

PKL DI BAWAH JEMBATAN LAYANG JANTI YOGYAKARTA.

Placemaking, Problem, dan Prospek

Marisa Fadhillah¹ Hastuti Saptorini²

¹Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

¹Surel: 885120102@uii.ac.id

ABSTRAK: Jembatan layang Janti Yogyakarta merupakan fasilitas yang diharapkan dapat mengurangi kemacetan di persimpangan Janti. Jembatan ini menghubungkan Jl.Gedongkuning dengan Jl.Laksda Adisucipto dan Jl.Solo-Yogyakarta. Kawasan Janti menjadi simpul perbatasan Kota Jogja, Kabupaten Bantul, dan Kabupaten Sleman. Jembatan Layang Janti dibangun di atas pilar-pilar raksasa penyangga, di bawahnya terdapat rel kereta api yang melintas dari arah Stasiun Lempuyangan Yogyakarta. Ditutupnya jalur di bawah jembatan yang melintasi rel kereta api membuat ruang-ruang di sana menjadi kosong. Dengan keadaan kolong jembatan layang yang kosong lalu dimanfaatkan masyarakat untuk beraktivitas di sana. Aktivitas yang paling sering dilakukan di ruang kosong ini merupakan aktivitas perniagaan para PKL atau pedagang kaki lima. Kolong jembatan layang yang menjadi sarana perdagangan oleh para PKL menjadi pemanfaatan tempat atau bisa juga disebut sebagai fenomena placemaking. Selain digunakan untuk berjualan ruang-ruang kosong di bawah Jembatan Layang juga digunakan menjadi tempat untuk parkir kendaraan. Tidak hanya mobil dan motor tetapi juga truk yang mana fenomena itu dapat mendatangkan masalah atau problem bagi kendaraan yang terkadang masih melintas untuk putar balik di jalan tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode behavioral mapping. Dengan demikian ditemukan tiga aktivitas mayor di tempat ini yakni perniagaan, parkir kendaraan, dan transportasi.

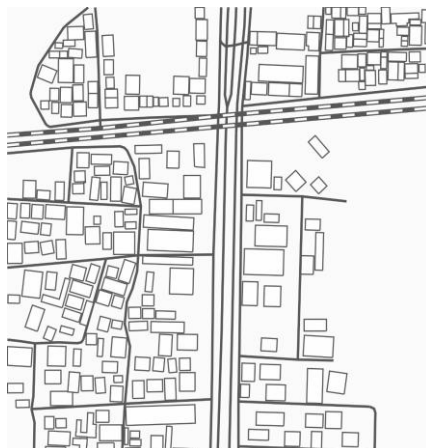
Kata kunci: Jembatan Layang, Kegiatan di Kolong Jembatan Layang, Pedagang kaki lima, Pemanfaatan Ruang, Placemaking

PENDAHULUAN

Perkembangan zaman dan juga kebutuhan masyarakat mempengaruhi sistem juga sistem serta tata kota. *Sense of place* merupakan gagasan yang meringkas banyak cara yang berbeda di mana manusia membentuk hubungan dengan lingkungannya (Cross, 2001; Ruddick, 2014; Ellery, 2019).

Jembatan layang Janti Yogyakarta merupakan fasilitas yang dibangun untuk mengurangi kemacetan seiring berkembangnya zaman dan kebutuhan masyarakat. Jembatan layang ini mengurangi kemacetan di persimpangan Janti. Jembatan ini menghubungkan Jl.Gedongkuning dengan Jl.Laksda Adisucipto dan Jl.Solo-Yogyakarta. Letak jembatan yang berada di kawasan padat membuatnya menjadi ramai akan lalu lalang kendaraan. Kawasan Janti menjadi simpul perbatasan Kota Jogja, Kabupaten Bantul, dan Kabupaten Sleman.

Pada tahun 2017 jalur yang menghubungkan Jl. Majapahit di bawah Jembatan Layang Janti ditutup, dengan alasan keamanan pengguna. Terjadinya kecelakaan pengendara bermotor dengan kereta api yang melintas menyebabkan dinas perhubungan Provinsi Yogyakarta menutup lajur tersebut agar pengguna kendaraan bermotor menggunakan jembatan layang dan berhenti menggunakan jalur di bawahnya. Selain itu jalur tersebut ditutup untuk mewujudkan *smart mobility* sesuai rencana Pemerintah Provinsi Yogyakarta. Selain aktivitas lalu lintas, di bawah Jembatan Layang Janti Yogyakarta juga terdapat kegiatan perdagangan oleh PKL dan warga sekitar.



Gambar 1. Peta Jembatan Layang Janti
Sumber: Peta Udara *Cad Mapper*

Ruang-ruang di bawah jembatan layang yang cukup luas menjadi sasaran pedagang kaki lima untuk mencari nafkah. Mereka yang tidak mampu membeli/menyewa tempat untuk berjualan memanfaatkan ruang-ruang kosong seperti trotoar maupun kolong jembatan layang. Kolong jembatan layang yang jalurnya sudah ditutup dan mati menjadi sarana perdagangan oleh para PKL menjadi pemanfaatan tempat atau fenomena *placemaking*.

Selain tempatnya yang strategis, kolong jembatan layang yang mempunyai naungan besar juga menjadi tempat berteduh banyak kendaraan bermotor ketika hujan tiba, para pengendara yang berteduh tak jarang juga membeli dagangan para PKL yang umumnya menjual makanan dan minuman. Selain digunakan untuk berjualan ruang-ruang kosong di bawah Jembatan Layang Janti juga digunakan menjadi tempat untuk parkir kendaraan bermotor. Tidak hanya mobil dan motor tetapi juga truk yang mana fenomena itu dapat mendatangkan masalah atau *problem* bagi kendaraan yang terkadang masih melintas untuk putar balik di jalan tersebut.



Gambar 2. Kondisi Eksisting Kolong Jembatan Layang Janti
Sumber: Penulis

STUDI PUSTAKA

Placemaking

Placemaking merupakan proses dimana ruang-ruang di suatu lokasi yang kosong atau tidak terdapat kehidupan dibuat menjadi bermanfaat bagi warga maupun sekelompok orang. Menurut Roger Trancik (1986) *lost space* adalah ruang yang tidak dimiliki oleh siapapun,

berada di tempat yang bebas dan tidak dipedulikan oleh orang-orang. *Lost Space* juga dapat merupakan *waterfront* terbengkalai, bantaran rel kereta api terbengkalai, dan kompleks industri yang sudah berpindah ke bagian pinggir kota untuk mendapatkan akses yang lebih mudah dan biaya sewa yang lebih murah. *Lost Space* adalah daerah sisa antara distrik dan deretan bangunan komersial yang disusun secara lengang yang muncul tanpa ada yang menyadarinya. Mereka tidak terisi, tanpa batas yang dapat diukur dan gagal menghubungkan elemen dengan cara yang koheren. Di sisi lain, *lost space* menawarkan peluang luar biasa bagi perancang untuk pembangunan kembali kota dan kreativitas dan untuk menemukan kembali banyak sumber daya tersembunyi di kota kita.

Ada lima faktor utama yang menyebabkan hilangnya ruang di kota kita:

- (1) ketergantungan yang meningkat pada mobil;
- (2) sikap arsitek gerakan modern terhadap ruang terbuka;
- (3) kebijakan zonasi dan penggunaan lahan dari periode pembaruan perkotaan yang membagi kota;
- (4) keengganan lembaga-lembaga kontemporer - publik dan swasta - untuk bertanggung jawab atas lingkungan perkotaan publik; dan
- (5) ditinggalkannya lokasi industri, militer, atau transportasi di inti kota.

Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang kaki lima (PKL) menjalankan kegiatan berdagang mereka secara berkelompok. Karena nomaden dalam berjualan, mereka memanfaatkan ruang ruang terbuka yang kosong. Selama ini pedagang kaki lima mengambil bagian sebagai salah satu komponen sektor informal yang menjadi mayoritas dalam konstelasi keruangan dan perencanaan juga kerap kali dimaknai secara negatif. Meskipun memiliki banyak keterbatasan pedagang kaki lima kerap memberikan kontribusi besar dalam masalah ekonomi. Hal ini terbukti dengan adanya PKL di negara-negara maju bukan hanya negara berkembang (Rahayu, 2020). Kebutuhan akan ruang publik di pusat kota tidak dapat lepas dari keberadaan pedagang kaki lima (Mc Gee & Yeung, 1997 dalam Rahayu, 2020).

Karena nomaden dalam berjualan, mereka memanfaatkan ruang ruang terbuka yang kosong seperti kolong jembatan layang. Mereka mempunyai pola tersendiri dalam menempati ruang ruang di bawah jembatan layang. Pada kurun waktu tertentu dalam satu hari mereka membentuk pola yang berbeda, begitu juga dengan kendaraan yang terparkir di sekitar sana. Pola pemanfaatan ruang oleh PKL pada siang dan sore hari memiliki persamaan yaitu berpola sejajar. Pola sejajar tersebut disesuaikan dengan bentuk jalan raya. Pada siang dan sore pedagang kaki lima cenderung memanfaatkan pembatas jalan sebagai tempat duduk. Tetapi ada beberapa pedagang kaki lima yang tidak memanfaatkan pembatas jalan untuk tempat duduk, pedagang yang tidak memanfaatkan pembatas jalan membawa kursi portable sehingga dapat dipindah-pindah. Pola pemanfaatan ruang terbuka publik oleh pedagang kaki lima pada malam hari memiliki kesamaan yaitu berpola sejajar. Meskipun aktivitas parkir mobil tidak mendominasi tetapi aktivitas tersebut berlangsung secara berlanjut parkir mobil biasanya dimanfaatkan oleh pembeli di pertokoan sekitar kolong jalan layang. Pola yang muncul yaitu berpola diagonal teratur karena menyesuaikan dengan dimensi ruang terbuka publik (Wiwik D Susanti, 2014).

Larangan, hak, serta kewajiban yang perlu dilakukan oleh para PKL sudah diatur dalam Permendagri No 41 th 2012:

- A. PKL mendapatkan pelayanan pendaftaran usaha;
- B. Berdagang di lokasi yang sudah ditetapkan;
- C. Mendapatkan informasi dan sosialisasi atau pemberitahuan terkait dengan kegiatan usaha di lokasi yang bersangkutan;

- D. Memelihara keindahan, ketertiban, keamanan, kebersihan dan kesehatan lingkungan tempat usaha;
- E. Tidak mengganggu lalu lintas dan kepentingan umum;
- F. Dilarang merombak, menambah dan mengubah fungsi serta fasilitas yang ada di tempat atau lokasi usaha PKL yang telah ditetapkan dan/ atau ditentukan Bupati/Walikota;
- G. Dilarang menempati lahan atau lokasi PKL untuk kegiatan tempat tinggal;
- H. Dilarang melakukan kegiatan usaha dengan cara merusak dan atau mengubah bentuk trotoar, fasilitas umum, dan/atau bangunan di sekitarnya;

Jembatan Layang dan Aktivitas di bawahnya

Menurut Sumarno (2015) jembatan layang tidak hanya mengenai lalu lintas saja. Kurangnya lahan di perkotaan, kolong jembatan layang dapat dioptimalkan sebagai solusi ruang publik yang lebih ramah, menyenangkan, dan edukatif. Seperti contoh di DKI Jakarta target tiga puluh persen ruang terbuka hijau belum tercapai. Belum banyak tempat yang dioptimalkan sebagai ruang publik di kolong jembatan layang. Seiring berkembangnya waktu, ruang bawah jalan layang menjadi tempat berbagai aktivitas selain jalur transportasi kendaraan. Menurut Dwi Kunto Nurkukuh (2017) pemanfaatan ruang bawah jalan layang sebagai ruang publik dapat menjadi solusi. Menurut Carr, (1992) ruang publik merupakan tempat umum dimana masyarakat dapat melangsungkan aktivitas yang mengikat sebuah komunitas. Ruang terbuka publik adalah kumpulan dari sekian banyak *behaviour setting*. Namun akan menjadi masalah jika salah satunya menguasai ruang terbuka publik. Agar tetap berjalan dengan semestinya, maka *behaviour setting* harus tetap dikendalikan. Oleh karena itu perlu pemetaan pola pemanfaatan ruang terbuka publik untuk mengatur distribusi ruang aktivitas di dalam ruang terbuka publik (Mahendra dkk, 2014) Pola pemanfaatan ruang publik di bawah Jembatan Layang Janti terdiri dari RTH, pedagang kaki lima (PKL), Perdagangan dan jasa parkir.

Menurut Wiwik Dwi Susanti, dkk (2014) dampak dari pembangunan jembatan layang Pasupati pada tahun 1999, mengakibatkan terbentuknya ruang terbuka publik yang terlahir di bawah jembatan layang tersebut. Sebelumnya ruang terbuka publik tersebut merupakan permukiman informal yang cukup padat, kemudian direlokasi ke tempat lain dikarenakan alasan keamanan warga. Ruang terbuka publik di bawah jembatan layang Pasupati dianggap sebagai peluang oleh warga sekitar karena keterbatasan ruang publik yang tersedia di permukiman padat tersebut. Meskipun terdapat larangan dan arahan dari Pemerintah Kota Bandung warga tetap memanfaatkan ruang terbuka publik tersebut.

METODE PENELITIAN

Menggunakan metode deskriptif kualitatif yang menjelaskan situasi dan kondisi aktivitas perdagangan PKL dan masyarakat di bawah Jembatan Layang Janti.

Lokasi

Lokasi penelitian berada di Jl.Janti, Caturtunggal, Sleman, Yogyakarta. Objek pengamatan adalah PKL dan juga warga yang beraktivitas di bawah Jembatan Layang Janti.



Gambar 3. Zonasi Daerah Amatan
Sumber: Olahan Penulis

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan mengamati aktivitas perdagangan PKL dan warga di bawah jembatan layang. Selain itu dilakukan juga pengamatan terhadap pola aktivitas PKL, mulai dari waktu berjualan hingga pola tempat berjualan dan parkir. Pengamatan dilakukan beserta dengan pendokumentasian dalam bentuk foto agar dapat memberikan gambaran suasana aktivitas perdagangan yang terjadi.

Teknik Analisis Data

Hasil pengamatan akan dianalisis dengan menggunakan teknik *behavioral mapping*. Peta perilaku berdasarkan:

- a. Sebaran PKL
- b. Ragam dagangan
- c. Pergerakan aktivitas pengguna area di bawah jembatan layang

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Umum

Jembatan layang Janti melewati persilangan rel kereta api dan menghubungkan Jl Raya Solo-Yogyakarta dengan Jl. Majapahit. Jalan layang ini merupakan perlengkapan jalan bebas hambatan dan diharapkan untuk mengatasi hambatan karena konflik di persimpangan. Pada tahun 2017 jalur yang menghubungkan Jl Majapahit di bawah Jembatan Layang Janti ditutup, dengan alasan keamanan pengguna. Adanya terjadi kecelakaan pengendara bermotor dengan kereta api yang melintas menyebabkan dinas perhubungan Provinsi Yogyakarta menutup lajur tersebut agar pengguna kendaraan bermotor menggunakan Jembatan Layang Janti Yogyakarta dan berhenti menggunakan jalur dibawahnya yang menyeberangi rel kereta api dimana keadaan itu berbahaya bagi pengguna kendaraan bermotor juga kereta yang melintas.

Di bawah ujung jembatan dengan sudut kemiringan yang lebih kecil dimanfaatkan untuk memarkirkan kendaraan baik oleh para pengunjung toko yang berada di samping kolong jembatan juga para pembeli PKL. Warga pun memanfaatkan hal ini untuk bekerja sebagai jasa juru parkir yang membantu penataan dan pengarahan parkir kendaraan di kolong jembatan layang. Dari segi tata ruang, para PKL tidak mengganggu aktivitas lalu lintas karena berada di tengah trotoar, lahan parkir pun juga sudah tersedia sehingga tidak terlalu mengganggu para pengguna jalan. Hanya saja ketika kendaraan mobil yang terparkir hendak keluar, diperlukan untuk memundurkan mobil ke jalan sehingga perlu berhati-hati apabila ada kendaraan lain sedang lewat.



Gambar 4. Kondisi Area Parkir Kendaraan
Sumber: Penulis



Gambar 5. Zonasi Fungsi Area Jembatan Layang
Sumber: Olahan Penulis

Pada gambar 5 dapat diketahui sebaran aktivitas di kolong jembatan. Area nomor 1 merupakan area yang digunakan warga untuk lahan parkir. Area berjalan PKL dapat ditunjukkan daerah nomor 2, sedangkan daerah nomor 3 merupakan area pertokoan sepanjang pinggir jalan di dekat kolong jembatan layang.

Sebaran PKL

Menurut pengamatan *behavioral mapping* yang sudah dilaksanakan, PKL yang berjalan di bawah jembatan layang memilih tempat ditengah atau di tempat yang memiliki naungan yang tinggi sehingga lebih leluasa dan terlihat lebih luas dibandingkan dengan ujung jembatan layang yang memiliki sudut kemiringan yang semakin kecil dan sempit sehingga mempengaruhi jumlah pembeli. Di bagian ujung jembatan dengan sudut kemiringan yang lebih kecil banyak digunakan menjadi tempat parkir.



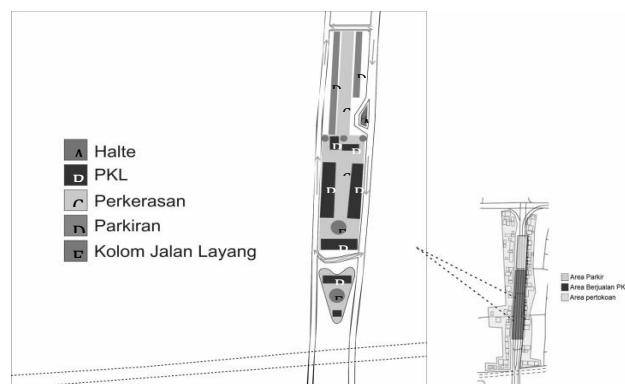
Gambar 5. Bentuk Eksisting Jembatan Layang
Sumber: Penulis



Gambar 6. Bentuk Eksisting Jembatan Layang
Sumber: Penulis

Dapat dilihat pada gambar 5 dan 6 bahwa PKL banyak menempati tempat di bawah naungan yang tinggi atau di tengah jembatan agar lebih luas dalam beraktivitas. Selain memberi kesan luas, naungan yang tinggi juga memberi kesan menyambut atau *welcome* bagi para pembeli, layaknya area lobby di gedung bertingkat yang dibuat lebih tinggi sehingga memberi kesan *welcome* pada pengunjung.

Pada gambar 7 dapat dilihat bahwa PKL menempati di area dengan nomor 2 dimana berada dibawah naungan yang tinggi sehingga terlihat luas dan tidak sempit maupun tertekan. Dapat dilihat juga bahwa terdapat halte yang masih beroperasi di bawah Jembatan Layang Janti sehingga lajur lalu lintas di sana masih aktif meskipun rel kereta sudah ditutup. Lajur yang masih aktif membuat kawasan masih ramai sehingga strategis untuk berjualan para PKL. Para PKL berjualan di atas perkerasan dapat dilihat pada gambar 2.3 area dengan nomor 2 merupakan tempat para PKL berjualan untuk akses menuju perkerasan yang elevasinya kurang lebih 60 cm dari atas permukaan jalan raya, terdapat bagian dari perkerasan yang dikikis menjadi ramp sehingga memudahkan PKL yang memakai gerobak untuk naik ke perkerasan. Mayoritas PKL berjualan makanan, selain itu ada yang berjualan minuman, dan ada yang berjualan kuota internet juga kartu perdana untuk telepon seluler. Selain PKL terdapat juga anggota kebersihan yang bertugas menjaga kebersihan lingkungan, terdapat pekerja kebersihan yang membantu untuk menyapu lingkungan sehingga tetap bersih. Selain pekerja kebersihan terdapat juga pekerja parkir yang memakai seragam resmi dishub yang bertugas menjaga lahan parkir sehingga aman dan terkendali.



Gambar 7. Zonasi Area PKL
Sumber: Olahan Penulis

PKL membuat pola linear dengan berjualan berjajar dan menghadap ke jalan utama untuk mengundang para pembeli. Selain PKL lahan parkir juga disusun sejajar agar kendaraan bisa tertata rapi mengikuti arah jalan dan tidak mengganggu aktivitas lalu lintas kendaraan di sekitarnya. PKL di area ini termasuk tertata rapi dan selalu menjaga kebersihan meskipun sudah ada pekerja kebersihan mereka juga tetap membersihkan area berjualan mereka sendiri sendiri.

Jenis Dagangan

Dari banyak PKL yang diamati, ragam dagangannya tidak begitu beragam, mayoritas PKL di sana menjual makanan dan minuman. Hanya terdapat satu PKL yang menjual barang yang berbeda yaitu kartu perdana beserta kuota internet. internet.



Gambar 8. Counter Pulsa
Sumber: Penulis



Gambar 9. Pedagang Makanan
Sumber: Penulis



Gambar 10. Pedagang Makanan
Sumber: Penulis

Tabel 1. Jenis Dagangan yang Dijual di Bawah Jembatan Layang

No	Jenis Dagangan	Nama Dagangan
1	Makanan	Pecel Lele
2	Makanan	Bakso

3	Minuman	Es Buah dan Es Kelapa muda
4	Perlengkapan telepon genggam	Kuota Internet dan Kartu perdana

Sumber: Amatan Penulis

Pada gambar 8 merupakan penampakan dari lapak PKL yang menjual kartu perdana telepon dan juga kuota internet. Pada gambar 9 dan 10 dapat dilihat keadaan eksisting dari PKL yang menjual makanan. Kebanyakan makanan yang dijual adalah nasi uduk dan pecel lele, terdapat juga PKL yang menjual makanan bakso. Terdapat juga PKL yang menjual minuman seperti es kelapa muda dan juga es buah. Pada Tabel 1 dapat terlihat jenis dan nama dagangan yang ada di Kolong jembatan Layang Janti.

Pergerakan aktivitas pengguna area di bawah jembatan layang

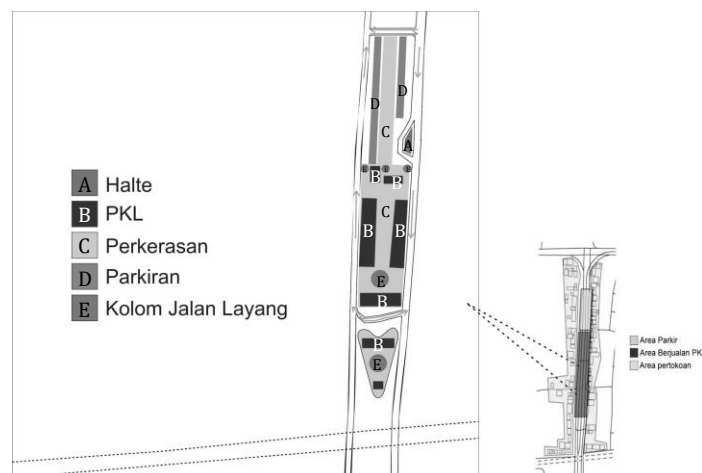
Tiga aktivitas mayoritas di bawah jembatan layang janti ini adalah transaksi jual beli, transportasi, dan parkir kendaraan. Kegiatan dibagi menjadi 2 waktu yakni pagi hingga sore dan sore hingga malam. Pergantian sif berjualan terjadi pada pukul 16.00 sore. Pedagang yang sudah berjualan di pagi hari akan membereskan semua dagangan nya dan digantikan oleh PKL yang berjualan di sif malam dari pukul 17.00 hingga 24.00 tengah malam.



Gambar 11. PKL Malam

Sumber: Penulis

Pada gambar 4.1 terdapat penampakan PKL sif malam mulai bersiap siap memasang tenda dan mulai berjualan. Pada siang hari PKL yang berjualan berbeda lagi dengan PKL sif sore. PKL sif malam mayoritas menjual makanan seperti pecel lele dan mereka berjualan hingga tengah malam.



Gambar 12. Zonasi PKL

Sumber: Olahan Penulis

Dapat dilihat pada gambar 4.2 sirkulasi kendaraan bermula dari arah utara atau Jalan Raya Solo-Yogyakarta kemudian terdapat dua potongan jalan yang dapat digunakan untuk putar balik. Sirkulasi terhenti sebelum lintasan rel kereta karena sekarang sudah dilarang untuk melintang menuju Jl.Majapahit melewati rel kereta api. Halte Bus Trans Jogja yang masih aktif membuat lajur masih dilewati oleh Bus Trans Jogja, bus putar balik setelah melewati halte dikarenakan akses melewati rel sudah ditutup.

KESIMPULAN

Jembatan layang Janti Yogyakarta merupakan fasilitas yang diharapkan dapat mengurangi kemacetan di persimpangan Janti. Jembatan ini menghubungkan Jl Gedongkuning dengan Jl Laksda Adisucipto dan Jl Solo Yogyakarta. Kawasan Janti menjadi simpul perbatasan Kota Jogja, Kabupaten Bantul, dan Kabupaten Sleman. Jembatan Layang Janti dibangun di atas pilar-pilar raksasa penyangga, di bawahnya terdapat rel kereta api yang melintas dari arah Stasiun Lempuyangan Yogyakarta. Ditutupnya jalur di bawah jembatan yang melintasi rel kereta api membuat ruang-ruang di sana menjadi kosong. Dengan keadaan kolong jembatan layang yang kosong lalu dimanfaatkan masyarakat untuk beraktivitas di sana. Terdapat tiga aktivitas mayor di bawah kolong Jembatan Layang Janti yaitu perdagangan, parkir kendaraan, dan transportasi kendaraan.

Dari data yang dikumpulkan terdapat kesimpulan sebagai berikut:

- A. Kolong jembatan layang yang tidak serta merta mati karena jalur melintasi kereta ditutup dengan adanya para PKL dan warga yang masih beraktivitas di area tersebut.
- B. PKL lebih memilih berjualan di bawah naungan Jembatan layang yang tinggi dan leluasa dibandingkan ujung jembatan layang yang memiliki sudut yang kecil sehingga sempit dan sesak.
- C. Tidak terdapat banyak ragam jenis barang yang dijual di bawah Jembatan Layang Janti mayoritas adalah makanan
- D. Aktivitas di bawah jembatan layang dibagi menjadi dua waktu yaitu sif pagi-siang dan sore-tengah malam. Sif pagi dimulai pukul 8 berakhir pada pukul 3 siang lalu sif selanjutnya pada pukul 4 sore hingga tengah malam
- E. PKL membentuk pola sejajar menghadap jalan utama untuk mengundang para pembeli.

DAFTAR PUSTAKA

- Aisyah, L.P., Purnomo, E.P., & Kasiwi, A.N. 2020. 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: 24-37.
- Ellery, P. J. & Ellery, J. 2019. Strengthening Community Sense of Place through Placemaking. *Urban Planning* 4 2:237-248.
- Nurkukuh, D. K. 2017. Pola Pemanfaatan Ruang Publik Bawah Jalan Layang Janti Yogyakarta. *Jurnal Prosiding Seminar Nasional XII* 1:447-452.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri No.41 tahun 2012.
- Rahayu, M. J. 2020. Stabilisasi Pedagang Kaki Lima di Ruang Publik Kota Surakarta; Strategi Informalitas Perkotaan yang Berkeadilan. Medan: Yayasan Kita Menulis.
- Sumarno. 2015. Jadikan Kolong Layang Ruang Edukatif <https://www.kompasiana.com/sumarno/56798b26d17a618b0caeafa8/jadikankolong-layang-ruang-edukatif?page=all> (accessed December 29, 2022)

Susanti, W. D. & Sri Suryani Y.W. 2014. Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik Di Bawah Jembatan Layang Pasupati Sebagai Upaya Mempertahankan Ruang Publik. *Jurnal Seminar Nasional Arsitektur Pertahanan (Arshan)* 2:99-107.

Thomas, Trevor M. 1956. Wales: Land of Mines and Quarries. *Geographical Review* 46, No. 1:59-81. <http://www.jstor.org/> (accessed June 30, 2015).

Trancik, R. 1986. *Finding Lost Space*. Kanada:John Wiley & Sons Inc.