

**PEMANFAATAN MARKA JALAN  
SEBAGAI BATAS TERITORIAL PERILAKU  
PADA SUNDAY MORNING MARKET  
UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA  
KASUS STUDI: JALAN OLAHRAGA UNIVERSITAS GADJAH MADA YOGYAKARTA**

**David Ricardo**

Mahasiswa Magister Teknik Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
e-mail: david.nangas@gmail.com

**Abstract:** *This research aims to figure out the benefits of marking road. A special handling is needed to the violations of Marking Road especially for populated area that located on lack of attention area. Sunday Morning Market of University of Gadjah Mada has tight activities every Sunday morning and Olahraga Street is the study sample that represent other streets. This research using qualitative methods by gathering data field and interview to obtain results, such as dimension of site, history, behavior setting, behavior mapping, and personal space. The use of marking road must be related to territorial division of activities such as function and activity that is happening. Territorial area occurred through a different process of each object. There are two divisions of territory for Sunday Market Morning, that are primary territory and secondary territory. Primary territory includes kiosk traders, parking attendants, and visitors. On the other hand, secondary territory is a space that is used together, such as secondary road or the collector road. After the division of territories is obtained then the data is analyzed to get some alternatives. The alternatives are compared to get the pattern of territories that can be arranged through the use of Marking Road.*

**Keywords:** *marking road, territorial, Sunday Morning Market of Gadjah Mada University*

**Abstrak:** *Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui manfaat dari penggunaan marka jalan. Pelanggaran terhadap marka jalan perlu penanganan khusus terutama pada daerah-daerah padat yang terdapat pada jalur jalan lingkungan yang kurang menjadi perhatian. Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market) Universitas Gadjah Mada Yogyakarta memiliki kegiatan padat setiap Minggu pagi dan Jalan Olahraga sebagai sampel penelitian mewakili jalan yang lain. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan mengumpulkan data lapangan dan wawancara, berupa ukuran site, sejarah, behavior setting, behavior mapping, dan personal space. Penggunaan marka jalan berhubungan dengan pembagian batas teritori kegiatan, seperti fungsi dan aktivitas yang terjadi. Daerah teritori terjadi melalui proses yang berbeda-beda untuk setiap objeknya. Pada Sunday Morning Market terdapat pembagian dua teritori, yaitu primary territory dan secondary territory. Primary territory meliputi pedagang kios, pelaku parkir, dan pengunjung, sedangkan secondary territory merupakan ruang yang dipakai bersama, seperti jalan sekunder ataupun jalan pembagi. Setelah mengetahui pembagian daerah teritori, maka data dianalisis dan didapatkan beberapa alternatif. Alternatif tersebut dibandingkan, sehingga mendapatkan pola teritori yang dapat diatur melalui penggunaan marka jalan.*

**Kata kunci:** *marka jalan, teritorial, Pasar Minggu Pagi Universitas Gadjah Mada*

## **PENDAHULUAN**

Yogyakarta sebagai kota pelajar, kota pariwisata dan kota budaya yang terkenal dengan makanan gudeg dan masyarakat yang ramah. Suasana yang damai, tentram, dan nyaman dapat dirasakan di kota ini. Banyak pendatang dari berbagai daerah, baik dari desa maupun dari kota lain, berdatangan untuk

mencari peluang pekerjaan juga menanamkan modal. Dampak positifnya adalah peningkatan pada pendapatan daerah, tetapi di sisi lain mengakibatkan peningkatan kepadatan, akibat dari kepadatan yang meningkat, muncul salah satu permasalahan, yaitu meningkatnya tingkat kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Permasalahan kemacetan lalu lintas yang berkembang dimulai dari jumlah tingkat

pengguna kendaraan bermotor yang setiap tahun bertambah, meskipun tidak setiap tahun mengalami peningkatan, sehingga berdampak pada tingkat keamanan dan kenyamanan dari pengguna jalan. Kecelakaan merupakan dampak dari pelanggaran yang terjadi. Pelanggaran yang terjadi dapat didasari oleh kurangnya pengetahuan tentang aturan jalan ataupun faktor kesengajaan yang terjadi, maka fungsi marka jalan perlu dioptimalkan untuk mengatasi dampak tersebut.

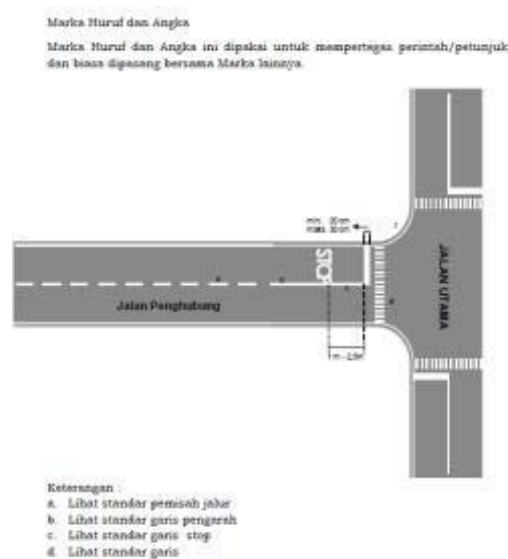
Pemasangan marka jalan mempunyai fungsi penting dalam menyediakan petunjuk dan informasi terhadap pengguna jalan. Pada beberapa kasus, marka digunakan sebagai tambahan alat kontrol lalu lintas yang lain seperti rambu-rambu, alat pemberi sinyal lalu lintas dan marka-marka yang lain. Marka pada jalan secara tersendiri digunakan secara efektif dalam menyampaikan peraturan, petunjuk, atau peringatan yang tidak dapat disampaikan oleh alat kontrol lalu lintas yang lain.

Penggunaan marka jalan tidak hanya perlu dipakai pada area jalan primer, tetapi juga jalan lingkungan di dalam kawasan tertutup seperti halnya sebuah pasar. Kawasan pasar merupakan salah satu area terpadat yang sering terabaikan terutama untuk pengaturan marka jalan sebagai batasan teritorial antara vendor maupun pengunjung pasar. Salah satu pasar yang ramai dikunjungi adalah Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market) Universitas Gadjah Mada. Berbagai permasalahan yang berhubungan dengan marka jalan sering terjadi, seperti tidak terlihatnya batas teritorial yang jelas sehingga perlu pemanfaatan terhadap marka jalan sebagai pengatur perilaku dan lalu lintas yang terjadi. Penelitian ini bertujuan untuk memanfaatkan marka jalan sebagai pengatur batas teritorial perilaku pada Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market) Universitas Gadjah Mada, sehingga didapatkan zona-zona pembagian antara fungsi dan sirkulasi yang optimal dan mampu menjadi rekomendasi penataan daerah tersebut.

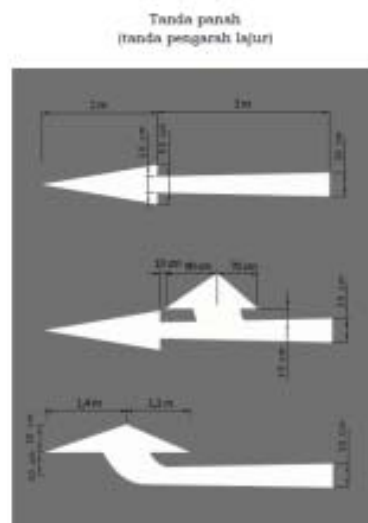
**KAJIAN PUSTAKA**

Berbicara tentang *Marka Jalan* tentunya akan terkait dengan peraturan tata jalan untuk

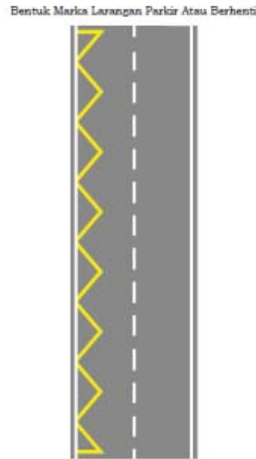
memperlancar kegiatan lalu lintas yang terjadi pada jalan raya. Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas (Permenhub, 2014:2). Ada beberapa jenis marka jalan antara lain Marka Garis Stop, Marka Tanda Panah Pengarah, Marka Tanda Larangan Parkir, Marka Tanda Jalur Khusus, dan Marka Membujur.



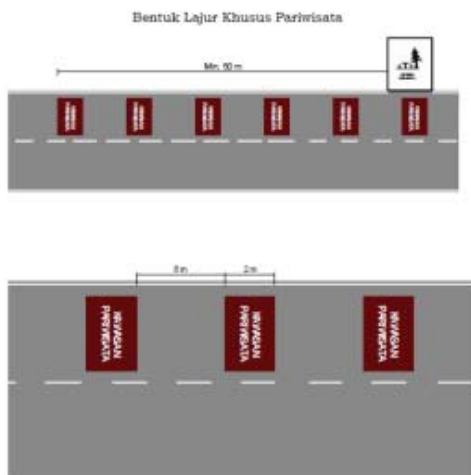
Gambar 1. Marka Garis Stop  
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan, 2014



Gambar 2. Marka Tanda Panah Pengarah  
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan, 2014



Gambar 3. Marka Tanda Larangan Parkir atau Berhenti  
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan, 2014



Gambar 4. Marka Tanda Lajur Khusus  
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan, 2014

Berfungsi untuk menyatakan:  
a. lalu lintas yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut.  
b. lalu lintas yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut.



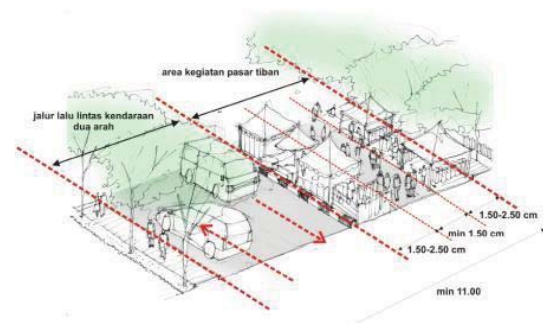
Gambar 5. Marka Membujur (Pembatas)  
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan, 2014

Dalam pengaturan marka jalan perlu diketahui terlebih dahulu pembagian batas aktivitas atau fungsi ruang dan sifat ruang yang terjadi. Batasan tersebut dalam dunia arsitektur lebih dikenal dengan sebutan *teritorial space*. Menurut Pastalan (1970), teritori adalah ruang yang diberi batas atau cagar yang melibatkan identifikasi psikologis terhadap tempat, seperti tindakan pengaturan dan sikap memiliki pada benda-benda yang berada didalamnya (Yunita & Indah, 2014:73). Menurut Lang (1987) yang dikutip oleh Yunita & Widiastuti (2004: 73), batas dari sebuah teritori bisa dikenali lewat terjadinya perubahan perilaku dan sifat privasi ketika teritori tersebut ditembus. Sementara itu Altman (1975) yang dikutip oleh Kurniadi, et al (2012: 199), membagi teritori menjadi tiga kategori dikaitkan dengan keterlibatan personal, *involvement*, kedekatan dengan kehidupan sehari hari individu atau kelompok dan frekuensi penggunaan. Tiga kategori tersebut adalah *primary*, *secondary*, dan *public territory*.

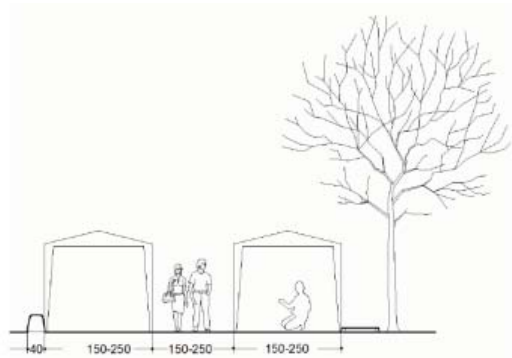
Berdasarkan penelitian Arwan (2014) terdapat pembagian ideal untuk *vendor* dan jalur sirkulasi yang terjadi. Posisi *vendor* dan jalur sirkulasi masih tetap sama tetapi terjadi perubahan jaraknya ideal yang digunakan. Kemudian, Arwan juga mengatur parkir sepeda motor sebagai pengguna parkir terbesar yang ada pada Jalan Olahraga tersebut.

## METODE PENELITIAN

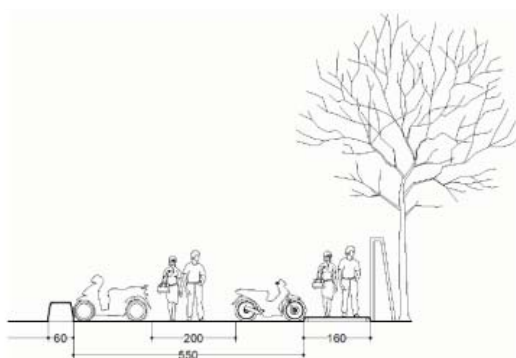
Metode yang pertama kali dilakukan adalah metode observasi lapangan untuk mendapatkan data primer. Observasi lapangan berfungsi untuk mendapatkan data berupa foto lokasi dan



Gambar 6. Standar Pembagian Aktivitas  
Sumber: Arwan, 2014



Gambar 7. Potongan Jalur Sirkulasi dan Jarak Vendor  
Sumber: Arwan, 2014



Gambar 8. Standar Parkir Sepeda Motor  
Sumber: Arwan, 2014

mendapatkan peta kegiatan. Waktu pelaksanaan observasi adalah pada pukul 08.00 WIB sampai pukul 11.00 WIB yang merupakan aktivitas terpadat kegiatan jual beli. Pada kegiatan observasi tentunya juga didapatkan pembagian fungsi masing-masing area komersial dan pola sirkulasi pengguna (manusia dan kendaraan). Setelah observasi selesai, langkah selanjutnya adalah metode wawancara untuk mengetahui waktu tingkat kenyamanan pengguna jalan, pengetahuan vendor dan pengunjung tentang aturan marka jalan serta sejarah terbentuknya Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market) tepatnya jalan Olahraga Komplek UGM (Universitas Gadjah Mada). Setelah data observasi dan wawancara didapatkan, maka dicari data-data penunjang lain tentang Sunday Morning Market UGM, teritori, dan marka jalan, yaitu data sekunder, baik berdasarkan jurnal-jurnal penelitian yang sudah pernah dilakukan di tempat tersebut, buku-buku teori penunjang analisis, data-data yang berasal dari pihak pemerintah maupun pihak UGM. Data dan teori penunjang yang sudah

terkumpul dianalisis dengan metode kualitatif. Analisis yang dilakukan seperti *behaviour setting*, *behaviour mapping*, dan pembagian ruang spasial sebagai pembentuk batasan teritori yang terjadi, sehingga didapatkan pola pengaturan marka jalan yang tepat untuk memfasilitasi masing-masing kegiatan. Setelah dianalisis, akan muncul alternatif-alternatif yang menghasilkan hasil analisis berupa perbandingan kelemahan dan kelebihan berbagai alternatif tersebut. Kelemahan dan kelebihan kemudian dimasukkan dalam tabel pembandingan untuk dinilai alternatif yang paling efektif dan optimal. Hasil akhir yang didapatkan berupa perbaikan ataupun muncul ide baru untuk pengaturan teritori dengan menggunakan marka jalan yang diharapkan mampu memperbaiki kondisi-kondisi yang dianggap belum tepat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Asal mula pasar terbentuk pada tahun 1998, ketika krisis ekonomi. Keberadaan Pasar *Sunday Morning* diawali oleh keinginan UGM (Universitas Gadjah Mada) untuk membantu masyarakat saat kritis yang kesulitan dalam memperoleh pendapatan sehari-hari. Oleh karena itu lahan di UGM diijinkan untuk dipergunakan sebagai tempat berjualan, khususnya di kawasan jalur jalan selama tidak mengganggu kegiatan yang bersifat akademis (Marlina, 2012:142). Pada lokasi penelitian, yaitu Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market), Jalan Olahraga Universitas Gadjah Mada dapat dilihat batasan teritori yang terjadi, yaitu batas teritori *vendor*, parkir, dan pengunjung pasar. Ada dua pembagian teritori yang terjadi, yaitu *Primary Territory* dan *Secondary Territory*.

### *Primary Territory* Pedagang Kios

Untuk jenis pemilikan teritori, semuanya merupakan jenis teritori yang informal-permanen. Batasan ruang pembentuk teritori kios semua berbatasan dengan ruang jalan, menggunakan tenda dan alas tikar, maupun display tanpa penggunaan dinding, atap dan lantai yang permanen (semi permanen).

### *Primary Territory* Tukang Parkir

Area parkir yang digunakan adalah area pertama jalur masuk Jalan Olahraga. Tidak ada batasan jelas antara area parkir, kios dan jalan umum.

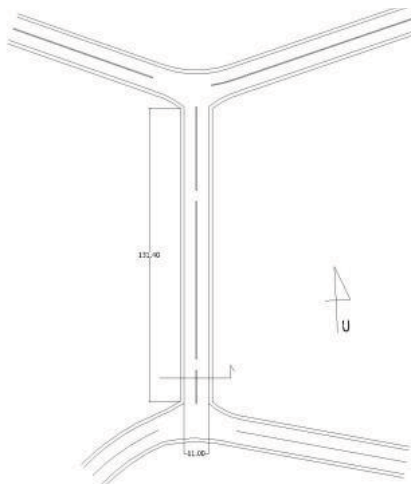
**Public Territory Pengunjung**

User group pengunjung dikelompokkan menjadi kelompok pejalan kaki dan pengendara kendaraan (mobil dan sepeda motor). Pejalan kaki menggunakan dua jalur yaitu jalur depan kios PKL dan jalur jalan sebelah serta pedestrian. Pembatas teritori jalan yaitu lapak kios dan median jalan, sedangkan untuk pengendara menggunakan jalur jalan utama sirkulasi.

**Secondary Territory**

Pada kategori ini batasan yang terbentuk adalah fasilitas bersama yaitu fasilitas jalan umum.

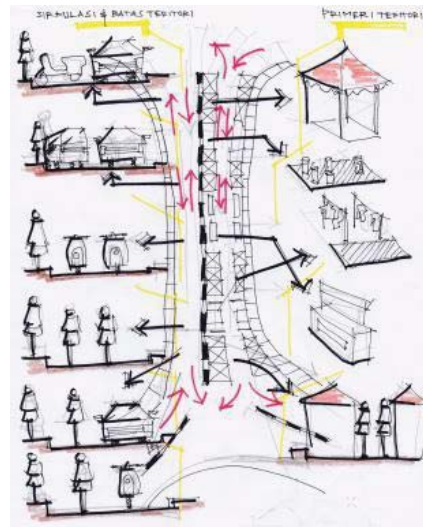
Sementara itu, untuk marka jalan sudah tidak ada karena sudah terhapus. Marka jalan yang telah terhapus adalah marka garis tepi berwarna kuning.



Gambar 9. Panjang dan Lebar Jalan Olahraga  
Sumber: Analisis Penulis, 2014



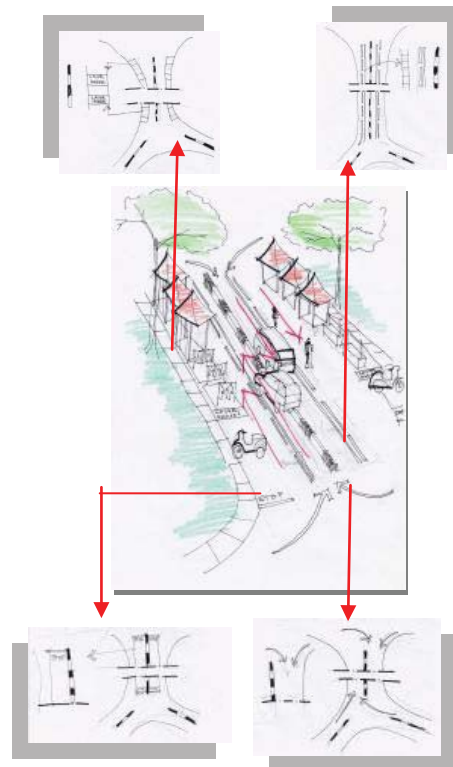
Gambar 10. Pembagian Jarak Teritori  
Sumber: Analisis Penulis, 2014



Gambar 11. Batas Teritori  
(Primary Territory & Secondary Territory)  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

Ada empat alternatif yang sudah dianalisis berdasarkan data awal lapangan dan beberapa literatur. Alternatif berupa pembagian teritori antara kios, pengunjung dan parkir yang akan diatur dengan memanfaatkan marka jalan.

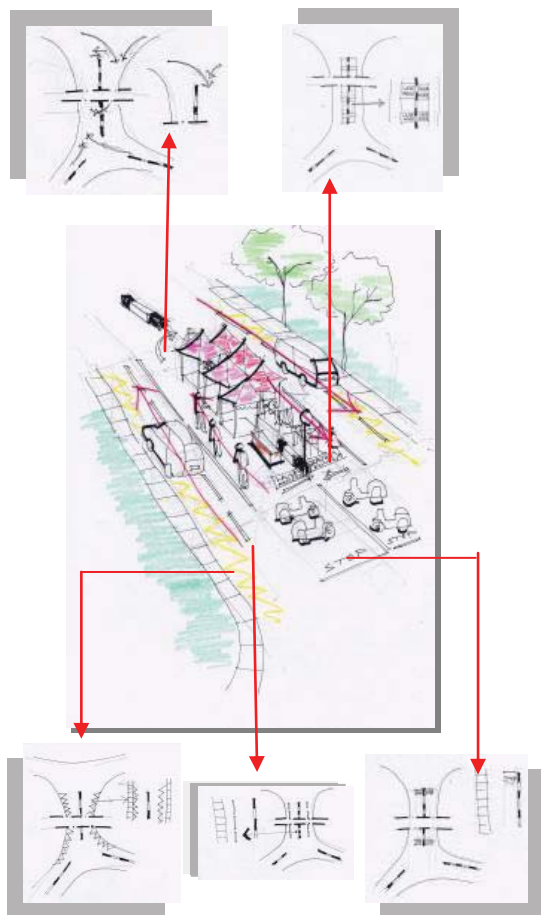
**ALTERNATIF 1**



Gambar 12. Alternatif Satu  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

Pada alternatif satu ini menggunakan empat jenis marka jalan, yaitu lajur khusus, pengarah, tanda stop, dan pembatas lajur. Untuk penataan kios diletakkan di samping tiap-tiap jalan saling berhadapan dengan pola sirkulasi pejalan kaki di depannya dan jalur kendaraan diletakkan tepat di tengah jalan utama. Batas teritori kios berupa jalur pedestrian (trotoar) dan *walking way* di bagian depan. Parkir diletakkan sejalur dengan kios.

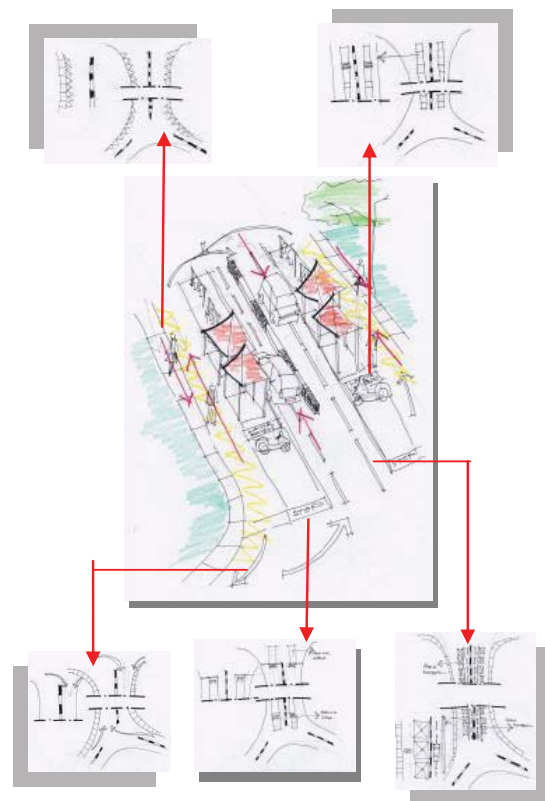
### ALTERNATIF 2



Gambar 13. Alternatif Dua  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

Pada alternatif dua, semua kegiatan berpusat di tengah. Semua kios berada di tengah jalan utama. Teritori yang terjadi adalah kios-kios dibatasi oleh jalur sirkulasi, baik itu pejalan kaki maupun kendaraan bermotor. Penggunaan marka jalan berupa lajur khusus, pengarah, tanda stop, dilarang berhenti dan pembatas lajur. Parkir tetap diletakkan di depan dengan batas teritori berupa marka jalan lajur khusus.

### ALTERNATIF 3

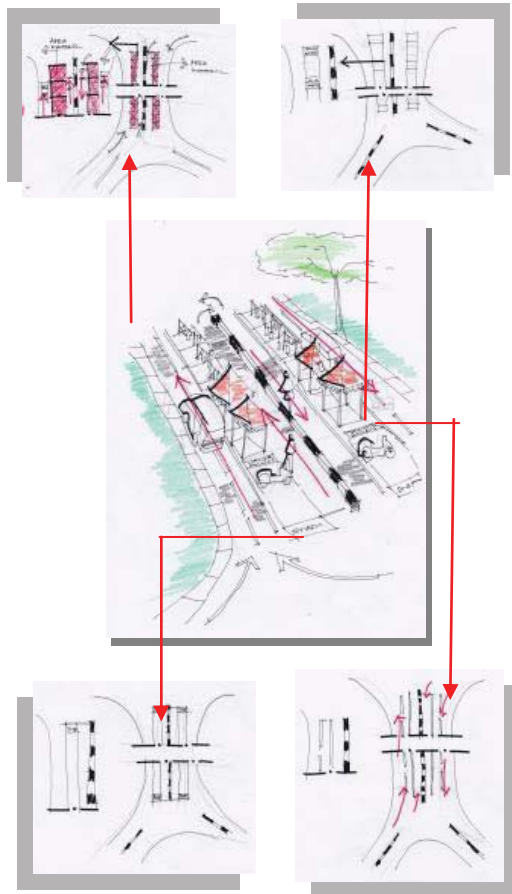


Gambar 14. Alternatif Tiga  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

Alternatif ketiga berbeda dengan alternatif sebelumnya, yaitu dengan membagi teritori kios berada di tengah sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan. Jalur kendaraan diletakkan di tengah, membelakangi arah hadap kios. Jalur pejalan kaki tepat berada di depan kios. Penggunaan marka jalan berupa lajur khusus, pengarah, tanda stop, dilarang berhenti, dan pembatas lajur. Parkir diletakkan di bagian depan jalur masuk kios.

### ALTERNATIF 4

Alternatif ini menggunakan marka jalan seperti lajur khusus, pengarah, tanda stop, dan pembatas lajur. Pada pola penataan ini kios disusun saling berhadapan dengan jalur pejalan kaki di tengah dengan memanfaatkan pembatas median jalan. Jalur kendaraan diletakkan di pojok jalan utama. Batas teritori terlihat jelas dengan pembagian aktivitas antara kios dan pejalan kaki. Area parkir tetap diletakkan di depan jalur kios.

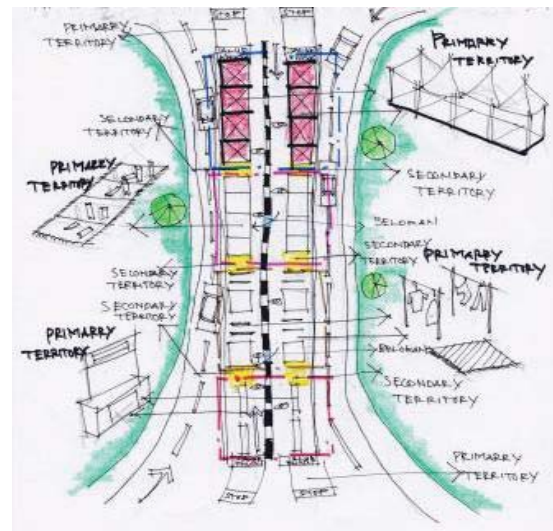


Gambar 15. Alternatif Empat  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembagian kekurangan dan kelebihan masing-masing alternatif diperoleh kesimpulan, yaitu alternatif empat merupakan

alternatif yang optimal untuk pembagian teritori berdasarkan pemanfaatan marka jalan. Hal itu terjadi karena beberapa faktor, antara lain view kios yang saling berhadapan untuk memudahkan pengunjung melihat apa saja yang dijual oleh masing-masing kios. Kemudian, pola pergerakan pejalan kaki yang tidak saling bertabrakan karena pembagian jalur dua arah yang berbeda. Keunggulan lain adalah jalur mobil yang searah memudahkan pengaturan sirkulasi dan menghindari kemacetan akibat kepadatan kendaraan terutama mobil. Peletakkan parkir juga sudah optimal untuk pembatas teritori pengunjung dan jalur kendaraan terutama diletakkan di bagian depan.

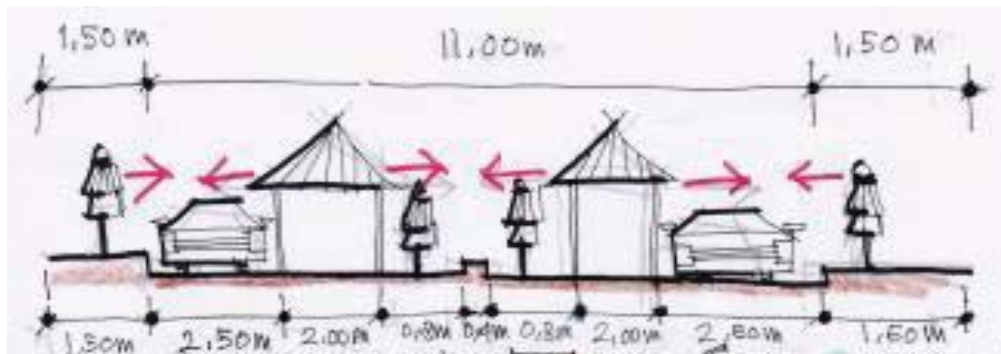


Gambar 16. Kesimpulan Penggunaan Marka Jalan untuk Pembagian Teritori dan Sirkulasi  
Sumber: Analisis Penulis, 2014

Tabel 1. Perbandingan Alternatif

No	Alternatif	Kelemahan	Kelebihan
1	Alternatif 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terpisah antara kios bagian jalan satu dengan yang lain</li> <li>• Perlu menyebarang terlebih dahulu untuk berpindah posisi pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalur kendaraan dan pejalan kaki tidak bertabrakan</li> <li>• Pembagian teritori pejalan kaki terlihat jelas</li> </ul>
2	Alternatif 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kios saling membelakangi</li> <li>• Pedestrian dapat difungsikan</li> </ul>	Jalur kendaraan dan pejalan kaki terpisah sehingga tidak saling bertabrakan
3	Alternatif 3	Kios saling berjauhan dan saling membelakangi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalur kendaraan terpisah untuk menghindari macet dan bertabrakan</li> <li>• Jalur pedestrian dapat dimanfaatkan</li> </ul>
4	Alternatif 4		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedestrian dapat digunakan</li> <li>• Kios saling berhadapan</li> <li>• Jalur kendaraan tidak bertabrakan</li> <li>• Jalur pejalan kaki lebih nyaman untuk menjangkau toko yang berhadapan</li> </ul>

Sumber: Analisis Penulis, 2014



Gambar 17. Potongan Jalan (Pembagian Teritori)

Sumber : Analisis Penulis, 2014

## DAFTAR RUJUKAN

- Yunita D. & Widiastuti, I. 2014. *Kajian Ruang Liminal pada Konsep Teritori Pemukiman Adat Sunda Cigugur Melalui Analisis Ritual "Ngajayak"*. Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2014. Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Kurniadi, F., Pramitasari, Diananta & Wijono, D. 2012. *Konsep Perilaku Teritorialitas di Kawasan Pasar Sudirman Pontianak*. Yogyakarta: Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada
- Marlina, N. 2012. *Modal Sosial dalam Pasar Tiban Sunday Morning di Lembah UGM Yogyakarta*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Pastalan, L. A. 1970. *Privacy as an Expression of Human Territoriality, Spatial behavior of older people* ED: Leon A Pastalan and Daniel H Carson. Michigan: University of Michigan
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2014. *Marka Jalan*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia
- Suryanto, A. 2014. *Perilaku Pergerakan dan Preferensi Pengunjung pada Kegiatan Pasar Minggu Pagi (Sunday Morning Market) di Kampus Universitas Gadjah Mada*. Yogyakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada.