

Pengaruh Nilai Fleksibilitas Terhadap Pemanfaatan Fungsi Ruang studi kasus: Ruang Bawah Jalan Layang Janti

Irwin Panjaitan,

Prodi Arsitektur, Universitas Kristen Duta Wacana, Yogyakarta

irwin@staff.ukdw.ac.id

Informasi artikel	ABSTRAK
Sejarah artikel: Diterima Revisi Dipublikasikan	<i>Ruang pada hakikatnya merupakan bentukan fisik atau spasial yang mawadahi aktifitas pengguna pada waktu tertentu. Kenyataannya dengan perkembangan yang dialami oleh setiap pengguna pada sebuah kawasan, maka kebutuhan yang dimiliki masing-masing pun akan terus berubah. Kehadiran ruang yang telah ada seringkali tidak dapat menjadi optimal untuk dimanfaatkan. Ruang bawah jalan layang Janti merupakan salah satu area yang mengalami perubahan alur sirkulasi oleh pemerintah, menyebabkan saat ini area tersebut menjadi terabaikan, ditunjukkan dengan fungsi kawasan sekitar semakin tidak termanfaatkan. Di sisi lain, perubahan pemanfaatan ini juga dapat menjadi peluang memunculkan desain ruang arsitektural baru secara fleksibel, yang dapat lebih menyesuaikan kebutuhan beragam aktivitas pengguna dari waktu ke waktu. Kajian ini akan mencoba melihat pengaruh pola aktifitas pada sebuah pengaturan spasial yang ada agar mengetahui kemampuan fleksibel ruang bawah jalan layang Janti dengan mempertimbangkan behaviour setting penggunanya. Penelitian dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan memberikan pemetaan, agar pola pemanfaatan ruang dapat terekam dan dideskripsikan secara jelas.</i>
Kata kunci: Ruang terabaikan Fleksibilitas ruang Jalan layang Janti Tatanan perilaku	ABSTRACT <i>A physical or geographical structure that accommodates user actions at a certain moment is referred to as the space. In fact, with the developments experienced by each user in an area, the needs of each will continue to change. The presence of existing space often cannot be optimally utilized. The space under the Janti flyover is one of the areas that has undergone changes in the circulation path by the government, causing this area to be abandoned at present, as shown by the function of the surrounding area being increasingly underutilized. Furthermore, this adjustment in utilization may also present an opportunity to build new architectural space designs that are more adaptable to the demands of diverse user activities throughout time. This research worked at the impact of activity patterns on an existing spatial setting in order to evaluate the flexibility of the space under the Janti flyover by considering account the users' behavior settings. The research was conducted in a qualitative descriptive manner by providing a behavior settings' mapping, so that the pattern of space utilization can be recorded and described clearly.</i>
Key word: Lost space Flexibile space Flyover Janti Behaviour setting	

Pendahuluan

Setiap manusia pada dasarnya memiliki tingkatan kebutuhan yang harus dapat dipenuhi dalam menjalani kesehariannya, dan akan terus berkembang sesuai wawasan dan kemampuan yang dimiliki (Maslow 1993). Kebutuhan manusia tersebut dapat mempengaruhi bagaimana seseorang memanfaatkan ruang yang mawadahi aktifitas, baik dari sisi kualitas dan juga kuantitasnya. Yogyakarta sebagai kota dengan kebutuhan masyarakat yang terus berkembang tentu akan mengalami perubahan pemanfaatan pada ruang-ruang kotanya. Ruang kota dapat dikatakan sebagai ruang publik dimana di dalamnya terdapat interaksi antar individu untuk kegiatan sosial, ekonomi, serta budaya secara komunal (Carr, 1992). Selanjutnya, Carr juga mengingatkan bahwa kualitas ruang publik memiliki nilai ruang yang demokratis, responsif, dan juga bermakna. Namun begitu, tidak jarang terjadi ketidaksesuaian pemanfaatan antara aktivitas dan ruang publik yang telah terbentuk. Hal ini bisa saja dikarenakan

adanya perkembangan kebutuhan, menyebabkan ruang yang ada menjadi tidak dapat digunakan optimal, atau terkadang menjadi mati dan terbengkalai (*abandoned space*). Sebuah ruang kota yang mati, kosong (*empty space*), atau ditinggalkan (*abandoned space*) dapat terjadi akibat tidak adanya aktivitas atau makna yang menghidupkan ruang tersebut, dan dapat disebut dengan *anti-space* atau *lost-space* (Trancik, 1986).

Salah satu keberadaan ruang yang tidak optimal di Kota Yogyakarta ialah ruang di bawah Jalan Layang Janti dimana terdapat perubahan akses bawahnya yang sebelumnya dibuka, sekarang telah ditutup. Kondisi *setting* ruang ini banyak dimanfaatkan sebagai ruang publik yang diisi aktivitas komersial dan juga kegiatan parkir. Namun setelah ditutup akses bawah Jalan Layang Janti, terjadi penurunan aktivitas komersial, sekalipun lokasi ini cukup potensial karena strategis berada di tengah perkotaan dan dikelilingi oleh permukiman.

Ruang Bawah Jalan Layang Janti bisa dilihat sebagai salah satu kasus *lost space* yang terjadi di kota Yogyakarta dan dirasa penting untuk dikaji. Berhubungan dengan potensi *setting* ruang yang strategis, ruang ini dapat dikaji menjadi objek pengaplikasian nilai-nilai fleksibilitas pada sebuah ruang. Konsep ini dianggap sebagai salah satu solusi yang dapat menjawab permasalahan kebutuhan optimalisasi pemanfaatan ruang, termasuk ruang yang terabaikan. Berdasarkan perumusan masalah yang telah disebutkan, studi ini bertujuan untuk membahas faktor pengaruh nilai fleksibilitas terhadap pemanfaatan fungsi ruang dengan contoh kasus ruang bawah jalan layang Janti. Dalam analisis pengaruh tersebut akan dilakukan pemetaan *behavior setting* yang akan dijadikan acuan penentuan kualitas ruang publik bawa jalan layang Janti. Selain dapat meningkatkan kualitas fisik kawasan, konsep ini juga mampu meningkatkan kualitas sosial masyarakat.

Metode

Saat ini kawasan bawah Jalan Layang Janti telah dimanfaatkan beragam kegiatan, yang dapat menunjang alternatif pendapatan, ekspansi fungsi-fungsi sekitar, dan sebagai tempat pemberhentian sementara. Beberapa fungsi aktifitas ini sangat mungkin terjadi pada ruang yang sama dengan waktu yang berbeda. Hal tersebut menunjukkan seberapa lentur atau fleksibel sebuah ruang dapat digunakan untuk fungsi yang berbeda, dengan periode waktu berbeda juga, atau dapat disebut sebagai sebuah “nilai fleksibilitas” ruang. Nilai fleksibilitas diambil sebagai strategi desain berdasarkan hal-hal yang menjadi temuan di lapangan dan diharapkan dapat menjawab kebutuhan ruang yang fleksibel untuk pengguna area bawah Jalan Layang Janti. Sebagai dasar melakukan identifikasi dan analisis, penerapan fleksibilitas sebagai strategi desain dapat ditelaah oleh beberapa teori fleksibilitas di bawah ini:

- Teori pertama oleh Bentley et al (2003) dimana nilai fleksibilitas pada ruang perkotaan bergantung terhadap *Permeability*: adalah kemampuan untuk mengidentifikasi potensi sebuah objek, atau seberapa mudah ketertembusan terhadap objek tertentu; *Versatility*: adalah kemampuan sebuah ruang public untuk bisa digunakan beragam aktivitas; dan *Legibility*: adalah kemampuan dalam pencarian jalan atau way-finding
- Teori kedua oleh Toekio (2000) dimana nilai fleksibilitas punya sifat: *Expandibility* yang dapat dilihat sebagai kemungkinan untuk memperluas area; *Convertibility* sebagai kemampuan untuk beradaptasi terhadap aktivitas tanpa perlu merombak setting fisik; dan *Versatility* sebagai kemampuan untuk berubah menjadi ruang multifungsi dalam waktu yang berbeda.
- Teori terakhir oleh Carmona et al (2003) dalam *Temporal Dimension* dimana terdapat hubungan waktu dan pemanfaatannya seperti: *Time Cycle and Time Management* yakni waktu yang diimplementasikan dalam ruang yang fleksibel yang dapat mengakomodasi berbagai kegiatan; *Continuity and Stability* yakni seberapa sering adaptasi dapat dilakukan sesuai dengan setting lingkungan; dan *Implemented over time* adalah kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan antara pengguna dan sekitarnya dalam jangka panjang.

Dalam mendesain arsitektur, pe-rancang selalu mencoba mempertimbang-kan hubungan antara sebuah wujud/ bentuk (*form*) terhadap konteks (*context*) pada satu waktu, kemudian menghasilkan sebuah

tatanan (*order*) dalam bentuk tatanan tempat (*layout*). Namun begitu, dalam perjalanan setiap wujud arsitektur yang telah terbangun, sangat mungkin terjadi perubahan yang menyesuaikan kebutuhan penggunanya. Wujud arsitektur selalu berpotensi untuk dapat berubah, dikarenakan kemampuan fleksibilitas tiap bangunan yang berbeda-beda (Kronenburg, 2007: 17).

Sebagai ruang terbuka publik, objek penelitian ini seharusnya mampu menunjukkan kualitas ruang publik berdasarkan tiga ciri yang disampaikan oleh Stephen Carr yakni sebagai berikut:

- Ruang Responsif

Ruang Responsif berarti kualitas ruang yang dapat merespon berbagai kebutuhan aktifitas pengguna. Hal ini dilihat karena adanya hubungan setiap tipologi kegiatan yang mampu dilakukan pada sebuah *setting* ruang, di mana di dalamnya ada fisik ruang, dan ada pengisi ruang. Semakin banyak jenis kegiatan yang mungkin dilakukan pada sebuah ruang arsitektural atau *setting* tempat, maka kualitas responsifnya dianggap semakin baik.

- Ruang Demokratis

Ruang Demokratis berarti kualitas ruang yang dapat menunjukkan seberapa banyak tipologi pengguna ruang berdasarkan tujuannya. Hal ini dilihat karena disadari bahwa, ruang publik, tidak bisa membatasi pengguna untuk memanfaatkan *setting* tempat tersebut. Setiap pengguna memiliki hak bebas atau motif pribadi ketika memanfaatkan sebuah *setting* publik. Semakin beragam pengguna dan aktifitas yang ada maka kualitas demokratisnya dianggap semakin baik.

- Ruang Bermakna

Ruang Bermakna berarti kualitas ruang yang dapat memperlihatkan bagaimana *setting* tempat tersebut melekat pada memori pengguna. Hal ini seringkali dinilai sebagai seberapa mudah seseorang mengingat *setting* tempat, suasana, atau kemudahan memanfaatkan *setting* tersebut. Semakin konsisten sebuah *setting* digunakan, maka pola pemanfaatan yang representatif semakin terbentuk jelas dan semakin bermaknalah *setting* tersebut bagi pengguna.

Ketiga kemampuan ini mempengaruhi keberlanjutan sebuah wujud ruang arsitektur ke depannya, apakah dapat terus digunakan atau mejadi tidak relevan lagi bagi kebutuhan penggunanya. Menurut Gibson, manusia cenderung untuk mengubah dan memodifikasi lingkungannya termasuk ruang yang digunakan untuk mengubah kemampuannya agar lebih sesuai untuk mereka (Gibson 1979, hlm. 127). Hal tersebut dilakukan manusia agar kesehariannya dalam beraktivitas dapat tetap terus terpenuhi.

Metode yang digunakan pada kajian ini berangkat dari metode analisis dan sintesis kualitas ruang publik terhadap nilai fleksibilitas sebuah ruang (*Flexible space*). Teknik analisis yang digunakan adalah *super imposed* dari hasil pendataan pemetaan perilaku (*behavioral mapping*) yang terkonsentrasi pada perilaku manusia didalam ruang (*space*) bawah Jalan Layang Janti di Yogyakarta. Pendekatan menggunakan metode kualitatif deskriptif dalam penelitian ini mencoba memberikan gambaran kondisi, fenomena, atau sebuah realita yang ditemukan, dan kemudian dapat dipahami sebagai karakter pada objek penelitian, (Burhan Bungin 2007:68). Pengumpulan data primer dilakukan dengan pengamatan langsung secara periodik dibawah Jalan Layang Janti, dan data sekunder didapatkan dengan mencoba menelaah literatur yang relevan. Pengamatan dilakukan untuk melihat pemanfaatan ruang oleh pengguna pada waktu tertentu secara periodik menggunakan metode pemetaan *setting behaviour*.

Sebagai *setting* ruang publik, setiap pengguna pada kawasan bawah Jalan Layang Janti tentu akan menempati *setting* berbeda disesuaikan dengan jenis kegiatannya (*behavior*). Jika merujuk pada Barker 1968 dalam Joyce 2005, *behavior setting* digambarkan sebagai hubungan yang stabil atau berulang antara tatanan fisik, aktifitas, dan periode waktunya.

Perilaku pengguna dalam memanfaatkan ruang dapat menunjukkan batas-batas *setting* yang digunakan, bisa berupa batas fisik, batas administrasi, atau bisa juga batas simbolik. Sistem kegiatan sebagai suatu rangkaian perilaku yang sengaja dilakukan oleh satu atau beberapa orang. Pada pengamatan ini, metode untuk mengumpulkan bahan analisis dilakukan melalui beberapa cara yaitu :

1. Mengolah data berdasarkan pilihan periodik tertentu. Cara ini mencoba menyusun data pola kegiatan pengguna pada sebuah *setting* tempat dan waktu tertentu (*time budget*), yang kemudian dapat menunjukkan komposisi pemanfaatan ruang yang terjadi (Michelson dan Reed 1975 dalam Joyce 2005: 184).

2. Pemetaan Perilaku pada setting tertentu.

Cara ini memberikan gambaran tentang pemanfaatan sebuah ruang oleh pengguna secara spasial. Setiap perilaku dari pengguna dapat diekam dalam peta menjadi data pola pemanfaatan ruang, yang dapat dibagi menjadi beberapa periode waktu. Objek studi ini berfokus pada *Place-centered mapping*, di mana deliniasi objek studi telah dibatasi; dan yang diamati hanyalah objek dalam batas deliniasi tersebut (Sommer 1980 dalam Haryadi 1995 : 72 – 75). Batasan deliniasi objek studi ini adalah kawasan bawah Jalan Layang Janti, berada pada sisi utara rel kereta api, dengan kios dan ruko sebagai *enclosure* kawasan.

Setelah melakukan pra survei di lapangan, proses pengambilan data pada objek studi dilakukan sesuai dengan kriteria yang disampaikan pada metode pengamatan dan olah data, yaitu berupa *behavior setting*. Selain itu, juga dilakukan analisis secara periodic-(*time budged*), meliputi hal – hal sebagai berikut:

- Ruang yang digunakan untuk kegiatan tertentu dengan variasi waktu tertentu
- Frekuensi dari aktifitas dan jenis aktivitas yang dilakukan
- Pola tipikal dari aktivitas yang dilakukan

Untuk mempermudah dalam mengidentifikasi hal-hal tersebut, maka waktu observasi dilakukan kategorisasi periodik yaitu sebagai berikut.:

1. Waktu pengamatan dibagi menjadi tiga bagian_dalam satu hari yaitu:

- Periode 1 : pukul 07.30 – 08.30 (Pagi)
- Periode 2 : pukul 13.30 – 14.30 (Siang)
- Periode 3 : pukul 18.30 – 19.30 (Malam)

2. Hari pengamatan dibagi menjadi dua bagian yaitu pada:

- Hari kerja (1 hari) di mana kondisi sirkulasi pergerakan di area bawah Jembatan Layang Janti dalam tingkat intensitas sirkulasi yang sedang-tinggi
- Akhir pekan / hari libur (Sabtu – Minggu) di mana kondisi sirkulasi pergerakan di area bawah Jembatan Layang Janti dalam tingkat yang sepi-sedang.



Gambar 1.1 Batasan deliniasi berdasarkan Google_Maps - atas, peta skematik deliniasi pengamatan – bawah (hasil olah data, 2021)

Hasil dan Pembahasan

Pengambilan data dilakukan berdasarkan titik pengamatan yang sama, pada periode waktu yang sama, dengan lokasi yang sama. Data tersebut kemudian ditata dalam susunan tertentu, di mana ditunjukkan

secara *overlay* tentang bagaimana sebuah ruang dimanfaatkan pada waktu dan pada titik pengamatan tertentu.



Gambar I.2 Respon penolakan terhadap penutupan akses bawah Jalan Layang Janti

PETA	TITIK	Sabtu 20 06 2021			Minggu 27 06 2021		
		07.30	13.30	19.30	07.30	13.30	19.30
	A						
	B						
	C						
	D						
	E						
	F						
	G						

Gambar I.3 Pengolahan data secara terstruktur untuk proses identifikasi dan analisis (hasil olah data, 2021)

A. Pada hari kerja di titik A, aktivitas di pagi dan siang hari cenderung sepi, hanya ada beberapa kendaraan yang parkir pada badan jalan dan trotoar. Pada malam hari, ruang di bawah jembatan difungsikan sebagai warung pedagang kaki lima; namun tidak banyak kendaraan yang parkir pada malam hari

Pada akhir pekan di titik A, aktivitas di pagi hari cenderung sepi-karena belum banyak warga yang memulai aktivitasnya. Di siang hari-mulai terlihat aktivitas berupa adanya beberapa ojek *online* yang mengambil dan menunggu penumpang, serta -beberapa kendaraan yang parkir dikarenakan suasana yang sejuk. Pada malam hari, aktivitas cenderung sepi, hanya ada beberapa kendaraan yang parkir dan lalu lalang untuk pulang.

B. Pada hari kerja di titik B, ruang di_bawah jalan layang pada pagi hari difungsikan sebagai area berjualan pedagang kaki lima. Pada siang hari, tidak ada aktivitas pedagang kaki lima, sehingga ruang tersebut difungsikan sebagai area parkir kendaraan dan juga area putar balik kendaraan. Pada malam hari, ruang tersebut kembali difungsikan sebagai warung kaki lima, sehingga terdapat kegiatan perdagangan dan juga parkir kendaraan pada badan jalan.

Pada akhir pekan di titik B, terdapat banyak kendaraan bermotor yang parkir pada pagi hari dikarenakan, pada pagi hari terdapat warung kaki lima yang berjualan pada area tersebut. Pada siang hari, sudah tidak ada kendaraan bermotor yang parkir di area tersebut, dikarenakan sudah tidak ada lagi aktivitas pedagang kaki lima. Pada malam hari di area tersebut, terdapat warung kaki lima, sehingga aktivitas berupa kegiatan perdagangan dan parkir kendaraan bermotor muncul kembali.

C. Pada hari kerja di titik C, ruang di_bawah jalan layang pada pagi hari cenderung sepi, hanya ada beberapa pedagang kaki lima yang berjualan. Pada siang hari, pedagang kaki lima mulai mempersiapkan beberapa perlengkapan mereka untuk berjualan di malam hari, serta terdapat parkir kendaraan pada area ini. Pada malam hari, ruang difungsikan sebagai warung pedagang kaki lima, area lesehan warung pedagang kaki lima, dan juga parkir kendaraan roda dua pada trotoar. Dengan adanya aktivitas pedagang kaki lima pada malam hari, maka sebagian badan jalan digunakan sebagai parkir kendaraan.

Pada akhir pekan di titik C, ruang di_bawah jalan layang dimanfaatkan sebagai warung kaki lima di pagi hari. Pada siang hari, tidak ada kegiatan kaki lima di sana sehingga ruang dimanfaatkan sebagai parkir kendaraan. Pada malam hari, terdapat aktivitas pedagang kaki lima, sehingga pada titik C, ruang bawah-jalan layang difungsikan sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima, dan badan jalan digunakan untuk parkir kendaraan bermotor yang akan berkunjung ke warung kaki lima tersebut.

D. Pada hari kerja di titik D, ruang di_bawah jalan layang pada pagi hari berfungsi sebagai parkir kendaraan, dan juga ada beberapa rangka tenda milik pedagang kaki lima yang terbengkalai begitu saja. Pada siang dan malam hari, terdapat aktivitas berupa warung kaki lima yang berada pada ruang di bawah jalan layang sehingga area ini juga berfungsi sebagai area parkir kendaraan bermotor. Titik D juga merupakan sirkulasi untuk bus Trans Jogja (TJ).

Pada akhir pekan di titik D, aktivitas pada pagi hari cenderung sepi dikarenakan tidak adanya aktivitas pedagang kaki lima pada titik tersebut, dan digunakan sebagai area parkir kendaraan bermotor. Pada siang dan malam hari, aktivitas pedagang kaki lima mulai terlihat pada titik D, sehingga terdapat beberapa kendaraan bermotor yang parkir pada badan jalan untuk mengunjungi warung kaki lima tersebut. Pada akhir pekan, Titik D ini masih tetap berfungsi sebagai sirkulasi untuk bus Trans Jogja (TJ).

E. Pada hari kerja di titik E, belum ada aktivitas yang signifikan pada pagi hari ruang di_bawah jalan layang difungsikan sebagai parkir kendaraan. Pada siang dan malam hari, area di_bawah jalan layang digunakan sebagai warung kaki lima. Namun begitu, aktivitas pada malam hari pada ruang tersebut cukup ramai, dikarenakan adanya beberapa jenis warung pedagang kaki lima yang berjualan. Area trotoar dan juga badan jalan digunakan sebagai area lesehan warung pedagang kaki lima dan juga parkir kendaraan bermotor.

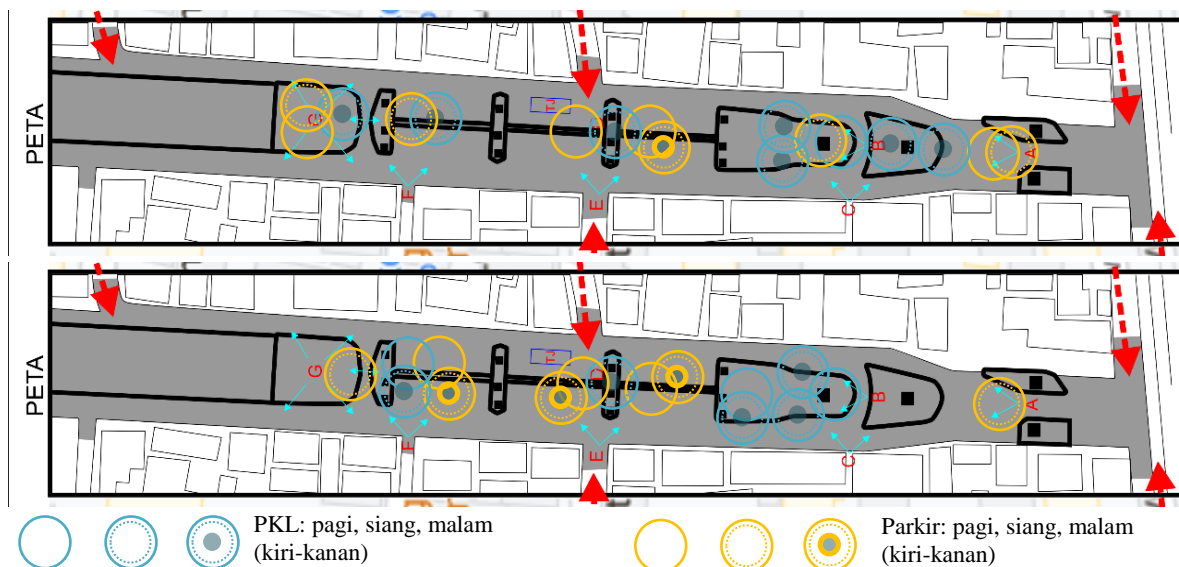
Pada akhir pekan di titik E, aktivitas pada pagi hari cenderung sepi dikarenakan belum banyak warga yang memulai aktivitasnya pada Minggu pagi. Pada siang dan malam hari, sudah mulai terlihat aktivitas berupa adanya warung kaki lima, sehingga mulai ada kendaraan yang parkir pada area tersebut. Pada malam hari, ruang di_bawah jalan layang yang berupa trotoar dimanfaatkan sebagai area lesehan pedagang kaki lima, sedangkan parkir kendaraan bermotor dilakukan pada badan jalan

F. Pada hari kerja di, di_bawah jalan layang pada pagi dan siang hari dimanfaatkan sebagai area parkir kendaraan dan cenderung sepi dikarenakan tidak adanya aktivitas pedagang kaki lima pada area ini. Pada malam hari, terdapat aktivitas pedagang kaki lima, sehingga ruang tersebut difungsikan sebagai area berjualan dan juga digunakan sebagai area parkir pengunjung pedagang kaki lima

Pada akhir pekan di titik F, ruang dibawah jembatan pada pagi dan siang hari dimanfaatkan sebagai warung kaki lima dan juga sebagai area parkir kendaraan. Belum ada aktivitas yang signifikan pada warung kaki lima, baik di pagi hari maupun siang hari. Pada malam hari, ruang dibawah jembatan dimanfaatkan sebagai warung kaki lima, namun, pada malam hari kondisi warung kaki lima lebih ramai dari pada pagi dan siang hari, sehingga warung kaki lima mengambil sedikit area jalan untuk lokasi lesehan dan juga parkir kendaraan.

G. Pada hari kerja di titik G, ruang dibawah jalan layang pada pagi dan juga siang hari difungsikan sebagai area parkir kendaraan bermotor. Pada malam hari, kendaraan bermotor yang parkir pada ruang di bawah Jalan layang lebih banyak dibandingkan pagi dan siang hari, dikarenakan pada malam hari terdapat aktivitas beberapa pedagang kaki lima.

Pada akhir pekan di titik G, ruang di bawah jalan layang pada Minggu pagi terlihat sepi, tidak ada aktivitas pada area tersebut. Pada siang hari ruang dibawah jalan layang dimanfaatkan sebagai parkir kendaraan bermotor maupun kendaraan ojek online yang sedang menunggu maupun mengambil penumpang. Pada malam hari, titik G cenderung sepi, hanya ada kendaraan yang putar balik pada area tersebut.



Gambar I.4 Pemetaan *Behaviour setting* berdasarkan *time budget* (analisis penulis, 2021)

Untuk mendapatkan gambaran lebih lengkap sekitar Kawasan objek penelitian dapat ditunjukkan dengan beberapa keadaan eksisiting Kawasan saat ini, yaitu: Sekitar Kawasan bawah Jembatan Janti memiliki *enclosure* dengan fungsi berupa Komersial barang dan jasa secara linear. Fungsi tersebut terdiri dari satu-dua lantai bangunan, dengan tipikal bangunan deret, tanpa karakter arsitektural yang khas. Terlihat kondisi beberapa kios disekitar kawasan sudah tidak difungsikan lagi, kemudian digunakan untuk menyimpan gerobak PKL, Gudang, dan ada juga yang terbengkalai atau tidak termanfaatkan.



Selain itu, pada sisi – sisi area bawah jalan Layang Janti terdapat lingkungan permukiman, yang mampu diakses pejalan kaki dengan jarak radius sejauh 200 meter. Permukiman sekitar memiliki kepadatan sedang, didominasi fungsi hunian, dan juga terdapat fasilitas publik seperti sekolah dan klinik. Area ini juga terkadang digunakan untuk aktivitas komunitas *skateboard*, aktifitas fotografi, dan juga terkadang pada sore hari digunakan untuk memandangi pergerakan Kereta Api yang melintasi Kawasan oleh anak-anak setempat.



Gambar I.5 Enclosure dan kondisi lingkungan permukiman dan rel kereta api (dokumentasi penulis, 2021)

tinggian lantai yang lebih tinggi dari muka jalan. Sangat dimungkinkan ini menjadi artikulasi fungsi yang jelas, dan dianggap cukup menjamin keselamatan dan kenyamanan pengunjung. Pada malam hari intensitas PKL paling ramai, hingga tidak jarang bisa sampai melakukan ekspansi ke ruang parkir, dengan menggelar tikar ataupun meja dan kursi.



Gambar I.6 kondisi PKL saat siang hari, ada yang beroperasi dan ada yang tidak beroperasi pada objek studi (dokumentasi penulis, 2021)

Tersedia juga ruang parkir yang cukup luas dan dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar secara permanen, juga secara sementara oleh kurir atau transportasi umum online, serta dimanfaatkan bagi pengunjung PKL dan juga Komersial barang dan jasa untuk parkir kendaraan pengunjung disekitar Kawasan.



Gambar I.7 kondisi Ruang Parkir dimanfaatkan permanen dan temporer pada objek studi (dokumentasi penulis, 2021)

Untuk mengetahui bagaimana kemungkinan untuk penerapan konsep Fleksibilitas sebagai strategi desain Kawasan bawah jalan Layang Janti, maka konsep Nilai Fleksibilitas coba dilihat melalui dua aspek penting yang menunjang objek penelitian yaitu nilai Fleksibilitas dalam akses, dan nilai Fleksibilitas dalam Pemanfaatan Ruang, yang coba ditunjukkan pada matriks dibawah ini

Tabel I.I Matriks Nilai Fleksibilitas terhadap kualitas ruang publik ruang bawah jalan layang Janti

	KUALITAS DEMOKRATIS	KUALITAS RESPONSIF	KUALITAS BERMAKNA
FLEKSIBILITAS DALAM AKSES	<ul style="list-style-type: none"> Merupakan pertemuan keluar masuk masyarakat permukiman sekitar. Merupakan titik transit moda transportasi halte Dominan kendaraan <i>non-motorized</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat upaya membedakan jalur pedestrian dan kendaraan Kelas jalan yang sesuai dengan fungsi moda 	<ul style="list-style-type: none"> Pola pergerakan yang ada dikawasan cukup konsisten sesuai peruntukannya Mampu memastikan jalur pergerakan dan titik transit moda di kawasan
FLEKSIBILITAS DALAM PEMANFAATAN RUANG	<ul style="list-style-type: none"> Pengguna Kawasan digunakan cukup beragam, didominasi Komersial berupa toko-kios, dan PKL Ruang digunakan untuk transit pergerakan online, parkir kendaraan (temporer-permanen) Menjadi ruang interaksi social antar masyarakat, antar komunitas, dan antar pengunjung 	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat ruang-ruang pelataran yang dapat digunakan untuk lebih dari satu kegiatan. Elemen pengisi ruang merupakan hal yang paling dominan untuk merubah setting tempatnya 	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan sangat dikenal untuk kegiatan beragam kuliner Kawasan aktif menjadi titik transit moda bus. Kawasan menjadi tempat istirahat bagi para transportasi online

Dari hasil identifikasi dan Analisa pada Kawasan bawah jalan layang Janti, didapatkan fakta bahwa setelah jalur yang melewati rel kereta api ditutup, maka intensitas kendaraan yang melewati Kawasan menjadi sangat rendah. Aktifitas komersial yang berada disekitar Kawasan juga mengalami penurunan, terlihat banyaknya kios yang tidak termanfaatkan dengan jumlah yang cukup dominan. Hal ini mampu menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang saling mempengaruhi antara intensitas kendaraan dan intensitas pengunjung di Kawasan.

Pada Kawasan juga masih terdapat beberapa PKL yang beroperasi secara bergantian pada ruang yang sama, dan ada juga pada ruang yang berbeda. Terlihat juga beberapa gerobak atau alat jualan yang tidak beroperasi selama dilakukan pengamatan. Hal ini menunjukkan indikasi terjadinya penurunan aktifitas PKL yang sangat mungkin dipengaruhi oleh berkurangnya intensitas kendaraan yang melewati Kawasan.

Setting ruang pada objek penelitian memiliki tatanan dan batas deliniasi pengamatan yang tetap, tidak menunjukkan perubahan fisik ruang saat dimanfaatkan dengan beberapa fungsi yang berbeda pada periode waktu tertentu. Perubahan yang dilakukan yaitu pada elemen furnitur untuk berjualan para PKL seperti peralatan meja, kursi, gerobak, dsb. Penempatan PKL paling banyak memanfaatkan ruang-ruang yang terbentuk oleh perbedaan lantai pada Kawasan yang membentuk pulau-pulau, dimana di dominasi pagi-siang di daerah Titik 1, PKL pada sore-malam pada titik 2, dan pagi-malam pada titik 3.

Sementara itu terdapat beberapa area parkir kendaraan yang cukup luas, yang saat ini termanfaatkan untuk parkir dan ruang transit sementara waktu, dimana ruang tersebut dimanfaatkan untuk area tambahan PKL bagi konsumen, namun ada juga yang digunakan sebagai tempat penyimpanan secara permanen. Dari keseluruhan pemanfaatan, masih terdapat banyak ruang-ruang kosong belum optimal dimanfaatkan. Hal ini menunjukkan bahwa ruang-ruang ini sangat mudah untuk dilakukan ekspansi fungsi-fungsi yang ada pada Kawasan bawah jalan Layang Janti.

DAFTAR PUSTAKA

- Ardeshiri, M., Esteghlal, A., Estesam, I. (2016). Explaining the Concept of Flexibility in Urban Spaces. *International Journal of Applied Arts Studies* 79-91
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., & Smith, G. (2003). *Responsive environment: A Manual for Designers*. Translated by Mostafah Behzadfar, Tehran, Elm-o-Saant Press
- Berwyn E (2013) Mind the gap: Creating opportunities from empty space. *Journal of Urban Regeneration and Renewal* 6(2): 148–153
- Carmona, Matthew, Tim Heath, Steve Tiesdell, and Taner Oc. (2010). *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* Second Edition. London: Routledge.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G. and Stone, A.M. (1992), *Public Space*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Evans, R. (2007). *Urban Design Compendium 2. Delivering Quality Places*. London: English Partnerships, The Housing Corporation.
- Lang, J. *Creating architectural theory: the role of the behavioral sciences in environmental design*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987. Google Scholar
- Mandanipiur, A. (2017). Temporary use of space: Urban processes between flexibility, opportunity and precarity. *Urban Studies* 1-17
- Pena, W. M., & Parshall. S. A. (2012). *Problem seeking: An architectural programming primer*. John Wiley & Sons.
- Trancik, R. 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. John Wiley & Sons
- Toekio. 2000. *Dimensi Ruang dan Waktu*. Bandung: Intermatra