

# KARAKTERISTIK PERTOKOAN PINGGIR JALAN MALIOBORO

Adi Sasmito \*)

Margareta Maria Sudarwani \*)

## *Abstract*

*The background matters of characteristic of Shopping Streets at Malioboro Research is the development of modern shopping center at the cities that have threatened the existing of traditional shopping center designed as “shopping street” and conservation buildings. The developing of Shopping Streets at ancient buiding and conservation area has double functions as follows: to add unigue impression for shopping street, so the customers will visit oftenly, to lift and make up the impression of ancient buildings and conservation area, and to conserve the substance activity and valuable city buildings, the same as social activities and historical building. Shopping Streets at Malioboro are very interesting to be research because its succesful as shopping streets area that has impression and the unigue of local conservation area, whereas the objects that have conserved are: street vendors, traditional transportation activity and arcade.*

**Key words: visual character, shopping street**

## 1.PENDAHULUAN

### Latar Belakang Masalah

Sejalan dengan perkembangan ekonomi kota dan urbanisasi serta globalisasi budaya, kota-kota di Indonesia mulai marak dengan munculnya pusat-pusat perbelanjaan modern. Kecenderungan budaya aktivitas berbelanja modern (baru) telah memnsang berkembangnya pusat-pusat perbelanjaan modern di Indonesia dipengaruhi oleh kecenderungan perkembangan budaya global yang berasal dari negara-negara yang maju. Pembangunan pusat perbelanjaan modern tersebut pada umumnya terwadahi bangunan bertingkat telaah mengancam keberadaan bangunan perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai “*shopping street*” dan bangunan kuno yang dikonservasi. Padahal bangunan “*shopping street*” dan bangunan konservasimempunyai nilai sendiri dalam rancang bangun kota. Namun dalam upaya pelestarian bangunan konservasi tersebut terbentur pada masalah pendanaan, ketertarikan investor, kesiapan pemilik bangunan dan belum terdapat kriteri

---

\* Dosen Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pandanaran

\* Dosen Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pandanaran

pelestarian untuk pengangkatan kembali daya tarik bagi warga kota. Di dalam bangunan "*shopping street*", kegiatan perdagangan hanya mengandalkan daya tarik pada etalase dan komunikasi antara pembeli dan pedagang, yang berangsur-angsur akan terancam oleh kegiatan pusat perbelanjaan modern dengan mengembangkan berbagai cara layanan, interior dan exterior untuk menarik pengunjung. "*Shopping street*" telah menjadi salah satu unsur kegiatan perancangan kota yang umumnya terwadahi dalam suatu bangunan dengan mempunyai karakter sendiri pada setiap bangunan. Karakter bangunan tersebut mempunyai peran di dalam perkembangan pusat kota.

Karakter pusat perbelanjaan semula terbentuk pasar terbuka kemudian berkembang menjadi pasar tertutup. Selanjutnya tumbuh "*shopping street*", yaitu sebuah fasilitas perdagangan yang terbentuk bangunan yang terdiri dari deretan pertokoan yang memiliki pintu-pintu masuk dan etalase langsung menghadap jalan. Padahal awal mulanya sebagai perluasan perkembangan pasar terbuka secara limier pada koridor kota. Kemudian "*shopping street*" dilakukan dengan konsep perancangan bangunan yang lebih baik dan permanen serta sekaligus berfungsi sebagai tempat tinggal. Bangunan pertokoan berkembang menjadi kompleks pertokoan yang menyatu, menimbulkan kesan keterpaduan dan kesatuan antar toko yang berderet di dalamnya. Kesan kesatuan tersebut menyebabkan para pengunjung merasa diajak untuk menikmati "*window shopping*", yang ditunjukkan oleh deretan etalase pertokoan tersebut yang membedakan antara "*shopping street*" dengan pasar-pasar tradisional.

Fenomena perkembangan maraknya pembangunan *pusat perbelanjaan modern* telah menggeser keberadaan pusat-pusat perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai "*shopping street*" dan pasar tradisional. Pembangunan *pusat perbelanjaan modern* antara lain dilakukan dengan membongkar bangunan "*shopping street*" yang ada dan bangunan kuno yang dikonservasi, sebagai gantinya dibangun *perdagangan modern dengan budaya bentuk pusat perbelanjaan memakai konsep modern seperti plaza, mall dsb*. Melihat kecenderungan ini, dapat dikatakan bahwa perkembangan "*shopping street*" akan terdesak dan terancam oleh perkembangan pusat perbelanjaan modern tersebut. Kemunduran "*shopping street*" secara tidak langsung juga menggeser keberadaan bangunan kuno yang mempunyai

nilai tersendiri dengan menggantikan bangunan baru sesuai dengan keinginan pihak pembangun.

Perkembangan pusat perbelanjaan tersebut juga telah menggeser kehidupan pengunjung di koridor "*shopping street*", beralih pada kegiatan pengunjung di dalam bangunan modern. Permasalahan ini disebabkan pencapaian antar bangunan pertokoan dengan mengandalkan alat transportasi. Akhirnya kehidupan interaksi penjual, pembeli dan kegiatan lainnya dahulunya banyak dilakukan di pertokoan pinggir jalan dengan trotoarnya telah tergeser dengan kehidupan di dalam bangunan lebih baik dari pada fasilitas yang diberikan oleh "*shopping street*".

Kemunduran pencapaian bangunan "*shopping street*" dilakukan dengan berjalan kaki ini diakibatkan oleh perkembangan alat transportasi sekarang ini mengandalkan kegiatan transportasi sebagai alat pencapaian menuju kawasan dan fungsi lainnya di tiap-tiap bangunan, sehingga pusat perbelanjaan modern dituntut untuk menyediakan fasilitas tempat parkir. Melihat kecenderungan ini kawasan pedestrian sedikit dikesampingkan sebagai sarana pencapaian antar tempat pertokoan yang satu dengan yang lainnya. Dengan demikian akibat perkembangan diatas, maka akan terjadi kemunduran keberadaan "*shopping street*" dan kawasan pedestrian yang dahulunya merupakan konsep andalan sirkulasi kota.

Kemunduran bangunan pertokoan pinggir jalan (*shopping street*) dan rusaknya kawasan konservasi, maka penanggulangnya diperlukan aturan pelestarian bangunan bernilai ini. Sedangkan pemikiran perlindungan bangunan kuno yang bernilai dimulai pada awal tahun 1970, walaupun pemikiran tersebut sudah mulai ditelusuri pada decade sebelumnya sehingga mengakibatkan pada tahun tersebut perlindungan terhadap bangunan kuno bernilai memberikan bobot yang paling besar. (Catanese, 1989 ; 417) Pemeliharaannya tidak semata-mata hanya mengarahkan perhatian pada tempat-tempat tertentu / struktur bersejarah saja, tetapi tinjauannya lebih luas sampai mencakup seluruh struktur yang ada baik yang bersifat sementara maupun yang permanen.

Perlindungan bangunan bernilai ini juga diperlukan untuk pedoman rancang bangun kota yang menyangkut perlindungan terhadap tempat-tempat kota seperti ruang terbuka, plaza, areal perbelanjaan, juga tempat dan bangunan bersejarah. Perhatian terhadap pelestarian tersebut sudah banyak dipelopori oleh pihak

pengembangan yang mempunyai anggapan bahwa pelestarian dan pengembangan kembali di daerah bersejarah akan berdampak dapat menarik pengunjung. (*Hamid Shirvani, 1985;44*)

Aspek pelestarian sendiri mencakup semua peninggalan arsitektur yang mempunyai nilai sejarah dan kelangkaan di pusat kota meliputi bangunan kuno, karakteristik suatu tempat, dan kegiatan sosial budaya. Peninggalan bangunan bernilai dapat dikembangkan dengan pengangkatan kembali pamor dan daya tarik bangunan konservasi, yaitu salah satunya adalah melalui pelestarian kegiatan sosial budaya yang sudah berlangsung lama. Interaksi sosial ini akan memberikan tuntutan pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan di pusat kota. Sedangkan pengembangan fisik akan menentukan tingkah laku manusia, sehingga muncul pertanyaan bagaimana keseimbangan antara kegiatan pusat perbelanjaan modern dengan kegiatan pusat perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai pertokoan pinggir jalan? Dan bagaimana warisan budaya dan identitas dapat diangkat menjadi suatu pamor kegiatan?

Jawaban yang diperlukan adalah keseimbangan tersebut dapat dilakukan dengan cara konservasi. Akibatnya, perkembangan bangunan pusat perbelanjaan modern di kawasan konservasi tersebut diperlukan pertimbangan terhadap pelestarian kelangsungan hidup "*shopping street*" di daerah pusat kota. Alasannya agar "*shopping street*" dan bangunan kuno yang bernilai tidak rusak oleh pertumbuhan kegiatan pusat perbelanjaan modern. Hal ini dapat dilakukan dengan mengkonsentrasikan kegiatan pada tempat yang mempunyai nilai sejarah / bangunan kuno yang ternilai. Bangunan "*shopping street*" di kawasan konservasi dengan mengandalkan penampilan tampak wajah / raut muka pertokoan berupa deretan etalase di sepanjang jalan perlu dipertahankan keberadaannya agar dapat mendukung untuk atraksi berbelanja. Namun perlu diperhatikan tempat jalan kaki agar dapat dirasakan nyaman sehingga perlu pengaturan tempat jalan kaki dengan meminimalkan tempat yang dipakai seperti pasar kecil dengan atraksi perdagangan kerajinan, café, yang sifatnya rekrasional. (*ER Cresswell, 1979;91*)

Menkaji permasalahan tersebut diatas, yang menyangkut perkembangan, persaingan dan kelangsungan hidup pusat-pusat perbelanjaan di daerah pusat kota, maka studi tentang karakteristik "*shopping street*" di kawasan konservasi ini akan

menarik untuk dikemukakan yaitu bagaimana melestarikan sekaligus mengembangkan “*shopping street*”. Alasannya adalah bahwa dengan keberadaannya di kawasan ini, maka upaya pengembangan “*shopping street*” perlu didukung oleh keunikan dari konservasi kawasan tersebut. Berkenaan dengan keunikan “*shopping street*”, yang perlu dikaji cukup besar, maka kajian kriteria karakteristik fisik pertokoan pinggir jalan salah satunya adalah kegiatan social budaya yang menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan fisik. Alasannya kegiatan social budaya dapat dijadikan pendukung aktifitas untuk menarik pengunjung. Sedangkan obyek kajian konservasi dalam kaitannya “*shopping street*” hanya terbatas kepada ruang koridor yang berada didepan pertokoan. Alasannya adalah ruang koridor merupakan tempat berlangsungnya kegiatan social bagi pengguna pertokoan dan koridor tersebut telah menjadi salah satu elemen rancang kota yang membentuk wajah pertokoan pinggir jalan. Hubungan kegiatan social dalam kaitannya dengan koridor adalah interaksi social antara pembeli dan penjual dengan cara tawar menawar barang yang dijual dengan kegiatan pendukung lainnya yang berada di depan pertokoan. Interaksi social tersebut telah menjadi fenomena tersendiri dan telah menjadi karakter bentuk pola perilaku antar manusia dengan lingkungannya.

Upaya pengembang pusat perbelanjaan tersebut diharapkan dapat menjadai titik temu kebutuhan yang sama, tetapi juga terdapat tantangan yang berbeda diantara kedua kebutuhan tersebut. Perbedaannya adalah disalah satu sisi akan mengembangkan dan disisi lain perlu diperthankan. Sedangkan “*shopping street*” sendiri sebagai fasilitas komersial selalu terpengaruh oleh perubahan-perubahan yang terjadi di sekelilingnya. Pengertian “*shopping street*” yang selanjutnya dikatakan pertokoan pinggir jalan, mempunyai penampilan sering mudah berubah-ubah mengikuti kecenderungan yang ada. Sebaliknya, suatu kawasan konservasi memiliki keterbatasan-keterbatasan elemen pengembangan. Oleh karena itu, diperlukan arahan yang hati-hati dan bijaksana untuk mengembangkan fasilitas tersebut di kawasan konservasi, antara lain kebutuhan penetapan kriteria yang tepat dan keunikan pertokoan untuk karakter pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka diperlukan penelitian menyangkut pencarian karakteristik dan keunikan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi untuk dipertimbangkan di dalam perancangan bangunan pertokoan. Sebagai studi kasus untuk mengkaji kriteria tersebut adalah pertokoan sepanjang jalan Malioboro di kawasan Malioboro, Yogyakarta. Kawasan Malioboro tersebut merupakan sebuah kawasan yang dikonservasi, sekaligus telah sukses dikembangkan dengan kegiatan utama adalah kegiatan pertokoan berderet di pinggir jalan. Fenomena keberhasilan tersebut menarik untuk diamati dan diteliti tentang keberhasilannya pengembangannya kawasan konservasi.

### **Perumusan Masalah**

Berkaitan dengan latar belakang masalah yang muncul dapat ditarik beberapa masalah menarik untuk karakter visual pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro di adalah sebagai berikut :

1. Kriteria apa saja yang perlu diperhatikan didalam pengembangan sebuah pertokoan pinggir jalan secara umum ?
2. Bagaimana keunikan dan identitas untuk kriteria fisik tersebut didalam penerapannya di kawasan konservasi ?

Kemudian didalam kaitannya dengan kajian penelitian ini dalah difokuskan kepada aspek mempertemukan dua jenis tuntunan yaitu tuntunan pengembangan dan tuntunan pelestarian, khususnya bangunan pertokoan pinggir jalan sebagai ruang untuk kegiata umum.

### **Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian tentang karakter visual pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi dilakukan dengan kajian verifikasi sebagai warisan kriteria pengembangan lingkungan fisik perokoan pinggir jalan khususnya di ruang koridor dengan berbagai keunikan kegiatan sosial budayanya. Penelitian ini merupakan salah satu faktor di dalm penentuan karakteristik pengembangan fisik pertokoan pinggir` jalan secara umum. Sedangkan aspek yang mengenai konservasi hanya ditekakan kepada keunikan kegiatan sosial budaya yang telah menjadi karakteristik kegint pusat perbelanjaan di pusat kota. Jadi penelitian hanyamenekakan kegiatan

sosial budaya yang menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan. Pengambilan batasan daerah studi penelitian ini dengan mengambil studi kasus pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, khususnya pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **1. Perkembangan Pertokoan Pinggir Jalan.**

Pertokoan pinggir jalan adalah pertokoan dengan kegiatan perdagangan eceran yang berupa toko-toko yang berderet disepanjang satu atau dua sisi jalan atau suatu deretan pertokoan yang membentuk ruang terbuka ditengahnya. ( *Wayne Attoe an donn logan, 1989; 67* ). Bentuk kegiatan perdagangan eceran tersebut menggunakan konsep sirkulasi dengan pola linier, yaitu terdiri deretan pertokoan yang disatukan dengan pedestrian yang beratap pelindung sebagai perluasan daerah pintu masuk pertokoan. Jadi, pedestrian tersebut juga merupakan akses terdapat ruang parkir diantara bangunan dan jalan. Secara umum, ciri fisik suatu pertokoan pinggir jalan adalah sebagai berikut :

1. Terdiri dari deretan pertokoan yang berhubungan dengan pedestrian dan pola sirkulasi kendaraan.
2. Semua toko menghadap dan memiliki pintu masuk kearah pedestrian.
3. Dibutuhkan Magnet setiap pengakhiran korridor sebagai titik konsentrasi.

Adapun perkembangan pusat pebelanjaan berawal dari deretan pertokoan disepanjang jalan atau prasarana angkutan lain, seperti sungai. Kesamaan bentuk kawasan pusat perdagangan tradisional di pusat kota adalah memakai hubungan antar ruang dengan jalur jalan kaki. Bagian depan bangunan perbelanjaan tradisional berupa deretan teras rumah toko (*Shophouse*), dengan keteraturan susunan ruang dibatasi oleh pilar-pilar dan bagian atasnya untuk informasi jenis toko yang berupa etalase.

Tipologi bentuk pertokoan tradisional dan pasar tradisional dibangun dengan penekanan mempunyai fungsi ganda yaitu untuk kepentingan “**Public**” dan “private”. Kepentingan tersebut dipenruntukan kegiatan komersial dan kegiatan hunian. Kelanjutnya perkembangan pertokoan tradisional berkembang menjadi sebuah bangunan bertingkat di kawasan pusat perbelanjaan di pusat kota. Penampilan

bangunan pusat perbelanjaan dilengkapi dengan selasar bangunan yang dipergunakan untuk pejalan kaki. Pemakaian selasar bangunan tersebut merupakan seasilian dari bentuk rumah toko (*shophouse*), awalnya berkembang pada abad sembilan belas, selanjutnya menjadi terkenal sebagai bangunan pelayanan hunian dan komersial. (Ken Yeang, 1986;30) Pada abad sembilan belas tersebut, bentuk karakteristik pertokoan di pusat kota lama banyak makai selasar bengunan berup arcade. (Barry Maitland, 1990 : 1). Sedangkan pertokoan sendiri merupakan bangunan kegiatan perdagangan eceran yang berbentuk seperti kios dengan lingkup pelanyannya lebih besar dan bersifat lebih permanen dari ada pasar tradisional. Perkembangan selanjunya tepatnya pada abad ke dua puluh bentuk pusat perbelanjaan, berkembang menjadi “*shopping arcade* “. Pada akhirnya bentuk “*shopping arcade* “ perkembangannya pesat sekali sehingga dijadikan salah satu bentuk usat perbelanjaan.

Adapun pengertian “*Arcade*” itu sendiri adalah sebuah bentuk pedestrian yan ditutup atap dengan dibatasi oleh deretan pertokoan yang berada disisinya. Arkade tersebut mempunyai fungsi untuk jlur jalan pejalan kaki. Dengan ruang ditutup oleh atap transparan / kaca, srlanjutnya ruang yang letaknya diantara kedua sisi arcade dipakai untuk deretan toko. Dengan melihat bentuk pusat perdagangan tersebut, arcade menjadi salah satu bentuk altenatif bentuk “*shopping street*”. Ide “*Arcade*” ini sudah berkembang sejak Agora yang terkenal dengan nama *Greek Market*. Kawasan Agora ini telah mengembangkan kawasan pedestrian sebagai pencapaian antar tempat dengan jalan kaki yang menjadi salah satu budaya sebelum ada kendaraan. Melakukan proses sosialisasi. ( Paul Zucker, 1983;38) dan (HM Rubenstein,1992;1) Perkembangan pasar ada jaman abad pertengahan mulai dibutuhkan dengan kreasi ruang untuk yang digunakan untuk kegiatan komersial. Dengan pola pencapaian dengan jalan memutar bangunan dengan sekitarnya yang semuanya mempunyai orientasi menuju bangunan gereja, seperti bangunan *Piazza Del Duomo*. Elemen bangunan dilengkapi dengan arkade untuk menghubungkan elemen arsitektur. Pada kawasan **Piazza Del Duomo**, arkade dipakai untuk mendukung kesatuan ruang antara “*shopping center*” dan “*meeting place*”, dan arkade tersebut mengelilingi Gereja yang terletak di tengah-tengah kawasn perdagangan tersebut. Fungsi lain dari *arcade* adalah diperuntukkan untuk perluasan

tuang terbuka dengan struktur keruangan, memiliki *serial vision*, yaitu antara ruang terbuka yang berada ditengah dengan tuang-ruang yang mengelilinginya. **(Paul Zucker, 1983;88)**. Berkenan perkembangan arkade tersebut menjadi dasar perkembangan penampilan bangunan secara keseluruhan, sehingga membuat penampilan raut muka bangunan terdiri deretan arkade.

Perkembangan arcade pada jmn Renaissance dipakai untuk pusat-pusat keramaian, khususnya untuk pusat-pusat kegiatan perdagangan dibentuk oleh suatu deretan pertokoan dan pasar, dengan dikelilingi barisan kolom penopang atap (*colonnade*) yang berbentuk arcade, dengan ruang terbuka ditengahnya. Arkade dipakai sebagai awalnya sebagai elemen penghubung lingkungan perumahan, keindahan arsitektural dengan pengulangan irama motif, dan sebagai ruang terbuka. Perkembangan pada abad sembilan belas, arkade mempunyai fungsi untuk mempersatukan kerangka ruang bila ada kekosongan ruang terbuka, perluasan ruang terbuka, mengintegrasikan struktur dan pembentuk struktur keruangan dengan "*serial vision*" pada setiap ruang terbuka. **(Paul Zucker, 1983; 112)**.

Perkembangan ruang terbuka dari agora sampai dengan jaman Baroque berbeda, ruang terbuka hanya diperuntukkan untuk kegiatan keagamaan dan pemerintahan. Hal ini berawal dari jaman abad pertengahan dengan perkembangan pusat perbelanjaan membutuhkan tempat tersendiri. Kemudian pada abad delapan belas ruang luar direncanakan dibuka sebagai "*open space*". Kemudian yang terpenting ruang terbuka sebagai penghubung kegiatan dengan kegiatan pertokoan pinggir jalan sebagai penghubung istana dengan pusat kota, seperti di Paris, *shopping street* sebagai penghubung Paris dan Place at Versailles. (HM Rubenstein,1992;13) perkembangan pertokoan pinggir jalan pada abad sembilan belas dengan menggunakan konsep pedestrian dan sirkulasi kendaraan. Selanjutnya perkembangan pusat perbelanjaan berkembang menjadi "*Shopping Arcade*" merupakan salah satu bentuk pusat perbelanjaan modern, dengan diberi fasilitas untuk penyamanan pengunjung bentuk pertokoan tersebut terdiri deretan toko-toko pengencer (**retail store**) dengan status sewa dengan dilengkapi department store, super market, cineplex, dan fasilitas hiburan lain. Semua fasilitas ruang pertokoan bertemu di ruang yang luas (*mall*). Akhirnya bentuk pusat perbelanjaan tersebut disamping dipakai untuk kegiatan perdagangan formal juga

dipakai perdagangan informal. Pedagang informal tersebut terdiri pedagang kaki lima yang mempunyai kegiatan perdagangan eceran yang sifatnya tidak permanen dan menempati lokasi di pedestrian di depan pertokoan.

Kriteria Pengembangan Pertokoan pinggir jalan adalah suatu bentuk pusat perbelanjaan yang berderet memanjang sejajar dengan jalan didepannya, dilengkapi dengan tampilan etalesa di depan pertokoan. Pengembangan pertokoan pinggir jalan dalam kawasan konservasi saja membutuhkan kriteria atau dasar pengembangan. Kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan perlu dipertimbangkan dalam perencanaan fisik secara umum yang terdiri bentuk, lokasi, fungsi, pencapaian, dan orientasi. Pusat perbelanjaan merupakan fasilitas kegiatan perdagangan yang bentuk linier dan mal. Bentuk linier tersebut sering digunakan oleh pusat perbelanjaan dengan bentuk "*shopping street*".

## **2. Teori Pedestrian**

Pedestrian berasal dari Bahasa Yunani, *pedos*, yang berarti kaki, sehingga pedestrian diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Sedangkan jalan adalah media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jadi dalam hal ini, pedestrian mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki. Menurut Amos Rapoport (1977), dilihat dari kecepatannya. Moda jalan kaki mempunyai kelebihan, yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Dengan demikian berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut. Namun disadari bahwa moda ini juga memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk dapat melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifuddin). Sebagai moda angkutan, berkalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur jalan yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain, sedangkan

sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda ini memerlukan keterpaduan dengan sistem jalan yang ada, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transportasi yang lain, serta dengan elemen transport seperti lokasi tempat parkir, tempat-tempat pemberhentian kendaraan umum (halte), dan sebagainya. Unsur-unsur pembentuk sistem pedestrian diwujudkan melalui bentuk-bentuk struktur dan identitas bagi lingkungan. Perlu dicari dan ditonjolkan *image* yang kuat dari struktur tersebut untuk mendapatkan identitas lingkungannya bagi pembentukan struktur *visual plan* dalam kota yang akan menciptakan *public image* yang diharapkan dapat memberikan dampak psikologis positif. Dari berbagai pendapat di atas, maka dapat ditarik suatu pengertian yang berhubungan dengan berjalan kaki sebagai berikut.

- Berjalan kaki memerlukan ruang dalam suatu kota.
- Berjalan kaki merupakan bagian dari sistem transportasi yang memerlukan keterpaduan dengan sistem yang lain.
- Terjalin adanya kesinambungan dengan elemen transportasi antara lain parkir, halte, dan sebagainya.

### **3. Teori Perilaku Manusia**

Teori perilaku manusia digunakan sebagai landasan pengkajian terhadap tuntutan kriteria pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan. Tuntutan tersebut akan menjadi salah satu parameter yang menentukan penetapan kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi. Dengan demikian dibutuhkan teori proses dasar perilaku manusia yang meliputi interaksi manusia dengan lingkungan. Teori yang diperlukan untuk pengkajian tuntutan kriteria pengembangan pertokoan, dibutuhkan teori interaksi manusia dan lingkungan.

### **4. Teori Konservasi**

- a. Menurut *Piagam Burra Charter, 1981* kriteria yang ditetapkan terhadap peninggalan bersejarah yang dilestarikan adalah : tempat, tapak, area, bangunan atau karya lain, kelompok bangunan bersama dengan isi di sekitarnya yang terkait baik yang bersifat fisik maupun non fisik, dimana obyek pelestarian tersebut telah memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Memiliki usia minimal 50 tahun
  - b. Mewakili masa gaya yang khas dan mewakili gaya sekurang-kurangnya berusia 50 tahun.
  - c. Mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan atau mempengaruhi perkembangannya.
- b. Tujuan Pelestarian adalah : untuk mempertahankan **Signifikansi Budaya** (berupa nilai-nilai Estetika, Kesenjaraan, Keilmuan atau Sosial dari masa lampau) dari tempat dan harus mencakup perlindungan, pemeliharaan dan masa depannya.
- c. Beberapa pertimbangan yang dapat mempengaruhi Kriteria dan Tujuan Pelestarian / Konservasi adalah sebagai berikut :
- a. Menentukan nilai sejarah dan usia peninggalan bersejarah tersebut.
  - b. Persepsi yang berbeda-beda dari masyarakat tentang pelestarian tersebut yang berakar dalam benak masyarakat setempat.
  - c. Azas Kepatutan
  - d. Terjadinya penggantian bahan dan perubahan ruang yang telah dilakukan sebelumnya pada obyek yang akan dilestarikan.
  - e. Mengacu pada tujuan pelestarian berkaitan dengan Undang-Undang atau Perda setempat, agar dapat dijelaskan kesatuan bangunan dengan isi dan sekelilingnya.
  - f. Berkaitan dengan obyek yang harus dilestarikan agar dapat berinteraksi dengan bangunan-bangunan baru di sekelilingnya sehingga tidak ada sesuatu yang sangat kontras antara langgam kesejaraan dengan lingkungan yang baru / kekinian.
- d. Prinsip-prinsip Konservasi :
- a. Konservasi dilandasi atas dasar penghargaan terhadap keadaan semula dari peninggalan bersejarah, yang meliputi : bentuk, makna, filosofi.
  - b. Konservasi sedapat mungkin tidak mengubah atau menghilangkan bukti-bukti kesejaraan yang dimilikinya.
  - c. Melalui upaya konservasi, dijamin keamanan dan pemeliharaan peninggalan bersejarah di masa yang akan datang, sehingga makna kulturalnya tidak akan hilang dan tetap akan terpelihara.

- e. Syarat-syarat konservasi :
  - a. Peninggalan bersejarah harus tetap terletak pada lokasi historisnya.
  - b. Tidak diperkenankan untuk memindah sebagian atau seluruhnya atas peninggalan bersejarah tersebut, kecuali merupakan satu-satunya cara untuk menjamin kelestariannya.
  - c. Dalam upaya konservasi ini wajib dijamin terpeliharanya latar belakang visual dan estetis yang cocok seperti bentuk, skala, warna, tekstur dan bahan bangunan, sehingga perubahan baru yang berdampak negatif terhadap latar belakang visual dan estetis tersebut harus dicegah semaksimal mungkin.

### **3. MAKSUD, TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### **Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud penelitian adalah mendapat kriteria untuk pengembangan dan pelesterian pertokoan pinggir jalan di pusat kota. Sedangkan tujuan penelitian ini adalah:

1. Verifikasi kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum.
2. Mencari keunikan pertokoan pinggir jalan yang harus diterapkan di kawasan konservasi.

Dengan studi kasus pada penelitian ini, maka diharapkan akan diperoleh kriteria fisik sebagai karakter penentu untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum, khususnya di kawasan konservasi.

#### **Manfaat Penelitian**

Penelitian karakter visual pertokoan pinggir jalan di Malioboro akan sangat bermanfaat, khususnya pada hal-hal berikut :

1. Sangat berguna sebagai salah satu unsur yang harus dipertimbangkan dalam proses perancangan bangunan pertokoan pinggir jalan.
2. Bagi para pengambil kebijaksanaan pengembangan pertokoan, faktor-faktor tersebut akan dapatdigunakan sebagai bahan pertimbangan bagi penetapan arah strategi pembangunan di kawasan konservasi.

3. Secara khusus, hasil dari penelitian ini akan menjadi masukan bagi pemerintah daerah tingkat II Kotamadya Yogyakarta di dalam pelestarian dan Pengembangan Kawasan Malioboro.

Dengan demikian manfaat penelitian bisa dipakai untuk saran atau masukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan atau pedoman penentu kebijakan pembangunan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi.

#### **4. METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan adalah kuantitatif rasionalistik. Penelitian ini dilakukan dengan memfokuskan kepada aspek mempertemukan dua jenis tuntutan yaitu tuntutan pengembangan dan tuntutan pelestarian. Dalam kegiatan penelitian, diperlukan landasan teori untuk mengkaji tentang dasar-dasar karakteristik pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi meliputi teori kriteria perkembangan pertokoan pinggir jalan, teori pejalan kaki, teori perilaku manusia dan teori kriteria konservasi. Setelah mendapat kerangka teori selanjutnya metode pengumpulan data dipakai melalui cara observasi dan kuesioner yang telah disesuaikan dengan variabel yang diteliti, kemudian dilanjutkan penelitian di lapangan.

Variabel Penelitian meliputi aspek kualitas lingkungan dan aspek aktivitas manusia. Kedua aspek yang akan dikaji tersebut dapat digolongkan menjadi variabel fisik dan variabel aktivitas, dengan masing-masing variabel mempunyai batasan pengertian adalah sebagai berikut : Variabel Fisik meliputi bentuk, fungsi, lokasi, pencapaian, orientasi dan Variabel Aktivitas meliputi tujuan, motivasi. Selanjutnya jumlah sampel diambil secara proporsional, diambil dari pedagang kaki lima, pengunjung, dan pemilik toko, dengan proporsi sebesar 20% dari jumlah keseluruhan masing-masing responden.

#### **5. HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Gambaran Wilayah Studi**

Gambaran wilayah studi meliputi pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro. Pertokoan pinggir jalan Malioboro telah menjadi keunikan tersendiri sebagai pusat perbelanjaan. Secara lokasi pertokoan pinggir jalan sepanjang jalan Malioboro

terletak di pusat kota lama kotamadya Yogyakarta. Awalnya jalan Malioboro merupakan jalan pencapaian menuju ke keraton Yogyakarta. Dismping itu pertokon pinggir jalan di jalan Malioboro mempunyai potensi lingkungan antar lain bangunan bersejarah, hotel, pasar dan daerah perkantoran. Kedudukan pertokoan pinggir jalan di jalan Mlioboro dismping berada di sumbu imjiner Keraton-Tugu, juga dibatasi oleh :

- Sebelah Utara : Jalan Pasar Kembang dan Jalan Abubakar
- Sebelah Selatan : Jalan Pajeksan dan Jalan Suryamatjan
- Sebelah Barat : Lembah Sungai Winingo
- Sebelah Timur : Lembah Sungai Code

Batasan lokasi pertokoan pinggir jalan tersebut, jalan Malioboro terletak di tengah-tengah sumbu Utara – Selatan yaitu tepatnya di tengah sumbu dari Tugu sampai Kraton, yang dibatasi oleh jalan Mangkubungi dan jalan Ahmad Yani. Kedudukan lokasi tersebut, pertokon pinggir jalan didukung dengan berbagai potensi lingkungan di sekitarnya, seperti perkantoran pemerintah, perkantoran dan jasa komersial. Pasar Beringharjo, kawasan bersejarah (Keraton dan Benteng), perhotelan dan penginapan wisata terutama di Sosrowijayan. Dengan berbagai kegiatan pendukung tersebut, Malioboro semakin marak dengan berbagai kegiatansatu sama lain saling berdekatan, bahkan sekarang ini dihubungkan dengan pedestrian baik sisi Barat maupun sisi Timur. Sedangkan pencapaian menuju lokasi pertokoan Malioboro dapat melalui dari segala arah, karena semua lalu lintas diarahkan melalui jalan tersebut dengan arus satu arah. Namun demikian kepadatan lalu lintas yang melewati daerah tersebut sudah terlalu padat, sehingga sekarang ini terlihat pengunjung akan menyebrang jalan banyak yang mengalami kesulitan.

### **Pola Kegiatan**

Karakteristik kegiatan yang muncul setelah hasil dari interaksi persepsi pengguna pertokon terhadap bentuk pertokoan, pencapaian, fungsi, dan orientasi pertokoan.

#### **1. Pola bentuk pertokoan**

Bentuk pertokoan ruang yang muncul diharapkan mempertimbangkan keterikatan dengan keinginan pengguna, yaitu bentuk pertokon pinggir jalan dengan bernuansa modern, tanpa meninggalkan aspek suasana tradisional antara pertokoan pinggir jalan dengan pedagang kaki lima.

## **2. Lokasi Pertokoan**

Lokasi pertokoan pinggir jalan tidak bisa terlepas dari potensi kegiatan sekitarnya yang beraneka ragam. Di samping itu lokasi kegiatan didukung oleh pusat kota yang mempunyai nilai sejarah yaitu terletak di sumbu jalan dari Tugu sampai Keraton dan bangunan bersejarah lainnya.

## **3. Pola Pencapaian**

Pencapaian transportasi dari arah regional dan nasional selalu dilewatkan ke jalan Malioboro, baik dari arus lalu lintas angkutan umum, pribadi, maupun angkutan tradisional seperti becak dan andong. Angkutan tradisional becak dan andong menjadi keunikan tersendiri yang secara tidak langsung menjadi potensi pariwisata, selain barang-barang souvenir yang dijual oleh pedagang kaki lima.

## **4. Fungsi Pertokoan**

Kegiatan yang muncul di pertokoan pinggir jalan disamping kegiatan pertokoan, pedagang kaki lima, juga kegiatan sepanjang di pedestrian. Kegiatan perdagangan berlangsung dari pagi sampai malam hari, dengan suasana yang berbeda dari pagi sampai malam hari.

## **5. Orientasi Pengunjung**

Motivasi pengunjung dapat dimunculkan kecenderungan dengan orientasi ke sisi Timur terutama dengan ketertarikan jenis perdagangan, kenyamanan ruang, kenyamanan pejalan kaki. Tetapi di sisi Timur lebih sedikit motivasi pengunjung.

### **Konservasi Obyek Pertokoan Pinggir Jalan.**

Obyek pertokoan pinggir jalan yang dapat dikonservasi meliputi kegiatan sosial budaya yang mempunyai keunikan tersendiri sesuai dengan yang dijelaskan pada sub bab 5.7 , temuan penelitian terdiri:

#### **1. Ritme**

Ritme yang perlu dipertahankan adalah modul ruang yang terdiri dari deretan arkade dengan lebar rata – rata 4 m dapat dipakai ritme jarak antar kolom tampak bangunan. Disamping itu elemen yang menonjol berupa bentuk segitiga dan kotak sepanjang fasade pertokoan pinggir jalan.

#### **2. Arkade**

Arkade di pertokoan Malioboro perlu dilestarikan kebedaannya. Alasannya arkade menjadi wadah kegiatan pedagang kaki lima dan pejalan kaki. Arkade telah menjadi

kegiatan sosial ekonomi yang menerus sepanjang pertokoan. Hal ini nampak dari luar bangunan kegiatan sosial budaya yang berlangsung dengan suasana tradisional. Hal ini arkade menjadi tempat kegiatan interaksi antara pengunjung, pedagang kaki lima baik yang menetap maupun memakai kereta dorong, para pengamen, dan kegiatan angkutan tradisional banyak memangkal didepan arkade. Dengan berbagai kegiatan didalam satu kesatuan ruang menerus ini menjadikan arkade mempunyai keunikan kegiatan diluar bangunan pertokoan.

### **3. Koridor**

Koridor bangunan pertokoan merupakan lorong bangunan yang beratap dipergunakan untuk menghubungkan antar ruang pertokoan. Didalam koridor terbentang bermacam - macam etalase untuk memberikan petunjuk dan kemudahan terhadap identitas pertokoan. Dengan demikian koridor yang terdiri banyak arkade pertokoan. Dengan kehidupan didalamnya telah memberikan citra kehidupan tersendiri.

### **4. Kegiatan pedagang kaki lima**

Kehidupan pertokoan pinggir jalan banyak diwarnai oleh kegiatan pedagang kaki lima dengan suasana berlainan. Pergantian suasana tersebut dari pagi didominasi oleh kegiatan pedagang berdagang, kemudian dilanjutkan malamnya untuk pedagang lesehan. Disamping itu pola penempatan pedagang kaki lima tersebut telah dikoordinasi oleh koperasi Tri Darma dan Pemalni. Pergantian suasana kehidupan dari pagi sampai petang diramaikan oleh kegiatan pedagangkakilima tersebut dengan berbagai jenis dagangan. Kegiatan tersebut telah memberikan suasana di dalam arkade pertokoan pinggir jalan sebagai pendukung aktifitas tetapi diperlukan pembatasan jumlah pedagang kaki lima terhadap daya tampung koridor pertokoan. Pelestarian kegiatan pedagang kaki lima dan bangunan kuno bernilai disekitarnya dapat melaluidengan membuat kawasan pedestrian di kawasan konservasi.

### **5. Kegiatan angkutan tradisional**

Kegiatan angkutan tradisional andong dan becak banyak berada didepan arkade pertokoan. Alat transportasi tradisional ini dipakai untuk pencapaian jarak pendek yang masih dilestarikan. Hal ini sangat didukung dengan potensi lingkungan sekitar

jalan Malioboro yang mempunyai nilai sejarah dan terdapat beragam kegiatan disepanjang jalan Malioboro.

Dari hasil analisa dapat ditentukan kriteria pembangunan yang perlu diperhatikan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum, adalah:

### **1. Faktor Bentuk dan Fungsi Pertokoan.**

1. Bentuk bangunan pertokoan berbentuk linier mengikuti jalur jalan utama kota.
2. Bentuk pertokoan terdiri dari deretan pertokoan dan deretan arkade.
3. Arkade tersebut berfungsi sebagai sarana pencapaian pengunjung ke masing-masing pertokoan dan dipakai untuk pedagang informal
4. Penampilan pertokoan diwarnai oleh deretan etalase di depan pertokoan sebagai “ *window shopping* “ dan deretan pedagang informal.
5. Bentuk ruang masing-masing pertokoan mempunyai luas ruang yang berbeda sesuai dengan ukuran batas kemilikan pertokoan, akan tetapi ruang luar yang menerus ( lorong ) terutama di pinggir jalur lambat.
6. Bentuk trotoar mempunyai ruang terbuka, seperti pedestrian mal, sebagai tempat pemberhentian sementara pejalan kaki dan sebagian tempat dipakai oleh pedagang kaki lima dengan memakai kereta dorong.
7. Pertokoan berderet tersebut mempunyai karakteristik keragaman jenis perdagangan dan kegiatan lain didalamnya dapat menarik pengunjung, apabila pertokoan mempertahankan keberadaan pedagang informal.
8. Bentuk pertokoan dapat berfungsi ganda yaitu selain diperuntukkan kegiatan pedagang formal, juga untuk kegiatan informal, misalnya pertokoan bercampur dengan pedagang kaki lima.
9. Pedagang kaki lima yang mempunyai kekhasan tersendiri dapat menjadi penarik pengunjung dan menambah citra bentuk pertokoan.

### **2. Faktor Bentuk, Lokasi Pertokoan dan Orientasi.**

1. Bentuk pertokoan pinggir jalan mempunyai selasar bangunan yang beratap berbatsan langsung dengan jalur lambat disatu sisi, dan disisi lain berhubungan langsung dengan pedestrian dan jalan kendaraan roda empat.

2. Selasar bangunan yang berbentuk arkade tersebut menghubungkan antar pertokoan tradisional maupun pusat perbelanjaan modern.
3. Kegiatan pedagang kaki lima hanya terdapat di arkade pertokoan, sedangkan di arkade pusat perbelanjaan modern hanya untuk pejalan kaki.
4. Bangunan pertokoan tradisional bercampur dengan pusat perbelanjaan modern, perkantoran, perhotelan, yang berjajar secara linier didalam satu kawasan, sehingga menambah suasana lingkungan.
5. Kegiatan pertokoan pinggir jalan dekat dengan kegiatan sekitarnya , yaitu kegiatan perkantoran, kegiatan perhotelan dan penginapan, pusat perbelanjaan modern, serta museum dan keraton, yang semuanya dihubungkan dengan pedestrian.
6. Di depan arkade khususnya yang berbatasan langsung dengan jalur lambat terdapat angkutan tradisional, seperti becak dan andong.
7. Lokasi pertokoan pinggir jalan dekat dengan lokasi parkir kendaraan roda dua, roda empat maupun angkutan tradisional, yang tersebar secara merata.
8. Ruang depan pertokoan selalu padat pengunjung disebabkan adanya interaksi pengunjung terhadap beragamnya kegiatan perdagangan informal.
9. Dengan kehadiran interaksi kegiatan antara pengunjung dan pedagang khususnya di arkade pertokoan membuat sesaknya ruang di depan pertokoan, hal ini disebabkan oleh banyaknya pedagang kaki lima yang memakai jalur pejalan kaki.
10. Pedagang kaki lima bisa dikatakan sebagai aktivitas pendukung toko-toko retail sepanjang jalan utama kota, maka diperlukan pengaturan ruang dalam pertokoan dengan pembagian ruang yang jelas.

### **3. Faktor Lokasi Pencapaian dan Fungsi**

1. Jarak merupakan salah satu unsur pendukung pencapaian menuju masing-masing pertokoan. Jarak menuju ke pertokoan dibutuhkan waktu sedikit untuk mencapai tempat pertokoan dari tempat parkir.
2. Jarak pencapaian dari ujung Utara sampai Selatan dengan berjalan kaki dibutuhkan maksimal 15 menit sampai 20 menit dan apabila berjalan melalui arkade menuju antar pertokoan dibutuhkan waktu lama, karena

disamping banyak pedagang informal juga banyak komunikasi pembeli dan penjual di arkade . Kemudian jarak pencapaian terhadap tempat parkir dengan tempat pejalan kaki lebih mudah dan dekat dari trotoar pertokoan.

3. Disamping hal tersebut, pemilik toko juga membutuhkan pencapaian yang dekat dengan toko untuk kemudahan pencapaian apabila pemilik toko akan mengangkut barang dagangan menuju ke pertokoan.

#### **4. Faktor lokasi, dan orientasi.**

1. Pengguna pertokoan mempunyai orientasi yang berbeda terhadap potensi dan karakteristik pertokoan pinggir jalan, seperti pengunjung banyak yang berkunjung ke pusat perdagangan modern, dari pada di pertokoan tradisional, dengan motivasi utama adalah berjalan-jalan dengan rekreasi. Lain halnya dengan wisatawan, lebih tertarik keunikan citra kawasan dan pedagang kaki lima yang menjual barang-barang kerajinan.
2. Pemilik toko mempunyai tujuan kepada orientasi ekonomi yang ditekankan, dengan memberikan pola pelayanan lebih menarik sehingga dapat diminati oleh pengunjung.
3. Pengunjung datang ke pertokoan mempunyai banyak orientasi tergantung dari karakteristik kegiatan yang ada dan fungsi-fungsi kegiatan didalamnya.

#### **6. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bedasarkan pokok permasalahan , maksud dan tujuan penelitian yaitu melakukan verifikasi kriteria pengembangan dan keunikan kegiatan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi melalui penelitian yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- Pertokoan pinggir jalan Malioboro telah menjadi sebuah peninggalan yang memiliki nilai sejarah dan estetis yang tinggi. Pertokoan pinggir jalan yang dikembangkan dan dibangun menggunakan konsep-konsep arsitektur Eropa pada jaman penjajahan Belanda. Konsep tersebut telah menjadi bagian yang tak terpisahkan dari keunikan Kota Yogyakarta sebagai Kota Budaya yang menyimpan aspek-aspek kesejarahan yang penting secara nasional.

- Fungsi pertokoan pinggir jalan yang semula dikembangkan sebagai wadah bagi pejalan kaki, telah berkembang sesuai dengan perkembangan berbagai macam kegiatan yang ada didalamnya. Pertokoan pinggir jalan tersebut tidak hanya digunakan sebagai sarana pencapaian antara pertokoan yang ada disekitar Jalan Malioboro tetapi merupakan pusat berbagai kegiatan sosial ekonomi, khususnya perdagangan tradisional kaki lima, yang bercampur dengan kegiatan pertokoan.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro merupakan bagian yang tak terpisahkan dari kawasan Malioboro yang telah tumbuh sebagai pusat perdagangan skala kota. Bahkan pertokoan pinggir di jalan Malioboro telah menjadi salah satu identitas Kota Yogyakarta.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah tumbuh menjadi pusat dan penghubung dari beberapa obyek penting pada skala kota, diantaranya alun-alun, masjid besar, kantor pos kota, bank-bank, Benteng Vredenburg, Pasar Bringharjo, dan sebuah kantor Residen yang terletak di depan benteng.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro masih mempertahankan angkutan tradisional.

Mengingat masalah yang harus diteliti banyak aspek yang berpengaruh, maka penelitian ini lebih mengkaji pada kriteria pengembangan pertokoan meliputi bentuk ruang pertokoan, fungsi, pencapaian, dan orientasi pertokoan, maka rekomendasi yang diusulkan :

- Pengembangan pusat perbelanjaan modern di pusat kota memerlukan ketentuan atau kriteria tertentu agar tidak menggeser pusat perbelanjaan tradisional
- Aspek pelestarian bangunan pertokoan pinggir jalan (yang mempunyai nilai sejarah) memerlukan aturan yang jelas, sehingga pemilik toko apabila ingin merubah atau membangun sudah mempunyai batasan untuk pengembangan pertokoan
- Mengembangkan pertokoan pinggir jalan pada bangunan yang mempunyai nilai sejarah dan kawasan konservasi perlu memperhatikan beberapa aspek antara lain: pelestarian bangunan dan kegiatan yang ada, pengaturan ruang luar

pertokoan pinggir jalan, jarak pergerakan pejalan kaki, aspek bentuk ruang, tampak bangunan pertokoan, dan sebagainya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Ashihara, Yoshinobu, 1983, *The Aesthetic Townscape*, The MIT Press, Cambridge, London, England, Massachusetts.
- Bishop, Kirk R, 1989, *Designing Urban Corridors*, American Planning Association, Washington.
- Cullen, Gordon, 1961, *The Concise of Townscape*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Lynch, Kevin, 1969, *The Image of The City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London.
- Maitland, Barry, dan Gosling, David, 1984, *Urban Design*, Architectural Design Profil, London.
- Muhadjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Sarasin, Yogyakarta.
- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspects of Urban Form, Towards A Man Environment Approach to Urban Form and Design*, Oxford, USA.
- Shirvani, Hamid, 1984, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spreiregen, Paul D, 1965, *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, Mc Graw Hill, New York.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space – Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta.