



KARAKTERISTIK ELEMEN FISIK RUANG KORIDOR JALAN HASANUDIN DI KOTA DENPASAR

Ni Putu Nila Kusuma Sari¹, Ni Ketut Agusintadewi²

Universitas Udayana

E-mail: nilakusumasari1999@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

16 Februari 2025

Direvisi:

15 Mei 2025

Disetujui terbit:

2 Juni 2025

Diterbitkan:

Cetak:

29 Juni 2025

Online

29 Juni 2025

Abstract: Hasanudin Street corridor is one of the commercial areas with high trade activity in Denpasar City. This road functions as a city transportation route and trade center. As a result of increasing commercial activity, it causes pressure on the physical elements of space, which has the potential to reduce the quality and character of the area. This study aims to analyze the characteristics of the Hasanudin Street corridor based on the physical elements of space with a qualitative approach using the concept of eight urban design elements. The results show that the corridor is dominated by Dutch Architecture-style commercial buildings arranged linearly, parallel to the main road. The corridor is a one-way street with a pedestrian path filled with street vendors (PKL). In addition, the presence of billboards in the form of signage and directions reinforces the identity of the commercial area. However, the pressure of commercialization can threaten the sustainability of historic buildings and colonial-style shophouses along the corridor. Therefore, preservation efforts are made to maintain the architectural value of the buildings amidst the development of economic activities.

Keyword: Characteristics of physical elements of space, physical elements of space, road corridor

Abstrak: Koridor Jalan Hasanudin merupakan salah kawasan komersial dengan aktivitas perdagangan tinggi di Kota Denpasar. Jalan ini berfungsi sebagai jalur transportasi kota dan pusat perdagangan. Akibat meningkatnya aktivitas komersial menyebabkan tekanan terhadap elemen fisik ruang, yang berpotensi menurunkan kualitas dan karakter kawasan. Studi ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik koridor Jalan Hasanudin berdasarkan elemen fisik ruang dengan pendekatan kualitatif menggunakan konsep delapan elemen desain perkotaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koridor didominasi oleh bangunan komersial bergaya Arsitektur Belanda yang tersusun linier, sejajar dengan jalan utama. Koridor ini merupakan jalan satu arah dengan jalur pejalan kaki yang dipenuhi pedagang kaki lima (PKL). Selain itu, keberadaan reklame dalam bentuk papan nama dan petunjuk arah memperkuat identitas kawasan komersial. Namun, tekanan komersialisasi dapat mengancam keberlanjutan bangunan bersejarah dan ruko bergaya kolonial di sepanjang koridor tersebut. Oleh karena itu, upaya preservasi dilakukan untuk menjaga nilai arsitektural bangunan di tengah perkembangan aktivitas ekonomi.

Kata Kunci: Karakteristik elemen fisik ruang, elemen fisik ruang, koridor jalan

PENDAHULUAN

Koridor jalan menjadi salah satu bagian penting dalam struktur sebuah perkotaan. Fungsi koridor sebagai penghubung antar kawasan serta mendukung aktivitas sosial, ekonomi dan transportasi (Carmona *et al.*, 2010). Menurut Lynch (1960), koridor jalan yang berfungsi sebagai ruang public mempunyai peran penting dalam menentukan kualitas lingkungan perkotaan. Selain difungsikan sebagai jalur pedestrian dan sirkulasi kendaraan, koridor juga difungsikan sebagai tempat untuk melakukan aktivitas komersial dan sosial. Berdasarkan hal tersebut, elemen fisik dari sebuah koridor jalan harus mendukung fungsi yang ada agar koridor tersebut tetap nyaman, aman, dan berkelanjutan (Gehl, 2011).

Koridor Jalan Hasanudin merupakan salah satu koridor utama di Kota Denpasar yang mempunyai fungsi ganda yaitu sebagai jalur transportasi kota dan kawasan perdagangan (Pemkot Denpasar, 2020). Jalan ini dikenal sebagai pusat perdagangan emas di Kota Denpasar, dengan deretan toko bergaya kolonial. Keberadaan bangunan dengan arsitektur kolonial ini semakin memperkuat identitas kawasan sebagai pusat ekonomi sekaligus memiliki nilai historis yang tinggi. Menurut Sulistyowati (2019), aktivitas ekonomi pada koridor ini tergolong padat, hal tersebut dikarenakan koridor Jalan Hasanudin berfungsi untuk berbagai macam aktivitas seperti jalur pedestrian, sebagai tempat parkir, dan sebagai area pedagang kaki lima berjualan.

Menurut Rob Krier (1979) dalam (Nusabakti, 2023) Sebuah koridor komersial harus memiliki aksesibilitas

yang baik untuk pengguna, termasuk jalur pedestrian yang memungkinkan orang untuk berjalan dengan nyaman di sepanjang koridor tersebut. Namun, pedestrian pada koridor Jalan Hasanudin dipenuhi dengan deretan pedagang kaki lima (PKL). Selain itu keadaan diperparah dengan kondisi pedestrian yang rusak, sehingga membahayakan pengguna. Disisi lain, permasalahan parkir juga memperburuk kondisi koridor ini, sebagian besar toko di sepanjang koridor ini tidak memiliki fasilitas parkir sendiri. Hal tersebut menyebabkan pemberli memarkirkan kendaraannya di jalur pedestrian bahkan di badan jalan. Keadaan tersebut menimbulkan terjadinya kemacetan dan konflik keruangan (Sutrisno, 2020). Kesembrawutan kawasan diperparah dengan tampilan bangunan yang sebagian besar tidak terurus, sehingga memberikan kesan kumuh.

Seiring berkembangnya aktivitas komersial, tekanan terhadap elemen fisik ruang di koridor Jalan Hasanudin semakin meningkat. Hal tersebut disebabkan oleh tata guna lahan yang terus berkembang untuk memenuhi kebutuhan aktivitas komersial. Perubahan tersebut meliputi penurunan kualitas jalur pejalan kaki akibat keberadaan pedagang kaki lima, berkurangnya ruang terbuka hijau, meningkatnya jumlah reklame dan papan toko, dan lainnya. Disisi lain, pertumbuhan pedagang kaki lima menyebabkan ketidakteraturan dalam pemanfaatan ruang publik. Selain itu, permasalahan parkir pada koridor juga berpotensi menyebabkan turunnya kualitas estetika kawasan. Fenomena ini juga dapat menjadi ancaman keberlanjutan bangunan sejarah yang terdapat pada koridor tersebut.

Berdasarkan uraian permasalahan, menunjukkan adanya ketidakseimbangan antara perkembangan aktivitas komersial dan kualitas ruang publik di koridor tersebut. Maka, diperlukan kajian lebih mendalam mengenai karakteristik elemen fisik ruang koridor Jalan Hasanudin. Hal tersebut bertujuan untuk mengidentifikasi perubahan yang terjadi pada elemen fisik koridor. Penelitian ini akan memberikan wawasan mengenai bagaimana elemen-elemen tersebut berkontribusi dalam menciptakan kenyamanan lingkungan dan mempertahankan identitas kawasan di tengah perkembangan aktivitas ekonomi yang pesat. Kajian ini dilakukan dengan menggunakan konsep delapan elemen desain perkotaan yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani pada tahun 1985. Dimana pada penelitian ini akan dikaji aspek-aspek seperti sirkulasi dan parkir, tata guna lahan, jalur pedestrian, fasad bangunan, penanda, dan preservasi bangunan. Proses pemecahan masalah dalam penelitian ini didahului dengan mengkaji konsep dasar mengenai elemen fisik ruang, kemudian melakukan observasi lapangan untuk mengidentifikasi kondisi fisik ruang. Setelah itu dilakukan analisis karakteristik elemen fisik ruang sebagai dasar untuk perumusan strategi pengembangan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemangku kepentingan dalam menyusun strategi perbaikan dan pengembangan kawasan koridor Jalan Hasanudin agar dapat

berfungsi optimal tanpa mengorbankan kualitas dan karakter kawasan.

TINJUAN PUSTAKA

Menurut Hamid Shirvani (1985) terdapat delapan elemen desain perkotaan yang dipergunakan untuk menilai kualitas ruang sebuah perkotaan yaitu:

1. Tata guna lahan

Tata guna lahan (*land use*) adalah perencanaan ruang kota yang mengalokasikan fungsi lahan secara optimal dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kebutuhan umum dan pejalan kaki guna menciptakan lingkungan yang nyaman. Kebijakan tata guna lahan mempertimbangkan tipe penggunaan lahan, hubungan antar area, skala bangunan, dan intensitas pengembangan yang sesuai dengan karakteristik kawasan guna menciptakan kota yang terstruktur dan berkelanjutan.

2. Bentuk dan massa bangunan

Ketika membahas bentuk dan massa bangunan sebagai elemen fisik kota, hal-hal yang perlu diperhatikan adalah a) tinggi bangunan yang terdiri dari *skyline*, jarak pandang, dan orientasi kawasan; (b) penempatan bangunan yang terdiri dari kepadatan, sirkulasi udara, tampilan, serta interaksi dengan lingkungan; (c) kepadatan bangunan yang terdiri dari keseimbangan dengan fungsi, estetika, penggunaan lahan, dan daya dukung lingkungan; (d) penampilan kawasan yang terdiri dari daya tarik dan karakter unik di lingkungan lainnya.

3. Sirkulasi dan parkir

Sirkulasi merupakan elemen yang mengatur dan membentuk pola aktivitas di perkotaan. Parkir adalah lokasi di mana kendaraan dapat berhenti untuk jangka waktu yang lama atau sementara, bergantung pada situasi dan kebutuhan pengguna (Wicaksono, 1989) dalam (Nurlisa Ginting & Selamat Sejahtera, 2019). Menurut Permen PU No. 6 tahun 2007 tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan, sistem sirkulasi dan parkir mencakup jaringan jalan, sirkulasi kendaraan umum dan pribadi, sirkulasi kendaraan informal, sistem transit, dan parkir. Perencanaannya harus mendukung citra kawasan, memberikan orientasi yang jelas, dan melibatkan sektor publik serta swasta.

4. Ruang terbuka

Ruang terbuka di dalam kota yang tidak memiliki bangunan, berbentuk kawasan atau memanjang, seperti jalur, dan memiliki penggunaan yang lebih terbuka disebut sebagai *open space* (Filifin *et al.*, 2023). *Open space* dapat terdiri dari area hijau dan area non-hijau.

5. Jalur pejalan kaki

Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas yang dirancang untuk memberikan kenyamanan ruang bagi pejalan kaki serta melindungi dari risiko kendaraan bermotor dan menjadi pennghubung antara satu tempat dengan tempat lainnya (Prasetya, 2022). Perancangan jalur pejalan kaki harus memenuhi beberapa syarat antara lain mudah diakses, memiliki rute yang jelas, dan dilengkapi fasilitas seperti tempat duduk, lampu penerangan, tempat sampah, serta pagar pengaman (Agphin Ramadhan *et al.*, 2018).

Selain itu, infrastruktur pejalan kaki harus memperhatikan ukuran, material, aksesibilitas difabel, dan kapasitas ruang. Berdasarkan Permen PU No. 06 Tahun 2007, jalur pedestrian juga mencakup jalur hijau, halte, serta papan informasi untuk menunjang kenyamanan pengguna.

6. Aktivitas Pendukung

Aktivitas pendukung mengacu pada semua aktivitas yang berkontribusi dalam memperkuat ruang kota, karena aktivitas dan fisik ruang saling melengkapi. Karakteristik unik dari suatu tempat akan menarik fungsi dan aktivitas tertentu (Shirvani, 1985) dalam (Aulia *et al.*, 2020). Menurut Amalia *et al.*, (2021) lokasi aktivitas pendukung mengutamakan pemilihan lokasi yang cocok dan strategis untuk mendukung kelancaran jalannya aktivitas. Menurut Aulia *et al.*, (2020), bentuk aktivitas pendukung dibedakan menjadi 2 yaitu: (a) ruang terbuka yang meliputi taman, plaza, kawasan perdagangan kaki lima, jalur pedestrian atau kelompok hiburan tradisional atau lokal; (b) bangunan yang digunakan untuk kepentingan umum mencakup kelompok pertokoan ritel (grosir), pusat pemerintahan, pusat layanan dan perkantoran, serta lainnya.

7. Penanda/reklame

Menurut Nurkukuh dalam Ariani *et al.*, (2022) reklame atau *signage* merupakan sebuah alat penyampaian informasi atau petunjuk dalam perancangan kota. Menurut Perwali Denpasar Nomor 39 tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Reklame, jenis reklame dikelompokkan menjadi empat yaitu:

a. Berdasarkan penyelenggaraannya, reklame dibedakan menjadi 2 yaitu pemilik reklame (milik pribadi), dan perusahaan jasa periklanan atau biro reklame.

b. Berdasarkan jenis mediana, reklame dibedakan menjadi 8 yaitu reklame elektronik, reklame papan nama (*billboard* dan *sign net*), reklame kain (spanduk, umbul-umbul, bendera, *flag chain*, tenda, krey, *banner*, *giant banner*, dan *standing banner*), reklame melekat/stiker, reklame bergerak, reklame udara, reklame apung, dan reklame peragaan.

c. Berdasarkan durasi waktu dan sifat penyelenggaraannya, reklame dibedakan menjadi 3 yaitu reklame terbatas (reklame elektronik dan reklame papan), reklame insidental (reklame kain, melekat, bergerak, udara, apung, dan peragaan), reklame permanen berupa reklame papan nama atau papan identitas usaha atau jasa (nama toko dan papan nama kantor);

d. Berdasarkan nilai strategis lokasi, reklame dibedakan menjadi 3 yaitu reklame kecil (<8m²), reklame sedang (>8m² dan <24m²), dan reklame besar (>24m²).

8. Preservasi

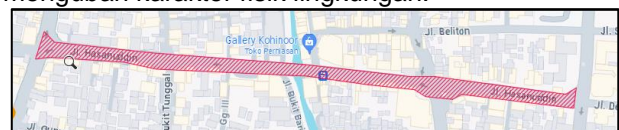
Preservasi dalam konteks perancangan perkotaan tidak hanya terbatas pada perlindungan bangunan bersejarah, tetapi juga mencakup perlindungan kawasan pemukiman dan perkotaan yang sudah ada, seperti alun-alun, plaza, kawasan perbelanjaan, dan sebagainya, yang memiliki karakteristik uniknya sendiri. Salah satu manfaat preservasi adalah meningkatnya nilai lahan dan lingkungan, serta

mencegah perubahan bentuk dan fungsi akibat motif komersial. Preservasi juga berkontribusi pada pelestarian identitas kota dan peningkatan pendapatan pajak serta retribusi.

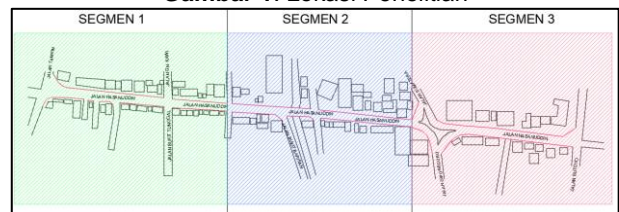
METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisis deskriptif, yang bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik elemen fisik di Koridor Jalan Hasanudin, Denpasar. Metode penelitian meliputi pengamatan langsung, pengumpulan data di lapangan, serta deskripsi hasil pengamatan yang kemudian dianalisis dengan menggunakan teori yang relevan. Alat yang digunakan meliputi kamera untuk dokumentasi visual, alat tulis untuk pencatatan data, serta perangkat perekam suara untuk mendukung wawancara. Data yang dikumpulkan meliputi dokumentasi foto dan studi literatur terkait dengan kawasan Koridor Jalan Hasanudin, Denpasar. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh melalui hasil wawancara dan observasi lapangan. Penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif. Tahap analisis dilakukan dengan membandingkan data dengan teori yang relevan.

Penelitian ini berlokasi di sepanjang Koridor Jalan Hasanudin, Denpasar Barat, Kota Denpasar, Provinsi Bali. Jalan Hasanudin, Denpasar mempunyai panjang jalan 1,030 km dan merupakan salah satu jenis jalan satu arah (Gambar 1). Dalam menganalisis karakteristik koridor Jalan Hasanudin, Denpasar, jalan dibagi menjadi 3 segmen (Gambar 2). Definisi operasional pada penelitian ini meliputi: (a) koridor perkotaan merupakan jalur utama yang memiliki fungsi transportasi dan aktivitas komersial; (b) elemen fisik ruang merupakan komponen ruang yang terdiri dari tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pejalan kaki, aktivitas pendukung, penanda/reklame, dan preservasi; (c) komersialisasi kawasan merupakan proses perubahan kawasan akibat dominasi aktivitas ekonomi yang berpotensi mengubah karakter fisik lingkungan.



Gambar 1. Lokasi Penelitian



Gambar 2. Pembagian segmen lokasi

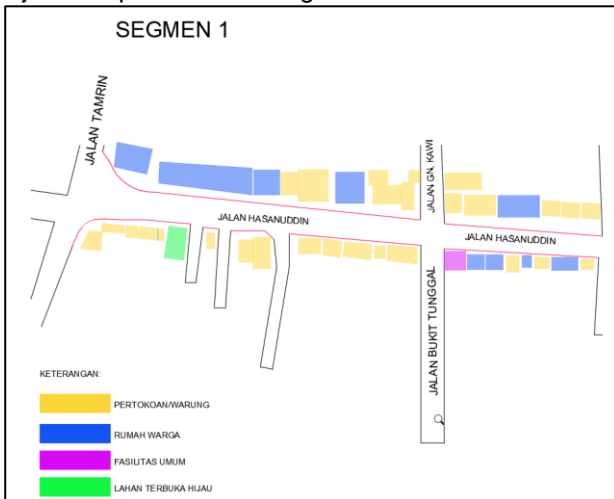
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tata Guna Lahan

Berdasarkan hasil observasi, penggunaan lahan di sepanjang koridor Jalan Hasanudin, Denpasar didominasi oleh bangunan dengan fungsi komersial. Adapun penjabaran penggunaan lahan di sepanjang

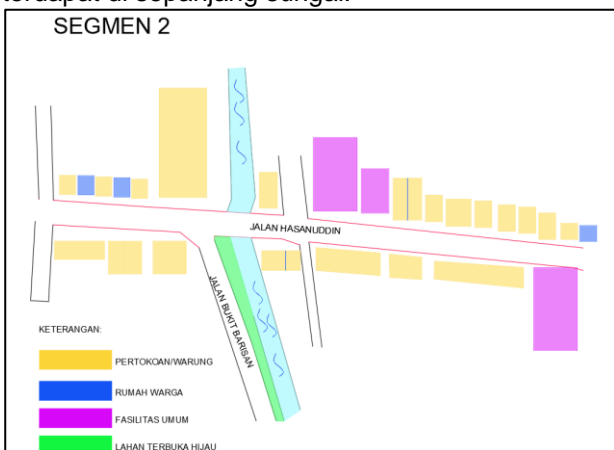
koridor Jalan Hasanudin dibagi menjadi 3 segmen sebagai berikut:

Pada Segmen 1 (Gambar 3), penggunaan lahan difungsikan sebagai permukiman warga sebanyak 9 bangunan. Penggunaan lahan yang difungsikan sebagai fasilitas umum balai banjar (balai bersama milik dusun) sebanyak 1 bangunan. Sedangkan sebanyak 32 bangunan di sepanjang koridor Jalan Hasanudin difungsikan sebagai bangunan komersial berupa ruko, toko, restoran, dan warung. Sementara sepanjang segmen 1 hanya terdapat 1 lahan terbuka hijau berupa lahan kosong.



Gambar 3. Penggunaan lahan segmen 1

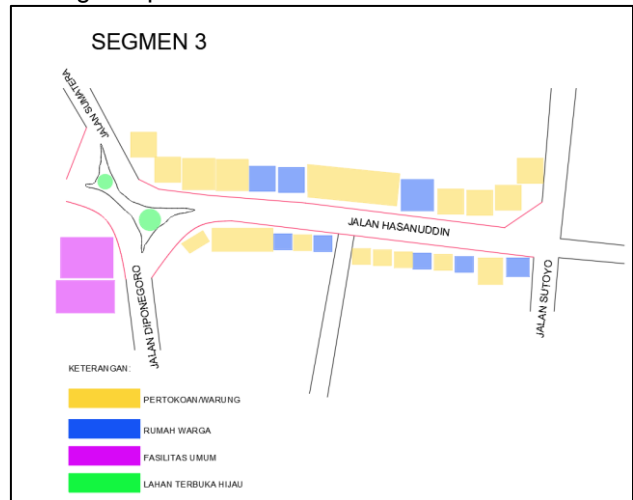
Pada segmen 2 (Gambar 4), berdasarkan hasil observasi lapangan diperoleh 3 bangunan yang difungsikan sebagai tempat tinggal warga, kemudian 3 bangunan difungsikan sebagai fasilitas umum yang meliputi masjid dan *food center* dan 21 bangunan difungsikan sebagai bangunan komersial yang didominasi oleh pertokoan emas. Segmen 3 koridor Jalan Hasanudin, Denpasar, tidak memiliki ruang terbuka hijau kecuali adanya vegetasi hijau yang terdapat di sepanjang sungai.



Gambar 4. Penggunaan lahan segmen 2

Pada segmen 3 (Gambar 5), tidak terdapat ruang terbuka hijau di sepanjang segmen 3 koridor Jalan Hasanudin. Namun, terdapat taman yang berperan ganda sebagai pemecah alur lalu lintas kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada taman di area tersebut, namun tidak terdapat ruang terbuka hijau. Seperti halnya 2 segmen lainnya, segmen 3 juga mayoritas terdiri dari bangunan komersial seperti

toko, hotel bintang 3, dan 17 unit ruko. Hal ini menunjukkan bahwa, segmen 3 juga didominasi oleh bangunan-bangunan komersial yang berfungsi untuk berbagai keperluan bisnis.



Gambar 5. Penggunaan lahan segmen 3

Berdasarkan uraian tersebut, tata guna lahan di sepanjang koridor Jalan Hasanudin didominasi dengan fungsi komersial. Keseimbangan antara penggunaan lahan dan kebutuhan umum perlu mendapat perhatian. Hal tersebut terlihat dari keberadaan satu lahan terbuka hijau di sepanjang segmen 1 yang menjadi penunjang kualitas lingkungan. Selain itu, hubungan antara fungsi lahan, aksesibilitas, dan kenyamanan pejalan kaki juga perlu dikaji lanjut untuk memastikan keseimbangan antara kepentingan ekonomi dan kenyamanan publik.

Bentuk dan Massa Bangunan

Secara umum, bangunan-bangunan ruko terdiri dari 2-3 lantai. Lantai pertama digunakan untuk kegiatan perdagangan dan jasa, sementara lantai kedua dan ketiga digunakan untuk fungsi kantor dan gudang (Gambar 6). Ketinggian seragam ini menciptakan *skyline* yang relatif seragam. Ketidakteragaman tinggi bangunan dan perubahan gaya arsitektur dapat mengubah orientasi visual kawasan dan mempengaruhi keterbacaan ruang kota. Oleh karena itu, harmonisasi tinggi bangunan pada koridor jalan ini penting untuk dipertimbangkan dalam upaya mempertahankan karakter kawasan.

Tata letak massa bangunan didesain linear, sejajar dengan pola jalan utama dan tegak lurus dengan jalan lokal (Gambar 6). Hal tersebut memberikan keteraturan visual dan kemudahan akses, namun belum optimal dalam mendukung sirkulasi udara sepanjang koridor. Kondisi tersebut disebabkan tingkat kepadatan yang tinggi dan jarak antar bangunan di koridor tersebut yang tidak memenuhi standar yang berlaku untuk bangunan perdagangan dan jasa. Kondisi ini menimbulkan berbagai konsekuensi antara lain: pelanggaran terhadap peraturan tata ruang dan konstruksi yang berlaku, meningkatkan risiko kebakaran dan kecelakaan, serta mengurangi kenyamanan dan keamanan bagi pengguna bangunan. Sehingga diperlukan adanya perencanaan *setback* atau penyediaan ruang antara

bangunan guna meningkatkan kualitas lingkungan sekitar koridor.

Bangunan di sepanjang koridor Jalan Hasanudin bergaya Arsitektur Belanda dengan fasad bangunan yang simetris yang menjadi identitas koridor tersebut (Gambar 6). Namun, seiring berjalannya waktu, beberapa baris ruko dengan gaya kolonial telah dimodifikasi menjadi lebih modern untuk memenuhi kebutuhan penghuni. Adanya modifikasi terhadap fasad dan perubahan fungsi bangunan berpotensi mengurangi nilai historis dan estetika kawasan. Agar karakter kawasan tetap terjaga, maka perlu upaya pelestarian arsitektur kolonial melalui regulasi desain fasad atau program revitalisasi bangunan lama.



Gambar 6. Bentuk dan massa bangunan

Sirkulasi dan Parkir

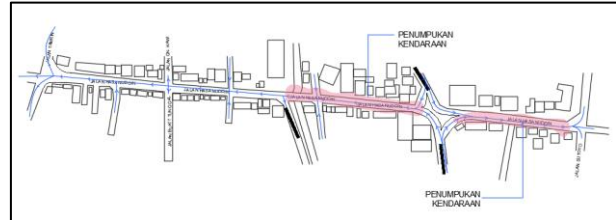
Jalan Hasanudin merupakan jalan satu arah yang menghubungkan pusat kegiatan komersial dengan area yang memiliki aktivitas tinggi, termasuk dua pasar besar di Denpasar (Pasar Kumbasari dan Pasar Badung). Selain itu, jalan ini juga menjadi penghubung ke area permukiman padat, taman kota, dan kawasan pendidikan. Keterhubungan jalan ini menjadi vital dalam memfasilitasi arus lalu lintas dan mobilitas penduduk serta memungkinkan akses yang mudah ke berbagai fasilitas penting di sekitarnya.

Sistem sirkulasi yang baik harus memberikan orientasi yang jelas dan mendukung citra kawasan (Shirvani, 1985). Meskipun Jalan Hasanudin menjadi jalur vital, keberadaannya juga menyebabkan kemacetan akibat penumpukan kendaraan pada jam-jam tertentu. Sehingga diperlukan optimalisasi pengaturan lalu lintas atau melakukan pembatasan kendaraan tertentu di jam-jam sibuk. Dengan demikian, diharapkan kemacetan yang terjadi dapat diminimalkan sehingga mobilitas penduduk dan akses ke fasilitas penting di sekitar Jalan Hasanudin tetap terjaga dengan baik.

Kualitas jalur pejalan kaki di koridor ini tidak memadai untuk mendukung aktivitas berjalan kaki, aksesibilitas, dan keselamatan. Banyaknya PKL yang beroperasi di beberapa titik sangat mengganggu aktivitas pejalan kaki. Hal tersebut memaksa pejalan kaki untuk berjalan di badan jalan, yang berpotensi meningkatkan resiko kecelakaan. Selain itu, kondisi pedestrian di Segmen 2 yang rusak dan berlubang juga dapat membahayakan bagi pengguna. Maka dari itu, diperlukan penataan ulang jalur pedestrian dengan mengalokasikan ruang khusus bagi PKL untuk berjualan.

Posisi parkir di Koridor Jalan Hasanudin berada di depan ruko/toko dengan memanfaatkan bahu jalan

sebagai area parkir (*on street parking*). Hal tersebut tentu bertentangan dengan prinsip tata guna lahan yang ideal karena mengurangi kapasitas jalan bagi kendaraan yang melintas. Selain itu kenyamanan pejalan kaki juga ikut terganggu. Jika terus dibiarkan maka akan berpotensi memperparah kemacetan dan menurunkan kualitas lingkungan. Sehingga diperlukan adanya pembangunan dan penataan parkir *off street* di lokasi yang strategis. Selain itu dapat diterapkan teknologi ketersediaan parkir melalui parkir digital berbasis aplikasi.

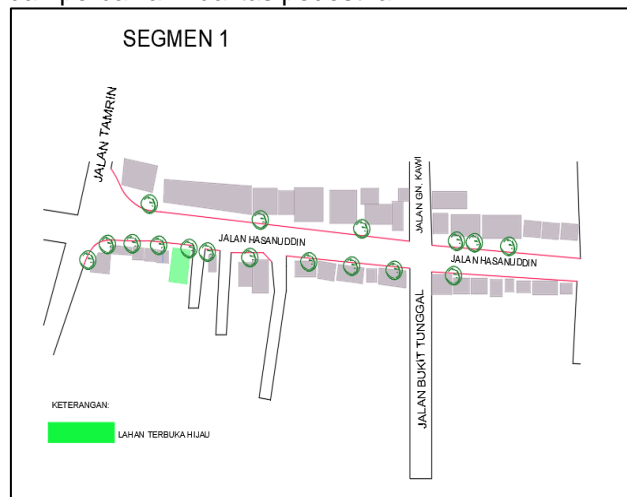


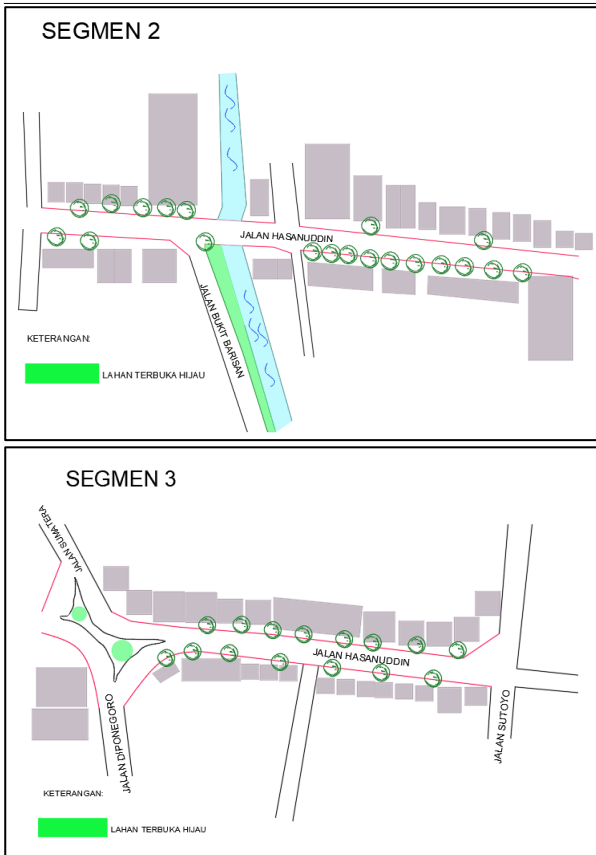
Gambar 7. Sirkulasi dan parkir

Ruang Terbuka

Berdasarkan hasil observasi lapangan, setiap segmen koridor Jalan Hasanudin hanya memiliki 3 ruang terbuka hijau. Pada segmen 1, terdapat lahan kosong yang menjadi ruang terbuka hijau. Sementara itu, segmen 2 memiliki area yang berfungsi sebagai bantaran sungai, yang juga merupakan ruang terbuka hijau. Di segmen 3, terdapat area taman yang menjadi ruang terbuka hijau yang tersedia. Observasi lapangan ini menggambarkan variasi dalam jenis ruang terbuka hijau yang dimiliki oleh setiap segmen koridor Jalan Hasanudin. Dengan adanya lahan kosong, area bantaran sungai, dan taman, setiap segmen memberikan kontribusi yang berbeda dalam menyediakan ruang terbuka hijau bagi lingkungan sekitarnya. Hal ini menunjukkan pentingnya diversifikasi ruang terbuka hijau dalam pengembangan infrastruktur perkotaan untuk mendukung keseimbangan lingkungan dan kesejahteraan masyarakat.

Ruang terbuka non hijau yang terdapat pada jalur pedestrian yang difungsikan sebagai akses bagi pejalan kaki dan juga sebagai tempat pedagang kaki lima berjualan. Keberadaan ruang terbuka non hijau di koridor ini tidak difungsikan secara optimal sesuai peruntukannya, sehingga diperlukan penataan PKL dan perbaikan kualitas pedestrian.





Gambar 8. Ruang terbuka hijau

Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki di koridor Jalan Hasanudin, Denpasar terletak bersebelahan langsung dengan bangunan ruko di salah satu sisinya (*arcade*). Koridor ini memiliki jalur pejalan kaki di kedua sisi jalannya. Lebar jalur pejalan kaki di Jalan Hasanudin bervariasi (Gambar 8). Segmen 1 memiliki lebar 1 meter, segmen 2 memiliki lebar 2,5-3 meter, dan segmen 3 memiliki lebar 1,2 meter. Perbedaan lebar ini disebabkan oleh penggunaan jalur di segmen 3 yang tidak hanya sebagai jalur pejalan kaki tetapi juga sebagai area parkir untuk kendaraan roda dua dan empat.

Kualitas jalur pejalan kaki pada koridor ini belum optimal dalam mendukung aktivitas berjalan kaki, keselamatan, dan aksesibilitas pengguna. Salah satu kendala utamanya adalah keberadaan PKL yang beroperasi di beberapa titik. Hal tersebut menyebabkan berkurangnya kapasitas ruang untuk pejalan kaki dan mengganggu kelancaran mobilitas. Masalah ini diperparah dengan kondisi pedestrian di segmen 2 yang rusak dan berlubang. Disisi lain, fasilitas pendukung bagi pejalan kaki masih minim, dengan kurangnya tempat duduk, papan informasi serta lampu penerangan yang memadai untuk mendukung keselamatan pengguna di malam hari. Selain itu aksesibilitas bagi penyandang disabilitas belum menjadi perhatian utama, karena pada pedestrian koridor belum tersedia *guiding block*, ramp dan fasilitas lainnya.

Dalam konteks ini, kualitas jalur pejalan kaki bukan hanya ditentukan oleh lebar jalur, tetapi juga oleh kemampuannya untuk memenuhi kebutuhan pengguna, seperti mendukung aktivitas berjalan kaki,

memberikan aksesibilitas yang baik, dan menjaga keselamatan pengguna. Oleh karena itu, perlu adanya perhatian lebih terhadap peningkatan kualitas jalur pejalan kaki, penataan PKL, serta perbaikan infrastruktur pejalan kaki yang rusak guna menciptakan lingkungan yang lebih aman dan nyaman bagi pejalan kaki di Koridor Jalan Hasanudin, Denpasar.



Gambar 9 Jalur Pejalan Kaki

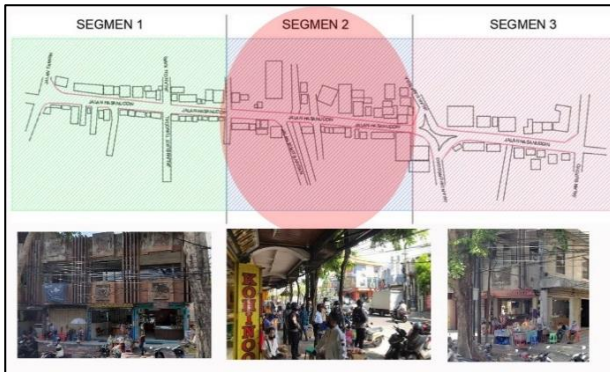
Aktivitas Pendukung

Koridor Jalan Hasanudin di Denpasar adalah jenis koridor komersial. Hal ini terlihat dari deretan ruko dengan berbagai aktivitas ekonomi, terutama jual beli emas. Akibatnya, tumbuh aktivitas pendukung yang menunjang aktivitas utama di koridor tersebut.

Berdasarkan hasil observasi lapangan, aktivitas pendukung di koridor tersebut terbagi menjadi dua bentuk utama yaitu yang pertama, aktivitas pendukung berbasis ruang terbuka yang terdiri pedagang kaki lima (PKL) (Gambar 9). Jenis PKL di kawasan ini bersifat tidak permanen. Pada umumnya, mereka membawa keranjang yang dibawa di atas kepala dan menjajakan dagangannya di pedestrian koridor. Akibatnya, fungsi utama jalur pejalan kaki sebagai tempat berjalan kaki terganggu oleh keberadaan PKL tersebut. Kedua, aktivitas pendukung berbasis bangunan yang mencakup berbagai fasilitas yang mendukung kelancaran transaksi jual beli emas. Selain toko emas, kawasan ini juga dilengkapi dengan bank, jasa pengiriman serta warung makan yang melayani pelanggan dan pekerja di sekitar koridor.

Dalam konteks pengelolaan aktivitas pendukung, terutama untuk mengatasi gangguan terhadap jalur pejalan kaki di koridor Jalan Hasanudin akibat keberadaan pedagang kaki lima (PKL) adalah penyediaan zona khusus bagi PKL. Selain itu dapat dilakukan pengaturan waktu dan lokasi operasi PKL, memberikan penyuluhan dan pelatihan kepada PKL, serta memastikan penegakan peraturan terkait operasional PKL. Dengan penerapan solusi-solusi tersebut, diharapkan aktivitas jual beli emas dan operasional PKL dapat berlangsung harmonis tanpa

mengganggu jalur pejalan kaki, memberikan pengalaman yang lebih baik bagi pengguna jalan dan PKL.

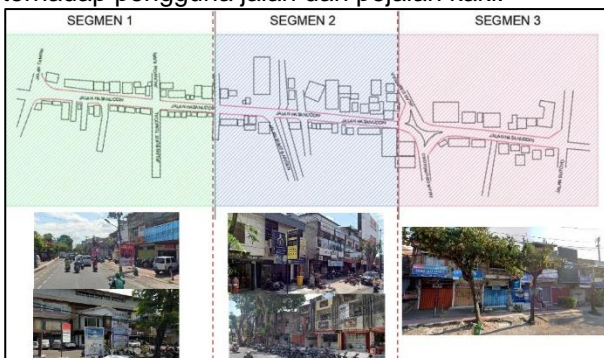


Gambar 10 Keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL)

Reklame/Penanda

Berdasarkan hasil observasi lapangan, jenis reklame yang terdapat disepanjang koridor jalan merupakan reklame milik pribadi dari masing-masing toko berupa reklame papan nama (*billboard*) dengan ukuran reklame kecil (<8m²) dan bersifat permanen (Gambar 10). Di segmen 1, terdapat jenis reklame spanduk yang bersifat terbatas karena tahun pemilu. Berdasarkan teori penataan reklame di Jalan Hasanudin, tidak ada yang ditempatkan di badan jalan sehingga tidak mengganggu pengguna jalan. Penempatan jenis reklame di Koridor Jalan Hasanudin ini mengikuti aturan penataan reklame yang memperhatikan ukuran, jenis, dan lokasi pemasangan agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas dan keamanan pengguna jalan. Reklame-reklame tersebut sebagian besar merupakan papan nama kecil yang bersifat permanen, menambah citra visual koridor jalan tanpa mengganggu fungsionalitasnya.

Pengawasan reklame insidental seperti spanduk agar tidak dipasang secara berlebihan atau dalam jangka waktu yang melebihi izin yang diberikan perlu dilakukan. Hal tersebut bertujuan untuk menjaga estetika visual serta menghindari potensi gangguan terhadap pengguna jalan dan pejalan kaki.

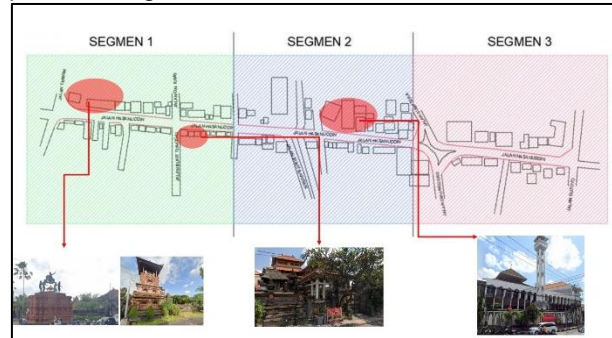


Gambar 11 Reklame/penanda

Preservasi

Dalam menghadapi lonjakan aktivitas komersial di sekitar area tersebut, penting untuk melakukan preservasi terhadap bangunan Puri Pemecutan dan Balai Banjar (Segmen 1) yang terletak di Jalan Hasanudin guna mempertahankan nilai Arsitektur Tradisional Bali. Selain itu, pada segmen 2 yang

didominasi oleh bangunan ruko dengan gaya arsitektur Belanda juga perlu mendapat perhatian, agar bangunan yang menjadi ciri khas koridor Jalan ini dapat dilakukan restorasi dan perawatan tanpa menghilangkan ciri khas dari masing-masing bangunan (Gambar 11). Dengan demikian, preservasi koridor Jalan Hasanudin dapat dilakukan secara berkelanjutan, untuk mendukung keseimbangan antara pelestarian budaya dan perkembangan komersial.



Gambar 12 Preservasi

KESIMPULAN

Koridor Jalan Hasanudin, Denpasar merupakan kawasan komersial yang didominasi oleh ruko dan toko emas, dengan sedikit ruang terbuka hijau dan ketersediaan fasilitas umum. Bentuk dan massa bangunan di sepanjang koridor ini cenderung seragam dengan gaya arsitektur kolonial belanda, meskipun beberapa telah dimodifikasi menjadi lebih modern. Sirkulasi dan parkir di kawasan ini masih menghadapi kendala kemacetan, terutama akibat penggunaan bahu jalan sebagai area parkir dan jalur pedestrian yang terganggu akibat keberadaan PKL. Fungsi jalur pedestrian juga tidak maksimal karena ketersediaan infrastruktur yang tidak memadai serta minimnya aktivitas pendukung.

Penyebaran pedagang kaki lima (PKL) sebagai salah satu aktivitas pendukung koridor menyebabkan terganggunya fungsi trotoar. Sehingga diperlukan adanya penataan zona khusus untuk pedagang kaki lima (PKL). Sementara itu, reklame di kawasan ini umumnya telah sesuai dengan aturan, namun tetap memerlukan adanya pengawasan terutama untuk reklame insidental. Dalam aspek preservasi, bangunan bersejarah seperti Puri Pemecutan dan ruko bergaya arsitektur kolonial perlu dilestarikan, untuk menjaga identitas kawasan. Secara keseluruhan, diperlukan strategi perencanaan yang seimbang antara pengembangan ekonomi, perbaikan infrastruktur, dan pelestarian budaya di sepanjang koridor Jalan Hasanudin guna meningkatkan kualitas dan karakter kawasan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kami ucapkan kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Agphin Ramadhan, M., Nur Indriatno Putra Pratama, G., & Hidayah, R. (2018). *Penataan Sistem Jalur Pejalan*

- Kaki Di Universitas Negeri Yogyakarta. *Inersia: Informasi Dan Ekspose Hasil Riset Teknik Sipil Dan Arsitektur*, 14(1).
<https://doi.org/10.21831/Inersia.V14i1.19498>
- Amalia, R. R., Gultom, B. J. B., & Nurhamsyah, M. (2021). *Hubungan Aktivitas Pendukung Terhadap Kualitas Visual Koridor Jalan Gajah Mada Pontianak*. *Jmars: Jurnal Mosaik Arsitektur*, 9(2).
<https://doi.org/10.26418/Jmars.V9i2.47451>
- Ariani, N. M., Wijaya, M. I. H., Priambudi, B. N., Pradana, B., Pugara, A., & Puspasari, D. A. (2022). *Karakteristik Dan Tipologi Peletakan Reklame Pada Bangunan Di Kawasan Perdagangan Jasa Kota Semarang*. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1).
<https://doi.org/10.14710/Jpk.10.1.68-82>
- Aulia, F. P., Sardjono, A. B., & Sari, S. R. (2020). *Analisa Activity Support Yang Mendorong Perkembangan Sebuah Koridor (Studi Kasus: Jalan Tlogosari Raya Semarang)*. *Jurnal Arsitektur Arcade*, 4(2).
<https://doi.org/10.31848/Arcade.V4i2.445>
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design* (2nd ed.). Routledge
- Filifin, P., Astra, I. M., & Budiaman, B. (2023). *Analisis Kebutuhan Ruang Terbuka Hijau Di Jakarta*. *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan dan Kemasyarakatan*, 17(2).
<https://doi.org/10.35931/Aq.V17i2.1966>
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2007. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 6 Tahun 2007 tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Lynch, K. (1960). *The Image of The City*. MIT Press.
- Nurlisa Ginting, & Selamat Sejahtera. (2019). *Elemen Sirkulasi Dan Parkir Pada Penataan Koridor Jamin Ginting-Brastagi*. *Jurnal Koridor*, 9(1).
<https://doi.org/10.32734/Koridor.V9i1.1325>
- Nusabakti, P. (2023). *Identifikasi Potensi Pengembangan Jalan Yos Sudarso Sebagai Koridor Komersial Di Kota Gombong Dengan Pendekatan Karakteristik Ruang Fisik*. *Alur: Jurnal Arsitektur*, 6(2).
<https://doi.org/10.54367/Alur.V6i2.2307>
- Prasetya, Y. F. (2022). *Penggunaan Jalur Pedestrian Sebagai Sarana Ekonomi Di Kawasan Malioboro Studi Kasus Jalan Malioboro-Jalan Marga Mulya*. *Ruang*, 8(1).
<https://doi.org/10.14710/Ruang.8.1.26-35>
- Pemerintah Kota Denpasar. 2023. *Peraturan Wali Kota Denpasar Nomor 39 Tahun 2023 tentang Penyelenggaraan Reklame*. Denpasar: Pemerintah Kota Denpasar
- Shivani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company