

# PERENCANAAN *UNIVERSITY GREEN CORRIDOR*

## Jalur Hijau Penghubung Ruang Terbuka Antar Universitas di Wilayah Kecamatan Depok Kabupaten Sleman DIY

**Bondan Prihastomo<sup>1)</sup>**

<sup>1)</sup> Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Indo Global Mandiri

Jl. Jend. Sudirman No. 629 KM.4 Palembang Kode Pos 30129

Email : [bondan\\_ph@yahoo.com](mailto:bondan_ph@yahoo.com)<sup>1)</sup>

### ABSTRACT

*It is undeniable that the Earth's temperature over time is increasing. This we know as global warming. This is evident since 1880 where the Earth's average temperature rise of 0.8 ° C. A drastic improvement occurred in recent decades. According to NASA's Goddard Institute for Space Studies, areas that have been affected most from global warming is an urban area, so experts are racing to figure out how to overcome, suppress and improve the natural conditions for the life of mankind for a better life. One way that can be done for the problem of global warming is to create green open spaces in urban areas. Green Line system is the most effective solution to provide shade areas as quality improved comfort for pedestrians and other road users. Sleman is one part of the city of Yogyakarta, which is becoming increasingly congested by vehicles and settlements. Therefore there is need for improvement of the quality of the green line so that the quality of urban space to be better. In this paper will discuss the concept of the green line which is interconnected with a network of green cities with more emphasis on pedestrian path along the road that connects several major Universities in Sleman.*

**Keywords:** *Green Line Systems, corridors and pedestrian*

### 1. Pendahuluan

Ketersediaan ruang terbuka terutama ruang terbuka hijau pada area perkotaan saat ini semakin menipis. Hal ini akibat dari pembangunan yang menyebabkan alih fungsi lahan. Baik alih fungsi sebagai bangunan gedung maupun sarana prasarana perkotaan. Dampak yang secara langsung bisa dirasakan oleh warga adalah peningkatan suhu udara perkotaan.

Kabupaten Sleman merupakan daerah yang telah menetapkan aturan pembangunan secara ketat. Mulai dari tata cara pemecahan lahan, izin alih fungsi lahan, hingga pada pengurusan Izin Mendirikan Bangunan. Hal ini dimaksudkan untuk menekan laju alih fungsi lahan yang berakibat pada peningkatan suhu lingkungan dan berkurangnya air serapan yang masuk ke dalam tanah.

Ruang terbuka terutama ruang terbuka hijau, selain memerankan fungsi sosial sebagai tempat untuk saling berinteraksi sehingga tercipta kondisi masyarakat yang kondusif, juga memerankan fungsi biologis sebagai pengendali kondisi fisik lingkungan.

Perencanaan jalur hijau dapat dikombinasikan dengan perencanaan jalur pedestrian dan jalur jalan. Sebagai contoh kasus adalah *Park Connector Network* (PCN) yang ada di Singapura. PCN merupakan integrasi antara jalur pedestrian, jalur sepeda dan jalur hijau. Dalam pengembangannya, jalur PCN diintegrasikan dengan jalur moda transportasi umum berupa kereta *Mass Rapid Transit (MRT)* dan Bus.

### Rumusan Masalah

Yogyakarta sebagai kota pelajar mempunyai ratusan lembaga pendidikan baik berupa sekolah maupun universitas. Dalam tingkat pendidikan tinggi, lokasi

sekolah tinggi maupun universitas besar di Yogyakarta sebagian besar berada di wilayah Kabupaten Sleman.

Hal ini menjadi pertimbangan dalam perencanaan jalur hijau dari sisi edukatif dengan tujuan pembelajaran kepada masyarakat yang dimulai dari kalangan akademisi terutama mahasiswa. Untuk itu ide awal (*pilot project*) pengembangan jalur hijau diarahkan dengan menghubungkan titik-titik lokasi beberapa universitas yang berada di wilayah Kabupaten Sleman.

### Pertanyaan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, didapatkan pertanyaan penelitian :

1. Bagaimana penerapan konsep jalur hijau yang sesuai dengan kondisi eksisting kawasan?
2. Bagaimana integrasi penerapan jalur hijau dengan jaringan sarana dan prasarana yang telah tersedia?

### Tinjauan Pustaka

#### a) Ruang Terbuka Hijau

Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota adalah bagian dari ruang-ruang terbuka (*open spaces*) suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman, dan vegetasi (endemik, introduksi) guna mendukung manfaat langsung dan/atau tidak langsung yang dihasilkan oleh RTH dalam kota tersebut yaitu keamanan, kenyamanan, kesejahteraan, dan keindahan wilayah perkotaan tersebut. Sedangkan menurut Purnomohadi, 1995 : "Sebentang lahan terbuka tanpa bangunan yang mempunyai ukuran, bentuk dan batas geografis tertentu dengan status penguasaan apapun, yang di dalamnya terdapat tetumbuhan hijau berkayu dan tahunan (*perennial woody plants*), dengan pepohonan sebagai tumbuhan pencari utama dan tumbuhan lainnya (perdu,

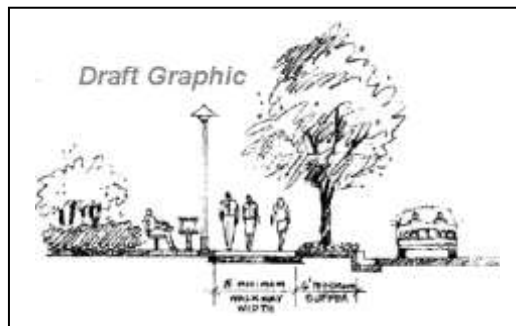
semak, rerumputan, dan tumbuhan penutup tanah lainnya), sebagai tumbuhan pelengkap, serta benda-benda lain yang juga sebagai pelengkap dan penunjang fungsi RTH yang bersangkutan".

Berdasar batasan umum maupun kewenangan pengelolaan, meskipun sudah ada beberapa peraturan daerah khusus RTH kota dan peraturan lain terkait, namun tetap masih diperlukan pengaturan lebih lanjut, yang dikaitkan dengan terbitnya beberapa undang-undang lain, seperti: UU No. 4/1982 yang telah disempurnakan menjadi UU No. 23/1997 tentang Pokok-pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU No. 5/1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, UU No. 4/1992 tentang Perumahan dan Permukiman, UU No. 24/1992 tentang Penataan Ruang, dan UU No. 22/1999 tentang Pemerintahan Daerah.

### b) Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian merupakan jalur sirkulasi yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan yang dinyatakan oleh Carr dkk (1992) bahwa jalur pedestrian (*pedestrian sidewalks*) adalah bagian dari kota di mana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan ataupun terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Untermann (1992), berpendapat bahwa lebar jalur pedestrian minimal 120-180 cm, yang sesuai dengan standart luasan satu orang berdiri yaitu 60x40 cm, dan berjalan yaitu 90x80 cm, dan jarak sosial 130-400 cm di klasifikasi personal space.



Gambar 1 :Dimensi Jalur Pedestrian

Elemen pada suatu jalur pedestrian dapat dibedakan menjadi 2 yaitu :

- 1) Elemen jalur pedestrian sendiri (material dari jalur pedestrian).  
Elemen-elemen material yang umumnya digunakan pada jalur pedestrian adalah paving (beton), bata atau batu.  
Paving dapat dibuat dengan variasi bentuk, tekstur, dan warna. Kelebihan paving yaitu dapat terlihat seperti batu bata, serta pemasangan dan pemeliharannya mudah. Jalan yang terpasang paving atau beton dapat dilewati mobil, sepeda motor, bus dan kendaraan lain yang lebih berat..

Batu merupakan salah satu material yang paling tahan lama, memiliki daya tahan yang kuat dan mudah dalam pemeliharannya.

Bata merupakan bahan yang mudah pemeliharannya, serta mudah pula didapat. Bata memiliki tekstur yang bagus serta dapat menyerap air dan panas dengan cepat tetapi mudah retak.

- 2) Elemen pendukung pada jalur pedestrian.  
Diantaranya seperti : lampu penerang, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, tanda petunjuk dan lainnya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan jalur pedestrian.

- 1) Aman  
Berupa batasan-batasan dengan jalan yang berupa peninggian trotoar, menggunakan pagar pohon, dan menggunakan street furniture.
- 2) Nyaman  
Mereka juga harus merasa nyaman dimana jalur pedestrian harus bersifat rekreatif karena hal tersebut sangat menunjang kenyamanan pejalan kaki saat menggunakan jalur pedestrian sebagai jalur mereka.

### Penempatan jalur pedestrian :

Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan jalur pedestrian apabila di sepanjang jalan terdapat penggunaan lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki antara lain perumahan, sekolah, pusat perdagangan, daerah industri, terminal bus dan sebagainya.

### c) Vegetasi Lanskap

Ada 6 point yang menjadi target pemanfaatan vegetasi dalam pencapaian fungsi lanskap jalur hijau, yaitu :

- 1) *Visual Control*  
Tujuan visual control yaitu untuk memberikan *frame* visual yang sesuai terhadap kondisi jalur.
- 2) *Physical Barriers*  
Fungsi *physical barriers* sebagai pembatas fisik antara dua area.
- 3) *Climate Control*  
Menciptakan teduhan sebagai penangkal radiasi langsung matahari. Sebagai peredam suhu panas.
- 4) *Erosion Control*  
Menciptakan lingkungan yang ekologis, menyimpan air tanah dan mencegah banjir
- 5) Habitat Kehidupan Satwa  
Sebagai habitat bagi satwa, mengundang burung-burung dimana pohon sebagai naungan hidupnya.
- 6) Estetika  
Mempercantik wajah kota sekaligus berfungsi sebagai penghijau dan efek-efek yang baik bagi lingkungan.

### d) Konsep

Dilihat dari sudut pandang tata kota atau sering disebut dengan urban design, kondisi kota Yogyakarta yang kurang tertata, baik dari segi tata bangunan,

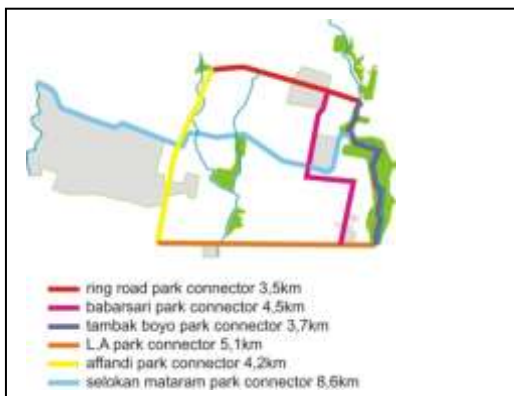
sirkulasi, hingga sampai dengan aspek fisik kota yang melibatkan unsur citra kota (penataan landmark dan node) yang kurang terencana, menyebabkan penilaian kota Pelajar menjadi kurang sempurna.



**Gambar 2.** Konsep Green Edutainment  
Sumber : analisa pribadi

Hal ini lah yang menjadikan suatu konsep *Green Edutainment* dalam *University Green Corridor* ini. *Green Edutainment* yaitu *green corridor* yang mawadahi area rekreasi (*entertainment*) dan mempunyai nilai edukasi.

*University Green Corridor* haruslah melintasi obyek atau tempat-tempat yang menarik untuk dikunjungi sehingga dapat menjadi daya tarik/bangkitan bagi pengguna untuk melintasi area tersebut.



**Gambar 3.** Rencana Loop Green Edutainment  
Sumber : analisa pribadi

*University Green Corridor* terletak di Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman. Panjang keseluruhan *Green Corridor* yang menghubungkan RTH antar kampus adalah 29,6 km. Konsep *Green Corridor* dibuat sesuai dengan penggal jalan, karena tiap penggal jalan mempunyai tata guna lahan dan karakteristik masing-masing.

Dengan fungsinya sebagai jalur hijau yang menghubungkan lokasi-lokasi ruang terbuka hijau, *green corridor* ini disebut juga sebagai *Park Connector*.

### 1. Affandi Green Corridor

Penempatan pohon di tengah jalan dengan mengikuti kondisi eksisting seperti di daerah Demangan. Sebagai

area komersial, jalur pejalan kaki dibuat besar di kedua sisi jalan.



**Gambar 4.** Kondisi Eksisting Jalan Affandi  
Sumber : dokumen pribadi

### 2. Ringroad Green Corridor

Penempatan pohon di tengah jalan dengan mengikuti kondisi eksisting. Jalur pejalan kaki dibuat kecil di kedua sisi jalan.



**Gambar 5.** Kondisi Eksisting Ringroad Utara  
Sumber : dokumen pribadi

### 3. Babarsari Green Corridor

Penempatan pohon di pinggir jalan dengan mengikuti kondisi eksisting. Jalur pejalan kaki dibuat sedang di kedua sisi jalan dilengkapi dengan jogging track dan jalur sepeda.



**Gambar 6.** Kondisi Eksisting Jalan Babarsari  
Sumber : dokumen pribadi

**4. Tambakboyo Green Corridor**

Penempatan pohon secara menyebar dengan konsep *Park*. Jalur pejalan kaki dibuat di sisi sungai dilengkapi dengan jogging track dan jalur sepeda serta arena olahraga sederhana dan taman bermain.



**Gambar 7.** kondisi eksisting Sungai Tambakboyo  
Sumber : dokumen pribadi

**5. Selokan Mataram Green Corridor**

Penempatan pohon di kedua sisi jalan dengan mengikuti kondisi eksisting. Jalur pejalan kaki dibuat sedang di kedua sisi jalan dilengkapi jogging track yang mengarah ke arah Lembah UGM *Park*.



**Gambar 8.** Kondisi eksisting Jalan Selokan Mataram  
Sumber : dokumen pribadi

**6. Lanud Adisucipto Green Corridor**

Penempatan pohon di tengah jalan dengan mengikuti kondisi eksisting. Sebagai area komersial, jalur pejalan kaki dibuat besar di kedua sisi jalan.



**Gambar 9.** Kondisi eksisting Jalan Laksda Adisucipto  
Sumber : dokumen pribadi

**2. Pembahasan**

**a) Penataan Vegetasi**

Pada konsep koridor digunakan vegetasi strata 2 (pohon dan perdu) agar tidak mengganggu pandangan pengguna jalan dan ditanam secara bergaris membentuk jalur di kanan kiri jalan, sedangkan pada taman digunakan vegetasi dengan strata banyak (pohon, perdu, semak, rumput) untuk menimbulkan suasana alami tanpa mengganggu pandangan visual ditanam secara menyebar Vegetasi bergerombol dan menyebar yang berada pada taman ini juga berfungsi sebagai batas secara psikologi antara pengguna jalan dengan pengguna taman, dengan bayangan pohon dapat meningkatkan kenyamanan dalam beraktivitas, serta kerapatan vegetasi yang mampu memberikan keamanan.



**Gambar 10.** : Rencana Loop Park Connector Network  
Sumber : analisa pribadi

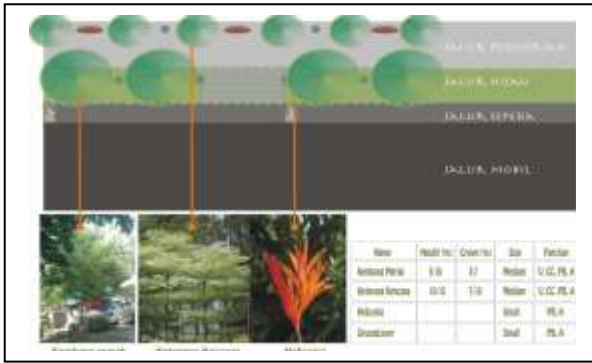
**1) Affandi Park Connector**

**a. Pemilihan Vegetasi:**

Pada area jalan Affandi yang berada di tengah kota penanaman vegetasi pada area ini diatur dengan cara membentuk jalur dengan strata vegetasi berada pada tingkat strata 2 yang terdiri dari pohon yang berukuran sedang sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya agar jalan terasa lebih luas dan tidak mengganggu pandangan pengguna jalan. Vegetasi yang dipilih yaitu sebagai peneduh (kontrol iklim) untuk mendukung kenyamanan yaitu berupa pohon berukuran sedang agar tidak menutupi fasad bangunan komersial. Vegetasi peneduh yang dipilih juga memiliki bentuk fisik yang unik, misalnya ketapang kencana dengan ukuran daun yang kecil berwarna hijau muda dan rantingnya yang bertingkat, serta kembang merak yang memiliki bunga berwarna merah. Vegetasi tersebut dapat menambah estetika pada koridor Affandi ini. Sedangkan untuk bagian tengah jalan dipilih vegetasi berukuran sedang; memiliki tingkat kerontokan daun serta ranting yang rendah sehingga relatif sedikit sampah daun dan area jalan terlihat bersih. Selain itu pohon tersebut memiliki batang yang tinggi sehingga tidak mengganggu pandangan pengguna jalan.

**b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi**





Gambar 11. Desain Penanaman Vegetasi Affandi Park Connector

Sumber : dokumen pribadi

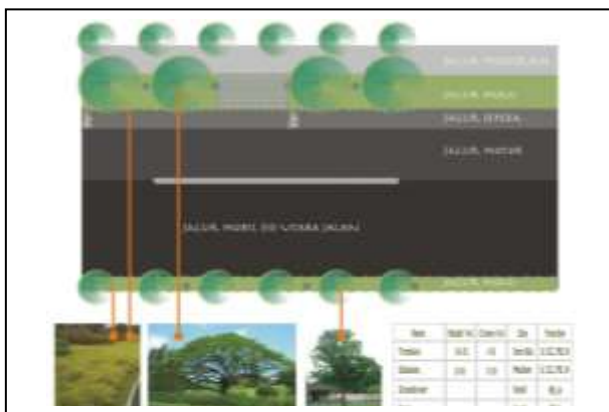
2) Ringroad Park Connector

a. Pemilihan Vegetasi:

Pada area Ringroad yang merupakan jalan primer penghubung kota, penanaman vegetasi diatur dengan cara membentuk jalur pada kanan-kiri tepian jalan dengan strata vegetasi berada pada tingkat strata 2 yang terdiri dari pohon yang berukuran besar sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya agar jalan terasa lebih sejuk karena vegetasi tersebut berfungsi sebagai pengontrol iklim untuk mendukung kenyamanan dan dapat menyerap CO<sup>2</sup> yang bersal dari asap kendaraan bermotor.

Sedangkan untuk bagian tengah jalan dipilih vegetasi berukuran sedang, memiliki tingkat kerontokan daun serta ranting yang rendah sehingga relatif sedikit sampah daun dan area jalan terlihat bersih. Selain itu pohon tersebut memiliki batang yang tinggi sehingga tidak mengganggu pandangan pengguna jalan.

b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi



Gambar 12. Desain Penanaman Vegetasi Ringroad Park Connector

Sumber : dokumen pribadi

3) Babarsari Park Connector

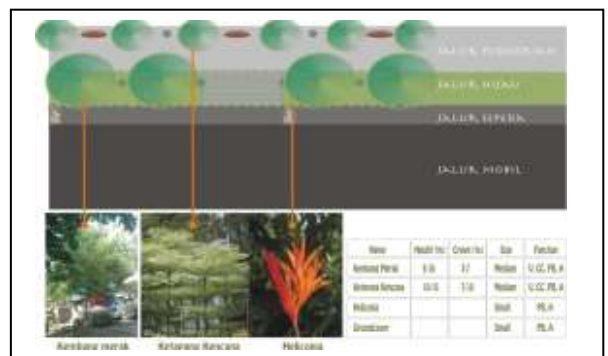
a. Pemilihan Vegetasi :

Pada koridor Babarsari yang merupakan kawasan pendidikan serta komersial, penanaman vegetasi pada area ini diatur dengan cara membentuk jalur pada kanan-kiri tepian jalan dengan strata vegetasi berada pada

tingkat strata 2 yang terdiri dari pohon yang berukuran sedang sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya agar jalan terasa lebih sejuk karena vegetasi tersebut berfungsi sebagai pengontrol iklim untuk mendukung kenyamanan

Vegetasi yang dipilih yaitu sebagai peneduh (kontrol iklim) untuk mendukung kenyamanan yang berupa pohon berukuran sedang agar tidak menutupi fasad bangunan pendidikan dan komersial. Vegetasi peneduh yang dipilih juga memiliki bentuk fisik yang unik, misalnya ketapang kencana dengan ukuran daun yang kecil berwarna hijau muda dan rantingnya yang bertingkat, serta kembang merak yang memiliki bunga berwarna merah. Vegetasi tersebut dapat menambah estetika pada koridor Babarsari ini.

b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi



Gambar 13. Desain Penanaman Vegetasi Babarsari Park Connector

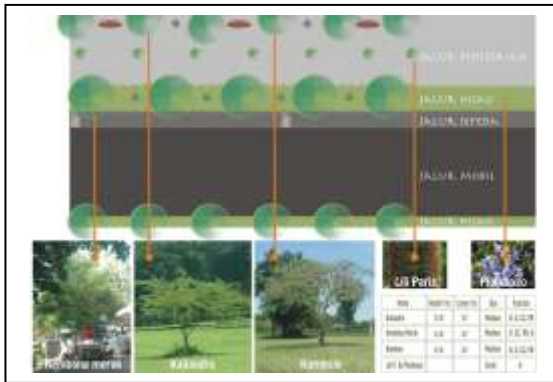
Sumber : dokumen pribadi

4) Laksda Adisucipto Park Connector

a. Pemilihan Vegetasi :

Pada koridor Laksda Adisutjipto yang merupakan kawasan komersial, penanaman vegetasi pada area ini diatur dengan cara membentuk jalur pada kanan-kiri tepian jalan dengan strata vegetasi berada pada tingkat strata 2 yang terdiri dari pohon yang berukuran sedang sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya. Vegetasi yang berfungsi sebagai kontrol iklim untuk mendukung kenyamanan yang berupa pohon berukuran sedang agar tidak menutupi fasad bangunan pendidikan dan komersial, juga dipilih yang memiliki bunga misalnya kembang merak, kaliandra serta bunga kamboja. Vegetasi ini selain berfungsi sebagai estetika juga berfungsi sebagai peneduh karena memiliki kanopi walaupun kerapatan tajuknya <75%. Namun dengan kerapatan tajuk yang <75% ini maka pada koridor Laksda Adisutjipto terasa lebih luas dan tidak menutupi fasad bangunan maupun signage komersial. Pada bagian tengah terdapat vegetasi berupa semak warna-warni yang disusun secara vertikal pada rangka besi, serta beberapa pot tanaman.

b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi :



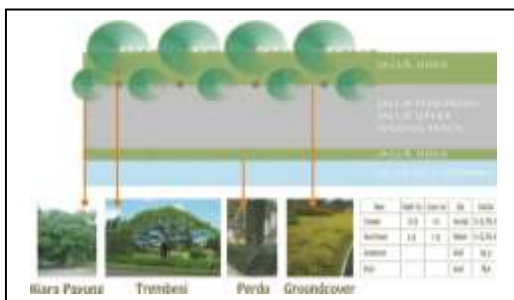
Gambar 14. Desain Penanaman Vegetasi Laksda Adisucipto Park Connector  
Sumber : dokumen pribadi

5) Selokan Mataram Park Connector

a. Pemilihan Vegetasi :

Pada koridor Selokan Mataram yang semula didominasi oleh vegetasi bambu yang daunnya mudah rontok sehingga lebih mengotori jalan serta air pada selokan dan menyebabkannya buntu, maka untuk ide perancangan penanaman vegetasi pada area ini diatur secara berbaris membentuk jalur pada bagian sisi kiri mengikuti alur selokan dengan strata vegetasi berada pada tingkat strata 3 yang terdiri dari pohon yang berukuran besar dan sedang sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya. Kemudian untuk pembatas antara jalan dan sungai digunakan perdu dengan ketinggian maksimal 80 cm sehingga pengguna jalan masih dapat menikmati pemandangan air. Vegetasi peneduh yang dipilih adalah Trembesi yang berukuran besar serta memiliki tingkat kerapatan tajuk >75% dan kiara payung. Vegetasi ini selain sebagai peneduh juga dapat dijadikan tempat hidup satwa. Pemilihan vegetasi ini lebih terasa seperti berada di alam.

b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi :



Gambar 15. Desain Penanaman Vegetasi Selokan Mataram Park Connector  
Sumber : dokumen pribadi

6) Tambakboyo Park Connector

a. Pemilihan Vegetasi:

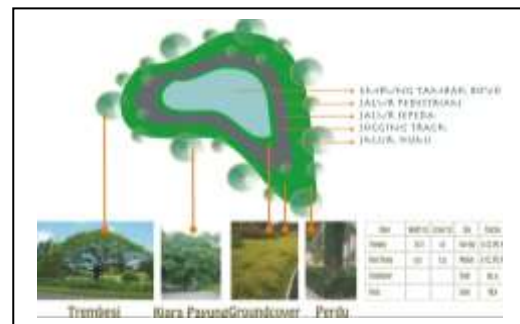
Pada area Embung Tambakboyo, ditanami vegetasi peneduh yang memiliki tingkat kerontokan daun yang

rendah agar tidak mengotori embung dan ditanam secara menyebar di area sekitar embung. Kemudian untuk pembatas antara jogging track dan embung digunakan perdu dengan ketinggian maksimal 80 cm sehingga pengguna jalan masih dapat menikmati pemandangan air. Pada sekitar embung ditanami juga perdu/semak dan rumput agar tercipta suasana alam.

Pada area embung ini ditanami dengan vegetasi berada pada tingkat strata 3 yang terdiri dari pohon yang berukuran besar dan sedang sebagai dindingnya serta perdu/semak sebagai alasnya. Vegetasi peneduh yang dipilih adalah Trembesi yang berukuran besar serta memiliki tingkat kerapatan tajuk >75% dan kiara payung.

Vegetasi ini selain sebagai peneduh juga dapat dijadikan tempat hidup satwa misalnya burung, dengan pemilihan vegetasi ini lebih terasa seperti berada di alam.

b. Aplikasi Desain Penataan Vegetasi:



Gambar 16. Desain Penanaman Vegetasi Tambakboyo Park Connector  
Sumber : dokumen pribadi

b) Daya Tarik Lokasi

Idealnya dalam suatu koridor hijau kota terdapat beberapa tempat yang dapat dijadikan daya tarik sehingga koridor selain berfungsi sebagai jalur hijau kota, juga sebagai penghubung dari tempat-tempat tersebut.

Sesuai dengan konsep design koridor *edutainment*, yang menghubungkan kampus-kampus yang berada di Yogyakarta, maka secara otomatis kampus-kampus tersebut sebagai lokasi daya tarik yang berada dalam jalur koridor.



Gambar 17. Peta Lokasi Terhubung Green Corridor  
Sumber : dokumen pribadi

**a. Kampus UGM dan UNY**

Merupakan suatu kawasan kampus yang menyatu, karena lokasi yang berdekatan. Dalam kawasan kampus UGM, selain kawasan hijau sudah tinggi, juga terdapat beberapa tempat yang menarik apabila dihubungkan dengan *green corridor*, seperti Lembah UGM, Boulevard, juga Jalan Kaliurang. Sedangkan kawasan UNY, sudah mulai digalakkan untuk penghijauan jalur pedestriannya.

**b. Kampus UII Ekonomi dan UPN Veteran**

Untuk penghubung antara Kampus UGM dengan UII Ekonomi dan UPN Veteran, melewati jalan Kaliurang dan Ringroad Utara. Dalam jalur ini daya tarik yang memungkinkan adalah banyaknya kegiatan komersial yang berada sepanjang jalan kaliurang. Sedangkan untuk Ringroad, karena memang kelas jalan sebagai jalan arteri, maka tempat-tempat menarik tidak ditemukan.



**Gambar 18. Jalan Ringroad Utara**  
Sumber : dokumen pribadi

**c. Mbung Tambakboyo**

Berada di sebelah Utara UII Ekonomi, masuk wilayah Mancasan Lor Condongcatur, Depok Sleman. Mbung atau bendungan yang dibangun mulai tahun 2001 dan selesai pada tahun 2010 tersebut saat ini menjadi area publik bagi masyarakat sekitar maupun mahasiswa. Area bendungan dimanfaatkan untuk jogging, mancing, sekedar jalan-jalan, pacaran, atau bersantai di sore hari. Konsep *Green Corridor* yang menghubungkan tempat ini ke *Campus Corridor* bertujuan untuk menambah daya tarik *Corridor* selain memperkenalkan area wisata tersebut kepada khalayak umum.



**Gambar 19. Embung Tambakboyo**

Sumber : dokumen pribadi

**d. Kampus STIE YKPN**

Penghubung antara UII Ekonomi dan UPN Veteran adalah jalan Seturan. Di sepanjang jalan ini kegiatan komersial sangat banyak, terutama yang berhubungan dengan mahasiswa. Kampus STIE YKPN sendiri sudah cukup mempunyai area hijau sebagai daya tariknya.



**Gambar 20. Kampus STIE YKPN**  
Sumber : dokumen pribadi

Selain melewati Jalan Seturan (menghubungkan dengan UII Ekonomi) juga terdapat Selokan Mataram sebagai koridor lain. Selokan Mataram menjadi linear koridor yang sangat potensial, karena area di sepanjang Selokan Mataram bisa digunakan sebagai jalur hijau kota oleh adanya pelebaran jalan oleh pemerintah setempat sehingga memperlancar arus lalu lintas pada jalan sepanjang Selokan Mataram.



**Gambar 21. Selokan Mataram**  
Sumber : dokumen pribadi

**e. Kampus Universitas Proklamasi dan Atma Jaya**

Sepanjang jalur yang menghubungkan antara STIE YKPN dengan Kampus Universitas Proklamasi dan Atma Jaya dipenuhi dengan area komersial. Hal ini menjadi daya tarik tersendiri dalam konsep *Campus Corridor*.





**Gambar 22.** Kampus Atma Jaya  
Sumber : dokumen pribadi

**f. Kampus UIN**

Penghubung antara Kampus Atma Jaya dengan Kampus UIN adalah Jalan Laksda Adisucipto. Jalan ini mempunyai pembatas tengah yang ditanami pohon sepanjang jalan. Hanya saja belum bertumbuh besar. Sepanjang jalan ini terdapat beberapa tempat yang menarik sebagai tambahan daya tarik koridor. Diantaranya adanya Jembatan Layang Janti, Ambarukmo Plaza, dan Museum Affandi yang berada di tepi Sungai Gajahwong.

Jalan Layang Janti saat ini lebih berfungsi sebagai publik space pada area dibawahnya. Banyak terdapat pedagang yang menjajakan dagangannya disana. Selain itu juga terdapat beberapa komunitas yang sering mengadakan kegiatan disana seperti komunitas motor, skateboard, sepeda dan lainnya yang tidak begitu intens berkegiatan disana.



**Gambar 23.** Jembatan Layang Janti  
Sumber : dokumen pribadi

Ambarukmo Plaza saat ini menjadi ikon komersial kota Yogyakarta. Semua warga pasti pernah datang ke Mall ini. Selain sebagai publik space yang bersifat tertutup, Ambarukmo Plaza (singkatan Ambarukmo Plaza) juga menyediakan space didepan bangunan sebagai tempat kumpul-kumpul dan duduk-duduk, sehingga banyak pengunjung yang hanya menghabiskan waktu didepan mall setelah selesai berkeliling dalam mall. sehingga memperlancar arus lalu lintas pada jalan sepanjang Selokan Mataram.



**Gambar 24.** Ambarukmo Plaza  
Sumber : dokumen pribadi

Museum Affandi yang berada di tepi sungai Gajahwong juga menjadi tempat yang menarik, karena keindahan dan kerindangan bangunannya. Bangunan yang pernah mendapat penghargaan AGA Khan ini menyerupai daun pisang. Dari segi vegetasi, Museum ini mempunyai area hijau yang cukup banyak. Dapat dilihat dari adanya pohon besar yang berada didepan Museum (di tepi jalan Laksda Adisucipto)



**Gambar 25.** Museum Affandi  
Sumber : dokumen pribadi



**Gambar 26.** Universitas Islam Negeri  
Sumber : dokumen pribadi

**g. Kampus Sanata Dharma**

Kampus Sanata Dharma yang berlokasi di Mrican dihubungkan oleh Jalan Affandi. Sepanjang jalan ini, terutama di bagian ujung selatan (Pasar Demangan) sangat rimbun karena pohon yang ditanam di batas jalan



sudah besar-besar. Pasar Demangan ini menjadi tempat yang menarik.

### c) Arahan Koridor Ideal

#### Loop 1 : Ringroad Park Connector – 3,5 km

Merupakan jalur yang mempunyai kelas jalan paling tinggi yaitu Jalan Arteri yang dilewati kendaraan-kendaraan besar, sekaligus berkecepatan tinggi. Karakter jalan arteri biasanya mempunyai lebar jalan besar, terbagi menjadi dua arah, dan terbagi antara kendaraan lajur cepat dan lajur lambat.



**Gambar 27.** Ringroad Utara  
Sumber : dokumen pribadi

Ada beberapa point kelebihan yang dimiliki ringroad terkait dengan design koridor hijau, diantaranya :

1. Masih tersedianya space di sisi sepanjang ringroad, yang memungkinkan untuk dibuat koridor hijau yang standar (berupa vegetasi dan *non motorized way*).
2. Adanya pembatas di tengah jalan yang mempunyai space cukup untuk ditanami vegetasi sebagai inti jalur hijau
3. Memungkinkan untuk persilangan jalur hijau karena banyak terdapat lampu merah, sehingga jalur *non motorized* bisa melintas
4. Adanya beberapa tempat yang sudah menerapkan area hijau (pada spot UPN dan JIH)

Namun dari potensi yang ada, ringroad utara juga masih mempunyai beberapa kekurangan jika akan dibuat jalur hijau. Diantaranya :

1. Banyak tanaman yang sudah di tanam, namun kurang pemeliharaan sehingga hanya tumbuh subur di beberapa titik.
2. Tidak adanya aturan yang mengharuskan adanya vegetasi pada lahan di sisi ringroad.
3. Kurang tertibnya penataan street furniture pada tepi ringroad.
4. Belum adanya jalur *non motorize* pada tepi ringroad, sehingga pengguna sepeda harus saling berbagi dengan sepeda motor yang dikhawatirkan dapat terjadi kecelakaan.
5. Belum adanya jalur pedestrian pada tepi ringroad.

Maka dari itu ada beberapa arahan desain untuk koridor hijau pada Loop Ringroad *Park Connector* ini, diantaranya:

1. Pembuatan jalur pedestrian di sisi sepanjang Loop.
2. Pembuatan jalur *non-motorized* di sisi sepanjang Loop.
3. Penanaman vegetasi yang tepat di sepanjang Loop (baik pada sisi tepi maupun tengah ringroad).
4. Pembuatan area transit atau tempat istirahat pada jarak tertentu mengingat jarak yang lumayan panjang pada loop ini.

#### Loop 2 : Babarsari Park Connector – 4,5 km

Merupakan jalan kota yang mempunyai kepadatan tinggi dengan kecepatan rendah. Jalur ini tidak mempunyai pembatas tengah jalan yang memisahkan arah alur. Disamping kiri dan kanan jalan ini penuh dengan area komersial karena pada penggal jalan ini terdapat beberapa universitas. Beberapa karakter jalan (Loop) ini :

1. Tidak mempunyai lahan yang lebar pada sisi tepi Loop.
2. Tidak adanya median jalan.
3. Jalur pedestrian hanya terdapat pada sebagian kecil penggal Loop.
4. Tidak adanya jalur *non-motorize* sepanjang Loop.
5. Kurangnya vegetasi secara garis besar sepanjang Loop.



**Gambar 28.** Jalan Babarsari  
Sumber : dokumen pribadi

Arahan desain untuk Loop bagian ini adalah :

1. Pemanfaatan lahan semaksimal mungkin untuk pembuatan jalur hijau.
2. Penertiban area komersial, dapat diatur dengan aturan sempadan jalan.
3. Pemisahan jalur *non-motorize*.
4. Pembuatan jalur pedestrian, mengingat area komersial yang padat, memungkinkan untuk dicapai dengan jalan kaki.
5. Pembuatan kantong-kantong parkir.
6. Beberapa titik digunakan sebagai area transit atau tempat istirahat (misal : pertemuan dengan selokan mataram).

**Loop 3 : Tambakboyo Park Connector – 3,7 km**

Bendungan yang dibuat pada tahun 2001 dan selesai pada tahun 2010 ini saat ini menjadi area publik yang ramai dikunjungi oleh masyarakat. Tidak hanya masyarakat sekita, namun juga digunakan sebagai area rekreasi bagi para mahasiswa dari berbagai universitas di Yogyakarta. Kegiatannya pun bermacam-macam; memancing, jogging, jalan sehat, sekedar nongkrong, berjualan, dan sebagainya.

Adanya bendungan Tambakboyo ini menjadi magnet untuk Loop yang berujung pada kawasan kampus UII ekonomi dan UPN Veteran. Karena letaknya yang dekat dengan kedua kampus tersebut, memungkinkan untuk dicapai dengan jalan kaki saja.

Beberapa karakteristik Mbung Tambakboyo ditinjau dari segi Loop Standar :

1. Bersifat spot area (bukan menerus seperti jalur hijau sepanjang jalan)
2. Merupakan public space yang memang digunakan sesuai fungsinya
3. Merupakan hutan kota yang mengumpul
4. Area rekreasi yang menyenangkan
5. Lokasi yang strategis, mudah dicapai



**Gambar 29. Embung Tambakboyo**  
Sumber : dokumen pribadi

Keadaan pada saat ini belum menunjukkan karakter hutan kota yang ideal, karena penataan tanaman belum maksimal. Namun bendungan ini mempunyai potensi yang sangat besar untuk dijadikan hutan kota yang tertata.

**Loop 4 : Laksda Adisucipto Park Connector – 5,1 km**

Merupakan jalur Loop yang padat. Meskipun beberapa penggal merupakan jalan arteri, namun sebagian besar merupakan jalan kota yang hanya dilewati untuk kendaraan kecil saja. Merupakan jalur strategis untuk menuju pusat kota Yogyakarta. Selain itu juga merupakan jalur antar kota yang menghubungkan kota Yogyakarta dengan Solo, maupun Wates Kulonprogo.

Jalur Loop ini mempunyai karakteristik fisik yang hampir sama dengan Loop Ringroad Utara. Hanya mungkin perbedaannya secara dimensi serta jenis kendaraan yang melaluinya. Beberapa karakter dari loop ini adalah :

1. Merupakan jalur utama kota

2. Mempunyai tempat-tempat menarik yang dilalui (Jembatan Layang Janti, Ambarukmo Plaza, Museum Affandi, UIN)
3. Mempunyai lebar jalan besar
4. Mempunyai pembatas di tengah jalan sebagai pemisah arah arus lalu lintas.
5. Sebagian besar mempunyai jalur pedestrian yang memang dipersiapkan dari awal.



**Gambar 30. Jalan Laksda Adisucipto**  
Sumber : dokumen pribadi

Sedikit kelemahan dari loop ini adalah :

1. Area komersial yang terlalu mepet dengan jalan sehingga mempersempit jalur pedestrian
2. Kurang tertibnya pemilik bangunan komersial dalam menata *signage*
3. Banyaknya parkir liar
4. Belum terpisahnya jalur *non-motorize* dengan *motorize*
5. Kurangnya vegetasi yang ada

Arahan desain yang memungkinkan untuk Loop ini adalah :

1. Penataan area komersial, baik secara *signage*, parkir, maupun sempadan bangunan
2. Perawatan dan pemeliharaan tanaman yang telah ditanam pada sepanjang pembatas tengah jalan
3. Penanaman vegetasi yang seragam untuk area tepi jalan
4. Pembuatan jalur pedestrian
5. Pembuatan jalur *non-motorize*

**Loop 5 : Affandi Park Connector – 4,2 km**

Merupakan loop yang menghubungkan jalan laksda Adisucipto dengan Ringroad utara. Pada ujung selatan loop ini sudah mempunyai vegetasi yang bagus sebagai perindang. Hanya belum ditunjang oleh penataan jalur pedestrian, jalur *non-motorize* dan street furniture yang baik. Meskipun rindang, namun lalu lintas di jalan ini sangat kacau, terutama karena penataan area komersial yang tidak baik. Juga area parkir yang tidak terencana sehingga memakan badan jalan yang menyebabkan kemacetan.



**Gambar 31.** Jalan Affandi  
Sumber : dokumen pribadi

Karakteristik pada Loop ini :

1. Merupakan jalan kota dengan arus padat kecepatan rendah
2. Mempunyai pembatas tengah jalan yang ditanami tanaman
3. Mempunyai jalur pedestrian meskipun banyak yang disalahgunakan
4. Belum mempunyai jalur *non motorize*
5. Area komersial yang tidak tertib baik secara sempadan jalan, *signage*, maupun area parkir
6. Banyaknya alih fungsi jalur pedestrian oleh PKL

Arahan desain yang memungkinkan untuk loop ini adalah :

1. Pembuatan jalur *non-motorize*
2. Pembuatan area untuk para PKL sehingga tidak mengganggu jalur pedestrian
3. Penanaman vegetasi yang tepat pada tepi dan tengah jalan
4. Pembuatan kantong parkir sebagai penanggulangan parkir liar
5. Penataan *signage* yang tertib

**Loop 6 : Selokan Mataram Park Connector – 8,6 km**

Merupakan jalur alternatif yang sempit, banyak dilalui oleh kendaraan roda dua. Karena lebar jalan yang sempit, pemerintah melebarkan beberapa penggal jalan Selokan Mataram untuk penataan area komersial di sisi-tepi jalan Selokan ini.



**Gambar 32.** Selokan Mataram  
Sumber : dokumen pribadi

Beberapa karakteristik Loop Selokan Mataram :

1. Jalan kecil dua arah tanpa pembatas tengah jalan
2. Berada di sepanjang sisi selokan mataram
3. Mempunyai ketersediaan lahan pada sisi tepi selokan
4. Belum mempunyai jalur *non-motorize*
5. Belum mempunyai jalur pedestrian
6. Banyak area komersial pada sisi sepanjang Selokan Mataram

Maka arahan desain untuk membuat koridor yang ideal, yang dapat diterapkan pada loop ini adalah :

1. Penanaman vegetasi yang tepat pada bibir selokan, untuk mengatasi terjadinya erosi tepi selokan, juga berfungsi sebagai pagar.
2. Pembuatan jalur *non-motorize* pada salah satu sisi jalan
3. Penertiban area komersial pada sepanjang jalan selokan tersebut
4. Pembuatan jalur pedestrian yang akan mendukung area komersial

**a. Fasilitas Penunjang**

**1. Affandi Park Connector**

- a. Jalur sepeda dan pejalan kaki  
Konstruksi jalur harus dapat menahan beban dengan baik, terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*. Jalur sepeda (aspal) dan pejalan kaki (*paving block*) terdapat di kedua sisi sepanjang Jalan Affandi.
- b. Perlintasan dengan jalan  
Jalan Affandi merupakan daerah komersial yang padat dan ramai, maka diperlukan jalur penyeberangan bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- c. Rambu lalu-lintas  
Untuk mengatur area-area perlintasan antara, pesepeda, pejalan kaki dan juga pengendara kendaraan bermotor.
- d. Rest Area dilengkapi *shelter*  
*Rest Area* pada Jalan Affandi terdapat di area Universitas Sanata Dharma, Universitas Negeri Yogyakarta dan sekitar Kali Gajah Wong.
- e. Pencahayaan  
Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga PCN dapat digunakan beraktivitas pada malam hari khususnya di area komersial.

**2. Ringroad Park Connector**

- a. Jalur sepeda dan pejalan kaki  
Konstruksi jalur terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*. Jalur sepeda (aspal) dan pejalan kaki (*paving block*) terdapat di kedua sisi sepanjang jalan Ringroad utara.
- b. Perlintasan dengan jalan  
Karena jalan *Ringroad* Utara merupakan jalan provinsi yang terdapat jalur cepat, maka diperlukan jalur penyeberangan bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- c. Rambu lalu-lintas  
Untuk mengatur area-area perlintasan antara, pesepeda, pejalan kaki dan juga pengendara kendaraan bermotor.
- d. Rest Area dilengkapi *shelter*



*Rest Area* yang dilengkapi *shelter* dan taman rekreasi terdapat disungai Tambakboyo. Khususnya di bendungan Tambakboyo pada bagian utara. *Rest Area* ada juga di area Universitas Pembangunan Nasional dan Jogja International Hospital.

- e. **Pencahayaan**  
Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga PCN dapat digunakan beraktivitas pada malam hari.

### 3. *Babarsari Park Connector*

Jalur sepeda dan pejalan kaki

- a. **Konstruksi jalur terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*.** Jalur sepeda (aspal) dan pejalan kaki/*jogging track (paving block)* terdapat di kedua sisi sepanjang Jalan Perumnas Seturan dan Babarsari.
- b. **Perlindungan dengan jalan**  
Jalan Perumnas Seturan dan Babarsari merupakan daerah komersial yang padat dan ramai, maka diperlukan jalur penyeberangan bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- c. **Rambu lalu-lintas**  
Untuk mengatur area-area perlintasan antara, pesepeda, pejalan kaki dan juga pengendara kendaraan bermotor.

#### A. *Rest Area* dilengkapi *shelter*

*Rest Area* pada kawasan ini terdapat di area STIE YKPN dan Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

#### B. **Pencahayaan**

Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga *Park Connector* dapat digunakan beraktivitas pada malam hari khususnya di area komersial.

### 4. *Tambakboyo Park Connector*

#### a. Jalur sepeda dan pejalan kaki

Lebar minimal dari PCN adalah 6 m dimana 4 m digunakan untuk jalur sepeda dan *Jogging track* dan 2 m untuk jalur hijau/penanaman vegetasi. Konstruksi jalur harus dapat menahan beban dengan baik, dapat terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*. Jalur sepeda dan *jogging track* terdapat di sepanjang sungai Tambakboyo.

#### b. *Rest Area* dilengkapi *shelter*

Embung Tambakboyo sendiri merupakan *Rest Area* utama dari *loop* ini.

#### c. **Pencahayaan**

Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga *Park Connector* dapat digunakan beraktivitas pada malam hari.

### 5. *Selokan Mataram Park Connector*

#### a. Jalur sepeda dan pejalan kaki

Konstruksi jalur terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*. Jalur sepeda (aspal) dan pejalan kaki (*paving block*) terdapat di kedua sisi sepanjang jalan selokan mataram.

#### b. **Perlindungan dengan jalan**

Jalan Selokan Mataram cukup ramai pada siang hari, maka diperlukan jalur penyeberangan (*zebra cross*) bagi pejalan kaki dan pesepeda.

#### c. **Rambu lalu-lintas**

Untuk mengatur area-area perlintasan antara, pesepeda, pejalan kaki dan juga pengendara kendaraan bermotor.

#### d. *Rest Area* dilengkapi *shelter*

*Rest Area* pada kawasan selokan mataram terdapat di Pringwulung dan lembah UGM.

#### e. **Pencahayaan**

Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga *Park Connector* dapat digunakan beraktivitas pada malam hari.

### 6. *Laksda Adisucipto Park Connector*

#### A. Jalur sepeda dan pejalan kaki

- a. **Konstruksi jalur terbuat dari bahan aspal ataupun *paving block*.** Jalur sepeda (aspal) dan pejalan kaki (*paving block*) terdapat di kedua sisi sepanjang Jalan Laksda Adisucipto.

#### b. **Perlindungan dengan jalan**

Jalan Laksda Adisucipto merupakan daerah komersial yang padat dan ramai, maka diperlukan jalur penyeberangan bagi pejalan kaki dan pesepeda. Khususnya di depan Ambarukmo Plaza dan Lippo Square.

#### c. **Rambu lalu-lintas**

Untuk mengatur area-area perlintasan antara, pesepeda, pejalan kaki dan juga pengendara kendaraan bermotor.

#### d. *Rest Area* dilengkapi *shelter*.

*Rest Area* pada Jalan Laksda Adisucipto terdapat di depan Ambarukmo Plaza, depan Lippo Square dan Nologaten.

#### e. **Pencahayaan**

Digunakan sebagai penerang pada malam hari. Sehingga *Park Connector* dapat digunakan beraktivitas pada malam hari. Khususnya di area komersial.

### 3. **Kesimpulan**

Dari pembahasan diatas didapat kesimpulan bahwa secara garis besar perencanaan *University Green Corridor* dapat diterapkan. Konsep *Green Edutainment* menjadi konsep yang sangat tepat sebagai pelopor *green corridor* di Yogyakarta.

Kondisi eksisting dari jalur yang diterapkan *green corridor* ini sudah mendukung. Tersedianya lahan, jalur kendaraan umum lain, serta magnet area yang bisa menjadi nilai lebih akan menjadikan *green corridor* ini lebih hidup, ditunjang dengan kalangan akademisi yang menjadi sasaran utama dari pilot project ini.

Konektifitas jalur hijau dalam kota akan membuat kehidupan kota semakin hidup karena akan banyak aktivitas di luar pada siang hari. Hal tersebut dapat terjadi apabila terdapat banyak naungan hijau (payung hijau) untuk mewadahi kegiatan masyarakat di dalamnya.

Pemilihan dan pemeliharaan vegetasi yang tepat pada perencanaan lanskap perkotaan akan berpengaruh pada keberhasilan koridor-koridor hijau dalam menanggulangi pemanasan global. Sehingga akan tercapai kehidupan manusia yang lebih baik.

#### DaftarPustaka

- [1] Iswanto, Danoe. 2006. Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki ; Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda. *Enclosure*, 5 (1). pp. 21-29. ISSN 1412-7768
- [2] Booth, N.K.1979.*Basic Elements of Landscape Architectural Design*, Elsevier : Amsterdam.
- [3] Hakim, Rustam & Hardi utomo. 2006. *Arsitektur Lanskap: Prinsip-Prinsip dan Aplikasi*. Desain: penerbit Bumi Aksara.
- [4] Dirjen Kimpraswil. 2002. *Tata Ruang. Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan: Departemen Pekerjaan Umum*.
- [5] Purnomohadi. 2006. *Ruang Terbuka Hijau (RTH) Sebagai Unsur Utama Pembentuk Kota Taman*.
- [6] Rofiqo, Siti Nurul. *Handout landscape perkotaan*. minggu 1 dan 4. 2