

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat setelah melakukan kajian mengenai panorama ruang kota adalah :

- Apa definisi panorama ruang kota menurut kajian literatur ‘The Concise Townscape (Gordon Cullen)’, ‘The Aesthetic Townscape (Yoshinobu Ashihara)’, dan ‘Road Form and Townscape (Jim Cluskey)’?
Berdasarkan ketiga literatur yang digunakan sebagai basis mengkaji teori panorama ruang kota, terdapat beberapa sudut pandang mengenai pandangan penulis masing-masing literatur mengenai panorama ruang kota karena latar belakang pengalaman, tempat lahir, dan tempat tumbuh yang berbeda-beda, tetapi meskipun terdapat beberapa perbedaan sudut pandang tersebut, intisari daripada pandangan mengenai panorama ruang kota kurang lebih memiliki nilai yang sama. Jika dirangkum, maka panorama ruang kota adalah citra visual kota yang ditangkap oleh indera manusia dimana elemen – elemen pembentuk ruang kota, primer maupun sekunder, menjadi faktor penting didalamnya. Tidak hanya elemen fisik tetapi elemen non – fisik seperti aktivitas dan budaya setempat akan mempengaruhi citra visual kota yang terbentuk. Citra visual kota yang ditangkap akan berbeda dan identik pada setiap ruang kota dan kualitas visual panorama ruang kota akan bersifat subjektif karena sebuah indera manusia sangat bergantung pada latar belakang dan cerita setiap individu.
- Apa deskripsi keestikaan lingkungan pada *flyover & underpass* Jombor, *flyover* Janti, simpang empat Ketandan, dan simpang tiga Gamping ?
Keestetikaan lingkungan pada *flyover & underpass* Jombor didominasi oleh keberadaan jembatan *flyover* itu sendiri yang berdiri massif di tengah simpul. Citra visual simpul dengan proporsi jalan yang lebar dibandingkan dengan ketinggian bangunan sekitar menjadi lebih intim bagi pengguna jalan karena keberadaan jembatan yang massif dan mempersempit ruas jalan (pada bagian masuk dan keluar jembatan), diperkuat dengan keberadaan bangunan-bangunan yang relatif lebih jarang daripada simpul objek studi lain.
Keestetikaan lingkungan *flyover* Janti didominasi oleh papan reklame yang diperkuat oleh proporsi bangunan gedung-ruas jalan-jembatan yang intim ditambah dengan keberadaan papan reklame yang berukuran besar. Bangunan gedung di sekitar simpul dengan ketinggian satu sampai tiga lantai menjadi tertutup dan tidak dominan karena berada dibelakang papan reklame berukuran besar setingkat tiga sampai empat

lantai. Papan reklame yang tinggi dengan jembatan yang juga tinggi menyebabkan terjadinya koridor dengan proporsi 'sempit' dan menjadi kombinasi elemen visual dominan yang menghasilkan panorama ruang kota yang indah.

Sedangkan keestetikaan lingkungan simpang empat Ketandan didominasi oleh keberadaan papan reklame dan vegetasi. Panorama ruang kota yang renggang dan terkesan luas dihiasi oleh vegetasi pohon besar yang menghiasi bagian belakang bangunan dan samping jalan, tetapi proporsi simpul tetap terkesan luas dan renggang. Keadaan ini menciptakan kesempatan bagi papan reklame untuk muncul dan mendominasi panorama ruang kota. Papan reklame terlihat tinggi dan besar dibandingkan dengan sekitarnya sehingga visual pengguna jalan terarah kepada papan reklame dibandingkan dengan elemen sekunder lainnya.

Terakhir, keestetikaan lingkungan simpang tiga Gamping didominasi oleh papan reklame dan vegetasi yang tinggi. Panorama ruang kota yang terbentuk mirip dengan simpang empat Ketandan, tetapi terdapat perbedaan pada jarak pandang pengguna jalan dengan lebar jalan yang lebih kecil dan lebih intim, tetapi dengan papan reklame dan pepohonan yang sama tinggi. Hal ini menciptakan panorama ruang kota yang 'penuh' oleh papan reklame tinggi yang mendominasi.

- Apa keunikan citra visual panorama ruang kota *flyover & underpass* Jombor dan *flyover* Janti dengan simpang empat Ketandan dan simpang tiga Gamping?

Keempat objek studi ini membentuk sebuah klasifikasi karakter visual yang unik dan berbeda satu dengan yang lainnya. Perpaduan antar elemen primer dan sekunder menciptakan panorama ruang kota yang khusus terbentuk pada masing-masing objek studi simpul sesuai dengan konteksnya masing-masing. Keberagaman dan komposisi daripada simpul-simpul ini menciptakan harmonisasi yang indah pada *ringroad* Kota Yogyakarta. Keseimbangan antar karakter visual kota yang 'mengasingkan' pada *flyover & underpass* Jombor, karakter visual kota yang 'mengurung' pada *flyover* Janti, karakter visual kota yang 'mengecilkan' pada simpang empat Ketandan, dan karakter visual kota yang 'memanusiakan' pada simpang tiga Gamping

Keunikan citra visual *flyover & underpass* Jombor yang 'mengasingkan' pengguna jalan dapat terlihat dari proporsi $D/H = 0$ dimana lebar ruas jalan relatif sama dengan ketinggian massa. Ketinggian bangunan berlantai satu dan dua pada jalan berjalur tiga menciptakan proporsi $D/H > 1$, tetapi kemudian diseimbangkan dengan keberadaan jembatan flyover yang lebih tinggi daripada bangunan sekitar sehingga kemudian menciptakan sebuah koridor dengan hubungan intim antar elemen pembatas samping (jembatan & bangunan) dengan elemen pembatas bawah (jalan). Ekspresi visual inti ini dapat dinikmati oleh

pengguna jalan raya yang menggunakan kendaraan bermotor maupun oleh pengguna trotoar yang berjalan kaki di samping jalan raya.

Keunikan citra visual *flyover* Janti yang ‘mengurung’ pengguna jalan dapat terlihat dari keberadaan papan reklame yang masif dibandingkan dengan elemen sekitarnya. Bangunan dengan rata-rata bertingkat satu dan dua menjadi tertutup oleh keberadaan papan reklame yang justru menjadi Bahasa panorama ruang kota pada simpul ini. Sebagai sebuah elemen visual dominan, papan reklame ini sayangnya tidak memiliki carving dalam bentuk apapun sehingga terkesan besar dan hanya berfokus pada fungsi utamanya yaitu promosi.

Sedangkan keunikan citra visual simpang empat Ketandan yang ‘mengecilkan’ pengguna jalan juga dapat terlihat dari keberadaan papan reklame yang masif dibandingkan dengan elemen sekitarnya. Bangunan dengan rata-rata bertingkat satu dan dua menjadi tertutup oleh keberadaan papan reklame yang justru menjadi Bahasa panorama ruang kota pada simpul ini. Sebagai sebuah elemen visual dominan, papan reklame ini sayangnya tidak memiliki carving dalam bentuk apapun sehingga terkesan besar dan hanya berfokus pada fungsi utamanya yaitu promosi. Khusus pada simpul ini dengan proporsi jalan yang sangat lebar, papan reklame yang massif pun terlihat relatif lebih kecil dibandingkan dengan papan reklame pada objek simpang empat Ketandan karena jarak pandang pengamatnya yang lebih jauh sehingga lebih menciptakan panorama ruang kota yang jauh.

Terakhir untuk keunikan citra visual simpang tiga Gamping yang ‘memanusiakan’ pengguna jalan dapat terlihat juga dari keberadaan papan reklame yang masif dibandingkan dengan elemen sekitarnya. Bangunan dengan rata-rata bertingkat satu dan dua menjadi tertutup oleh keberadaan papan reklame yang justru menjadi Bahasa panorama ruang kota pada simpul ini. Sebagai sebuah elemen visual dominan, papan reklame ini sayangnya tidak memiliki carving dalam bentuk apapun sehingga terkesan besar dan hanya berfokus pada fungsi utamanya yaitu promosi.

5.2. Saran

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan kajian mengenai panorama ruang kota di Indonesia dapat lebih dikembangkan lagi, terutama pada tempat-tempat di Indonesia yang belum dikaji sama sekali diluar *ringroad* Yogyakarta yang kemudian akan dapat menghasilkan sebuah gambaran panorama ruang kota yang baru dan memiliki karakter yang berbeda-beda sesuai dengan konteks tempatnya. Panorama ruang kota akan terus berubah seiring waktu, sehingga kajian ini diharapkan dapat menjadi referensi yang dapat digunakan untuk penelitian mengenai panorama ruang kota atau topik lain kedepannya. Alangkah lebih baik bila Indonesia memiliki kajian-kajian mengenai panorama ruang

kota yang lebih ekstensif dan menyeluruh agar dapat mendokumentasikan keberagaman dan keunikan panorama ruang kota yang Indonesia miliki.



DAFTAR PUSTAKA

- Ashihara, Y. (1983). *The Aesthetic Townscape*. Cambridge: MIT Press.
- Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. Oxford: Architectural Press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of The City*. Cambridge: MIT Press.
- McClusky, J. (1979). *Road Form and Townscape*. Oxford: Architectural Press.
- Pangarso, F.X. Budi Widodo. (2020). *Pengantar Estetika Perkotaan*. Diktat Perkuliahan. Bandung: Tidak Diterbitkan.
- El Boru, Jeky. 2017. *Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Layang Janti terhadap Perkembangan Tata Ruang Kawasan Janti Studi Kasus: Kawasan Janti, Desa Caturtunggal, Kabupaten Sleman, DI Yogyakarta*. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta
- Muhammad, Janu, Aan Pambudi, & Khomsun Subarkah. 2015. *Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi dalam Pembangunan Flyover Jombor di Kabupaten Sleman*. Pelita-Jurnal Penelitian Mahasiswa UNY 1. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Aisyah, Luthfiana Putri, Eko Priyo Purnomo, & Aulia Nur Kasiwi. 2019. *Efektivitas Konstruksi Jembatan Layang Sebagai Penguraian Kemacetan dalam Kerangka Smart Mobility di Kota Yogyakarta Tahun 2019 (Studi Kasus Jembatan Layang (Fly Over) Janti)*. *Gorontalo Journal of Government and Political Studies* 3.1 (2020): 024-037. Gorontalo: E-Journal Universitas Gorontalo
- Anindita, Dwi Anggraini, & Agnes AS Judi. 2014. *Perencanaan Jalan Lingkar Utara Kota Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*. *Jurnal Karya Teknik Sipil* Vol 3:4 (821-829). Semarang: Universitas Diponegoro.
- Giyarsih, Sri Rum. 2010. *Urban Sprawl Of The City Of Yogyakarta, Special Reference To The Stageof Spatial Transformation (Case Study At Maguwoharjo Village, Sleman District)*. *Indonesian Journal of Geography* 42.1 (2010): 49-60.
- Prayitno, Raden Rudi. 2012. *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 Guna Pembangunan Fly Over Jombor di Kabupaten Sleman*. Thesis. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia

