui sering memanfaatkan ruang ini untuk mencari ide yang kemudian dimanfaatkan sebagai bahan membuat tugas di sekolah/di kampus.

BAB V

DISKUSI DAN PEMBAHASAN

5.1. Transformasi Ruang Jalan Menjadi Ruang Publik Perkotaan

Dalam geografi perkotaan dan disiplin desain perkotaan, ruang publik dibedakan dari ruang publik. Ruang publik didefinisikan sebagai area fisik di mana semua orang memiliki hak untuk masuk. Di sebuah kota, ruang publik dapat ditemukan dalam berbagai bentuk. Ada ruang publik terbuka seperti taman kota, alun-alun kota, jalan, trotoar, dan beberapa lainnya, dan ada ruang publik dalam ruangan seperti pusat perbelanjaan, museum, stadion, dan teater. Bagaimanapun, semua ruang publik dimaksudkan untuk terbuka untuk digunakan oleh orang-orang.

Sementara itu, ruang publik diartikan sebagai 'ruang politik' tempat berlangsungnya diskusi, debat, dan pengambilan keputusan tentang kepentingan publik (Martin, 2004; Kusumawijaya, 2006). Menurut Young (2000), ruang publik fisik ini dapat disebut 'embodied public space', yaitu ruang yang dibutuhkan oleh sekelompok orang tertentu, yang tidak difasilitasi dengan baik oleh penguasa, dalam mengekspresikan ide, seni, aktualisasi kelompok, dll. Jadi, meskipun berbeda, ruang publik dan ruang publik memiliki keterkaitan yang erat. Perencanaan dan pengelolaan ruang publik tentunya akan mempengaruhi ruang politik dan kehidupan warga. Apalagi menurut Young (2000), ruang publik dibutuhkan oleh penduduk kota sebagai ruang untuk menyampaikan berbagai pendapat dan aspirasi mereka. Oleh karena itu, pemerintah perlu memfasilitasi ketersediaan ruang publik secara maksimal. Oleh karena itu, ketika sebuah ruang jalan juga berfungsi sebagai ruang publik sekaligus ruang publik, maka dapat dikatakan telah terjadi proses transformasi dari ruang jalan menjadi ruang publik. Transformasi ruang jalan menjadi ruang publik terjadi ketika orang melihat ruang jalan memiliki *sense of place* yang mampu menarik mereka untuk hadir dan melakukan aktivitas di dalamnya. *Sense of place* mengacu pada kemampuan untuk memahami dan

menghargai kualitas khas tempat. Ada hubungan yang kuat antara sense of place dan spirit of place. Semangat tempat yang kuat, akan membantu merangsang rasa tempat yang kuat dan nantinya akan menciptakan semangat tempat yang luar biasa terutama dirasakan oleh orang-orang yang secara teratur melakukan aktivitas di sana (Whyte, 1980; Shamsuddin dan Ujang, 2008). Proses transformasi ruang jalanan menjadi ruang publik terjadi secara alami dan spontan. Apa yang menyebabkan masyarakat tertarik untuk hadir dan beraktivitas serta berkreaitivitas di Jalan Pahlawan dan jalan Malioboro? Hasil penelitian menemukan tiga faktor: [i] faktor pembentukan jalan dengan latar belakang kondisi, keadaan, dan aspek yang dikaitkan dengan sejarah; [ii] faktor daya tarik yang sudah ada di jalan, dan [iii] kebijakan pemerintah kota yang memberikan kesempatan sebesar-besarnya kepada masyarakat untuk memanfaatkan jalan sebagai ruang publik. Ruang jalan ini sebagai kasus pengamatan telah membuktikan dirinya sebagai ruang publik yang berkualitas. Carr et al (1992) menyatakan bahwa nilai atau kualitas ruang publik kota dicirikan oleh sifat ruang yang demokratis, responsif, dan bermakna. Sifat demokratis berarti pengakuan atas hak pengguna ruang publik dalam berekspresi di sana. Sifat bermakna mencakup ikatan emosional antara ruang dan perilaku penggunaanya (Montgomery, 1998). Pendapat Carr diperkuat oleh Smaldone et al (2005) dan Simpson (2011) yang mengatakan bahwa ruang jalan yang berubah menjadi arena masyarakat untuk menjadi demokratis, bebas, tidak terbatas, dan spontan merupakan salah satu gambaran keberhasilan sebuah ruang publik.

Ruang jalan merupakan sarana interaksi antar masyarakat untuk berbagai tujuan, baik individu maupun kelompok (Davenport dan Anderson, 2005). Dalam hal ini, ruang jalan merupakan bagian dari sistem sosial masyarakat yang keberadaannya tidak dapat dipisahkan dari dinamika sosial (Ruppert, 2006). Selain itu, ruang jalan juga berfungsi untuk

memberikan nilai tambah bagi lingkungan, misalnya dalam hal estetika kota, menyediakan ruang publik dan memberikan citra kota (Lynch, 1981). Coleman (dalam Bounds, 2004) berpendapat bahwa modal sosial pada dasarnya dapat memiliki dimensi spasial yang lebih eksplisit dan bentuk yang lebih dinamis daripada modal ekonomi dan modal manusia. Coleman menegaskan pandangan bahwa modal sosial yang dibangun oleh masyarakat memiliki peran penting dalam membentuk kehidupan ruang jalanan. Selain itu, pembentukan ruang memberikan penegasan bahwa masyarakat memiliki peran sentral, dalam arti ruang-ruang dibangun oleh otonomi rakyat. Fenomena ini sejalan dengan pandangan Purwanto (2008) tentang kekuatan manusia untuk membentuk hidup dan matinya sebuah ruang jalan. Pendapat Purwanto di atas sangat relevan dengan kenyataan empiris yang terjadi di jalanan. Dalam ruang jalanan ini, kekuatan ruang berada di tangan masyarakatnya dalam arti mereka membangun dan memberikan kehidupan secara spontan.

Ruang jalan harus dapat diakses tanpa terkecuali, dalam arti ruang jalan harus dapat diakses oleh semua orang yang membutuhkan. Selain aspek aksesibilitas, ruang jalan harus bersifat universal, yaitu dimaksudkan sebagai ruang publik yang mampu menampung pemenuhan kebutuhan semua golongan masyarakat, baik kelas atas maupun bawah, dari masyarakat normal hingga mereka yang berkebutuhan khusus, dari anak-anak hingga dewasa dan pria atau wanita. Lebih jauh lagi, ruang jalan merupakan sarana hubungan sosial bagi manusia yang ciri-cirinya dapat terlihat jelas seperti mengizinkan berbagai kelompok orang untuk berada di dalamnya, dan menghargai perbedaan kelas, etnis, gender, dan usia (Rupet, 2006). Meskipun secara umum ruang jalan dapat diakses oleh semua orang, namun tetap harus mengikuti norma untuk tidak merugikan kepentingan umum. Ruang jalan yang memiliki *sense of place* harus bermakna. Jika tidak ada artinya, tidak akan ada yang memanfaatkan jalan untuk berinteraksi. Pemaknaan tersebut membutuhkan tingkat kolektivitas tertentu (Ehrenfeucht dan Loukaitou-Sideris, 2007; Moser et

al, 2000). Dalam banyak kesempatan, pertemuan orang-orang di ruang jalan tidak spontan. Bukan alasan individu yang membuat mereka berkumpul di sana secara kebetulan, tetapi lebih pada tujuan kolektif dalam membangun sense of place. Hal ini dapat dilihat misalnya pada acara kumpul komunitas sepeda motor dan mobil. Mereka datang dengan pemikiran dan tujuan yang sama, terutama untuk membangun semangat kebersamaan di antara mereka dan untuk meningkatkan eksistensi komunitas mereka. Selain itu, ada tanggung jawab moral bagi mereka untuk meningkatkan livability ruang jalan. Proses transformasi ruang jalan menjadi ruang publik pada dasarnya sangat terkait dengan konteks waktu dan sejarah panjang ruang jalan (Purwanto, 2007). Dalam konteks ini, proses pertumbuhan dan perkembangan ruang jalan sangat terkait dengan waktu. Aspek ruang dan waktu tidak dapat dilihat secara terpisah. Dalam kurun waktu yang lama, ruang jalan telah berhasil menghasilkan ruang-ruang sosial, budaya, ekonomi, dan politik. Dalam proses produksi, peran orang dan berbagai kegiatannya sangat penting. Mereka bereksplorasi begitu aktif dan dinamis yang menentukan pola dan kualitas ruang yang dihasilkan. Ruang jalan yang bertransformasi menjadi ruang sosial, budaya, ekonomi, dan politik secara terus-menerus dalam kurun waktu tertentu akan menciptakan vitalitas untuknya. Menurut Tschumi (1998), vitalitas ruang kota juga dikenal sebagai urban generator, yang hanya terwujud ketika sebuah kota memiliki fungsi asimilasi, dinamis atau fleksibel, tidak formal dan kaku. Menurut Tschumi, faktor terpenting dari pembangkit perkotaan adalah pertemuan banyak orang.

Pemerintah setempat dapat mendorong proses transformasi, misalnya dengan merancang dan mengelola ruang jalan agar lebih menarik dan nyaman. Kegiatan berkumpul di ruang jalan Pahlawan dan Malioboro sudah ada sejak tahun 1980 (Purwanto, 2009). Saat itu jalan ini juga terkenal sebagai salah satu pusat kuliner di Semarang maupun pusat wisata di kota Yogyakarta. Dorongan dari pemerintah kota Semarang dan

kota Yogyakarta telah membantu mengubah ruang jalan menjadi ruang publik, dan pada gilirannya menciptakan vitalitas jalan.

5.2. Mengembangkan Vitalitas dalam Ruang Jalan sebagai Ruang Publik Perkotaan

Secara umum keberadaan ruang publik di kota-kota besar di Indonesia masih perlu ditingkatkan tidak hanya kuantitas namun juga kualitasnya (Purwanto & Darmawan, 2015), sehingga jumlah dan ruang yang disediakan oleh pemerintah kota tidak mampu menampung kebutuhan beberapa kegiatan sosial yang seharusnya menjadi hak masyarakat kota. Hal ini mendorong beberapa ruang jalan untuk melakukan transformasi sebagai respon terhadap kebutuhan masyarakat. Jalan dalam perkembangannya telah digunakan sebagai tempat masyarakat untuk melakukan kegiatan olahraga dan rekreasi, dan untuk mengekspresikan diri melalui kegiatan seni dan budaya, bahkan untuk melakukan kegiatan ekonomi. Kemudian, ruang jalan tidak hanya berfungsi sebagai jalur lalu lintas, tetapi juga memiliki esensi ruang publik terbuka bagi masyarakatnya. Apa yang dipersepsikan masyarakat tentang keberadaan Jalan Pahlawan pada umumnya sama; mereka menganggap bahwa jalan ini telah berhasil memantapkan dirinya sebagai tempat yang menarik dan diinginkan orang untuk melakukan aktivitas yang menghidupkan jalan. Secara umum dapat dikatakan bahwa kreativitas masyarakat terbangun karena ruang jalan memiliki kandungan *sense of place*. Makanya jalan-jalan lain di kota Semarang tidak semenarik ini. Transformasi dari sekedar ruang jalanan menjadi juga memiliki *sense of place*, tidak terjadi secara instan dalam waktu singkat, tetapi melalui proses yang panjang. Dalam prosesnya, peran manusia dan jangkauan aktivitasnya sangat penting. Mereka bereksplorasi secara aktif dan dinamis untuk membangun pengalaman, sehingga dapat menentukan pola dan kualitas imajinasi kolektif. Dengan demikian, jelas bahwa antara ruang jalan dan periode waktu pembentukannya tidak dapat dilihat secara terpisah. Sebagai ruang

jalan dengan *sense of place*, ruang jalan erat kaitannya dengan persoalan simbol, yaitu aspek yang hanya dapat dipahami melalui ekspresi pikiran dan hati masyarakatnya. Oleh karena itu, ruang jalan telah memberikan keterikatan emosional antara manusia dan jalan yang terjalin secara berulang-ulang dalam waktu yang lama dan akhirnya melembaga menjadi suatu ikatan yang saling mengikat dan terekam kuat dalam kognisi setiap penghuninya secara lestari (Jalaladdini & Oktay, 2012; Guo et al., 2021; Yue et al., 2021; Mouratidis, & Poortinga, 2020).

Kedua ruang jalan ini dianggap oleh masyarakat sebagai wadah untuk mengekspresikan ide melalui berbagai cara seperti musik, seni tari, seni lukis, dan drama. Kemampuan ruang jalan untuk menampung ekspresi gagasan masyarakat dipengaruhi oleh keberadaan setting yang terdiri dari artefak fisik peninggalan sejarah dan aktivitas yang menyertainya. Artefak fisik dan aktivitas yang menyertainya dianggap sebagai latar dan panggung yang secara alami berfungsi sebagai tempat mengekspresikan diri. Selain itu, ruang panggung dipercaya dapat memberikan semangat berekspresi. Ruang ekspresi seni dan budaya yang dibangun oleh masyarakat menjadikan ruang jalanan sebagai ruang untuk berimajinasi, terutama ketika masyarakat mengekspresikan ide dan pikirannya. Ruang jalanan memfasilitasi seniman untuk menampilkan diri melalui seni instalasi yang mereka tampilkan. Benda-benda seni yang mereka tunjukkan kepada masyarakat menjadi bagian dari kehidupan di jalanan. Para seniman memanfaatkan elemen-elemen ruang jalan, seperti tiang bendera, pot tanaman, tepi jalan, lampu jalan dan elemen lainnya untuk diintegrasikan dengan benda-benda lain yang mereka bawa menjadi sebuah seni instalasi. Dalam beberapa kesempatan, ekspresi seni instalasi menyampaikan pesan tentang masalah sosial, ekonomi, budaya, bahkan politik yang dirasakan masyarakat. Tayangan-tayangan tersebut dapat mengungkapkan aspirasi politik masyarakat untuk mengingatkan penguasa agar memahami dan mengakomodasi apa yang mereka

butuhkan. Selain itu, bagi para penikmat ruang jalanan, ekspresi seni juga ditujukan untuk mengapresiasi seniman dan karya seninya.

Kedua ruang jalan juga menjadi ajang para seniman menampilkan diri melalui gerakan dan tarian yang mereka tampilkan. Pada momen-momen tertentu, ruang jalanan juga akan digunakan untuk pesta rakyat dengan menghadirkan berbagai setting panggung untuk menampilkan kesenian rakyat yang dipadukan dengan musik tradisional dan modern. Tingkah laku masyarakat dengan kreativitasnya telah melahirkan ruang-ruang berekspresi, yang di dalamnya terdapat ruang-ruang sebagai panggung pertunjukan, seniman sebagai pelaku, dan masyarakat sebagai penonton. Dalam konteks spasial, ruang ekspresi yang dilandasi kebersamaan antara pemain, aktor dan masyarakat dibangun. Apa yang diekspresikan masyarakat dalam pertunjukan kreativitasnya di ruang jalanan, jika dilakukan berulang-ulang, akan berujung pada munculnya kehidupan ruang jalanan secara permanen dan laten. Ini akan membentuk proses panjang yang memperkuat dan menjadi vitalitas ruang jalan (Purwanto & Darmawan, 2015; Jalaladdini & Oktay, 2012; Guo et al., 2021; Yue et al., 2021; Mouratidis, & Poortinga, 2020)..

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Jalan Pahlawan dan jalan Malioboro pada dasarnya mempunyai kesamaan ketika menjadi ruang publik perkotaan, adalah tempat yang dikunjungi oleh penduduk lokal maupun wisatawan, tidak hanya karena desain fisiknya yang menarik tetapi juga untuk berbagai aktivitas yang terjadi di dalam tempat tersebut. Transformasi kedua ruang jalan menjadi ruang publik terwujud ketika ruang jalan tersebut menjadi ajang interaksi semua orang tanpa memandang usia, jenis kelamin, dan status sosial. Kemampuan ruang jalan inilah yang menjadikan dua jalan tersebut menjadi unik dan menjadi yang mampu menyatukan berbagai aktivitas warganya. Eksistensi dua ruang jalan tersebut pada dasarnya dapat membentuk suatu identitas terhadap kota Semarang dan Yogyakarta yang berkarakter, yang merupakan pengenalan bentuk dan kualitas ruang yang umumnya disebut *sense of place*. Kuatnya *sense of place* di dua ruang jalan menyebabkan masyarakat tertarik untuk beraktivitas dan berkreativitas di dalamnya, secara spontan dan mandiri. Kreativitas yang dikembangkan masyarakat ditumbuhkan berulang-ulang dalam waktu yang lama hingga menjadi daya hidup (*vitalitas*) dua ruang jalanan itu sendiri. Temuan penting dari penelitian ini adalah bahwa proses transformasi ruang jalan menjadi ruang publik tidak terlepas dari hubungan timbal balik aktif dan berulang antara ruang jalan dengan masyarakat. Hubungan timbal balik tersebut telah menghasilkan apa yang disebut ruang imajinasi kolektif, yaitu ruang yang berisi ide dan inspirasi yang memicu orang untuk berkreasi tanpa batas. Ruang imajinasi kolektif inilah yang merupakan esensi penting dari daya hidup (*vitalitas*) dua ruang jalan tersebut. Dengan demikian, interaksi manusia dan ruang jalan tidak dapat dimaknai secara sederhana dan mekanistik, melainkan interpretasi yang kompleks dan holistik. Dalam interaksi yang kompleks ini, terjadi

proses lebih lanjut, yang disebut sebagai proses kognitif, yaitu proses mental ketika orang memperoleh, mengatur, dan menggunakan pengetahuannya untuk memberi makna pada penggunaan ruang jalan.

6.2. Saran

Rancangan kota yang berbasis pendekatan fenomenologi dapat melahirkan keunikan-keunikan yang tidak ditemukan di tempat lainnya atau dengan kata lain akan berbeda karakter antara satu tempat dengan tempat lainnya tergantung kepada keunikan subjektif manusianya. Keunikan-keunikan tersebut dapat berupa keunikan bersifat *intangible*, (tidak teraba) yaitu berupa sistem nilai, budaya, adat istiadat, kepercayaan yang dimiliki oleh individu/sekelompok orang; dan keunikan bersifat *tangible*, yaitu berupa seting tempat yang unik dan berkarakter. Dalam hal keunikan-keunikan tersebut di atas, bahwa setiap kerja merancang ulang kota harus dimulai dari menggali pemahaman di lapangan untuk menemukan dan memperhatikan unit-unit keunikannya. Dengan demikian, setiap kerja rancangan kota diharapkan tidak sewenang-wenang dengan membuat rancangan yang tidak sesuai dengan keinginan manusianya atau memberikan bentukan-bentukan baru yang sama sekali baru yang justru akan membuat manusia merasa asing dengan tempat tinggal dan lingkungannya. Usulan rancangan yang ditawarkan oleh setiap kerja perancangan tidak boleh melemahkan bahkan menghilangkan eksistensi dan keberlanjutan dari unit-unit keunikan tempat yang telah ada. Peran perancang kota tidak sekadar merumuskan rencana masa depan sebuah kota secara fisik yang serba deterministik, rasional dan fungsional, melainkan harus diarahkan pada aspek pelibatan manusianya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alitajer, S., & Molavi Nojoumi, G. 2016. Privacy at home: Analysis of behavioral patterns in the spatial configuration of traditional and modern houses in the city of Hamedan based on the notion of space syntax. *Frontiers of Architectural Research*, 5(3), 341–352.
- Anderson, J., Ruggeri, K., Steemers, K., & Huppert, F. 2017. Lively social space, well-being activity, and urban design: Findings from a low-cost community-led public space intervention. *Environment and Behavior*, 49(6), 685–716.
- Bounds, M. 2004. *Urban Social Theory: City, Self, and Society*. Oxford University Press.
- Brown, S. C., & Lombard, J. 2014. Neighborhoods and Social Interaction. In R. Cooper, E. Burton, & C. L. Copper (Vol. Eds.), *Wellbeing: A Complete Reference Guide: Vol. II*, (pp. 91–118). New York: John Wiley & Sons.
- Buchanan, P. 1988. What city? A plea for place in the public realm. *The Architectural Review*, 184(1101), 31–41.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. 2003. *Public places – Urban spaces*. Oxford: Architectural Press.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., and Oc, T. 2010. *Public Spaces—Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. (2nd Edition). Architectural Press.
- Carmona, M. 2014. The place-shaping continuum: A theory of urban design process. *Journal of Urban Design*, 19(1), 2–36.
- Carr, Stephen, Mark Francis, Leane G. Rivlin, Andrew M. Stone. 1992. *Public space*, Cambridge University Press.
- Cozens, P. 2011. Urban planning and environmental criminology: Towards a new perspective for safer cities. *Planning practice and research*, 26: 4, 481-508.
- Davenport, M. A., and Anderson, D. H. 2005. “Getting From Sense of Place to Place-Based Management: An Interpretive Investigation of Place Meanings and Perceptions of Landscape Change”. *Journal Society and Natural Resources*, 18, 625–641.
- Delclòs-Alió, X., Gutiérrez, A., & Miralles-Guasch, C. 2019. The urban vitality conditions of Jane Jacobs in Barcelona: Residential and smartphone-based tracking measurements of the built environment in a Mediterranean metropolis. *Cities*, 86, 220–228.
- Durand, C. P., Andalib, M., Dunton, G. F., Wolch, J., & Pentz, M. A. 2011. A systematic review of built environment factors related to physical activity and obesity risk: Implications for smart growth urban planning. *Obesity Reviews*, 12(5), e173–e182.
- Ehrenfeucht, R. and Loukaitou-Sideris, A. 2007. “Constructing The Sidewalks: Municipal Government and The Production of Public Space in Los Angeles, California, 1880-1920”. In Simpson, P. (Ed.).

- Street Performance and the City: Public Space, Sociality, and Intervening in the Everyday. *Journal of Space and Culture*, 14 (4), 415-431.
- Forgas, J. P. 1996. *Interpersonal behavior, the psychology of social interaction*. USA: A. S. Wilson Press.
- French, S., Wood, L., Foster, S. A., Giles-Corti, B., Frank, L., & Learnihan, V. 2014. Sense of community and its association with the neighborhood built environment. *Environment and Behavior*, 46(6), 677–697.
- Gehl, J. 1987. *Life between buildings: Using public space (J. Koch, Trans.)*. New York, NY: Van Nostrand Reinhold.
- Gehl, J. 2011. *Life between Buildings: Using Public Space*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. 2013. *Cities for People*. Washington, DC: Island press.
- Groat, Linda and David Wang. 2002. *Architectural Research Methods*. New Jersey: John Wiley and Sons, Inc.
- Guo, Xiangmin., Yang, Yanwen., Cheng, Ziyuan., Wu, Qi., Li, Chenjing., Lo, Tiantian., Chen, Fukai., 2021. Spatial social interaction: An explanatory framework of urban space vitality and its preliminary verification. *Cities*.
- Hay, Robert Bruce. 1998. "Sense of Place in Developmental Context". *Journal of Environmental Psychology*, 18, 5–29.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Jacobs, Allan B. 1993. *Great Streets*, MIT Press.
- Jalaladdini, Siavash and Derya Oktay. 2012. "Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in The Streets of Cypriot Towns". *Journal Social and Behavioral Sciences*, 35, 664 – 674.
- Kostof, Spiro. 1991. *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames and Hudson.
- Kusumawijaya, Marco. 2006. *Kota Rumah Kita (City is Our Home)*, Jakarta: Borneo Publisher.
- Lang, J. 1987. *Creating architectural theory, the role of behavioral science in environmental design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lang, J. 1994. *Urban design, American experience*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. London, England: Blackwell.
- Lynch, K. 1960. *The image of the city*. Boston, MA: MIT Press.
- Lynch, K. 1981. *The Good City Form*, MIT Press.
- Lu, S., Huang, Y., Shi, C., & Yang, X. 2019. Exploring the associations between urban form and neighborhood vibrancy: A case study of Chengdu China. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 8(4), 165.

- Maas, P. R. 1984. *Towards a theory of urban vitality*. Vancouver: University of British Columbia.
- Madanipour, Ali. 1996. *Design of Urban Space: An Inquiry Into Socio-Spatial Process*. New York: Wiley.
- Marcus, C., & Francis, C. 1998. *People places: Design guide lines for urban open spaces*. New York. NY: Van Nostrand Reinhold.
- Marcus, C. C., & Francis, C. 1997. *People places: design guidelines for urban open space*. John Wiley & Sons.
- Martin, B. D. 2004. "The Theatre is in The Street: Politics and Public Performance in Sixties America. Boston: University of Massachusetts Press". In Simpson, P. (Ed.). *Street Performance and The City: Public Space, Sociality, and Intervening in The Everyday*. *Journal of Space and Culture*, 14 (4), 415-431.
- Mazumdar, S., Learnihan, V., Cochrane, T., & Davey, R. 2018. The built environment and social capital: A systematic review. *Environment and Behavior*, 50(2), 119-158.
- Mehta, V. 2007. Lively streets; determining environmental characteristics to support social behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), 165-187.
- Montgomery, J. 1998. "Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design". *Journal of Urban Design*, 3, 93-116.
- Moser, G., E. Pol, Y. Bernard, M. Bonnes, J.A. Corraliza, V. Giuliani (Eds.), 2000. *People, Place, and Sustainability*, Hogrefe and Huber Publisher.
- Mouratidis, Kostas & Poortinga, Wouter. 2020. Built environment, urban vitality and social cohesion: Do vibrant neighborhoods foster strong communities?. *Landscape & Urban Planning*. 204 (2020) 103951.
- Oktay, D. 2002. The quest for urban identity in the changing context of the city: Northern Cyprus, *Cities*, 19: 4, 31-41.
- Osmond, H. 1957. Function as the basis of psychiatric ward design. *Mental Hospitals*, 8, 23-29.
- Pere, P.-P. 2017. *The effect of pedestrianisation and bicycles on local business. Case studies for the Tallinn High Street Project*. Stockholm: Future Place Leadership.
- Poortinga, W., Calve, T., Jones, N., Lannon, S., Rees, T., Rodgers, S. E., ... Johnson, R. 2017. Neighborhood quality and attachment: Validation of the revised residential environment assessment tool. *Environment and Behavior*, 49(3), 255-282.
- Purwanto, E. 2009. "Rukun Kota: Ruang Kota Berbasis Budaya Guyub". Undip Press.
- Purwanto, E., Djunaedi A., Sudaryono, Wibisono B.H.. 2012. Mengelola Konflik Pemanfaatan Ruang Berbasis Nilai-Nilai Lokal (Ruang Kota Koridor Jalan Malioboro Jogjakarta). *Jurnal Tataloka* Volume 14 Nomor 3, Agustus 2012, hal. 171-185.

- Purwanto, E., Darmawan, E. 2013. Memahami Citra Kota Berdasarkan Kognisi Spasial Pengamat Studi Kasus: Pusat Kota Semarang. *Jurnal Tataloka* Vol. 15 No. 4, hal. 248-261.
- Purwanto, E. 2014. Privatisasi Ruang Publik Dari Civic Centre Menjadi Central Business District. *Jurnal Tataloka* Vol.16 No.3 hal. 153-166.
- Purwanto, E., Darmawan, E. 2015. The Transformation of Street Space into Public Space: Developing A Sense of Place, People Creativity, and Street Vitality. *The International Journal Of Civic, Political, And Community Studies* March 2015, Vol. 13, Issue: 1, hal. 23-39
- Rapoport, Amos. 1982. *The Meaning of The Built Environment: A Verbal Communication Approach*. Beverly Hills: Sage Publication.
- Rapoport, A. 1984. Culture & the urban order. *The city in cultural context*. Boston: Allen and Unwin.
- Renalds, A., Smith, T. H., & Hale, P. J. 2010. A systematic review of built environment and health. *Family & Community Health*, 33(1), 68–78.
- Rismanchian, O., & Bell, S. 2014. Evidence-based spatial intervention for the re-generation of deteriorating urban areas: A case study from Tehran, Iran. *Urban Design International*, 19(1), 1–21.
- Ruppert, E. S. 2006. Rights to Public Space: Regulatory Reconfigurations of Liberty. In Simpson, P. (Ed.). *Street Performance and The City: Public Space, Sociality, and Intervening in The Everyday*. *Journal Space and Culture*, 14 (4), 415-431.
- Sallis, J. F., Cerin, E., Conway, T. L., Adams, M. A., Frank, L. D., Pratt, M., Owen, N. 2016. Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: A cross-sectional study. *The Lancet*, 387(10034), 2207–2217.
- Shamsuddin, Shuhana and Norsidah Ujang. 2008. "Making Places: The Role of Attachment in Creating The Sense of Place for Traditional Streets in Malaysia". *Journal of Habitat International*, 32, 399–409
- Smaldone, D., C.Harris, and N. Sanyal. 2005. "An Exploration of Place as AProcess: The Case of Jackson Hole", WY. *Journal of Environmental Psychology*, 25, 397–414.
- Simpson, P. 2011. "Street Performance and The City: Public Space, Sociality, and Intervening in the Everyday". *Journal of Space and Culture*, 14 (4), 415-431
- Strauss, Anselm and Juliet Corbin. 1997. *Basic of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*. Sage Publications.
- Sung, H., & Lee, S. 2015. Residential built environment and walking activity: Empirical evidence of Jane Jacobs' urban vitality. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 41, 318–329.
- Trancik, R. 1986. *Findings lost spaces: theories of urban design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Vernez Moudon, A. (1991) *Public streets for public use*. New York: Columbia University Press.
- Tschumi, Bernard. 1998. *Event Cities*, London: Architectural Association.

- Whyte, William H. 1980. *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington DC: Publish by Project for Public Spaces.
- Wu, J., Ta, N., Song, Y., Lin, J., & Chai, Y. 2018. Urban form breeds neighborhood vibrancy: A case study using a GPS-based activity survey in suburban Beijing. *Cities*, 74, 100–108.
- Xia, C., Yeh, A. G.-O., & Zhang, A. 2020. Analyzing spatial relationships between urban land use intensity and urban vitality at street block level: A case study of five Chinese megacities. *Landscape and Urban Planning*, 193, Article 103669.
- Ye, Y., Li, D., & Liu, X. 2018. How block density and typology affect urban vitality: An exploratory analysis in Shenzhen China. *Urban Geography*, 39(4), 631–652.
- Young, Iris Marion. 2000. *Inclusion and Democracy*. Oxford, Oxford University Press.
- Yue, Wenzhe., Chen, Yang., Thy Pham Thi Mai., Fan, Peilei., Liu, Yong., Zhang, Wei. 2021. Identifying urban vitality in metropolitan areas of developing countries from a comparative perspective: Ho Chi Minh City versus Shanghai. *Sustainable Cities and Society*. 65 (2021) 102609.
- Zumelzu, A., & Barrientos-Trinanes, M. 2019. Analysis of the effects of urban form on neighborhood vitality: Five cases in Valdivia, Southern Chile. *Journal of Housing and the Built Environment*, 34(3), 897–925.