



TESIS - DA 185401

**PERANCANGAN KAWASAN PERDAGANGAN
BERBASIS *HYBRID CITY* UNTUK MENINGKATKAN
RESPONSIVITAS LINGKUNGAN (STUDI KASUS:
KAWASAN DAUH PURI KANGIN, KOTA DENPASAR)**

PUTU BULAN RATNA ANGGRAENI
08111750030005

Dosen Pembimbing
Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.

Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain Dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019

Halaman ini sengaja dikosongkan.



TESIS - DA 185401

**PERANCANGAN KAWASAN PERDAGANGAN
BERBASIS *HYBRID CITY* UNTUK MENINGKATKAN
RESPONSIVITAS LINGKUNGAN (STUDI KASUS:
KAWASAN DAUH PURI KANGIN, KOTA DENPASAR)**

PUTU BULAN RATNA ANGGRAENI
08111750030005

Dosen Pembimbing
Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.

Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain Dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019

Halaman ini sengaja dikosongkan.



THESIS - DA 185401

**DESIGN OF SHOPPING ARCADE AREA BASED ON
HYBRID CITY TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL
RESPONSIVENESS (CASE STUDY: DAUH PURI KANGIN,
DENPASAR CITY)**

**PUTU BULAN RATNA ANGGRAENI
08111750030005**

Supervisor
Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.

Department of Architecture
Faculty of Architecture, Design, and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
2019

Halaman ini sengaja dikosongkan.

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Arsitektur (M.Ars.)

di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

PUTU BULAN RATNA ANGGRAENI

NRP: 08111750030005

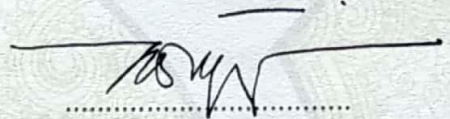
Tanggal Ujian: 21 Juni 2019

Periode Wisuda: September 2019

Disetujui oleh:

Pembimbing:

1. Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
NIP: 195904271985032001

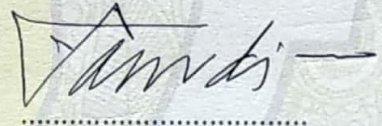


2. Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.
NIP: 196703011992032002



Penguji:

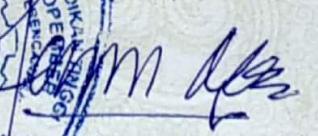
1. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
NIP: 196105201986011001



2. FX. Teddy Badai Samodra, S.T., M.T., Ph.D.
NIP: 198004062008011008



**Kepala Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan**


Ir. Gerni Ngurah Antaryama, Ph.D.
NIP: 196804251992101001

Halaman ini sengaja dikosongkan.

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN LAPORAN TESIS

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Putu Bulan Ratna Anggraeni

NRP : 08111750030005

Program Studi : Magister (S2)

Jurusan : Arsitektur

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan tesis saya dengan judul:

**Perancangan Kawasan Perdagangan Berbasis *Hybrid City* untuk
Meningkatkan Responsivitas Lingkungan (Studi Kasus: Kawasan Dauh Puri
Kangin, Kota Denpasar)**

adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri.

Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka.

Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, 14 Juli 2019

Yang membuat pernyataan,



Putu Bulan Ratna Anggraeni

NRP: 08111750030005

Halaman ini sengaja dikosongkan.

KATA PENGANTAR

Keberhasilan kota dalam mewadahi kegiatan masyarakat sangat dipengaruhi oleh bagaimana rancangan kota tersebut memfasilitasi fungsi tempat tinggal, bekerja dan kesenangan masyarakat secara berkelanjutan. Dari perjalanan waktu yang panjang, dalam mewujudkan rancangan kota yang berkelanjutan, berbagai tema perancangan kota hadir di dunia sangat beragam seperti tema *smart*, *eco*, *hybrid*, *inclusive*, *integrated*, *compact* dan lainnya. Tema dapat dipilih, bahkan dipadukan, dan disesuaikan dengan permasalahan dan potensi kota masing-masing sebelum tema diterapkan. Tesis ini sendiri hadir untuk mencari solusi meningkatkan keberhasilan kota melalui tema *hybrid city*, sebuah tema berasal dari konsep arsitektur *hybrid* yang pertama kali dirumuskan oleh Kisho Kurokawa (1991) dalam pernyataannya mengenai simbiosis dalam arsitektur. *Hybrid* adalah sebuah proses menyatukan unsur berbeda dalam suatu rancangan tanpa meninggalkan karakter masing-masing. Standar keberhasilan kota yang menjadi target dalam aplikasi tema *hybrid city* ini adalah standar responsivitas lingkungan. Maka, pada akhirnya tesis ini dapat menunjukkan bagaimana pengaruh rancangan *hybrid city* terhadap tingkat responsivitas lingkungan.

Adapun studi kasus tesis ini mengambil lokasi pada kawasan yang vital bagi perekonomian kotanya, yaitu kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Kawasan memiliki keunikan secara sosial dan budaya yang kental dengan unsur Hinduisme dan adat tradisional Bali. Perubahan era memberi hadirnya pengaruh modern, baik dari kegiatan, gaya hidup dan tampilan arsitektur di lingkungan kawasan studi. Hal tersebut menjadi alasan awal penulis mengapa lokasi ini sangat menarik untuk menjadi objek penelitian.

Surabaya, 01 Juni 2019

Penulis:

Putu Bulan Ratna Anggraeni

Halaman ini sengaja dikosongkan.

**PERANCANGAN KAWASAN PERDAGANGAN
BERBASIS *HYBRID CITY* UNTUK MENINGKATKAN
RESPONSIVITAS LINGKUNGAN
(Studi Kasus: Kawasan Dauh Puri Kangin, Kota Denpasar)**

Nama mahasiswa : Putu Bulan Ratna Anggraeni
NRP : 08111750030005
Pembimbing : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
Ko-Pembimbing : Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.

ABSTRAK

Kelayakan responsivitas lingkungan adalah standar penting dalam perancangan suatu kawasan perdagangan karena memiliki aktivitas beragam dan melibatkan banyak jenis civitas. Penelitian perlu dilakukan pada kawasan yang memperlihatkan prioritas terhadap pengembangan area perdagangan. Salah satunya berada di kawasan Kota Denpasar karena perekonomian kota ini sangat bergantung pada sektor perdagangan, dibandingkan dengan sektor lain seperti sektor pariwisata, pertanian dan lainnya. Permasalahan terjadi pada pusat perdagangan Kota Denpasar yang berada di wilayah Dauh Puri Kangin. Kawasan ini masih memiliki masalah fisik maupun non fisik dan belum mengembangkan potensi-potensi yang ada.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisa permasalahan aspek fisik dan non fisik secara lebih spesifik sehingga dapat menerapkan konsep desain yang relevan. Dalam mencapai tujuan tersebut, digunakan *cognitive mapping*, survei instansi dan survei pendapat masyarakat untuk pengumpulan data setiap aspek penelitian. Analisa ruang kota menggunakan teknik *qualitative assessment* untuk menganalisa data yang dikumpulkan dan menghasilkan penilaian tingkat responsivitas. Selanjutnya, hasil analisa menjadi pertimbangan utama kriteria perancangan dalam tema *hybrid city*.

Hasil analisa memperlihatkan bahwa lokasi studi memiliki masalah pada aspek permeabilitas, keragaman dan kesesuaian visual. Penyebabnya adalah gangguan pada segregasi jalur dan masalah visual dalam menyelaraskan tampilan tradisional dan modern pada fasad-fasad bangunan. Sebagai solusi, tahapan perancangan menerapkan penggabungan unsur yang berbeda dan bertentangan, tanpa meninggalkan karakter setiap unsur. Tahapan ini menghasilkan panduan perancangan kawasan dari segi desain arsitektural, penataan ruang luar, dan fasilitas pejalan kaki. Akhir dari penelitian dan perancangan ini menyimpulkan bahwa *hybrid city* tidak hanya dapat menggabungkan unsur fisik, tetapi juga unsur non fisik kawasan. *Hybrid city* dapat mengkombinasikan sifat fungsional perdagangan kawasan dengan sifat rekreasional secara selaras.

Kata kunci: *hybrid city*, kawasan perdagangan, perancangan kota, responsivitas lingkungan

Halaman ini sengaja dikosongkan.

**DESIGN OF SHOPPING ARCADE AREA
BASED ON HYBRID CITY TO IMPROVE
THE ENVIRONMENTAL RESPONSIVENESS
(Case Study: Dauh Puri Kangin Area, Denpasar City)**

By : Putu Bulan Ratna Anggraeni
Student Identity Number : 08111750030005
Supervisor : Ir. Purwanita Setijanti, M.Sc., Ph.D.
Co-Supervisor : Dr. Ir. Asri Dinapradipta, M.B.Env.

ABSTRACT

Feasibility of environmental responsiveness is an essential standard in designing a shopping arcade because it has diverse activities and involves many types of communities. Research needs to be carried out on areas that show priority on the development of trade areas. One of them is in Denpasar City because the city's economy is very dependent on the trade sector, compared to other industries such as tourism, agriculture, and others. The problem occurred in the trading center of Denpasar City in the Dauh Puri Kangin area. This area still has physical and non-physical issues and has not developed existing potentials.

This study aims to investigate the physical and non-physical aspects of the problem more accurately so that it can apply the relevant design concepts. In achieving this goal, cognitive mapping, agency surveys, and community opinion surveys are used to collect data on every aspect of the research. Urban space analysis uses a qualitative assessment technique to analyze the data collected and produce an assessment of the level of responsiveness. Furthermore, the analysis results are the primary consideration of the design criteria in the hybrid city theme.

The results of the analysis show that the study location has problems with aspects of permeability, variety, and visual appropriateness. The reason is a disruption in line segregation and visual difficulties in harmonizing the traditional and modern appearance of building facades. As a solution, the design stage applies to combine different and conflicting elements, without leaving the character of each component. This stage produces a local design guide in terms of architectural design, outer space arrangement, and pedestrian facilities. The end of this research and design concludes that hybrid city can combine not only physical elements but also non-physical elements of the region. The hybrid city can combine functional traits of regional trade with harmonious nature in harmony.

Key words: hybrid city, responsive environment, shopping arcade, urban design,

Halaman ini sengaja dikosongkan.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL	xvii
BAB 1	
PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.3 Pertanyaan Penelitian	4
1.4 Tujuan dan Sasaran	4
1.5 Manfaat Penelitian	5
1.5.1 Manfaat Teoritis	5
1.5.2 Manfaat Praktis	5
1.6 Ruang Lingkup Penelitian	5
BAB 2	
KAJIAN PUSTAKA	
2.1 Teori Perancangan Kota	9
2.2 Teori <i>Responsive Environment</i>	11
2.2.1 <i>Permeability</i> (Permeabilitas)	12
2.2.2 <i>Variety</i> (Keragaman)	14
2.2.3 <i>Legibility</i> (Keterbacaan)	17
2.2.4 <i>Robustness</i> (Kekokohan)	18
2.2.5 <i>Visual Appropriateness</i> (Kesesuaian Visual)	19
2.2.6 <i>Richness</i> (Kekayaan)	20
2.2.7 <i>Personalisation</i> (Personalisasi)	21
2.3 Teori Mengenai Koridor dalam Kawasan Perdagangan	24
2.3.1 Aspek Koridor Sebagai Ruang Publik Kawasan	25

2.3.2	Kriteria Perancangan Koridor	27
2.4	Jenis Aktivitas Pengguna di Ruang Publik Kawasan.....	28
2.5	<i>Hybrid City</i> sebagai Konsep Perancangan Kawasan.....	30
2.5.1	Tahapan dalam Konsep <i>Hybrid City</i>	31
2.6	Studi Preseden	32
2.6.1	Desain Koridor Perdagangan di Route 6, The Town of Brooklyn.....	33
2.6.2	Desain Koridor Perdagangan di Blok Tunjungan, Surabaya	36
2.7	Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum	39

BAB 3

METODOLOGI

3.1	Metode Perancangan	43
3.2	Jenis dan Metode Penelitian	45
3.2.1	Aspek Penelitian.....	47
3.2.2	Teknik Pengumpulan Data	47
1.	Data Primer	48
2.	Data Sekunder.....	52
3.2.3	Teknik Penyajian Data	52
3.2.4	Teknik Analisa Data.....	53
3.3	Alir Penelitian.....	55

BAB 4

PEMBAHASAN

4.1	Gambaran Umum	57
4.2	Data	60
4.2.1	Permeabilitas	60
4.2.2	Keragaman	67
4.2.3	Legibilitas.....	74
4.2.4	Kekokohan	79
4.2.5	Kesesuaian Visual	84
4.2.6	Kekayaan (<i>Richness</i>).....	91
4.2.7	Personalisasi	94
4.3	Analisa <i>Qualitative Assessment</i>	96
4.3.1	Permeabilitas	96

4.3.2 Keragaman	100
4.3.3 Legibilitas	104
4.3.4 Kekokohan	106
4.3.5 Kesesuaian Visual.....	109
4.3.6 Kekayaan (<i>Richness</i>).....	110
4.3.7 Personalisasi	111
4.4 Review Tingkat Responsivitas Lingkungan pada Kawasan.....	112
BAB 5	
RUMUSAN KONSEP DAN PERANCANGAN	
5.1 Eklektik atau <i>Quotation</i>	123
5.1.1 <i>Quotation</i> Aspek Permeabilitas	123
5.1.2 <i>Quotation</i> Aspek Keragaman.....	124
5.1.3 <i>Quotation</i> Aspek Kesesuaian Visual.....	125
5.2 Manipulasi dan Modifikasi.....	127
5.3 Penggabungan	133
5.4 Panduan Perancangan <i>Hybrid City</i>	135
5.4.1 Desain Arsitektural.....	135
5.4.2 Penataan Ruang Luar	137
5.4.3 Fasilitas Pejalan Kaki.....	138
5.5 Review Pengaruh Perancangan <i>Hybrid City</i> Terhadap Tingkat Responsivitas Lingkungan.....	139
BAB 6	
PENUTUP	
6.1 Sintesa Hasil	143
6.1 Kesimpulan.....	144
6.2 Saran.....	145
DAFTAR PUSTAKA	xix
LAMPIRAN.....	xxiv
BIODATA PENULIS	xlvi

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lokasi Wilayah Penelitian.....	6
Gambar 1.2 Ruang Lingkup Koridor Perdagangan Wilayah Penelitian	6
Gambar 2.1 Diagram <i>Family Tree</i>	9
Gambar 2.2. Tipe Blok	13
Gambar 2.3. Peta Penggunaan Lahan Route 6 Kota Brooklyn	33
Gambar 2.4. Tampilan Bangunan Komersil di Route 6 Kota Brooklyn	34
Gambar 2.5. Penataan Lansekap di Route 6 Kota Brooklyn.....	35
Gambar 2.6. Jalur Pejalan Kaki di Route 6 Kota Brooklyn	35
Gambar 2.7. Peta Kawasan Segitiga Emas Kota Surabaya	36
Gambar 2.8. Tampilan Bangunan Komersil di Blok Tunjungan.....	37
Gambar 2.9. Pemanfaatan Ruang Luar Secara Tematik di Blok Tunjungan	38
Gambar 2.10. Jalur Pejalan Kaki di Blok Tunjungan.....	38
Gambar 3.1. <i>Urban Design Method and Process</i>	43
Gambar 3.2 Diagram Metode Perancangan.....	44
Gambar 3.3. Diagram Alir Penelitian.....	56
Gambar 4.1. Peta Wilayah Dauh Puri Kangin.....	57
Gambar 4.2. Pembagian WP dan Batas Wilayah Dauh Puri Kangin	58
Gambar 4.3. Pengaruh Konsep <i>Catus Patha</i> pada Pusat Kota Denpasar	59
Gambar 4.4. Struktur Hierarki Jalan.....	60
Gambar 4.5. Pendapat Partisipan Mengenai Permeabilitas.....	66
Gambar 4.6. Penilaian Tingkat Permeabilitas	66
Gambar 4.7. Peta Penggunaan Lahan.....	67
Gambar 4.8. Pendapat Partisipan Mengenai Keragaman	72
Gambar 4.9. Penilaian Tingkat Keragaman.....	73
Gambar 4.10. Pendapat Partisipan Mengenai Objek Tengara.....	74
Gambar 4.11. Penilaian Tingkat Keragaman.....	74
Gambar 4.12. Pendapat Partisipan Mengenai Legibilitas.....	75
Gambar 4.13. Kegiatan Lain pada Kawasan Perdagangan.....	82
Gambar 4.14. Pendapat Partisipan Mengenai Kekokohan	82

Gambar 4.15. Penilaian Tingkat Kekokohan	83
Gambar 4.16. Pendapat Partisipan Mengenai Kesesuaian Visual.....	90
Gambar 4.17. Penilaian Tingkat Kesesuaian Visual.....	90
Gambar 4.18. Peta Persampahan.....	92
Gambar 4.19. Dokumentasi Sampah di Kawasan Perdagangan	92
Gambar 4.20. Pendapat Partisipan Mengenai Kekayaan	93
Gambar 4.21. Penilaian Tingkat Kekayaan.....	94
Gambar 4.22. Pendapat Partisipan Mengenai Personalisasi	95
Gambar 4.23. Penilaian Tingkat Kekayaan.....	95
Gambar 4.24. Analisa Tipe Blok.....	97
Gambar 4.25. Teras Bangunan Memberi Akses Visual di Area Tikungan Jalan .	98
Gambar 4.26. Keyplan dan Dokumentasi Parkir On-street.....	99
Gambar 4.27. Kondisi Trotoar Jalan Gajah Mada (A), Jalan Sulawesi (B) dan Jalan Sumatera (C)	102
Gambar 4.28. Kondisi Trotoar Jalan Hasanuddin (D), Jalan Ternate (E), Jalan Kalimantan (F) dan Jalan Diponegoro (G).....	103
Gambar 4.29. Analisa Legibilitas.....	105
Gambar 4.30. Kondisi Banner.....	106
Gambar 4.31. Kondisi Vegetasi Peneduh dan Shelter di Jalan Gajah Mada (A), Jalan Sulawesi (B) dan Jalan Sumatera (C)	107
Gambar 4.32. Kondisi Vegetasi Peneduh dan Shelter di Jalan Hasanuddin (D), Jalan Ternate (E), Jalan Kalimantan (F) dan Jalan Diponegoro (G).....	108
Gambar 4.33. Rating Aspek Penelitian.....	112
Gambar 4.34. Radar Kualitas Responsivitas Lingkungan	113
Gambar 5.1. <i>Quotation</i> Aspek Permeabilitas di Lokasi Studi	124
Gambar 5.2. <i>Quotation</i> Aspek Keragaman di Lokasi Studi	125
Gambar 5.3. <i>Quotation</i> Aspek Keragaman di Lokasi Studi	126
Gambar 5.4. Layout Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin	133
Gambar 5.5. Potongan Jalan Gajah Mada.....	133
Gambar 5.6. Potongan Jalan Sulawesi	133
Gambar 5.7. Potongan Jalan Sumatera	134
Gambar 5.8. Potongan Jalan Hasanuddin	134

Gambar 5.9. Potongan Jalan Ternate.....	134
Gambar 5.10. Potongan Jalan Kalimantan	134
Gambar 5.11. Potongan Jalan Diponegoro.....	135
Gambar 5.12. Penggabungan Parkir dan Sentra PKL Jalan Hasanudin	135
Gambar 5.13. Visualisasi Perancangan Desain Arsitektural	136
Gambar 5.14. Visualisasi Penataan Ruang Luar	138
Gambar 5.15. Visualisasi Perancangan Fasilitas Pejalan Kaki	139
Gambar 5.13. Tingkat Pengaruh Perancangan <i>Hybrid City</i>	140
Gambar 5.14. Perbandingan Keandalan Perancangan <i>Hybrid City</i>	142

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Sejenis	7
Tabel 2.2 Parameter Penilaian Responsivitas Lingkungan	22
Tabel 2.3 Teknik Manipulasi Metode Hybrid.....	32
Tabel 2.4 Sintesa Pustaka.....	39
Tabel 2.5 Kriteria Umum Perancangan <i>Hybrid City</i>	42
Tabel 3.1 Aspek Penelitian	47
Tabel 3.2 Teknik Dokumentasi Foto.....	48
Tabel 3.3. Pengumpulan Data Observasi dan Dokumentasi	50
Tabel 3.4. Tahapan <i>Qualitative Assessment</i>	54
Tabel 3.5. Kebutuhan Data, Teknik Pengumpulan Data, dan Teknik Analisa	55
Tabel 4.1. Data Radius Tikungan dan Lebar Jalan pada Nodes.....	61
Tabel 4.2. Inventarisasi Fungsi Bangunan	68
Tabel 4.3. Kondisi Fasilitas Trotoar.....	69
Tabel 4.4. Objek <i>Focal Point</i> di Lokasi Studi	76
Tabel 4.5. Hasil Penggunaan Jalur, Vegetasi Peneduh, dan Area Sosialisasi.....	79
Tabel 4.6. Data Kesesuaian Visual	84
Tabel 4.7. Rasio Tingkat Permeabilitas Kawasan.....	98
Tabel 4.8. Rasio Tingkat Keragaman Kawasan	102
Tabel 4.9. Rasio Tingkat Legibilitas Kawasan	105
Tabel 4.10. Rasio Tingkat Kekokohan Kawasan	109
Tabel 4.11. Rasio Tingkat Kesesuaian Visual Kawasan.....	110
Tabel 4.12. Rasio Tingkat Kekayaan Kawasan	111
Tabel 4.13. Rasio Tingkat Personalisasi Kawasan.....	112
Tabel 4.14. Standar Kualitas Berdasarkan Rating	113
Tabel 4.15. Simpulan Tingkat Responsivitas Lingkungan	114
Tabel 4.16. Kriteria Khusus Perancangan Hybrid City.....	115
Tabel 4.16. Rentang Penilaian	140
Tabel 4.17. Simpulan Penilaian Masyarakat Mengenai <i>Hybrid City</i>	141

Halaman ini sengaja dikosongkan.

BAB 1

PENDAHULUAN

Pada bab ini dijabarkan beberapa hal yang menjadi landasan awal penelitian ini. Hal tersebut antara lain latar belakang, permasalahan penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, serta ruang lingkup penelitian. Penyusunan hal tersebut didasarkan pada observasi awal penulis, baik pengamatan fenomena lapangan maupun pengamatan data yang terkait.

1.1 Latar Belakang

Wilayah Dauh Puri Kangin berada di pusat Kota Denpasar memiliki salah satu kawasan perdagangan yang terbesar di Bali. Kawasan ini termasuk dalam bentuk area *shopping arcade*, yaitu area yang terbentuk dari kumpulan koridor pertokoan. Aspek perdagangan sangat penting bagi Kota Denpasar karena menurut data BPS Kota Denpasar tahun 2014, perekonomian Kota Denpasar sebagian besar ditopang oleh sektor perdagangan dengan kontribusi perekonomian sebesar 39,60%. Hal ini memperlihatkan prioritas perekonomian Kota Denpasar sangat bergantung pada sektor perdagangan, dibandingkan dengan sektor lain seperti sektor pariwisata, pertanian dan lainnya. Mendukung pernyataan tersebut, Silavi *et al* (2016) menyatakan apabila responsivitas lingkungan tidak dibenahi, maka kawasan tersebut tidak dapat berkembang dan kalah bersaing dengan kawasan lain. Hal tersebut disebabkan karena masyarakat akan cenderung memilih kawasan yang berkembang secara mandiri dan memiliki kualitas dengan keberlanjutan fungsi di dalamnya. Sayangnya, dari situs resmi Kota Denpasar (website: pengaduan.denpasarkota.go.id) diketahui masih banyak keluhan dari masyarakat mengenai kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Masyarakat mengeluhkan seringnya tundaan kendaraan yang terjadi di area *shopping arcade* karena penataan parkir yang tidak tertib sehingga mengganggu kelancaran berkendara. Selain itu, masyarakat mengeluhkan kondisi trotoar yang banyak rusak dan dianggap tidak layak. Masyarakat juga mengeluh tentang kegiatan pedagang kaki lima yang

kadang mengganggu dan kerap menimbulkan sampah berantakan di sekitarnya. Aktivitas tersebut juga mengintervensi trotoar sebagai hak pejalan kaki. Hal tersebut mengindikasikan kurangnya responsivitas lingkungan di area *shopping arcade* Dauh Puri Kangin.

Seperti area *shopping arcade* lain di Bali, kawasan Dauh Puri Kangin memiliki kompleksitas fungsi ruang lain yang secara bersamaan menjadi pusat kegiatan sektor lain seperti dengan fungsi rekreasi dan kegiatan sosial. Keragaman fungsi tersebut memerlukan sebuah perancangan yang dapat membantu integrasi antar fungsi dalam kawasan Dauh Puri Kangin. Hal tersebut didasarkan pada pernyataan Hammilton (2015) dimana pada saat suatu kawasan bergerak menjadi pusat kegiatan berarti semakin banyak kemungkinan kawasan memiliki masalah perancangan. Pernyataan tersebut mengindikasikan bahwasanya kompleksitas fungsi-fungsi yang ada pada kawasan memerlukan penataan ruang kota untuk mengoptimalkan kegiatan serta memberi kesan yang menyenangkan. Tidak hanya itu, perancangan lingkungan yang terintegrasi dapat mengakomodir dan menyatukan unsur keberagaman visi rancangan yang dapat dicapai melalui konsep yang relevan dalam menata koridor sebagai *shopping arcade* yang selaras dengan fungsi penting lainnya.

Studi mengenai penataan kawasan dan responsivitas lingkungan telah dilakukan pada berbagai pendekatan. Responsivitas lingkungan dapat dikaitkan dengan upaya penyesuaian tatanan ruang kota terhadap iklim yang terjadi pada suatu lokus (Mottealeh *et al*, 2016; Ray dan Shaw, 2017). Selain itu dapat dilihat dari pendekatan secara ontologi, yaitu dikaitkan dengan spasial ruang kota dengan tujuan penting di balik studi bentuk-bentuk urban adalah secara konseptual dan secara komputasional mengeksplorasi hubungan antara bentuk dan karakteristik kota (Bahrainy dan Khosravi, 2013; Chena, Li, Zheng, Guan, dan Liu, 2011; Jiang dan Claramunt, 2004a, 2004b; Khirfan, 2010; Tomko & Winter, 2013; Silavi *et al*, 2016). Kawasan yang responsif juga dapat dinilai dari kesesuaian peraturan-peraturan bangunan di lokasi studi (Jawaid *et al*, 2018; Kumar dan Pushplata, 2013). Kondisi kawasan di Dauh Puri Kangin sendiri memiliki inkonsistensi terhadap peraturan terkait dan rancangan koridor yang masih menimbulkan keluhan dari masyarakat. Sehingga, jalur koridor perdagangan di kawasan Dauh Puri

Kangin perlu diidentifikasi secara mendalam. Adapun pada penelitian ini, kawasan Dauh Puri Kangin dinilai dengan pedoman penataan koridor baik secara fisik dan non fisik untuk mengidentifikasi responsivitas lingkungannya dan membantu penemuan konsep yang sesuai dengan kawasan tersebut. Secara fisik, kawasan Dauh Puri Kangin mempunyai tampilan bentuk unsur tradisional Bali pada bangunan lama perlu penyelarasan dengan unsur tampilan modern bangunan-bangunan baru. Pada segi non fisik, kegiatan yang berunsur utama perdagangan juga berlangsung bersama kegiatan yang rekreatif seperti menjadi bagian destinasi *city tour*, spot foto dan *jogging*. Hal tersebut menunjukkan kawasan ini memerlukan penyatuan unsur-unsur yang membuat kawasan menjadi lebih responsif tanpa meninggalkan karakteristik masing-masing unsur.

Konsep yang relevan terhadap responsivitas lingkungan pada kawasan memiliki beberapa opsi. Salah satunya adalah konsep *integrated city* yang bertujuan membentuk kawasan yang terpadu dalam sistem perkotaan, baik dari jaringan jalan dan hubungan antar fungsi dalam kota (Thakur et al, 2007; Roberts et al, 1999). Ada pula konsep *evolving city* yang menekankan proses perkembangan kota yang *sustainable*, bisa dalam hal pemasaran, budaya maupun ekologi lingkungan dengan tujuan agar mampu bersaing dengan kawasan lain (Arka Pandit, 2015). Kemudian, terdapat konsep *inclusive city* yang menciptakan lingkungan aman dan layak huni dengan akses yang terjangkau dan merata untuk layanan perkotaan (ADB, 2017). Selain ketiga konsep perancangan kota tersebut, terdapat konsep *hybrid city* yang bertujuan mengakomodasi perpaduan keberagaman secara selaras (Michiel de Lange, 2013). Perpaduan tersebut memberikan intervensi cerdas yang membuat kota semakin hidup (*livable*), lebih menarik (*interesting*) dan menjadi tempat yang lebih baik. Sebagai konsep desain post-modern, konsep *hybrid city* juga memperhatikan manusia dan budaya yang tinggal didalamnya. Maka dari itu, diperlukan kajian dan rancangan skematik yang mampu menata ruang kota dan meningkatkan responsivitas lingkungan dengan menetapkan konsep yang relevan.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari latar belakang tersebut, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang ditemukan pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Permasalahan tersebut diantaranya adalah:

1. Kawasan perdagangan menjadi sektor terpenting perekonomian Kota Denpasar sehingga menjaga keberlanjutan menjadi prioritas untuk memiliki fisik kawasan yang layak. Sedangkan hal ini terkendala karena belum optimalnya responsivitas lingkungan pada penataan koridor di area *shopping arcade* Dauh Puri Kangin.
2. Memiliki keragaman aktivitas yang berunsur fungsional (perdagangan) dan rekreasional serta ragam tampilan yang berunsur tradisional dan modern, namun belum terakomodasi secara selaras melalui konsep arsitektur yang sesuai.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Dengan mempertimbangkan identifikasi masalah diatas, maka pertanyaan penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana kondisi fisik dan non fisik kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin terkait responsivitas lingkungan?
2. Bagaimana meningkatkan responsivitas lingkungan kawasan perdagangan Kota Denpasar dengan konsep yang dapat menyelaraskan jenis unsur aktivitas dan tampilan yang variatif?

1.4 Tujuan dan Sasaran

Tujuan tesis ini adalah perancangan yang dapat meningkatkan kualitas kawasan perdagangan supaya lebih responsif. Sasarannya adalah mendapat data dasar yang diperlukan untuk membuat rancangan skematik penataan kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin Kota Denpasar dengan konsep relevan. Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, ditetapkan langkah-langkah penelitian yaitu: (1) menganalisa kondisi fisik dan non fisik pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin terkait responsivitas lingkungan; dan (2) merumuskan kriteria, konsep dan panduan perancangan kawasan perdagangan Kota Denpasar. Adapun kondisi fisik yang dimaksud adalah keadaan ruang kota seperti kondisi struktur, bentuk, visual

dan spasial. Sedangkan kondisi non fisik adalah pola aktivitas dan persepsi pengguna dalam memanfaatkan koridor lokasi studi.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dibagi dan dijabarkan dalam dua jenis, yaitu manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis, sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai kawasan sebagai ruang publik perkotaan yang tidak hanya berfungsi sebagai pergerakan orang berpindah, melainkan juga berfungsi sebagai tempat untuk berkumpul dan aktivitas lainnya. Manfaat teoritis lain yang bisa diberikan adalah pemahaman bagaimana penataan kawasan dengan konsep relevan dalam meningkatkan responsivitas lingkungan.

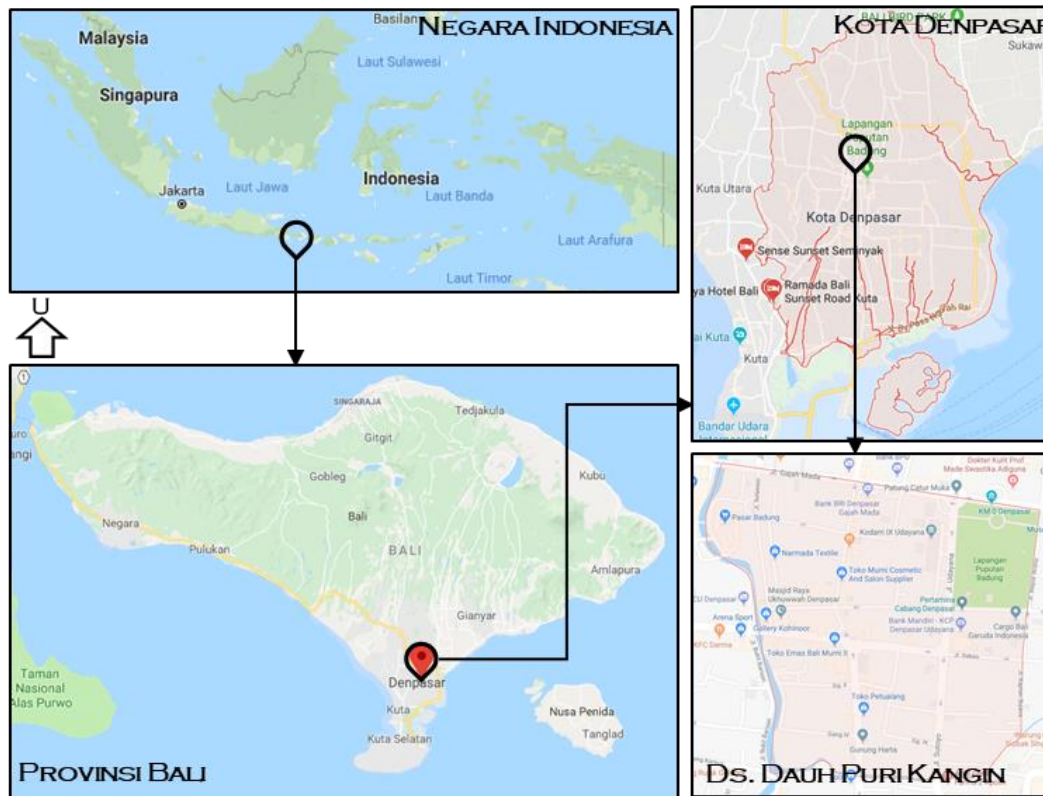
1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini ditujukan khususnya kepada Pemerintah Kota Denpasar, perancang kota (*urban designer*), perencana kota (*urban planner*). Bagi pemerintah kota, hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan dalam penataan kawasan perdagangan Kota Denpasar. Bagi perancang kota (*urban designer*) dan perencana kota (*urban planner*), hasil dari penelitian ini dapat menjadi bahan referensi dalam menata kawasan dengan menggunakan konsep yang berorientasi pada kenyamanan dan keamanan penggunanya.

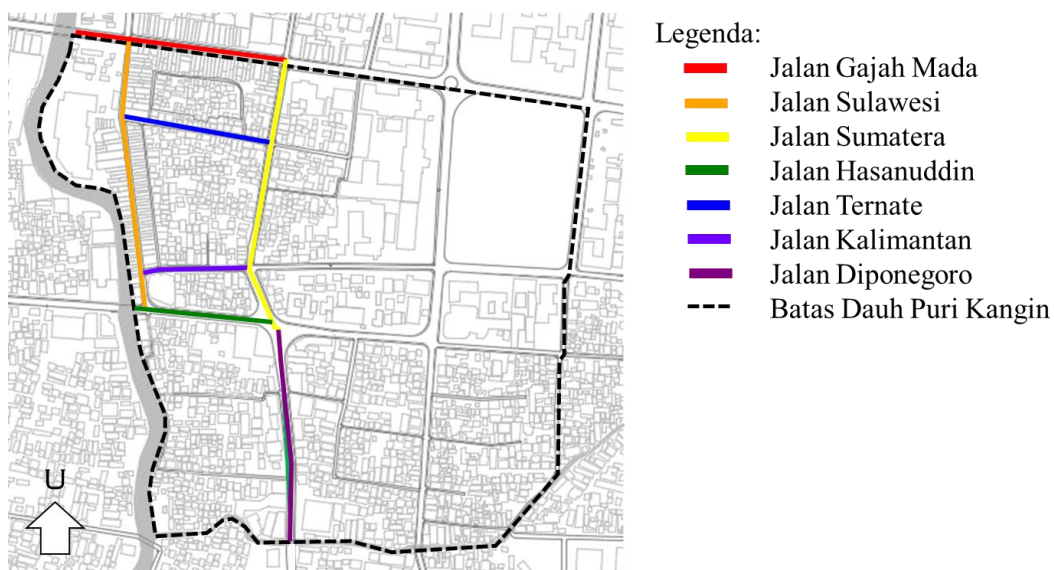
1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini menyangkut penelitian bidang perancangan kota, dimana aspek yang dibahas meliputi aspek fisik dan non fisik. Aspek fisik dilihat dari gunalahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, dan jalur pedestrian. Aspek non-fisik, dilihat dari aktivitas manusia di ruang publik yang ditemukan pada kawasan perdagangan Kota Denpasar. Selain itu, juga melihat persepsi pengguna terhadap responsivitas lingkungan sebagai ruang publik untuk melakukan aktivitas di dalamnya. Wilayah penelitian ini berada pada kawasan perdagangan di Dauh Puri Kangin, Kota Denpasar. Pada setiap koridor, terdapat bangunan-bangunan perdagangan dan jasa yang menunjang kebutuhan fungsi lainnya seperti

permukiman, peribadatan dan pemerintahan yang ada di sekitarnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1.1 dan Gambar 1.2 berikut ini.



Gambar 1.1 Lokasi Wilayah Penelitian (Google Map, 2018)



Gambar 1.2 Ruang Lingkup Koridor Perdagangan Wilayah Penelitian

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

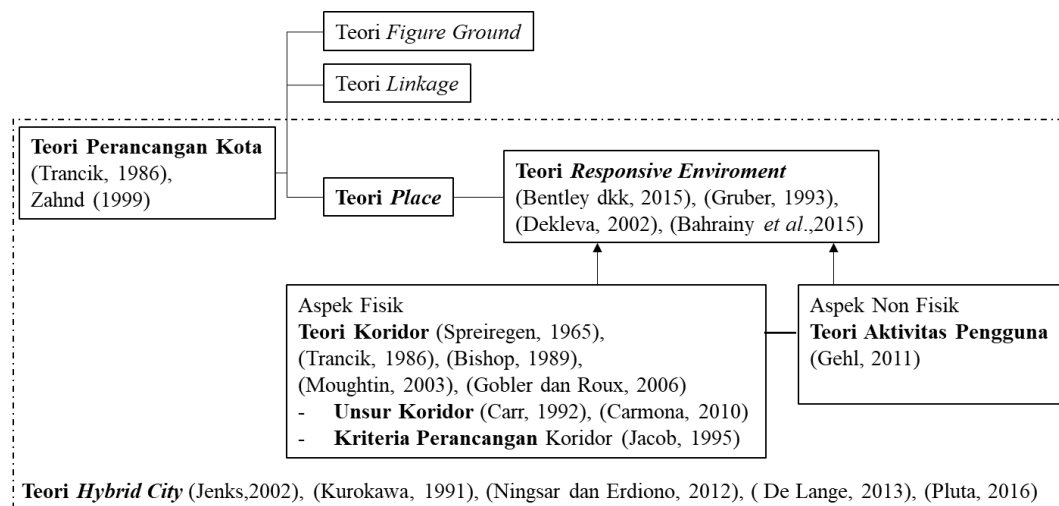
Berdasarkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan pada bab sebelumnya, maka diperlukan adanya proses kajian pustaka untuk mendapatkan teori yang sesuai dengan kebutuhan penelitian serta penentuan aspek-aspek yang perlu diteliti. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan rancangan suatu kawasan perdagangan dengan konsep yang relevan. Adapun penelitian-penelitian sebelumnya mengenai perancangan kawasan perdagangan yang pernah dilakukan dengan metode serta hasil yang berbeda-beda. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan penelitian sebelumnya dan memperlihatkan pembaruan yang ada di penelitian ini.

Tabel 2.1 Penelitian Sejenis

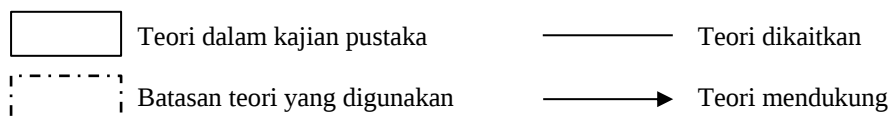
No.	Judul (Peneliti, Tahun)	Metode	Hasil
1.	<i>Analysis on Traditional Commercial Street Quality with a Neighborhood Communication Perspective - A Case of Rue de Marchienne, Belgium</i> (Wen-Yi Fan dan Noel B. Salazar, 2016)	Memetakan dan metodologi interdisiplin dari urbanisme, geografi serta ekonomi dalam 6 aspek : <i>enclosure, open space, buffer in the street, visual interest, light and commercial format.</i>	Keenam aspek tersebut dapat menjadi langkah evaluasi dalam analisis perbaikan khusus kualitas jalan. Pada studi lokasi, kegagalan eksisting terbesar adalah kurang menariknya interkasi lingkungan.
2.	<i>Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall</i> (Michael Southworth, 2005)	Analisa pada bentuk spasial, simbolisme dan citra, keramahan pejalan kaki, koneksi dengan konteks yang lebih luas, penggunaan publik dan pembatasan penggunaan	Identifikasi implikasi bagi perancangan kota dengan memanfaatkan mal-mal tua area <i>main streets</i> membentuk kembali kawasan perbelanjaan yang baik.
3.	Konsep Perancangan Dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan Fisik Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga (Nurgianto, 2013)	Analisa SWOT dan wawancara mengenai tinjauan makro, image Kawasan, aksesibilitas, vitalitas dan kenyamanan	Konsep perancangan Jalan Jenderal Sudirman Salatiga yang aplikatif meliputi komponen-komponen: penyediaan sarana dan prasarana yang manusiawi, penataan sektor informal yang lebih baik, serta penataan lalu lintas.

No.	Judul (Peneliti, Tahun)	Metode	Hasil
4.	<i>Smooth Flows, Unhurried Stays: Everyday Organizing in A Downtown Commercial Centre</i> (Sari Yli-Kauhaluoma dan Päivi Timonen, 2016)	Pemetaan interaksi sosial di ruang publik dan wawancara persepsi pengguna	Temuan mengenai lokasi studi sebagai praktik spasial di lingkungan perkotaan yang kompleks, titik pertemuan publik yang berlokasi di pusat kota serta memberikan contoh bricolage ruang komersial dan publik.
5.	<i>The Social Life of Commercial Streets</i> (Leila Mahmoudi Farahani; Dr Mirjana Lozanovska dan Assoc. Prof Ali Soltani, 2015)	Pemetaan observasi perilaku dan aktivitas	Evaluasi kompleksitas peran yang dibangun lingkungan bermain dalam hal vitalitas melalui tiga karakteristik: tipomorfologi dan tata letak jalan, keragaman penggunaan, dan <i>soft-fasade</i> .
6.	<i>Transit-Oriented Street Design in Beijing</i> (Weichang Kong & Dorina Pojani, 2017)	Survei data menggunakan program PSPP dengan aspek penelitian: ruang publik untuk penggunaan manusia, gerakan kendaraan dan parkir, variasi dan kompleksitas, keamanan, skala dan kepadatan serta orientasi pejalan kaki dengan pengendara sepeda.	Desain perkotaan dengan <i>transit oriented development</i> perlu diprioritaskan pada bagian-bagian tertentu di lokasi studi dengan tujuan keberlanjutan kota. Merangkum dan memeriksa node TOD harus secara holistic, melalui sampel besar dan variabel kuat.
7.	<i>Centrality and Economic Development in The Rijnland Region: Social and Spatial Concepts Of Centrality</i> (Akkelies van Nes, 2007)	Analisa spasial dan jaringan jalan menggunakan <i>space syntax</i>	Lokasi studi memiliki kelemahan pemusatan secara topologi sehingga memerlukan pengembangan jaringan jalan, aksesibilitas dan inter-konektivitas skala lokal dan nasional.
8.	<i>Walk or Drive between Stores? Designing Neighbourhood Shopping Districts for Pedestrian Activity</i> (Robert J. Schneider, 2015)	Survei wawancara mengenai sikap terhadap mode perjalanan yang berbeda dalam penggunaan kawasan perdagangan.	Strategi desain yang meningkatkan keinginan berjalan di kawasan perdagangan dengan menambah jenis kegiatan dan memperbaiki kualitas jalur pedestrian.

Kajian pustaka dalam penelitian ini mengkaitkan beberapa teori dari disiplin ilmu perancangan kota. Teori primer menggunakan teori perancangan kota oleh Trancik (1986), yaitu dalam lingkup teori *place*. Kemudian teori *place* dikaitkan dengan teori sekunder *responsive environment* yang ditunjang dari aspek fisik mengenai koridor dan aspek non fisik mengenai aktivitas pengguna. Dalam penelitian ini, teori *hybrid city* menjadi landasan konsep perancangan kawasan yang mendukung optimalisasi responsivitas lingkungan. Secara garis besar, kajian pustaka yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 2.1.



Keterangan:



Gambar 2.1 Diagram *Family Tree*

Pemahaman mengenai setiap teori yang digunakan dalam penelitian dibahas berurutan dalam subbab di bawah ini. Selanjutnya, kajian pustaka yang dimulai dengan rangkuman teori dibahas dan disintesa secara sistematis hingga mendapatkan kriteria umum.

2.1 Teori Perancangan Kota

Merancang sebuah kawasan memerlukan teori perancangan kota yang dapat menunjang kualitas sebuah lingkungan. Kualitas sebuah kawasan yang baik

tercapai bukan hanya terpenuhi secara fungsional (memenuhi kebutuhan kawasan). Kawasan juga harus memberi kesan visual yang menarik dan berkarakter serta memberi kemudahan, kenyamanan dan keamanan penggunaanya. Pada penelitian ini, digunakan teori perancangan kota yang dikemukakan oleh Trancik (1986). Dasar proses perancangannya adalah mempelajari, menganalisis, mengidentifikasi dan menstrukturkan kembali dengan mempertimbangkan struktur utama, pola-pola karakteristik serta kearifan lokal yang ada.

Ada tiga pendekatan teori yang dikemukakan oleh Trancik (1986) yang berpotensi sebagai strategi perancangan kota yang menekankan pada sebuah produk perkotaan secara terpadu.

1. Teori *figure ground*

Teori *figure ground* memberikan pemahaman akan pola perkotaan dengan hubungan antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dengan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure ground* bertujuan untuk mengidentifikasi sebuah struktur dan pola-pola tata ruang perkotaan (*urban fabric*) serta mengidentifikasi masalah keteraturan massa atau ruang perkotaan.

2. Teori *linkage*

Teori *linkage* digunakan untuk memahami segi dinamika tata ruang perkotaan yang dianggap sebagai generator penggerak kegiatan di dalam kota. *Linkage* adalah garis semu yang menghubungkan antara elemen yang satu dengan yang lain, *nodes* yang satu dengan *nodes* yang lain, atau distrik yang satu dengan yang lain. Garis semu bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian dan ruang terbuka yang berbentuk segaris. *Linkage* juga dapat diartikan sebagai jalur sirkulasi atau elemen penghubung antar kegiatan dari satu tempat dengan tempat lainnya dalam sebuah tata ruang kota.

3. Teori *place*

Pendekatan teori ini dipahami dari aspek pentingnya ruang-ruang kota yang terkait dengan nilai sejarah, budaya, dan kehidupan sosial masyarakatnya. Pendekatan ini merupakan alat yang baik untuk memberikan makna pada ruang kota melalui tanda kehidupan kota yang tercermin pada aktivitas masyarakatnya serta untuk memberikan makna pada ruang kota secara kontekstual. Zahnd (1999) mengemukakan bahwa sebuah *place* adalah sebuah

space yang memiliki ciri khas tersendiri. Sedangkan Trancik (1986) memiliki definisi sendiri dimana sebuah *space* akan ada jika dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* apabila memiliki arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya. Dengan kata lain, sebuah *place* dibentuk dari sebuah *space* yang memiliki ciri khas tersendiri dan suasana tertentu yang berarti bagi lingkungannya. Suasana tersebut, menurut Zahnd (1999), dapat ditampilkan secara fisik dari benda yang konkret (bahan, rupa, tekstur, dan warna) maupun benda yang abstrak (asosiasi kultural dan regional yang dilakukan oleh manusia di tempatnya).

Melalui penjabaran ketiga teori utama mengenai perancangan kota menurut Trancik (1986) tersebut, strategi yang paling sesuai digunakan untuk upaya peningkatan responsivitas kawasan perdagangan di Kota Denpasar adalah teori *place*. Teori ini sesuai dengan pendekatan budaya dan kehidupan sosial pada ruang kota karena Denpasar adalah kota budaya dan sesuai tujuan *hybrid city* yang mengangkat tentang penggabungan karakter visual dan fungsi bangunan.

2.2 Teori *Responsive Environment*

Menurut Dekleva (2002), lingkungan yang responsif dapat bereaksi terhadap rangsangan yang berfungsi sebagai masukan untuk penampilan, atau pengaturannya, yang pada gilirannya didasarkan pada aktivitas dan pilihan jika pengguna perorangannya. Agar dianggap benar-benar 'responsif', sistem semacam itu harus dapat memproses informasi yang masuk dan menyesuaikan diri dengan kondisi yang berbeda dari keadaan awal (termasuk organisasi, pengaturan atau pemasangan elemen yang dibangun). Melalui penerapan lingkungan perkotaan dan konsep yang responsif, banyak konsep dan sifat spasial yang saling terkait, hubungan harus diperhitungkan untuk menyimpulkan konsekuensi logis dari fakta yang terwakili (Gruber, 1993). Lingkungan responsif memberikan pandangan inovatif untuk desain perkotaan, menganalisis keadaan responsif lingkungan binaan yang dibuat oleh database spasial tata letak. Tujuan penting di balik studi tentang bentuk perkotaan responsif adalah dengan secara konseptual mengeksplorasi hubungan antara bentuk dan karakteristik kota (Bahrainy *et al*, 2015). Tujuan dari penelitian ini adalah mendapatkan rancangan kawasan dengan konsep *hybrid city*

dengan meningkatkan responsivitas lingkungan, sehingga memerlukan pemahaman mengenai karakter lingkungan responsif. Teori mengenai responsivitas lingkungan disusun berdasarkan kebutuhan penggunaanya (Bentley *et al*, 2015). Peningkatan responsivitas lingkungan dapat dicapai jika menggunakan pengolahan seperangkat pedoman sebagai berikut:

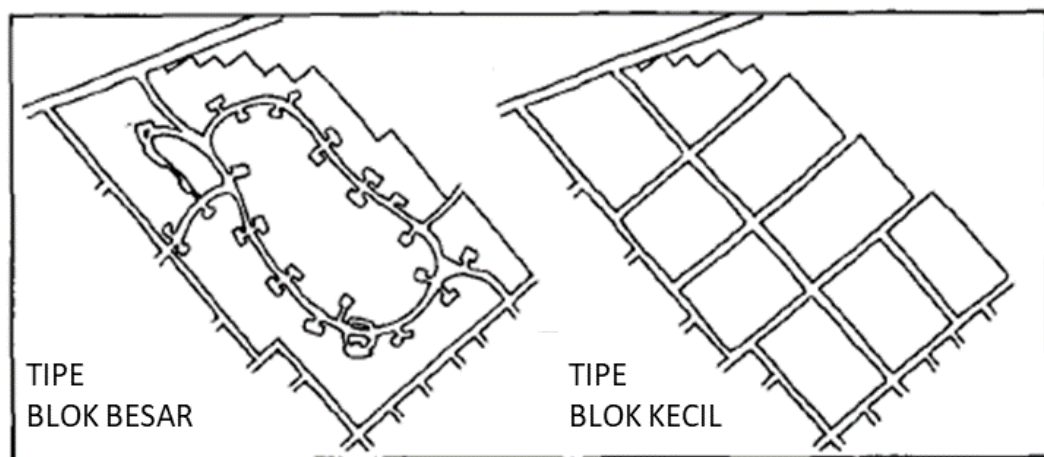
2.2.1 Permeability (Permeabilitas)

Permeabilitas mendeskripsikan mengenai dimana pengguna bisa pergi dan kemana mereka tidak bisa pergi pada sebuah lingkungan (Bentley *et al*, 2015). Permeabilitas erat kaitannya dengan kondisi aksesibilitas dari satu tempat ke tempat lain. Kualitas responsivitas lingkungan semakin optimal jika pengguna dimudahkan bergerak dan beraktivitas dan hal ini sangat tergantung pada pengolahan jalur dan objek yang ditempatkan di dalam ruang.

Permeabilitas merupakan salah satu tingkat kualitas yang digunakan untuk menilai morfologi ruang kota seperti konektivitas, kedalaman topologi dan lainnya (Silavi *et al*, 2016). Permeabilitas mampu menilai sejauh mana bentuk perkotaan memungkinkan (atau membatasi pergerakan) orang atau kendaraan ke arah yang berbeda. Konektivitas mengacu pada jumlah koneksi ke dan dari tempat tertentu, sedangkan permeabilitas mengacu pada kapasitas koneksi tersebut untuk mengangkut orang atau kendaraan. Melalui pengukuran permeabilitas, maka akan mempermudah identifikasi masalah dan potensi dari aksesibilitas suatu lokasi studi.

Ada dua jenis permeabilitas yaitu sifat fisik dan tampilan visual (de Andrade *et al*, 2018). Misalnya, meskipun jalan mungkin ada beberapa di suatu lingkungan, jika tidak terlihat secara visual, kemungkinan jalan tersebut tetap tidak terpakai. Hal ini kemudian mempengaruhi rasa tempat pengalaman orang di lingkungan. Permeabilitas juga dipengaruhi oleh sifat ruang, misalnya apakah sebuah jalan mengizinkan akses pribadi atau publik. Jika di mana-mana dapat diakses oleh semua orang, secara fisik atau visual, tidak akan ada privasi. Tapi salah satu sumber pilihan utama berasal dari kemampuan untuk menjalankan peran publik dan swasta. Untuk kapasitas ini menjadi berkembang, baik tempat umum maupun tempat pribadi diperlukan.

Kriteria dari kualitas permeabilitas lingkungan yang baik dapat dilihat dari layout hierarki dan kondisi pemisahan jalur pada koridor (Bentley *et al*, 2015 dan Silavi *et al*, 2017). Melalui layout hierarki jalan, dapat dilihat tipe struktur blok pada suatu kawasan. Jenisnya ada dua, yaitu tipe blok besar dan tipe blok kecil (lihat Gambar 2.2). Tipe blok besar ditandai dengan jalan yang tidak banyak memiliki tembusan karena antara jalan utama sejajar memiliki sedikit jalur penyambung. Pada tipe blok kecil, biasa ditemukan pada kawasan dengan grid dan antara jalan utama yang sejajar memiliki banyak jalur penyambung. Bentuk blok kecil menjadikan kawasan lebih permeabel dibandingkan dengan blok yang besar.



Gambar 2.2. Tipe Blok (Bentley, 2015)

Segregasi jalur pada koridor perlu untuk menghindari konflik antara jenis pergerakan yang berbeda, baik antara pejalan kaki dan pengendara, atau pun antara jenis kendaraan satu dengan yang lain. Segregasi jalur perlu mempertimbangkan kapasitas dari kendaraan, dimana kapasitas rendah membutuhkan frekuensi kendaraan yang lebih tinggi sehingga tingkat segregasi yang lebih tinggi (Mephram, 2011).

Permeabilitas secara visual juga dipengaruhi oleh kondisi dari node pada kawasan (Mohammed, 2015). Kondisi node tersebut dilihat dari kelebaran jalan yang membentuknya dan radius masing-masing persimpangan. Persimpangan offset meningkatkan rasa selengkap tetapi kecil jika ada tampilan penutup bangunan yang mengurangi permeabilitas visual.

Adapun keterlihatan ruang dapat ditingkatkan dengan membuat sudut melebar dan mengatur kembali membantu membelokkan mata ke arah jalan berikutnya. Pada bangunan yang berada di sudut jalan memiliki kebutuhan akan radius belokan minimal untuk mendapatkan kemudahan pemahaman pengguna terhadap lingkungan, yaitu dengan rasio tinggi / lebar tidak lebih besar dari 1: 3.

Pada node besar, ada lebih banyak posisi masuk yang mungkin. Jika dinding yang menentukan jalan masuk terus tanpa gangguan untuk membentuk dinding simpul, simpul itu sendiri dapat dibaca sebagai pelebaran jalan belaka, dengan pintu masuk yang terletak jauh dari sudut, simpul tampak berbeda dari jalur yang mengarah ke sana. Itu menguat jika tidak mungkin untuk meluruskan dari pintu masuk ke pintu keluar. Tetapi peningkatan definisi spasial harus ditimbang terhadap kemungkinan hilangnya permeabilitas visual. Node yang lebih besar biasanya memiliki rasio tinggi menutup dinding ke jalan pada rencana tetapi lebih sulit untuk melampirkan di bagian. Penutup rencana yang lebih besar, rasio tinggi / lebar dapat dibuka hingga 1:4 sebelum penutup tampak lemah. Lebar efektif dapat dikurangi dengan pohon atau dinding atau tinggi dapat ditingkatkan dengan pitch atap, langkan atau perubahan permukaan tanah.

2.2.2 Variety (Keragaman)

Semakin beragam kegiatan yang dapat berlangsung di sebuah lingkungan maka lingkungan akan semakin responsif (Bentley *et al*, 2015). Sifat manusia, bentuk dan aktivitas yang beragam akan menciptakan berbagai makna dan pada gilirannya maknanya dapat mempengaruhi berbagai pilihan yang tersedia. Lingkungan dibentuk oleh berbagai kegiatan yang dibangun ke dalam ruang, keragaman merupakan produk dari lokasi fitur dan jalur pergerakan.

Ragam pengalaman menyiratkan tempat dengan beragam bentuk, kegunaan dan makna (Silavi *et al*, 2016). Berbagai penggunaan membuka tingkat variasi lainnya:

- Tempat dengan kegunaan bervariasi memiliki tipe bangunan yang bervariasi, dengan bentuk bervariasi.
- Menarik beragam orang, pada waktu yang bervariasi, dengan berbagai alasan.

- Karena berbagai aktivitas, bentuk dan orang memberikan perpaduan perseptual yang kaya, pengguna yang berbeda menafsirkan tempat tersebut dengan cara yang berbeda: dibutuhkan beragam makna.

Oleh karena itu beragam penggunaan merupakan kunci variasi secara keseluruhan. Ini harus dipertimbangkan sejak awal dalam desain.

Keragaman aktivitas akan memberi pengalaman bagi pengguna kawasan dengan jenis sistem interaksi tertentu. Dalam konteks sistem interaktif terdapat tiga jenis pengalaman, dari sudut pandang makna (Forlizzi dan Battarbee, 2004) yaitu:

- a. Pengalaman, mengacu pada aliran "*self-talk*" yang terus-menerus yang terjadi ketika kita sadar, dan itu didasarkan pada pengetahuan holistik yang diperoleh seseorang selama hidupnya. Misalnya. saat berjalan di taman atau melakukan tata graha ringan.
- b. Sebuah pengalaman, yang disebut sebagai sesuatu yang lebih bersatu, yang dapat diartikulasikan atau dinamai, memiliki awal dan akhir, dan pada akhirnya dapat menjadi titik pembelajaran dari sudut pandang holistik. Misalnya. peristiwa tertentu atau produk tertentu yang berinteraksi dengan seseorang pada saat tertentu.
- c. Pengalaman bersama, yang melibatkan menciptakan makna dan emosi bersama, atau berbagi dengan orang lain. Pengalaman bersama memungkinkan serangkaian interpretasi oleh orang lain yang terlibat, dan oleh karena itu pengalaman pribadi saling dipengaruhi oleh berbagi dan mengekspresikan makna melalui interaksi sosial. Misalnya. berinteraksi dengan orang lain selama acara tertentu.

Pengalaman pengguna sendiri didefinisikan sebagai konsekuensi dari (Hassenzahl dan Tractinsky, 2006):

- Status internal pengguna (pra-disposisi, harapan, kebutuhan, fungsionalitas, suasana hati, dan lainnya),
- Karakteristik sistem yang dirancang (kompleksitas, tujuan, kegunaan, fungsi, dan lainnya)
- Konteks tempat interaksi terjadi (pengaturan sosial, kebermaknaan kegiatan, kesukarelaan penggunaan, dan lainnya).

Definisi semacam itu berfokus pada bagaimana menciptakan pengalaman yang berkualitas daripada sekadar mencegah masalah kegunaan dan fungsi pendukung. Seperti yang disebutkan sebelumnya, masih belum ada definisi yang disetujui secara luas untuk keragaman pengalaman pengguna (Roto *et al*, 2009). Namun, setelah menganalisis beberapa perspektif yang berbeda sejauh ini (Law *et al*, 2008 dan Aarts *et al*, 2009) desain pengalaman pengguna adalah tentang merancang untuk aspek subjektif: kesenangan dan nilai, berbeda dengan untuk menghilangkan masalah kegunaan. Ini adalah konsep subyektif dan holistik yang sulit diukur dan dievaluasi, karena desain yang sama dapat memiliki efek berbeda terhadap pengguna yang berbeda di waktu yang berbeda, dipengaruhi oleh keadaan internal pengguna, konteks penggunaan, dan sistem yang digunakan (Roto *et al*, 2009).

Selain dari variasi kegiatan atau pengalaman, keragaman juga dilihat dari bagaimana lingkungan mampu mengakomodasi keragaman pengguna, baik pengguna normal maupun pengguna dengan kebutuhan khusus. Khususnya untuk jenis pejalan kaki, terdapat kebutuhan tertentu bagi tuna netra, kursi roda, stroller ataupun kegiatan berjalan di malam hari. Pemenuhan prinsip-prinsip inklusif bagi ragam pengguna pada rancangan akan menghasilkan desain yang membuat semua orang dapat menggunakannya dengan aman, mudah, dan bermartabat (CABE, 2006). Lingkungan akan memiliki karakter yang:

1. Fleksibel, yaitu bagaimana orang yang berbeda dapat menggunakannya dengan cara yang berbeda.
2. Mudah, sehingga semua orang dapat menggunakannya tanpa terlalu banyak usaha atau pemisahan.
3. Akomodatif, untuk semua orang, tanpa memandang usia, jenis kelamin, mobilitas, etnis, atau keadaan mereka.
4. Menyambut, tanpa hambatan penonaktifan yang mungkin mengecualikan beberapa orang.
5. Realistik, menawarkan lebih dari satu solusi untuk membantu menyeimbangkan kebutuhan setiap orang dan mengenali bahwa satu solusi mungkin tidak berfungsi untuk semua.

Memenuhi prinsip-prinsip keragaman pengguna membutuhkan pemahaman tentang bagaimana bangunan atau ruang akan digunakan dan siapa yang akan menggunakannya. Tempat-tempat perlu dirancang demikian bahwa mereka dapat beradaptasi dengan perubahan penggunaan dan tuntutan.

2.2.3 Legibility (Keterbacaan)

Responsivitas lingkungan dapat ditemukan dari keterbacaan tempat tersebut. Lingkungan semakin responsif jika mempermudah seseorang dapat memahami peluang apa yang ditawarkan pada suatu tempat atau kawasan (Bentley *et al*, 2015). Keterbacaan penting pada dua tingkat: bentuk fisik dan pola aktivitas. Tempat dapat dibaca pada tingkat tertentu secara terpisah. Misalnya, adalah mungkin untuk mengembangkan perasaan yang jelas tentang bentuk fisik suatu tempat, mungkin hanya menikmatinya pada tingkat estetika. Sama, pola penggunaan bisa digenggam tanpa banyak perhatian dengan bentuknya. Tapi untuk memanfaatkan potensi tempat itu. penuh, kesadaran bentuk fisik dan pola penggunaan harus saling melengkapi. Hal ini sangat penting bagi orang luar, yang perlu memahami tempat itu dengan cepat.

Para peneliti di bidang psikologi lingkungan dan baru-baru ini lingkungan virtual telah mengeksplorasi ide tempat untuk memahami seluruh pengalaman orang tentang lokasi (spasi) yang mereka kunjungi (Spagnolli dan Gamberini, 2005). Karya ini sering mengambil perspektif fenomenologis dengan tujuan mengungkap aspek-aspek inti dari suatu ruang yang menghasilkannya menjadi tempat. Dalam istilah dasar, sebuah ruang adalah manifestasi fisik dari suatu lokasi, misalnya sebuah ruangan, dinding dan furniturnya, dan lain-lain. Sedangkan sebuah tempat mengandung aspek tingkat yang lebih tinggi seperti aktivitas yang dilakukan orang, makna apa pun yang melekat padanya, serta fisik properti (McCall *et al*, 2005).

Bangunan dengan karakter menonjol dari bangunan-bangunan di sekitarnya dapat menjadi komponen legibilitas karena memiliki sifat sarana perseptual (Yavuz, 2014). Bangunan tersebut akan lebih dapat menjadi *focal point* bila terletak sebagai bangunan pojok di persimpangan jalan (node). Node adalah elemen fisik utama yang berperan dalam berbagi gambar / keterbacaan. Keterbacaan simpul dapat ditingkatkan melalui bangunan sudut yang khas, bantuan

sudut yang melebar di persimpangan antara mereka fokus membangun di pusat ruang (Mephram, 2011). Adapun bangunan maupun edge yang menjadi *focal point* dalam kawasan memberi pengaruh terhadap singularitas, kontinuitas, kejelasan, penyederhanaan, dominasi, pembedaan arah, lingkup visual serta kesadaran gerak (Silavi, 2017).

2.2.4 Robustness (Kekokohan)

Kualitas responsivitas dapat meningkat dengan memperkokoh suatu lingkungan, dimana *robustness* (kekokohan) yang dimaksud adalah sejauh mana orang dapat menggunakan tempat yang diberikan untuk tujuan yang berbeda (Bentley *et al*, 2015). *Robustness* mengeksplorasi bagaimana satu ruang dapat digunakan untuk beberapa kegunaan.

Untuk tingkat yang penting, potensi ruang terbuka yang kuat bergantung pada apa yang terjadi di bagian bangunan tepat di sampingnya (Silavi *et al*, 2016). Ini harus diperhitungkan saat merencanakan bangunan itu sendiri. Beberapa kegiatan di dalam gedung dapat diuntungkan karena dapat diperluas ke luar ke ruang terbuka publik yang berdekatan. Bila ini terjadi, mereka akan berkontribusi terhadap aktivitas di ruang publik itu sendiri.

Aktivitas dalam ruangan lainnya dapat berkontribusi pada tingkat aktivitas di luar ruangan: kontak visual dengan mereka dapat membuat tempat ini lebih menarik bagi pengguna (McCall *et al*, 2005). Setiap area dalam ruangan yang dapat berkontribusi terhadap aktivitas di luar ruangan dengan salah satu cara ini disebut area aktif. Pada tahap ini, perlu diputuskan elemen mana dari skema yang memiliki kualitas aktif ini. Sedapat mungkin harus memastikan bahwa lantai dasar bangunan, tempat berbatasan dengan ruang publik, ditempati oleh area aktif ini. Kekokohan dapat dinilai dari aktivitas kendaraan, aktivitas pejalan kaki dan kondisi perlindungan cuaca pada sebuah koridor (Mohammed, 2015; Fakhara dan Shahabb, 2018).

Aktivitas pejalan kaki menuntut adanya fleksibilitas yang memungkinkan suatu tempat menjadi lebih serba guna. Fleksibilitas adalah apa yang membuat ruang berkelanjutan dalam jangka panjang, dan memastikan keberadaan orang di lingkungan (Kronenburg, 2007). Manusia adalah makhluk yang fleksibel. Manusia

terus berubah dan mereka mendapatkan perubahan di sekitarnya agar sesuai dengan keinginan mereka. Lingkungan dengan kemampuan menanggapi situasi dan tuntutan yang terus berubah menghasilkan lebih banyak kapasitas untuk berbagai kegiatan. Karakteristik fleksibel ini terjadi pada level yang berbeda (Fakhara dan Shahabb, 2018). Pada langkah pertama, pengguna menyesuaikan diri dengan ruang untuk memenuhi permintaan mereka. Di tingkat kedua, pengguna mengubah beberapa fitur ruang, dengan kata lain, ruang beradaptasi dengan pengguna. Akhirnya, pengguna meninggalkan ruang karena tidak cukup kuat untuk memenuhi kebutuhan pengguna.

Kekokohan kawasan juga dipengaruhi dari bagaimana kawasan dapat membantu perlindungan cuaca pada pengguna koridor, terutama pejalan kaki . Perlindungan cuaca di negara tropis seperti Indonesia memerlukan pertimbangan pada musim penghujan dan musim kemarau.

2.2.5 Visual Appropriateness (Kesesuaian Visual)

Jika sebuah lingkungan memiliki tampilan tempat yang terperinci membuat orang sadar akan pilihan yang ada maka lingkungan tersebut memiliki responsivitas yang semakin baik (Bentley *et al*, 2015). Kesesuaian visual adalah bagaimana pemberian isyarat dapat mendukung variasi, ketahanan dan keterbacaan, karena sangat penting jika orang menafsirkan dengan benar bagaimana memanfaatkan lingkungan dengan tepat. Contoh kelayakan visual yang buruk adalah ketika bangunan identik dalam warna dan penampilan sehingga sulit untuk membedakannya.

Ketepatan visual membawa makna ke situs dengan menggabungkan isyarat visual yang meningkatkan karakter ruang. Makna yang ditafsirkan oleh pengguna dari penggunaan suatu tempat memungkinkan mereka untuk mengambil sikap eksplorasi terhadapnya yang dianggap tepat secara visual, pengguna yang berbeda memiliki interpretasi yang berbeda tentang suatu tempat, pengalaman lingkungan, dan tujuan terhadap tempat tersebut membuat interpretasi tersebut (Behzadiaria, 2014).

Hal ini penting karena sangat mempengaruhi interpretasi yang dilakukan orang di tempat: apakah perancang menginginkannya atau tidak, orang akan

menafsirkan tempat sebagai memiliki makna. Bila makna ini mendukung daya tanggap, tempat itu memiliki kualitas yang kita sebut kelayakan visual (McCall *et al*, 2005).

Proporsi ruang terhadap massa dan kesesuaian visual lebih penting dalam ruang yang penuh dan ramai dengan variasi (Fakhara dan Shahabb, 2018). Ketepatan visual sangat penting di tempat-tempat yang paling sering dikunjungi oleh orang-orang dari berbagai macam latar belakang yang berbeda. Apalagi saat penampilan tempat itu tidak bisa diubah oleh penggunanya sendiri. Baik di dalam maupun di luar ruangan, oleh karena itu, kelayakan visual sebagian besar penting di ruang-ruang yang lebih umum dalam skema ini. Sejauh menyangkut ruang publik, ini sangat relevan dengan bagian luar bangunan yang menentukan wilayah publik (Silavi, 2016).

Kesesuaian visual memiliki kriteria yang juga mempertimbangkan kesesuaian gaya arsitektur yang digunakan. Bentley (2015) membagi jenis tampilan antara kota tradisional dan kota modern. Pada kota tradisional memiliki keterbacaan lebih baik terhadap bentuk sesuai dengan fungsinya dibandingkan dengan kota modern. Penggunaan tampilan pada kota modern memungkinkan bangunan yang fungsinya berbeda, seperti bangunan vila dan kantor dapat memiliki citra yang sama.

2.2.6 Richness (Kekayaan)

Kekayaan berhubungan dengan berbagai pengalaman sensorik yang tersedia, misalnya penglihatan, penciuman, sentuhan dan suara. Hal ini juga berkaitan dengan bagaimana pengalaman dapat mempengaruhi keadaan emosional orang-orang yang mengunjungi tempat itu (Bentley *et al*, 2015). Contoh visual adalah penggunaan jalur untuk memberi kesadaran terhadap lingkungan yang tinggi dan sesuatu yang penting akan terjadi. Oleh karena itu dalam arti visual penting untuk mempertimbangkan berapa lama sesuatu dapat dilihat dan dari mana dilihat serata mempengaruhi responsivitas lingkungan.

Bagi kebanyakan orang, penglihatan adalah perasaan yang dominan. Sebagian besar informasi yang kami tangani disalurkan melalui mata kami, sehingga sebagian besar bab ini berkaitan dengan kekayaan visual (McCall, 2005).

Suasana ruang kota diciptakan dan dialami sebagai produk dari campuran yang berbeda, terkadang unik, campuran pemandangan, suara, bau, tekstur, selera dan kondisi termal (Thibaud, 2011), beresonansi dengan memori individu dan kolektif kita. Jadi pengalaman indrawi adalah bagian penting dari pembuatan tempat, yang membantu memperkuat hubungan antara orang-orang dengan tempat dan, membentuk ranah publik.

Salah satu hal yang memiliki potensi besar untuk mempengaruhi richness adalah persampahan. Persampahan yang tidak baik akan menimbulkan ketidaknyamanan lensa pengalaman sensorik, yaitu secara *viewscape* dan *smellscape* (Wankhede dan Wahurwagh, 2016). Pengalaman sensorik ruang kota dipelajari oleh berbagai peneliti berdasarkan keunikan, kepemilikan pengguna, dan rasa tempat yang sangat tergantung pada identitas, struktur, makna, wilayah dan budaya ruang kota tersebut. Pengguna memutuskan tingkat pengalaman sensorik yang baik dan buruk dengan bantuan indera visual yang dominan, indera pendengaran omnidirectional, merasakan sekitarnya dengan penciuman, rasa dan indera peraba serta kenangan ruang urban tertentu.

2.2.7 *Personalisation* (Personalisasi)

Personalisasi adalah kemampuan yang lingkungan dapat berikan kepada seseorang untuk menyesuaikan lingkungan pada skala besar atau kecil (Bentley *et al*, 2015). Personalisasi skala kecil bisa termasuk menggerakkan kursi di sebuah ruangan, personalisasi skala besar menjadi kemampuan untuk mengubah tampilan bangunan. Lingkungan disebut responsif jika mampu memberikan kemungkinan pengguna untuk menyesuaikan diri dengan lingkungan dengan mudah.

Personalisasi nampaknya semakin meningkat saat ini, sebagian karena semakin banyak cara murah untuk mengubah tampilan luar gedung. Dalam keadaan tertentu, efek kombinasi dari perubahan ini menjadi isu kebijakan: jenis transformasi yang ditunjukkan di bawah ini menghasilkan perdebatan perencanaan panas tentang kontrol versus pilihan individu (Silavi, 2016). Pengguna mempersonalisasi dengan dua cara, yaitu untuk memperbaiki fasilitas praktis dan untuk mengubah citra suatu tempat. Orang mempersonalisasikan citra bangunan karena dua alasan utama:

- sebagai penegasan selera dan nilai mereka sendiri:
- personalisasi afirmatif karena mereka menganggap gambar yang ada tidak sesuai: personalisasi remedial

Personalisasi afirmatif harus didukung dengan jelas. Terkadang, desainer sengaja mendorong personalisasi perbaikan, merancang gambar yang tidak pantas untuk merangsang personalisasi.

Ketujuh pedoman tersebut menjadi tolak ukur responsivitas lingkungan kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Melalui penilaian tersebut, maka dapat ditemukan masalah-masalah dari setiap aspek responsivitas lingkungan dan membantu menemukan solusi pemecahannya. Berikut parameter penilaian sebagai sarana membantu analisa tingkat responsivitas lingkungan.

Tabel 2.2 Parameter Penilaian Responsivitas Lingkungan

Aspek Responsivitas Lingkungan	Definisi	Sub Aspek	Sumber
<i>Permeability</i> (Permeabilitas)	Merupakan kualitas sejauh mana bentuk kawasan memungkinkan pengguna untuk pergi dan tidak dalam lingkungannya.	- Hierarki jalan: pengelompokan jalan berdasarkan fungsi dan tipe struktur blok. - Dimensi pada node: lebar masing-masing jalan yang membentuk node dan radius tikungan jalan.	Bentley <i>et al</i> , 2015; de Andrade <i>et al</i> , 2018; Mephram, 2011; Mohammed, 2015; Silavi <i>et al</i> , 2016; Silavi <i>et al</i> , 2017.
<i>Variety</i> (Keragaman)	Berbagai aktivitas, pengguna, fungsi dan pemaknaan yang terjadi dalam suatu lingkungan	- Variasi fungsi: penggunaan lahan dan bangunan pada kawasan - Variasi pengguna: jenis aktivitas pejalan kaki seperti penyandang tuna netra	Aarts <i>et al</i> , 2009; Bentley <i>et al</i> , 2015; CABE, 2006; Forlizzi dan Battarbee, 2004; Hassenzahl dan

Aspek Responsivitas Lingkungan	Definisi	Sub Aspek	Sumber
			Tractinsky, 2006; Law <i>et al</i> , 2008; Roto <i>et al</i> , 2009; Silavi <i>et al</i> , 2016.
<i>Legibility</i> (Keterbacaan)	Keterbacaan, kemudahan pengguna memahami tata ruang kawasan	- Objek Tengah: bangunan dan edge yang menjadi <i>focal point</i> bagi pengguna	Bentley <i>et al</i> , 2015; Mephram, 2011; McCall <i>et al</i> , 2005; Silavi <i>et al</i> , 2017; Spagnolli dan Gamberini, 2005; Yavuz, 2014.
<i>Robustness</i> (Kekokohan)	Sejauh mana orang dapat menggunakan tempat tertentu untuk tujuan dan kegiatan yang berbeda.	- Aktivitas kendaraan: jenis kendaraan yang dapat melewati koridor - Aktivitas pedestrian: kegiatan yang dapat dilakukan di trotoar - Perlindungan cuaca: upaya melindungi pejalan kaki dari hujan dan panas matahari	Bentley, 2015; Fakhara dan Shahabb, 2018; McCall <i>et al</i> , 2005; Mohammed, 2015; Kronenburg, 2007; Silavi <i>et al</i> , 2016;
<i>Visual Appropriateness</i> (Kesesuaian Visual)	Desain yang secara fisik membuat orang sadar akan pilihan yang disediakan oleh kawasan	- Gaya arsitektur: kesesuaian tampilan fasad bangunan dalam kawasan dengan fungsi - Bentuk massa: geometri yang	Behzadiaria, 2014; Bentley, 2015; Silavi <i>et al</i> , 2016; McCall <i>et al</i> , 2005; Fakhara

Aspek Responsivitas Lingkungan	Definisi	Sub Aspek	Sumber
		tampil pada bangunan	dan Shahabb, 2018;
<i>Richness</i> (Kekayaan)	Sejauh mana lingkungan mempengaruhi pengalaman indera yang dinikmati pengguna	- Aroma: kenyamanan pengguna pada indra penciuman - <i>Motion</i>: kenyamanan pengguna dalam melakukan pergerakan	Bentley, 2015; McCall <i>et al</i> , 2005; Silavi <i>et al</i> , 2016; Thibaud, 2011; Wankhede dan Wahurwagh, 2016
<i>Personalisation</i> (Personalisasi)	Sejauh mana lingkungan menyediakan isi dan pelayanan yang memberikan ciri bagi pengguna	- Preferensi pengembangan: karakter identitas kota yang diinginkan	Bentley, 2015; Silavi <i>et al</i> , 2016;

2.3 Teori Mengenai Koridor dalam Kawasan Perdagangan

Fokus penelitian dalam penataan kawasan perdagangan di Kota Denpasar adalah koridor-koridor yang mengelilingi kawasan tersebut. Sehingga perlu pemahaman mengenai definisi koridor itu sendiri. Banyak ahli yang memberikan pendapatnya mengenai definisi dari koridor, antara lain sebagai berikut.

- Spreiregen (1965) berpendapat bahwa koridor merupakan bagian dari *urban space* yang berbentuk linier, tertutup di kedua sisinya dengan karakter elemen yang mempersatukan. Elemen yang mempersatukan diantaranya yaitu dinding pada kedua sisinya.
- Bishop (1989) mendefinisikan koridor sebagai suatu daerah yang membedakan antara wilayah jalan yang memiliki *facade* antar bangunan yang tidak teratur dan berbeda bentuk, hal ini berpengaruh terhadap zona atau wilayah yang ada di belakang bangunan tersebut.

- c. Moughtin (2003) menyatakan bahwa suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya terdapat bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut.
- d. Grobler dan Roux (2006) menyatakan bahwa koridor sebagai linear dalam bentuk yang disusun secara berurutan sepanjang garis dan menampilkan prosesi dan gerakan.

Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa koridor merupakan sebuah jalur linear berupa bagian ruang kota yang disepanjang sisinya terdapat deretan bangunan atau elemen lain seperti vegetasi dan *street furniture*. Tampilan fasad bangunan dan penataan elemen lainnya yang terletak di sisi koridor akan mempengaruhi kualitas visual dan karakter koridor serta mempengaruhi kenyamanan pengguna.

Mengenai kawasan perdagangan, menurut kamus tata ruang adalah area dengan kegiatan komersial sebagai fungsi yang mendominasi atau disebut juga sebagai kawasan perniagaan atau usaha kota. Kawasan tersebut mempunyai pengaruh besar terhadap kegiatan ekonomi kota. Dalam kawasan perdagangan terdapat koridor-koridor jalan yang dilengkapi oleh deretan pertokoan dan bangunan penyedia jasa yang membatasinya, yaitu koridor perdagangan.

Menurut Bishop (1989), koridor perdagangan adalah beberapa jalan yang digunakan sebagai jalur utama kendaraan yang melewati kota, yang biasanya bermula dari area komersial menuju area sub urban yang padat dengan perkantoran dan pusat pelayanan. Sedangkan menurut Moughtin (2013), koridor perdagangan terdiri dari pertokoan yang berperan sebagai dekorasi kota. Pergerakan dan aktivitas pejalan kaki di jalur pedestrian yang meningkatkan aktivitas komersial sudah menjadi dekorasi kota tersendiri. Fungsi jalan ini adalah hiburan, sehingga karakter visual yang ditampilkan sangat beragam, kaya warna dan dekorasi.

2.3.1 Aspek Koridor Sebagai Ruang Publik Kawasan

Terdapat aspek-aspek koridor menurut Carr (1992 dalam Carmona, 2010) yang menyatakan bahwa sebuah koridor dapat berperan secara baik sebagai ruang

publik jika mengandung aspek *comfort*, *relaxation*, *passive engagement*, *active engagement*, dan *discovery*. Kelima unsur tersebut dijelaskan oleh Carr (1992) sebagai berikut:

1. *Comfort*, merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan ruang fisik koridor. Lama seseorang beraktivitas berada dapat dijadikan tolok ukur *comfortable* (tingkat kenyamanan) suatu koridor. Dalam hal ini kenyamanan koridor antara lain dipengaruhi oleh: *environmental comfort* yang berupa perlindungan dari pengaruh alam seperti sinar matahari dan angin; *physical comfort* yang berupa ketersediaan fasilitas penunjang yang cukup seperti tempat duduk; *social and psychological comfort* yang berupa ruang bersosialisasi untuk pengguna.
2. *Relaxation*, merupakan aktivitas yang erat hubungannya dengan *psychological comfort*. Suasana rileks mudah dicapai jika badan dan pikiran dalam kondisi sehat dan senang. Kondisi ini dapat dibentuk dengan menghadirkan unsur-unsur alam seperti tanaman atau pohon, dan air dengan lokasi yang terpisah atau terhindar dari kebisingan dan hiruk pikuk kendaraan di sekelilingnya.
3. *Passive engagement*, aktivitas ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungannya. Kegiatan pasif dapat dilakukan dengan cara duduk-duduk atau berdiri sambil melihat aktivitas yang terjadi di sekelilingnya atau melihat pemandangan lingkungan sekitar.
4. *Active engagement*, suatu ruang koridor dikatakan berhasil jika dapat mewadahi aktivitas kontak atau interaksi antar anggota masyarakat dengan baik.
5. *Discovery*, merupakan suatu proses mengelola ruang koridor agar di dalamnya terjadi suatu aktivitas yang tidak monoton dengan memelihara keunikan aktivitas dan ciri khas arsitektural yang terdapat pada koridor sesuai budaya setempat.

Dari lima aspek koridor tersebut akan digunakan dua aspek yang paling penting dan sesuai dengan permasalahan untuk diamati pada perancangan kawasan perdagangan Kota Denpasar. Unsur tersebut adalah *comfort* dan *discovery*. Kedua aspek pada penelitian ini akan dilihat sebagai persepsi pengguna koridor.

2.3.2 Kriteria Perancangan Koridor

Ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam menata sebuah koridor yang baik. Jacob (1995) menjelaskan setidaknya terdapat enam hal yang perlu dipertimbangkan, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Tempat bagi kenyamanan pejalan kaki (*places for people to walk with some leisure*).

Jalan yang baik adalah yang mengundang berjalan santai dan aman. Kedengarannya sederhana dan pada dasarnya memang demikian. Harus ada jalan setapak yang cukup lebar sehingga memungkinkan orang berjalan dengan langkah yang bervariasi. Fisik yang menghubungkan antara jalur kendaraan dan *pedestrian ways* perlu menawarkan rasa aman dan ketenangan. Pohon-pohon di jalur tepi jalan, jika cukup dekat satu sama lain, membuat zona pejalan kaki terasa aman.

2. Kenyamanan fisik (*physical comfort*).

Jalan dirancang dengan menawarkan kehangatan atau sinar matahari ketika dingin dan teduh serta sejuk ketika panas. Jalan didefinisikan dalam dua cara, pertama secara vertikal, yang berkaitan dengan ketinggian dinding atau pepohonan di sepanjang jalan. Kedua, secara horizontal, panjang atau jarak jalan. Semakin lebar sebuah jalan, maka semakin banyak massa atau tinggi yang diperlukan untuk mendefinisikannya

3. Kualitas yang melibatkan penglihatan (*qualities that engage the eyes*).

Jalan-jalan besar membutuhkan karakteristik fisik yang membantu mata melakukan apa yang ingin mereka lakukan, harus lakukan: bergerak. Secara umum, banyak permukaan yang berbeda di mana cahaya terus bergerak yang membuat mata tetap terlibat: bangunan terpisah, banyak jendela atau pintu yang terpisah, atau perubahan permukaan. Kerumitan visual adalah apa yang dibutuhkan, tetapi tidak harus begitu rumit sehingga menjadi kacau atau membingungkan. Selain membantu mendefinisikan jalan, memisahkan dunia pejalan kaki dari kendaraan, dan memberi keteduhan, yang membuat pohon begitu istimewa adalah gerakan mereka; gerakan konstan dari dahan dan dedaunan mereka, dan cahaya yang terus berubah yang dimainkan, menyeluruh, dan di sekitar mereka.

4. Transparansi (*transparency*).

Beberapa jalan di perkotaan menunjukkan adanya unsur transparan pada masing-masing bagian tepinya. Hal ini seakan menyatukan bagian ruang publik jalan dan alam sekitar dengan bagian dalam bangunan yang bersifat privat. Sehingga, manusia yang berada dalam ruang bangunan dapat merasakan nuansa pada ruang luar bangunan. Sebaliknya, pengguna jalan yang berada di luar dapat merasakan kondisi di balik dinding yang menjadi tepian jalan.

5. Aksesibilitas (*accessibility*).

Tujuan dari pembuatan jalan adalah sebagai pengantar para penggunanya untuk mengakses suatu tempat dari dan atau ke tempat lain. Selain itu, tujuan utamanya tidak hanya berupa kemudahan akses untuk mengantarkan penggunanya menuju ke sebuah lokasi yang ada di jalan tersebut, tetapi juga mengantarkannya menuju dan dari kawasan di luar koridor jalan tersebut. Aksesibilitas menjadi sebuah persoalan tersendiri bagi para pengunjung tempat di sepanjang jalan ketika hendak memotong maupun menyeberang jalan sekitar. Oleh karena itu, hal ini perlu diperhatikan lebih lanjut demi mewujudkan sebuah koridor jalan yang baik dalam melayani para penggunanya.

Dari kriteria perancangan koridor tersebut, terdapat dua kriteria yang paling dibutuhkan pada perancangan kawasan perdagangan di Kota Denpasar. Pertama adalah mengenai tempat bagi kenyamanan pejalan kaki dimana aspek yang perlu diamati untuk memenuhi kriteria ini adalah jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*). Kedua adalah kualitas yang melibatkan penglihatan, sehingga aspek yang perlu diamati pada kriteria ini adalah kualitas visual.

2.4 Jenis Aktivitas Pengguna di Ruang Publik Kawasan

Sebuah lingkungan menciptakan kesan suasana tertentu dikarenakan beberapa kondisi, yaitu keberadaan aktivitas (Gehl, 2011). Secara sederhana aktivitas ini dirangkum pada beberapa kategori yang masing-masing membutuhkan tatanan lingkungan fisik yang berbeda. Kategori tersebut diantaranya adalah :

1. **Aktivitas primer**, merupakan aktivitas yang melibatkan tingkat kebutuhan partisipasi yang tinggi dalam kondisi apapun. Secara umum aktivitas primer

merupakan aktivitas yang dilakukan sehari-hari dan rutin, kebanyakan melibatkan berjalan. Aktivitas primer merupakan aktivitas yang paling sedikit dipengaruhi oleh lingkungan fisik, hal ini dikarenakan orang tidak memiliki pilihan lain karena tingkat kebutuhan dalam menjalani aktivitas ini. Contoh kegiatannya adalah, menuju ke sekolah, bekerja, berbelanja, menunggu transportasi umum, dan menjalankan tugas.

2. **Aktivitas opsional**, sering dipengaruhi oleh kondisi eksternal dan tingkat kebutuhan dan kemungkinan orang bisa melakukan aktivitas ini. Oleh karena itu, hubungan antara lingkungan fisik menjadi poin penentu untuk melakukan aktivitas rekreasional ini. Contoh kegiatannya adalah, berjalan untuk mendapatkan udara segar, berdiri menikmati pemandangan, duduk, maupun berjemur.
3. **Aktivitas sosial**, merupakan aktivitas yang bergantung pada keberadaan orang lain pada ruang luar dan bersifat spontan. Hal tersebut terjadi dikarenakan konsekuensi dari pergerakan manusia dan kesamaan lokasi. Aktivitas ini disebut pula sebagai aktivitas resultan, hal ini dikarenakan koneksi antara dua aktivitas sebelumnya. Implikasi pernyataan tersebut mendukung hubungan antara kualitas aktivitas sosial dengan kondisi ruang publik, serta kualitas aktivitas primer, dan opsional yang berlangsung disana. Contoh kegiatannya adalah perbincangan, perjumpaan, berkomunitas, anak-anak bermain. Adapula aktivitas sosial yang berupa kontak pasif, seperti mendengar dan melihat orang lain.

Pada kondisi ruang luar baik maka frekuensi dan variasi aktivitas akan semakin banyak dan semakin lama dilakukan. Hal ini disebabkan karena lingkungan dan situasinya ‘mengundang’ seseorang untuk berhenti, duduk, makan, bermain, menikmati, dan sebagainya. Sehingga apabila koridor dan ruang kota berada pada kondisi yang buruk maka hanya beberapa aktivitas primer saja yang dapat dilakukan, seseorang akan terburu-buru untuk pulang.

Dari pendapat ahli mengenai aktivitas di ruang publik tersebut, jenis-jenis aktivitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah (1) aktivitas primer, meliputi berjalan; menunggu transportasi umum; dan berdagang; (2) aktivitas opsional,

meliputi duduk; berdiri; dan menikmati pemandangan; dan (3) aktivitas sosial, meliputi berinteraksi/ mengobrol; berkumpul; dan bermain.

2.5 *Hybrid City* sebagai Konsep Perancangan Kawasan

Konsep *hybrid* merupakan salah satu metode perancangan dalam sebuah karya arsitektur yang muncul di era post-modern. Secara etimologis, *hybrid* merupakan penggabungan beberapa aspek yang berbeda (binari oposisi), tentunya dalam bidang arsitektur kota. Pemahaman konsep *hybrid* mulai berkembang di dunia arsitektural yang didefinisikan oleh para ahli teori arsitektur, yaitu:

1. Kisho Kurokawa (1991) mengatakan bahwa *hybrid* berarti menggabungkan atau mencampur berbagai unsur terbaik dari budaya yang berbeda, baik antara budaya masa kini dengan masa lalu (diakronik), atau antar budaya masa kini (sinkronik). Dengan demikian *hybrid* menurut Kurokawa berarti menerima penggunaan referensi majemuk yang lintas budaya dan sejarah.
2. Charles Jenks (2002) mengatakan bahwa *hybrid* adalah sebuah metode untuk menciptakan sesuatu dengan pola-pola lama (sejarah), namun dengan bahan dan teknik baru.
3. Ningsar dan Erdiono (2012) menjelaskan konsep *hybrid* merupakan pencampuran atau keturunan dari dua hal yang bertentangan (binari oposisi) baik dalam sifat, aspek dan tujuan elemen-elemen arsitektur.
4. Menurut De Lange (2013), *hybrid city* adalah proses menyilangkan dan menghubungkan beberapa disiplin unsur rancangan. Perpaduan tersebut memberikan intervensi cerdas yang membuat kota semakin hidup (*livable*), lebih menarik (*interesting*) dan menjadi tempat yang lebih baik.
5. Pluta (2016) menyatakan ruang *hybrid* dicirikan oleh berbagai jenis koneksi: kombinasi fungsi yang berbeda, ruang nyata dan virtual, solusi perkotaan dengan solusi arsitektur, dan solusi di bidang arsitektur lansekap dan transportasi, koneksi sejarah dan kontemporer, koneksi budaya dan alam.

Dari pernyataan-pernyataan tersebut, dapat disimpulkan pengertian dari konsep *hybrid city* yang digunakan sebagai dasar penelitian ini. Konsep *hybrid city* adalah sebuah konsep yang menggabungkan dua atau lebih unsur yang berbeda atau bertentangan untuk mengatasi kompleksitas masalah perkotaan dengan tujuan

mendapatkan rancangan kota yang lebih baik. Pada penelitian ini, beberapa unsur berbeda yang akan digabungkan adalah:

1. Unsur modern dan tradisional.

Visual bangunan kawasan di studi lokasi banyak yang menggunakan tampilan arsitektur modern, sedangkan Kota Denpasar merupakan kota budaya yang harus konsisten menampilkan unsur arsitektur tradisional Bali. Maka dalam rancangan kawasan akan menggabungkan dan menselaraskan visual modern dan tradisional Bali.

2. Unsur fungsional dan rekreasional.

Kawasan perdagangan saat ini berorientasi pada optimalisasi fungsi untuk kepentingan ekonomi masing-masing bangunan tanpa integrasi bangunan satu dengan lainnya. Koridor sebagai penjalin bangunan-bangunan tersebut akan dirancang bukan hanya fungsional sebagai jalur akses, namun juga dirancang supaya memberi pengalaman menyenangkan (rekreasional). Tujuannya adalah memberi kenyamanan dan efektifitas kegiatan pengguna kawasan tersebut.

2.5.1 Tahapan dalam Konsep *Hybrid City*

Menurut Ikhwanuddin (2018), tahapan dalam konsep *hybrid* dilakukan melalui tahapan-tahapan *quotation*, manipulasi elemen dan unifikasi atau penggabungan. Metode ini memiliki kesamaan berfikir dengan metode '*both and*' versi Venturi (1996) yang meliputi tatanan, fragmentasi dan infleksi dan juktaposisi atau superimposisi. Metode *hybrid* berpikir dari elemen atau bagian menuju keseluruhan. Sebaliknya pada metode '*both and*', berpikir dilakukan dari keseluruhan menuju elemen atau bagian. Tahapan metode *hybrid* adalah sebagai berikut :

1. Eklektik atau *quotation*

Eklektik artinya menelusuri dan memilih perbendaharaan bentuk dan elemen arsitektur dari masa lalu yang dianggap potensial untuk diangkat kembali. Eklektik menjadikan arsitektur masa lalu sebagai titik berangkat, bukan sebagai model ideal. Asumsi dasar penggunaan Arsitektur masa lalu adalah telah mapannya kode dan makna yang diterima dan dipahami oleh masyarakat.

Di sisi lain, *quotation* adalah mencuplik elemen atau bagian dari suatu karya Arsitektur yang telah ada sebelumnya.

2. Manipulasi dan modifikasi

Elemen-elemen atau hasil *quotation* tersebut selanjutnya dimanipulasi atau dimodifikasi dengan cara-cara yang dapat menggeser, mengubah dan atau memutarbalikan makna yang telah ada. Berikut beberapa teknik manipulasi.

Tabel 2.3 Teknik Manipulasi Metode Hybrid

No.	Teknik Manipulasi Metode Hybrid	Pengertian
1.	Reduksi atau simplifikasi	Pengurangan bagian-bagian yang dianggap tidak penting. Simplifikasi adalah penyederhanaan bentuk dengan cara membuang bagian-bagian yang dianggap tidak atau kurang penting.
2.	Repetisi	Pengulangan elemen-elemen yang di- <i>quotation</i> -kan, sesuatu yang tidak ada pada referensi.
3.	Distorsi bentuk	Perubahan bentuk dari bentuk asalnya dengan cara misalnya dipuntir (rotasi), ditekuk, dicembungkan, dicekungkan dan diganti bentuk geometrinya.
4.	Disorientasi	Perubahan arah (orientasi) suatu elemen dari pola atau tatanan asalnya.
5.	Disporsi	Perubahan proporsi tidak mengikuti sistem proporsi referensi (model).
6.	Dislokasi	Perubahan letak atau posisi elemen di dalam model referensi sehingga menjadi tidak pada posisinya seperti model referensi.

Sumber: Ikhwanuddin, 2018

3. Penggabungan (kombinasi atau unifikasi)

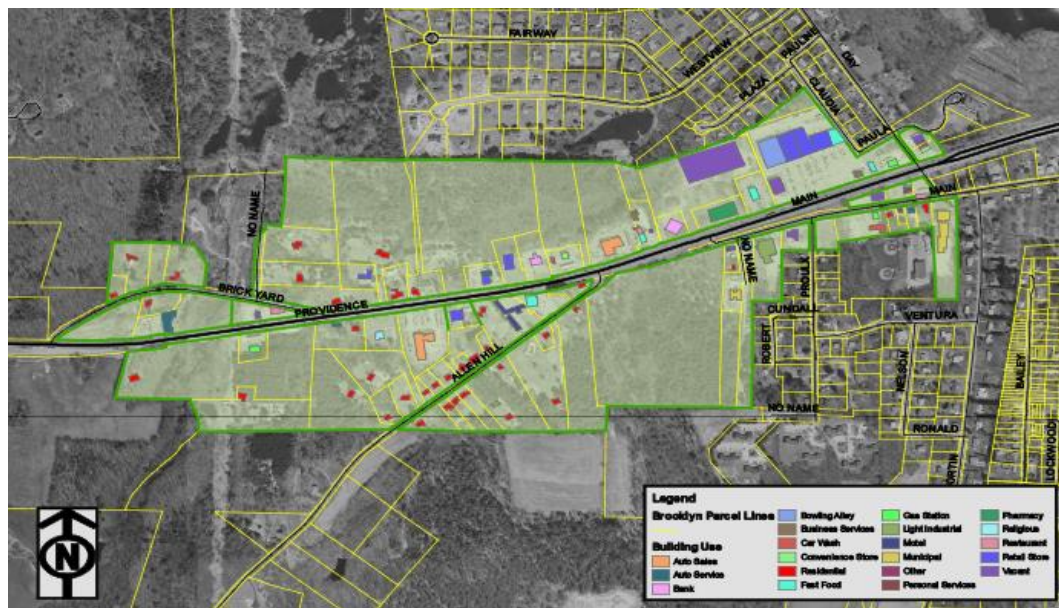
Penggabungan atau penyatuan beberapa elemen yang telah dimanipulasi atau dimodifikasi ke dalam desain yang telah ditetapkan ordernya.

2.6 Studi Preseden

Preseden perancangan kawasan perdagangan pada tesis ini menggunakan dua lokasi yaitu Rute 6 Kota Brooklin dan Kawasan Tunjungan Surabaya. Kedua lokasi ini dibahas dalam tiga bagian yaitu segi desain arsitektural, penataan ruang luar dan fasilitas pejalan kaki, dimana ketiganya akan menjadi contoh untuk pengambilan keputusan rancangan pada lokasi studi. Berikut penjabaran masing-masing studi preseden.

2.6.1 Desain Koridor Perdagangan di Route 6, The Town of Brooklyn

Brooklyn, New York adalah kota yang menghargai sejarah dan karakter pedesaan. Tempat ini terkenal dengan peternakan, tembok batu, dan pemandangan pedesaan yang indah. Selain itu, Kota Brooklyn berkomitmen pada ekonomi lokal yang kuat yang menyediakan lapangan kerja dan keragaman pendapatan. Route 6 di Kota Brooklyn ini menjadi salah satu lokasi distrik komersial utama.



Gambar 2.3. Peta Penggunaan Lahan Route 6 Kota Brooklyn
(www.brooklynct.org diakses 15 April 2019 pukul 15.00 WIB)

Route 6 adalah salah satu rute yang paling banyak dilalui timur-barat di timur laut Connecticut dan merupakan koneksi utama bagi Hartford ke Providence. Dengan akses mudah ke Interstate 395, Brooklyn menyediakan koneksi yang baik ke Norwich, New London, Worcester, dan Boston.

a. Desain Arsitektural

Gaya arsitektur di koridor Route 6 kompatibel dan melengkapi karakter pedesaan Brooklyn. Bangunan baru dan modifikasi eksterior dari struktur yang ada harus memperhatikan karakteristik pedesaan kota. Penambahan bangunan yang ada didorong untuk menjadi kompatibel dalam ukuran, skala, warna, bahan, dan karakter dengan kota atau mencerminkan gaya arsitektur yang diperbarui yang kompatibel dengan karakter pedesaan kota.

Desain arsitektur, bahan bangunan, warna, bentuk, gaya atap, dan perincian semua harus bekerja sama untuk mengekspresikan desain yang harmonis dan konsisten. Selain itu, setiap bangunan lebih dari 5.000 kaki persegi harus memiliki variasi dalam bentuk atap, tinggi bangunan, dan bidang dinding. Adapun untuk mempertahankan karakter unik Brooklyn, arsitektur waralaba (desain bangunan yang bermerek dagang atau diidentifikasi dengan rantai atau perusahaan tertentu dan bersifat generik) harus diminimalkan, kecuali sesuai dengan sifat pedesaan Brooklyn. Bangunan tersebut harus meningkatkan dan melengkapi karakter pedesaan dan gaya New England.

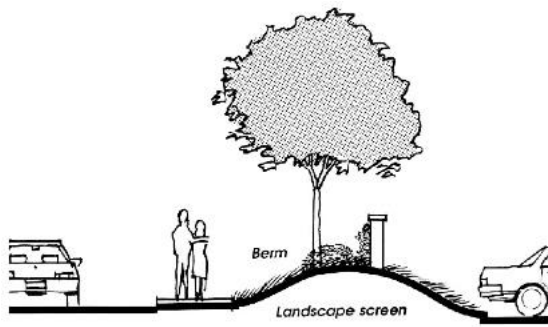


Gambar 2.4. Tampilan Bangunan Komersil di Route 6 Kota Brooklyn (www.brooklynct.org diakses 15 April 2019 pukul 15.00 WIB)

b. Penataan ruang luar

Lansekap rendah, seperti tanaman merambat dan semak di Route 6 selain kepentingan unsur estetika, juga ditanam di antara dinding atau pagar bertujuan untuk memberi tekstur pada dinding sehingga mencegah coretan. Lansekap juga dirancang dekat dengan dinding sehingga individu seperti penjahat tidak dapat bersembunyi diantaranya.

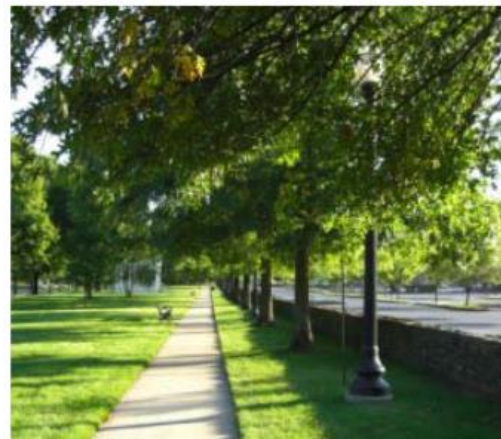
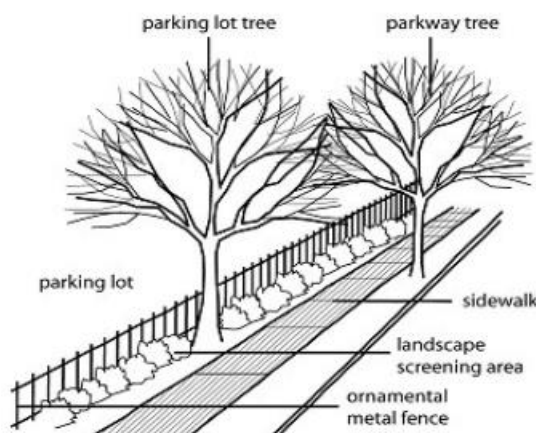
Penataan lansekap juga menggunakan bio-filter yang berfungsi untuk mengumpulkan, menyaring dan mendistribusikan limpasan air hujan. Bio-filter dirancang untuk mengakomodasi badai besar. Faktor perlindungan cuaca menyatu dengan penataan lansekap Route 6.



Gambar 2.5. Penataan Lansekap di Route 6 Kota Brooklyn (www.brooklynct.org diakses 15 April 2019 pukul 15.00 WIB)

c. Fasilitas pejalan kaki

Aksesibilitas pejalan kaki membuka pengembangan yang berorientasi ke lingkungan, sehingga mengurangi dampak lalu lintas dan memungkinkan pengembangan untuk memproyeksikan gambar yang lebih ramah dan mengundang. Jalur pejalan kaki yang berkelanjutan, dengan lebar tidak kurang dari 1,5 meter, harus disediakan mulai dari trotoar publik atau kanan ke pintu masuk pelanggan utama dari semua bangunan utama di lokasi.



Gambar 2.6. Jalur Pejalan Kaki di Route 6 Kota Brooklyn (www.brooklynct.org diakses 15 April 2019 pukul 15.00 WIB)

Trotoar menghubungkan titik fokus kegiatan pejalan kaki, tetapi tidak terbatas pada perhentian transit, persimpangan jalan, bangunan dan titik masuk toko, serta menampilkan area lanskap yang bersebelahan yang mencakup pohon,

semak, bangku, tempat tidur bunga, penutup tanah, atau bahan semacam itu lainnya dengan panjang tidak kurang dari 50 persen.

2.6.2 Desain Koridor Perdagangan di Blok Tunjungan, Surabaya

Blok Tunjungan, Surabaya merupakan kawasan komersil yang berada di pusat kota yang dibentuk empat koridor utama. Koridor tersebut adalah Jalan Tunjungan, Jalan Embong Malang, Jalan Blauran dan Jalan Praban. Kawasan ini telah menjadi pusat komersil kota semenjak jaman kolonial. Kini, kawasan ini juga menjadi destinasi *city tour* karena banyaknya objek dan bangunan lama yang berhasil dipertahankan dan menarik untuk dikunjungi.



Gambar 2.7. Peta Kawasan Segitiga Emas Kota Surabaya (www.google.com/map diakses 12 April 2019 pukul 11.00 WIB)

Koridor jalan utama memiliki ciri khas fungsi komersil yang berbeda. Jalan Tunjungan didominasi toko musik, elektronik dan seni rupa. Jalan Embong Malang didominasi toko piala dan *advertising*. Jalan Blauran didominasi toko emas dan Jalan Praban didominasi toko sepatu.

a. Desain Arsitektural

Bentuk bangunan didominasi oleh beberapa peninggalan sejarah dengan langgam dan visualnya. Namun beberapa objek juga sudah didesain mengikuti kebutuhan terkini dengan dominasi material modern seperti kaca, baja, dan sebagainya. Karakter Tunjungan yang khas dengan bangunan peninggalan masa kolonial, menyebabkan dominasi objek preservasi yang dijaga kondisinya adalah bangunan bangunan tersebut. Setidaknya terdapat beberapa bangunan kolonial dengan kondisi yang masih sangat baik. Hotel Majapahit, Monumen Pers Perjuangan, Gedung BPN, dan sebagainya.

Selain itu, kondisi yang coba dipreservasi menurut pengamatan adalah kondisi Tunjungan sebagai area '*mlaku mlaku*'. Sehingga keberadaan pedestrian dengan toko di kanan kirinya termasuk salah satu bagian yang dijaga keberlanjutannya. Sebagai salah satu kawasan cagar budaya, segala bentuk arsitektur yang muncul di Tunjungan, terlebih dahulu melewati review oleh tim cagar budaya. Maka dari itu, tidak sulit untuk mewujudkan keterpaduan serta identitas visual kawasan komersil kolonial.



Gambar 2.8. Tampilan Bangunan Komersil di Blok Tunjungan (humas.surabaya.go.id diakses 12 April 2019 pukul 11.00 WIB)

b. Penataan ruang luar

Terdapat setidaknya area kosong sementara yang belum dimanfaatkan menjadi area terbuka. Namun kondisi taman ideal belum dapat dicapai maksimal. Karena sebagian besar dimanfaatkan untuk kegiatan parkir kendaraan. Taman hijau ideal baru ada pada sebatas pulau pulau jalan pengarah pergerakan. Adapun pemanfaatan ruang luar Tunjungan sangat kental dengan aktivitas tematik luar

ruang. Berbagai acara besar melangsungkan pagelarannya pada area ini. Secara regular, terdapat hari bebas kendaraan setiap akhir minggu, di mana pengisinya adalah kegiatan dengan dominasi manusia.



Gambar 2.9. Pemanfaatan Ruang Luar Secara Tematik di Blok Tunjungan (humas.surabaya.go.id diakses 12 April 2019 pukul 11.00 WIB)

c. Fasilitas pejalan kaki

Jalur sirkulasi pergerakan orang diakomodasi dengan kondisi pedestrian yang sangat layak. Trotoar dibuat dengan lebar minimal 3 meter beserta fasilitas yang sangat baik. Material yang digunakan mudah dibersihkan dengan pemilihan warna yang cerah. Jalan dilengkapi dengan jalur tuna netra, bollard dan bola pembatas jalur yang memberi keamanan bagi pengguna koridor. Desain trotoar juga dibuat estetik, terutama pada malam hari sehingga banyak pengunjung yang menggunakannya sebagai tempat berfoto. Jalur pedestrian juga dilengkapi dengan kursi pedestrian dan lampu taman yang menarik. Selain itu, koridor juga dilengkapi dengan sarana penyebrangan yang baik berupa *pedestrian crossing*.



Gambar 2.10. Jalur Pejalan Kaki di Blok Tunjungan (humas.surabaya.go.id diakses 12 April 2019 pukul 11.00 WIB)

2.7 Sintesa Kajian Pustaka dan Kriteria Umum

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan terhadap teori-teori diatas, didapatkan hasil sintesa yang menjadi landasan teori dalam penelitian dan menjadi dasar dalam menentukan kriteria umum. Hasil sintesa dan kriteria umum dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.4 Sintesa Pustaka

No.	Teori / Preseden	Aspek yang Dibahas	Sumber	Hasil Sintesa
1.	Perancangan Kota	Pendekatan teori sebagai strategi perancangan kota	Trancik (1986), Zahnd (1999)	Ada tiga pendekatan teori yang berpotensi sebagai strategi perancangan kota yang menekankan pada sebuah produk perkotaan secara terpadu. - Teori <i>figure ground</i> - Teori <i>linkage</i> - Teori <i>place</i> Penelitian dan perancangan kawasan perdagangan Kota Denpasar ini menggunakan pendekatan perancangan kota dalam lingkup teori <i>place</i> .
2.	<i>Responsive Environment</i>	Pemahaman mengenai lingkungan responsif	Dekleva (2002), Gruber (1993), Bahrainy <i>et al</i> (2015), Bentley dkk (2015)	Lingkungan yang responsif dapat bereaksi terhadap rangsangan yang berfungsi sebagai masukan untuk penampilan, atau pengaturannya, yang pada gilirannya didasarkan pada aktivitas dan pilihan jika pengguna perorangannya. Tujuan penting di balik studi peningkatan responsivitas lingkungan kawasan perdagangan Kota Denpasar adalah mengeksplorasi hubungan antara bentuk dan karakteristik kota yang didasarkan pada aktivitas dan pilihan penggunaan.
		Perangkat pedoman peningkatan responsivitas lingkungan	Bentley dkk (2015), dengan banyak sumber pendukung masing-masing aspek	Peningkatan responsivitas lingkungan dapat dicapai jika menggunakan pengolahan seperangkat pedoman sebagai berikut: - <i>Permeability</i> (permeabilitas) - <i>Legibility</i> (keterbacaan) - <i>Variety</i> (keragaman) - <i>Visual Appropriateness</i> (kesesuaian visual) - <i>Robustness</i> (kekokohan) - <i>Richness</i> (kekayaan) - <i>Personalisation</i> (personalisasi)
3.	Koridor	Pengertian koridor	Spreiregen (1965), Bishop (1989),	Koridor merupakan sebuah ruang yang dibentuk oleh dua deretan elemen yang membatasi kedua sisi ruang. Dua deretan elemen yang membatasi dapat berupa

No.	Teori / Preseden	Aspek yang Dibahas	Sumber	Hasil Sintesa
			Moughtin (2003), Gobler dan Roux (2006)	deretan bangunan, pepohonan, atau deretan massa lainnya. Tampilan fasad bangunan dan penataan elemen lainnya yang terletak di sisi koridor akan mempengaruhi kualitas visual dan karakter koridor serta mempengaruhi kenyamanan pengguna.
		Aspek-aspek koridor sebagai Ruang Publik	Carr (1992), Carmona (2010)	Kelima aspek koridor sebagai ruang publik kawasan yang terdiri dari <i>comfort</i> , <i>relaxation</i> , <i>passive engagement</i> , <i>active engagement</i> , dan <i>discovery</i> dapat dijadikan aspek untuk mengetahui persepsi pengguna ruang terhadap kemampuan ruang mendukung aktivitas pengguna. Aspek yang paling penting dan sesuai dengan permasalahan untuk diamati pada perancangan kawasan perdagangan Kota Denpasar adalah <i>comfort</i> dan <i>discovery</i> . Kedua aspek akan dilihat sebagai persepsi pengguna koridor.
		Kriteria perancangan koridor	Jacob (1995)	Pertimbangan menata koridor dalam sebuah kawasan diantaranya: - Tempat bagi kenyamanan pejalan kaki - Kenyamanan fisik - Kualitas yang melibatkan penglihatan - Transparansi - Aksesibilitas Kriteria yang paling dibutuhkan pada perancangan kawasan perdagangan di Kota Denpasar adalah mengenai tempat bagi kenyamanan pejalan kaki dan kualitas yang melibatkan penglihatan. Aspek yang perlu diamati untuk memenuhi kriteria ini adalah jalur pejalan kaki (<i>pedestrian ways</i>) dan kualitas visual di koridor.
4.	Jenis Aktivitas Pengguna di Koridor	Jenis Aktivitas Pengguna	Gehl (2011)	Sebuah lingkungan menciptakan kesan suasana tertentu dikarenakan beberapa kondisi, yaitu keberadaan aktivitas. Jenis aktivitas yang diamati meliputi: 1. Aktivitas primer 2. Aktivitas opsional. 3. Aktivitas sosial Koridor sebagai ruang publik harus dapat mengakomodasi sekaligus mengatur pola aktivitas. Bertujuan agar kegiatan yang terjadi di koridor berlangsung nyaman, aman, efektif serta menyenangkan. Koridor tampil responsif dan kesan <i>hybrid</i> dapat muncul saat beraktivitas di dalamnya.
5.	<i>Hybrid City</i>	Pemahaman konsep <i>hybrid city</i>	Charles Jenks (2002),	Konsep <i>hybrid city</i> adalah sebuah konsep yang menggabungkan dua atau lebih unsur yang berbeda atau bertentangan untuk mengatasi kompleksitas masalah

No.	Teori / Preseden	Aspek yang Dibahas	Sumber	Hasil Sintesa
			Kisho Kurokawa (1991), Ningsar dan Erdiono (2013), Michiel de Lange (2013), Pluta (2016)	perkotaan dengan tujuan mendapatkan rancangan kota yang lebih baik. Perpaduan tersebut memberi intervensi cerdas yang membuat kota lebih hidup (<i>livable</i>), lebih menarik (<i>interesting</i>) dan menjadi lebih baik. Pada penelitian ini, beberapa unsur berbeda yang akan digabungkan adalah: Unsur modern dengan tradisional serta unsur fungsional dengan rekreasional
		Tahapan dalam konsep <i>hybrid city</i>	Ikhwanuddin (2018)	Tahapan metode <i>hybrid</i> adalah sebagai berikut : - Eklektik atau <i>quotation</i>: mencuplik elemen atau bagian dari suatu karya Arsitektur yang telah ada sebelumnya. - Manipulasi dan modifikasi: dengan cara-cara yang dapat menggeser, mengubah dan atau memutarbalikan makna yang telah ada. - Penggabungan (kombinasi atau unifikasi): Penggabungan beberapa elemen yang telah dimanipulasi atau dimodifikasi ke dalam desain yang telah ditetapkan ordernya. Ketiga tahapan tersebut akan digunakan dalam mengimplementasikan konsep <i>hybrid city</i> pada perancangan yang bertujuan peningkatan responsivitas lingkungan kawasan perdagangan di Kota Denpasar.
6	Desain Koridor Perdagangan di Route 6, The Town of Brooklyn	Desain arsitektural, penataan ruang luar dan fasilitas pejalan kaki	www.brooklynct.org (2019)	Perancangan menyatukan unsur fungsional dari penataan landscape yaitu untuk fungsi keamanan (baik dari kejahatan maupun vandalisme) dengan unsur estetika vegetasi. Selain itu penataan landscape juga bertujuan untuk perlindungan cuaca yaitu badai dengan mengaplikasikan bio-filter. Pada desain bangunan, Route 6 tidak mengizinkan tampilan fasad yang kontras terhadap tampilan perdesaan Kota Brooklyn yang menjadi ciri khas setempat.
7	Desain Koridor Perdagangan di Blok Tunjungan, Surabaya	Desain arsitektural, penataan ruang luar dan fasilitas pejalan kaki	humas.surabaya.go.id (2018) dan survei lokasi	Koridor-koridor di kawasan Tunjungan bukan hanya fungsional sebagai area komersil namun juga menjadi destinasi wisata kota. Desain jalur pedestrian diutamakan untuk meningkatkan keinginan berjalan melalui sarana dan fasilitas yang sangat layak. Rancangan juga memperhatikan bangunan-bangunan lama dan menghidupkannya kembali tanpa meninggalkan gaya arsitektur bangunan asli.

Dalam penelitian perancangan kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin Kota Denpasar, telah dijabarkan mengenai masing-masing teori yang digunakan, yaitu mengenai responsivitas lingkungan, aspek koridor sebagai ruang publik, kriteria perancangan koridor dan jenis aktivitas pengguna. Teori tersebut menjadi dasar penentuan aspek penelitian yang digunakan. Pokok bahasan responsivitas lingkungan didukung melalui teori jenis aktivitas pengguna dan teori mengenai koridor karena teori tersebut mendukung identifikasi dalam pokok bahasan responsivitas lingkungan. Maka pada penelitian ini digunakan 7 aspek penelitian dan masing-masing disimpulkan kriteria umum. Berikut tabel mengenai aspek penelitian dan kriteria umum yang merupakan hasil dari proses kajian pustaka.

Tabel 2.5 Kriteria Umum Perancangan *Hybrid City*

Aspek Penelitian	Kriteria Umum Perancangan <i>Hybrid City</i>
Permeabilitas (<i>permeability</i>)	Harus memiliki aksesibilitas yang baik dalam menunjukkan arah kepada pengguna kemana dapat pergi dan tidak.
Keragaman (<i>variety</i>)	Harus mampu menyuguhkan ragam aktivitas dan pengalaman ruang yang terdapat pada koridor sesuai budaya setempat
Keterbacaan (<i>legibility</i>)	Harus dapat memberi kemudahan pengguna memahami tata ruang kawasan
Kekokohan (<i>robustness</i>)	Harus mampu memberi kesempatan pengguna menggunakan tempat yang diberikan untuk tujuan yang berbeda
Kesesuaian tampilan (<i>visual appropriateness</i>)	Harus dapat memberi isyarat dapat mendukung variasi, ketahanan dan keterbacaan, menafsirkan dengan benar bagaimana memanfaatkan lingkungan dengan tepat
Kekayaan (<i>richness</i>)	Harus mampu meningkatkan pilihan pengalaman indera yang dapat dinikmati pengguna
Personalisasi (<i>personalisation</i>)	Harus mampu membuat lingkungan menyediakan isi dan pelayanan yang memberikan ciri bagi pengguna

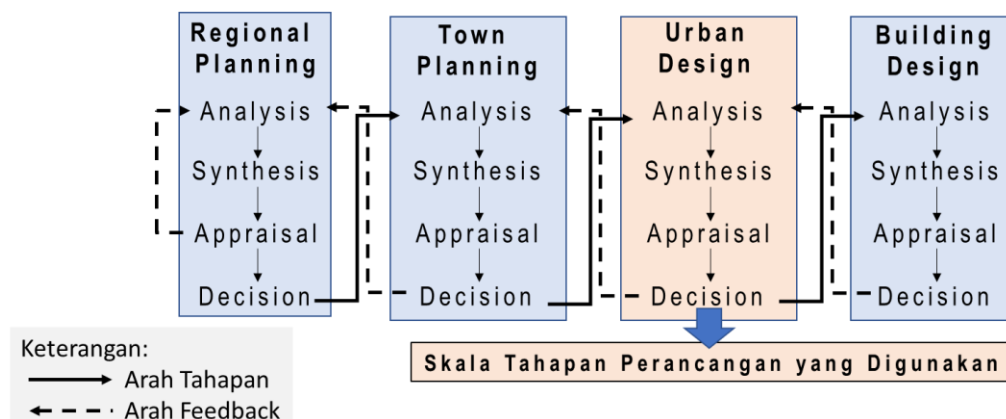
BAB 3

METODOLOGI

Bab ini menjelaskan metode yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran tesis, terdiri dari metode perancangan dan metode penelitian.

3.1 Metode Perancangan

Perwujudan desain akan memiliki tema merupakan kumpulan konsep-konsep yang memberi kriteria perancangan. Markus dan Maver dalam Moughtin (2003) berpendapat bahwa perancang kota mengambil keputusan melalui urutan atau tahapan yang jelas, dikembangkan sebagai *urban design method*. Tahapan tersebut saling terintegrasi (*integrated*), membentuk siklus (*cyclical*), dan dilakukan secara berulang (*iterative*). Merancang dilakukan dalam beberapa skala dan tesis ini berada pada skala perancangan kota yang berada dan saling mempengaruhi diantara perencanaan kota dan perancangan bangunan (lihat Gambar 3.1).

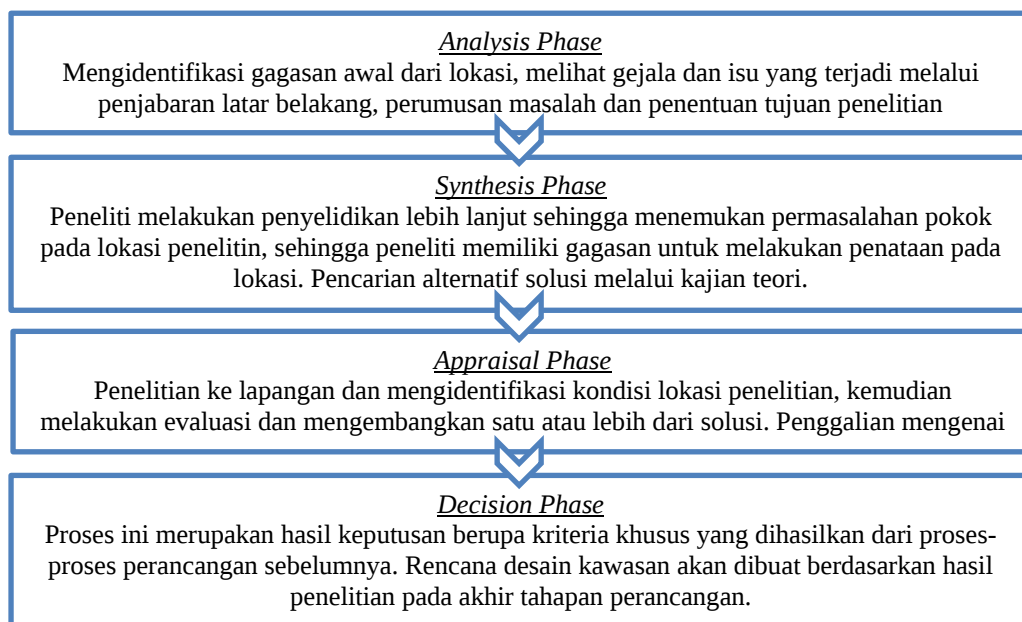


Gambar 3.1. *Urban Design Method and Process* (Moughtin, 2003)

Melalui skema tersebut, dapat dilihat terdapat empat tahapan perancangan yaitu analisa, sintesa, penilaian dan keputusan. Awal dari tahapan perancangan kota mempertimbangkan keputusan (*decision*) dari tahapan perencanaan kota. Adapun pada penelitian ini, keputusan perencanaan kota yang digunakan sebagai pertimbangan utama adalah Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Denpasar Tahun 2016-2021. Dokumen tersebut mendeskripsikan

bahwa lokasi studi kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin memerlukan pengembangan fisik pada koridor-koridor utama perdagangan yang dapat menjaga efisiensi ruang dengan variasi kegiatan di dalamnya. Selain itu, pertimbangan lainnya adalah Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Denpasar Tahun 2011-2031 dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Denpasar yang mengatur tentang ketentuan bangunan dan isu strategis pada lokasi studi. Tahapan analisa adalah suatu tahap dimana tujuan dan sasaran telah diklasifikasikan, sementara pola atau contoh dari informasi masih dicari. Tahapan ini merupakan awal penelitian yang kemudian dilanjutkan dengan tahapan sintesa yaitu suatu tahap dimana ide-ide mulai dihasilkan dan diikuti oleh evaluasi yang kritis dari alternatif solusi. Kedua tahapan ini sekaligus menjadi proses penelitian yang metodenya akan dijelaskan pada sub bab selanjutnya.

Tahapan dilanjutkan dengan tahapan penilaian yaitu suatu tahap dimana semua informasi dikumpulkan untuk melakukan evaluasi. Tahap ini menghasilkan kriteria penataan yang berasal dari akumulasi berbagai macam informasi/evaluasi/analisis. Proses perancangan ditutup dengan tahap keputusan merupakan penetapan keputusan yang didasarkan pada akumulasi dari semua proses yang telah dilakukan secara berulang untuk menghasilkan konsep penataan.



Gambar 3.2 Diagram Metode Perancangan

Upaya peningkatan responsivitas lingkungan kawasan perdagangan Kota Denpasar ini memiliki aliran pemikiran bidang perancangan kota yang terdiri dari penelitian dan dilanjutkan dengan tahap usulan rancangan. Penelitian yang dilakukan menjadi bagian tahapan dari *analysis*, *synthesis* dan *appraisal*. Berikut mengenai skema penerapan metode perancangan pada penelitian ini.

3.2 Jenis dan Metode Penelitian

Tren *shopping arcade* sebagai bentuk kawasan perdagangan memiliki kompleksitas karena memerlukan performa rekreatif untuk menunjang fungsi utama perdagangan. Kawasan *shopping arcade* terkenal dapat banyak ditemukan di Provinsi Bali, seperti di kawasan Ubud, Legian, Sukawati, dan lain-lain. Adapun kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin dapat menjadi lokasi studi karena menunjukkan eligibilitas sebagai *shopping arcade* di Bali. Maka dari itu, secara teori substantif, studi mengenai kawasan ini dapat berlaku secara general atau menjadi kriteria global. Teori substantif yang digunakan pada penelitian ini secara umum adalah teori perancangan kota, dan secara khusus mengenai teori lingkungan responsif yang dikaitkan dengan teori mengenai *hybrid city* menjadi temuan dalam tesis ini. Kemungkinan hubungan sebab akibat pada penelitian ini hanya pada waktu dan konteks yang mengikat hipotesis kerja (pernyataan idiografis) yang dimungkinkan karena penelitian hanya dapat berlaku khusus pada objek penelitian yaitu kawasan perdagangan Kota Denpasar. Untuk diaplikasikan pada lokasi lain, maka diperlukan penyesuaian kembali pada setiap objek melalui kriteria lokal masing-masing.

Jenis penelitian dijabarkan dalam beberapa lingkup yaitu paradigma, *school of thought*, strategi dan taktik (Groat dan Wang, 2013). Paradigma yang digunakan adalah paradigma post-positivisme dimana hubungan antara peneliti dengan realitas harus bersifat interaktif, untuk itu perlu menggunakan prinsip triangulasi, yaitu penggunaan bermacam-macam metode, sumber data, jenis data, dan lain-lain. Penelitian menggunakan asumsi dimana kenyataan dibangun secara sosial. Aliran pemikiran (*school of thought*) mengutamakan bidang perancangan kota. Produk penelitian dalam bidang perancangan kota adalah sebuah rancangan skematik yang berbasis hasil penelitian itu sendiri. Variabel yang digunakan tidak

dapat diidentifikasi secara mudah terukur karena bersifat kompleks, terkait satu sama lainnya, maka selanjutnya disebut sebagai aspek penelitian. Untuk memberi *back up*, penelitian ini hanya sedikit menggunakan penilaian numerikal dan penulisan laporan dibuat secara deskriptif melalui sketsa dan tulisan. Peneliti berperan dengan melibatkan secara pribadi, dalam pengertian empatik untuk memahami objek penelitian kawasan.

Strategi penelitian pada tesis ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Strategi dalam penelitian ini fokus pada interpretasi dan pemaknaan, dimana pengamatan terhadap penggal jalan studi lokasi dideskripsikan sesuai dengan teori responsivitas lingkungan. Penelitian juga berfokus dari bagaimana interpretasi para responden mengenai keberadaannya di lokasi studi terkait responsivitas lingkungan. Untuk mengeksplorasi lokasi studi, penelitian menggunakan beberapa taktik sekaligus yaitu melalui wawancara terstruktur dan mendalam, pemetaan lokasi, dokumentasi foto, investaris arsitektural, pemetaan perilaku terpusat di tempat, pengamatan yang terfokus dan visualisasi sketsa. Penelitian ini termasuk dalam jenis menempatkan kasus sebagai lokus, yang disebut *within-site study* (Creswell, 2007). Hal ini karena penelitian bersifat untuk menempatkan penataan kawasan perdagangan Kota Denpasar untuk lokus yang diteliti berdasarkan teori responsivitas lingkungan dalam *konsep hybrid city*.

Tahapan penelitian ini dimulai dari asimilasi fenomena awal dan pembatasan suatu permasalahan sehingga menghasilkan suatu pertanyaan penelitian yang lebih spesifik untuk dicari penyelesaiannya. Dari permasalahan yang telah dirumuskan tersebut, kemudian dicari data-data baik tinjauan literatur serta tinjauan objek komparasi yang terkait dengan permasalahan yang ada. Selain data tersebut, diperlukan pula adanya tinjauan objek lapangan dan kawasan studi sehingga mendapatkan data dan gambaran yang akurat mengenai objek kajian. Bagian taktik yang digunakan pada penelitian di kawasan perdagangan Kota Denpasar akan diuraikan dalam aspek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik penyajian data dan teknik analisa ruang kota sebagai berikut.

3.2.1 Aspek Penelitian

Berdasarkan kajian pustaka yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, didapatkan aspek penelitian yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Aspek penelitian ditetapkan agar pembahasan dalam penelitian menjadi lebih fokus dan terarah. Berikut ini merupakan aspek penelitian yang ditinjau dalam penelitian:

Tabel 3.1 Aspek Penelitian

Aspek Penelitian	Sub Aspek	Definisi Operasional
Permeabilitas (<i>Permeability</i>)	Hierarki	Aksesibilitas, kemana pengguna dapat pergi dan tidak
	Nodes	
Keragaman (<i>variety</i>)	Variasi fungsi	Ragam pengalaman ruang menyiratkan tempat dengan beragam bentuk, kegunaan dan makna
	Variasi pengguna	
Keterbacaan (<i>legibility</i>)	Objek tengara	Keterbacaan, kemudahan pengguna memahami tata ruang kawasan
Kekokohan (<i>robustness</i>)	Aktivitas kendaraan	Sejauh mana orang dapat menggunakan tempat yang diberikan untuk tujuan yang berbeda
	Aktivitas pedestrian	
	Perlindungan cuaca	
Kesesuaian tampilan (<i>visual appropriateness</i>)	Komposisi	Pemberian isyarat dapat mendukung variasi, ketahanan dan keterbacaan, menafsirkan dengan benar bagaimana memanfaatkan lingkungan dengan tepat
	Bentuk fasad	
Kekayaan (<i>richness</i>)	Aroma	Cara meningkatkan pilihan pengalaman indera yang dapat dinikmati pengguna
	Motion	
Personalisasi (<i>personalisation</i>)	Preferensi pengembangan	Sejauh mana lingkungan menyediakan isi dan pelayanan yang memberikan ciri bagi pengguna

Masing-masing sub aspek menjadi bahan untuk analisa tingkat responsivitas lingkungan baik berupa potensi maupun permasalahan. Setiap aspek penelitian akan menjadi pedoman dalam proses penelitian sehingga proses menjadi konsisten dan sistematis.

3.2.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dibagi menurut data yang dibutuhkan, dimana data terdiri dari dua jenis yaitu data primer dan data sekunder.

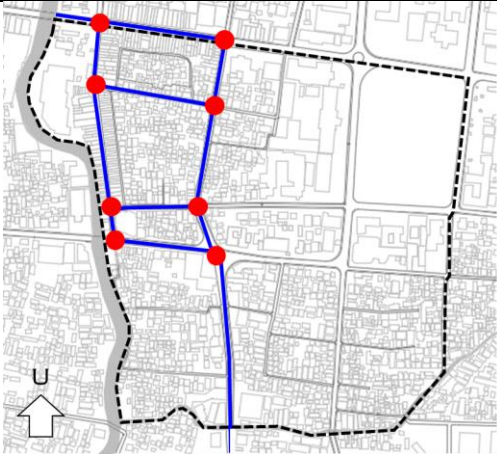
1. Data Primer

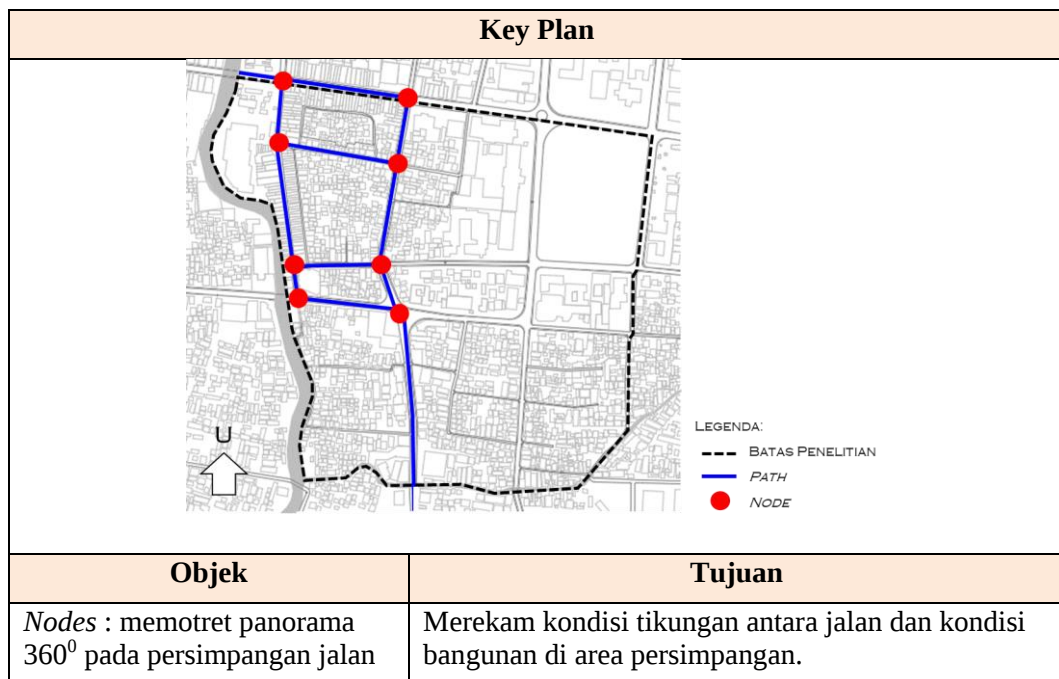
Pengumpulan data primer dilakukan dengan metode observasi dan dokumentasi serta wawancara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan berikut:

a. Observasi dan Dokumentasi

Menurut Hariwijaya dan Trinton (2008), observasi merupakan metode pengumpulan data secara sistematis melalui pengamatan dan pencatatan terhadap fenomena yang diteliti. Pengumpulan data di lapangan bertujuan untuk memperoleh aspek pendalaman dari kasus-kasus yang ada untuk mendukung hipotesa yang telah dirumuskan. Teknik dokumentasi merupakan suatu teknik yang dilakukan dalam memperoleh data di lapangan dengan mencatat keseluruhan informasi yang ditemukan. Data dokumentasi dapat berbentuk pemetaan, catatan, rekaman, foto maupun sketsa gambar. Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung mengenai kondisi responsivitas lingkungan perdagangan Kota Denpasar dan melakukan dokumentasi foto yang diaplikasikan pada *path* dan *node* di dalam kawasan, yang dapat dijelaskan melalui gambar dan tabel berikut.

Tabel 3.2 Teknik Dokumentasi Foto

Key Plan	
 LEGENDA: --- BATAS PENELITIAN — PATH ● NODE	
Objek	Tujuan
<i>Path</i> : memotret jalur jalan dan objek khusus di sisi jalan	Mendokumentasi visual koridor jalan, menceritakan pengalaman saat menelusuri koridor dan menemukan fenomena pada bangunan yang terjadi di lokasi studi.



Selain aspek fisik, penelitian ini memerlukan informasi tentang aspek non fisik yaitu mengenai aktivitas pengguna. Penggalan data aktivitas pengguna, menggunakan pendekatan arsitektur dan perilaku dengan teknik *cognitive mapping*. Menurut Haryadi (1995) dengan teknik *cognitive mapping* akan didapatkan informasi tentang suatu gejala perilaku individu dan kelompok yang berkaitan dengan sistem spasialnya.

Cognitive mapping dibuat ke dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai area, dimana manusia melakukan kegiatannya (Sommer dalam Haryadi 1995). Tujuan penggunaan teknik ini dalam penelitian adalah untuk mendapatkan gambaran perilaku dalam peta, menunjukkan kaitan antara perilaku, kaitan antara perilaku dengan bentuk perancangan spesifik, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku pengguna kawasan perdagangan Kota Denpasar. Tahapan yang digunakan dalam pembuatan *cognitive map* yaitu:

1. Mempersiapkan gambar peta lokasi yang akan di amati
2. Memberi definisi yang jelas tentang perilaku yang akan di amati, mengenai suasana dan waktu
3. Memetakan berdasarkan pengamatan yang terjadi
4. Memberi sistem koding untuk mempermudah pemetaan.

Melalui hasil *cognitive mapping* ini, dapat diketahui bentuk-bentuk aktivitas apa saja yang dilakukan oleh pengguna dan bagaimana mereka memanfaatkan kondisi fisik koridor di kawasan perdagangan Kota Denpasar dalam melakukan aktivitasnya. Adapun proses observasi dan dokumentasi yang dilakukan dengan teknik foto dan *cognitive mapping* memiliki tujuan berupa hasil data setiap aspek penelitian (lihat Tabel 3.3).

Tabel 3.3. Pengumpulan Data Observasi dan Dokumentasi

No.	Aspek Penelitian	Data
1.	Permeabilitas	- Peta hierarki jalan - Data nodes
2.	Keragaman	- Peta penggunaan lahan dan inventarisasi jenis bangunan - Data trotoar
3.	Legibilitas	- Peta tengara dan identitas objek tengara
4.	Kekokohan	- Peta penggunaan jalur, peta vegetasi peneduh, peta area sosialisasi
5.	Kesesuaian visual	- Amatan fasad bangunan
6.	Kekayaan	- Peta titik tempat sampah dan area kotor
7.	Personalisasi	-

b. Survei Pendapat Masyarakat

Terdapat dua survey pendapat masyarakat dengan tujuan berbeda pada penelitian ini. Survey pertama dilakukan pada bulan April 2019, bertujuan untuk mengetahui penilaian masyarakat mengenai kualitas setiap aspek responsivitas lingkungan di kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Sedangkan survey kedua dilakukan pada bulan Juni 2019, bertujuan untuk mengukur keandalan usulan panduan perancangan *hybrid city* berdasarkan penilaian masyarakat. Kedua survei pendapat masyarakat yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan kuesioner, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan kepada partisipan survei untuk dijawab (Sugiyono, 2013). Proses

survei melibatkan partisipan berjumlah 40 orang dengan kriteria harus berusia produktif (15-64 tahun) dan minimal sudah lulus SMA/ sederajat. Partisipan adalah masyarakat yang berada di lokasi studi sebagai pengguna dalam kawasan, seperti pedagang, pengunjung, penduduk setempat serta PKL (pedagang kaki lima). Adapun data mengenai partisipan survei pertama dapat dilihat pada Lampiran 2 dan survey kedua pada Lampiran 5.

Kuesioner suvey pertama dalam penelitian ini sehubungan dengan penilaian masyarakat terhadap ketujuh aspek responsivitas lingkungan di kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin. Desain pertanyaan masing-masing aspek dibuat untuk meminta komentar partisipan mengenai permasalahan lingkungan, rating kondisi lingkungan, dan saran atau solusi pemecahan masalah untuk seluruh aspek penelitian. Detail pertanyaan kuesioner tersebut dapat dilihat pada Lampiran 1.

Jawaban didasarkan dengan pengalaman-pengalaman partisipan saat beraktivitas di lokasi studi. Pilihan jawaban mengenai identifikasi permasalahan dikuantifikasi dengan membedakan jenis civitas. Hal ini bertujuan untuk melihat kepentingan masalah dari masing-masing jenis civitas. Sedangkan untuk skor, dibuat dengan skala satu sampai enam. Semakin besar nilai skor yang diberikan maka semakin berkualitas aspek tersebut. Setelah proses survei, dilakukan proses rekap pendapat (lihat Lampiran 3). Skor diterjemahkan sebagai rating responsivitas lingkungan secara statistik deskriptif, yaitu perhitungan statistik yang menggambarkan karakteristik sampel atau hubungan antarvariabel dalam sampel (Niezabitowska, 2018). Rating ditafsirkan sebagai tingkat kualitas yang terbagi dalam 5 klasifikasi, yaitu istimewa, sangat baik, baik, buruk, dan sangat buruk. Rata-rata skor jawaban responden dalam kuesioner dikelompokkan ke dalam 5 klasifikasi dengan formulasi interval sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Interval} &= (\text{nilai tertinggi-nilai terendah})/(\text{jumlah klasifikasi}) \\ &= (6-1)/5 \\ &= 1\end{aligned}$$

Pada survey kedua, pertanyaan menggunakan jawaban berupa skala likert, yaitu skala penelitian yang digunakan untuk mengukur sikap dan pendapat. Dengan skala likert ini, partisipan diminta untuk melengkapi kuesioner yang mengharuskan mereka untuk menunjukkan tingkat persetujuannya terhadap serangkaian

pertanyaan (lihat Lampiran 4). Adapun cara untuk menterjemahkan hasil skala likert pada penelitian ini adalah dengan analisis interval. Agar dapat dihitung dalam bentuk kuantitatif, jawaban-jawaban dari partisipan diberi bobot nilai atau skor likert dan kemudian diolah menjadi indeks keandalan setiap aspek responsivitas lingkungan (lihat Lampiran 6).

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data pelengkap yang dikorelasikan dengan primer. Data sekunder juga merupakan kajian terhadap teori maupun literatur yang sesuai. Data sekunder bisa berasal dari internet, buku, literatur, maupun jurnal. Metode pengumpulan data sekunder yang dilakukan dengan studi literatur dan survei instansi dapat dilihat pada penjelasan berikut:

a. Studi literatur

Studi literatur dilakukan untuk merumuskan konsep *hybrid city* yang menjadi konsep penataan kawasan perdagangan Kota Denpasar. Selain itu studi literatur juga dilakukan untuk menghimpun peta lokasi studi. Sumbernya dapat berupa beberapa referensi berupa media cetak, buku, ataupun jurnal-jurnal elektronik, yang terkait dengan lokasi studi kawasan perdagangan Kota Denpasar.

b. Survei instansi

Survei instansi dilakukan untuk mendapatkan beberapa dokumen perencanaan seperti dokumen RTRW, RDTR dan RPJMD Kota Denpasar. Instansi yang menjadi sumber dokumen tersebut adalah Badan Perencanaan Pembangunan Kota Denpasar dan Dinas PU Perumahan dan Pengawasan Bangunan Kota Denpasar.

3.2.3 Teknik Penyajian Data

Susunan data yang sempurna akan memudahkan dan mempercepat proses analisa atau interpretasi (Darjosanjoto, 2012). Untuk menyajikan data secara sempurna dibutuhkan pengetahuan tentang bagaimana menyajikan data yang tepat dan informatif. Penyajian data dalam penelitian ini ditampilkan melalui gambar, diagram, peta, dan sketsa. Menurut Darjosanjoto (2012), penyajian data dapat dikelompokkan ke dalam tiga bagian yang saling berkaitan, yaitu penyajian data

kawasan atau lingkungan, penyajian data bangunan, dan penyajian data yang mempunyai sifat khusus.

Penelitian ini menggunakan teknik penyajian data yang lebih difokuskan pada penyajian data kawasan atau lingkungan, mengingat lingkup wilayah studi berada dalam skala kawasan. Dalam penyajian data kawasan atau lingkungan, perlu memperhatikan beberapa hal seperti (Darjosanjoto, 2012):

1. Tampilan peta yang menjelaskan lokasi studi harus dimulai dari penjelasan untuk lingkup yang paling besar.
2. Cara menyajikan tempat-tempat yang mempunyai arti penting dalam suatu kawasan atau lingkungan.
3. Dalam melakukan pengamatan terhadap area yang luas atau bentang alam (lansekap), pengamatan lebih difokuskan pada detail beberapa area.
4. Dalam melakukan pengamatan terhadap gambaran atau pikiran seseorang mengenai kawasan tertentu maka perlu dipertimbangkan beberapa hal seperti kejelasan batas dari kawasan; transisi antara kawasan terkait dengan kawasan yang lain; gerak langkah masyarakat, penghuni, atau pengguna jalan atau ruang luar; serta visualisasi data pengguna ruang terbuka atau jalan lingkungan.

Adapun data survei memerlukan proses koding dimana jawaban panjang dari partisipan diringkas menjadi pokok komentar. Kemudian data survei disajikan dengan bentuk grafik batang yang menunjukkan hubungan pokok komentar, skor penilaian dan saran dengan persentase frekuensi partisipan survei. Bentuk grafik batang dipilih karena memudahkan proses banding.

3.2.4 Teknik Analisa Data

Analisa data yang dilakukan pada penelitian ini adalah *qualitative assessment* (penilaian kualitatif) terhadap data-data penelitian yang dikumpulkan. Cara ini melibatkan interpretasi, memahami dan menafsirkan fenomena, serta melibatkan bahan-bahan empiris (Groat dan Wang, 2013). Sarwono (2006) mengutip definisi yang dikemukakan oleh Marshal (1995) bahwa penilaian kualitatif sebagai suatu proses yang mencoba untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia. Lebih lanjut dijelaskan bahwa definisi di atas menunjukkan beberapa kata kunci dalam

penelitian kualitatif, yaitu: proses, pemahaman, kompleksitas, interaksi dan manusia. Penilaian didasarkan kepada kajian teori yang digunakan yaitu mengenai teori responsivitas lingkungan serta konsep *hybrid city*.

Tabel 3.4. Tahapan *Qualitative Assessment*



Menafsirkan arti tema / deskripsi
Tema / deskripsi yang saling terkait
Deskripsi tema
Pengkodean data
Membaca semua data
Mengatur dan menyiapkan data untuk analisis
<i>Raw Data</i> - Transkrip, catatan lapangan, gambar, narasi

Sumber: Denzin & Lincoln, 2011

Tahapan *raw data* sampai pembacaan semua data telah mulai dilakukan sejak proses pengumpulan data, baik data primer maupun sekunder. Adapun data awal ini antara lain: peraturan berlaku (RTRW dan RPJMD), citra satelit, foto dokumentasi, sintesa teori serta hasil survei pendapat masyarakat. Tahap pengkodean data dilakukan dengan mengatur distribusi data menurut kebutuhan masing-masing aspek penelitian. Dalam tahap ini juga dilakukan penggabungan data untuk membuat data menjadi lebih mudah untuk dicermati. Hasil survei pendapat dihitung dan disintesa menjadi diagram dengan pengelompokan komentar beserta persentasenya. Pada tahap ini membandingkan pengamatan data setiap aspek dengan kriteria hasil kajian teori. Gap antara keduanya menjadi sebuah permasalahan yang spesifik untuk dicarikan tindak lanjut sesuai dengan teori maupun rekomendasi partisipan. Tahap selanjutnya adalah mendeskripsikan tema yaitu eksplorasi alternatif-alternatif penataan dari aspek penelitian. Setiap aspek penelitian juga perlu dikaitkan satu sama lain untuk mendapatkan rancangan yang komprehensif. Selanjutnya tahapan penafsiran dilakukan dengan pengambilan keputusan kriteria rancangan yang dibutuhkan yang selanjutnya disebut kriteria khusus. Melalui hasil analisa yang dilakukan, maka dapat disimpulkan kriteria-

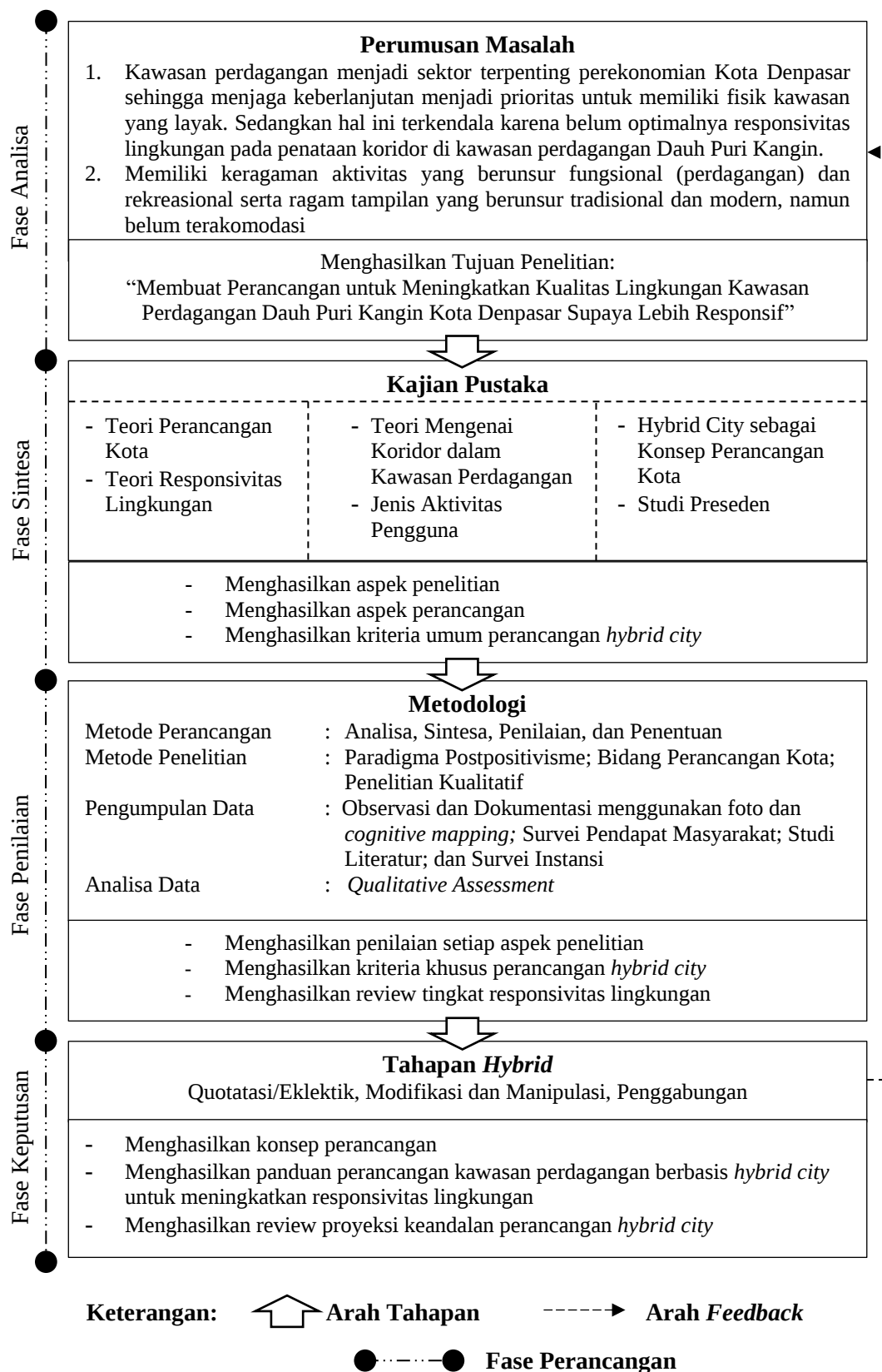
kriteria khusus yang menjadi dasar desain skematik kawasan. Usulan perancangan harus dapat mengintegrasikan setiap kriteria yang ada sehingga optimalisasi responsivitas lingkungan dan konsep *hybrid city* dapat hadir dengan baik. Setiap kriteria hadir secara terpadu dan mendukung satu sama lain.

3.3 Alir Penelitian

Berikut adalah tabel rangkuman dari metodologi penelitian dan diagram alir penelitian ini.

Tabel 3.5. Kebutuhan Data, Teknik Pengumpulan Data, dan Teknik Analisa

No.	Tujuan dan Sasaran	Data yang Diperlukan	Teknik Pengumpulan Data	Teknik Penyajian Data	Teknik Analisa Data	Output
1.	Menganalisa kondisi fisik dan non fisik pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin terkait responsivitas lingkungan	Kondisi responsivitas lingkungan: a. Permeabilitas b. Keragaman c. Keterbacaan d. Kekokohan e. Kesesuaian tampilan f. Kekayaan g. Personalisasi	Observasi dan dokumentasi melalui <i>cognitive mapping</i> serta survei pendapat masyarakat.	Deskripsi hasil pengamatan dan wawancara beserta ilustrasi melalui diagram, pemetaan, dan foto.	<i>Qualitative assessment</i>	Kondisi tingkat dan kualitas responsivitas lingkungan kawasan perdagangan Kota Denpasar beserta kriteria khusus perancangan kawasan perdagangan Kota Denpasar.
2.	Merumuskan kriteria, konsep dan rancangan skematik penataan kawasan perdagangan Kota Denpasar.	Teori perancangan kawasan dengan konsep <i>hybrid city</i>	a. Fakta empiris yang terkumpul pada kesimpulan analisis sebelumnya b. Studi literatur mengenai <i>hybrid city concept</i>	Konsep desain penataan kawasan	-	Kriteria dan panduan perancangan <i>hybrid city</i> kawasan perdagangan Kota Denpasar yang meningkatkan kualitas responsivitas lingkungan.



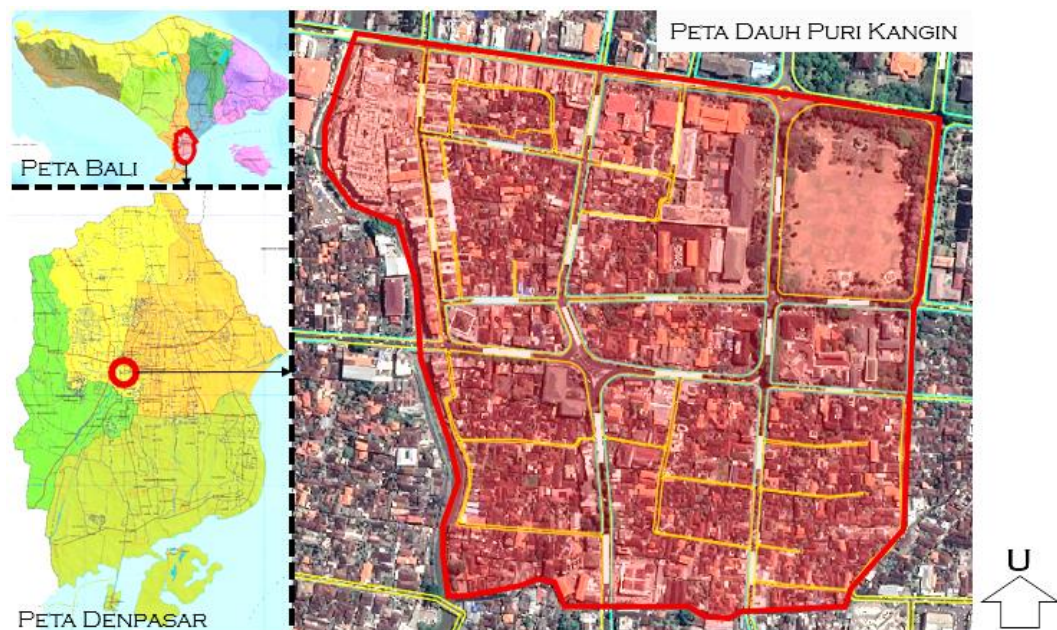
Gambar 3.3. Diagram Alir Penelitian

BAB 4

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

Kota Denpasar adalah ibukota Provinsi Bali, Indonesia. Kota ini terdiri dari empat kecamatan, yaitu Denpasar Utara, Denpasar Timur, Denpasar Selatan dan Denpasar Barat. Setiap kecamatan terdiri dari bentuk kelurahan maupun bentuk desa. Seperti di Kecamatan Denpasar Barat yang terdiri dari tiga kelurahan dan 8 desa, dimana salah satunya menjadi lokasi penelitian ini, yaitu Desa Dauh Puri Kangin (lihat Gambar 4.1).



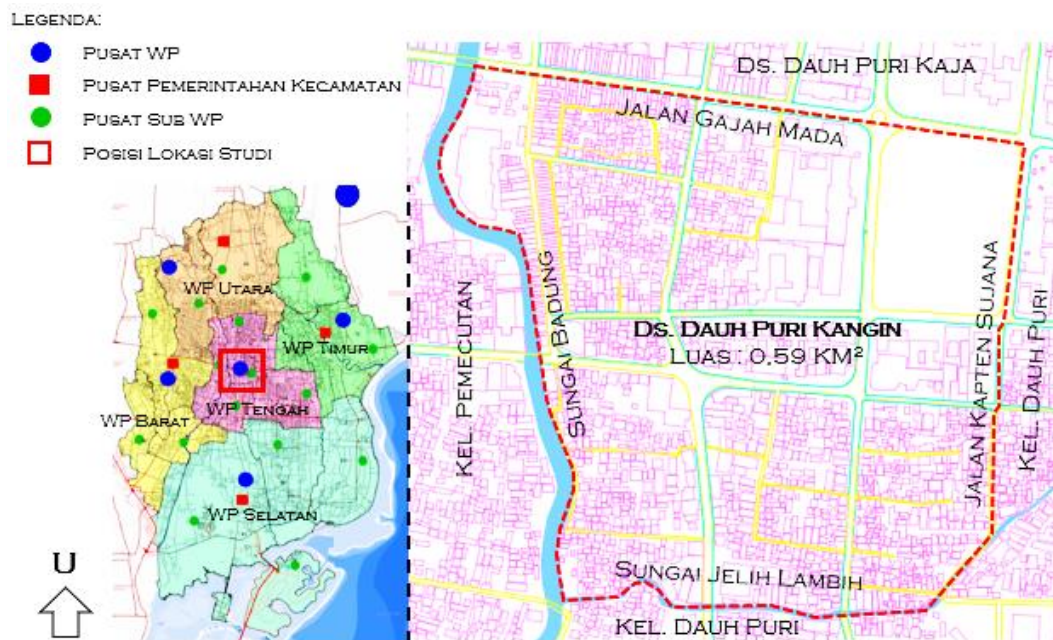
Gambar 4.1. Peta Wilayah Dauh Puri Kangin (<https://denpasarkota.go.id> diakses 14 Februari 2018 pukul 22.00 WIB)

Dauh Puri Kangin merupakan hasil pemekaran desa yang dilaksanakan pada tahun 1979. Pada waktu itu, wilayah Perbekel Dauh Puri dimekarkan menjadi lima bagian yaitu: Kelurahan Dauh Puri, Desa Dauh Puri Kangin, Desa Dauh Puri Kaja, Desa Dauh Puri Kauh dan Desa Dauh Puri Kelod. Pemberian nama desa menyesuaikan arah dari masing-masing area, dimana *kangin* dalam pemahaman tradisional Bali diartikan sebagai arah "timur" (dimana Gunung Agung sebagai

orientasi utara). Menurut data RANPERDA RTRW Kota Denpasar 2008-2027, kawasan Dauh Puri Kangin menjadi bagian dari wilayah pengembangan unit tengah (WP Tengah). Luas wilayahnya adalah 0,59 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 5.929 jiwa tercatat pada tahun 2016. Wilayah desa terdiri dari beberapa jenis kawasan, antara lain kawasan permukiman, kawasan alun-alun, kawasan pemerintahan dan kawasan perdagangan. Adapun tercatat wilayah Dauh Puri Kangin memiliki 1.582 persil bangunan dan ruang non bangunan seluas 0,31 km².

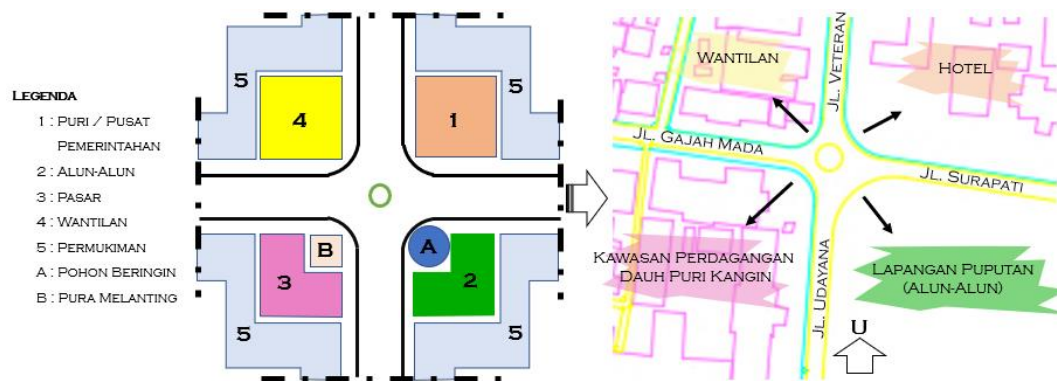
Sesuai dengan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bali tertanggal 1 Juni 1982, Nomor 57 Tahun 1982, wilayah Dauh Puri Kangin ditetapkan menjadi Desa Difinitif yang memiliki batas wilayah (lihat Gambar 4.2) sebagai berikut:

sebelah utara	: Desa Dauh Puri Kaja (Jalan Gajah Mada)
sebelah timur	: Kelurahan Daging Puri (Jalan Kapten Sujana)
sebelah selatan	: Kelurahan Daging Puri (Sungai Jelih Lambih)
sebelah barat	: Kelurahan Pemecutan (Sungai Badung).



Gambar 4.2. Pembagian WP dan Batas Wilayah Dauh Puri Kangin (RANPERDA RTRW Kota Denpasar 2008-2027 dan Hasil Digitasi Citra Satelit Google Map Tahun 2019)

Sebagai bagian pusat dari kota budaya, nilai-nilai tradisional Bali sangat melekat di kawasan tersebut baik segi sosial, budaya, administrasi masyarakat hingga perkembangan arsitektur perkotaan. Dasar dari rancangan kawasan Dauh Puri Kangin adalah konsep mandala (aliran hinduisme) yang diturunkan secara lebih spesifik dalam konsep *Catus Patha* (lihat Gambar 4.3).



Gambar 4.3. Pengaruh Konsep *Catus Patha* pada Pusat Kota Denpasar

Konsep ini memperlihatkan posisi Dauh Puri Kangin sejak jaman dahulu telah dijadikan sebagai pusat area perdagangan. Hingga saat ini, Dauh Puri Kangin menjadi kawasan perdagangan terbesar se-Bali sekaligus memiliki Pasar Badung sebagai pasar terbesar di Bali. Selain area perdagangan, Dauh Puri Kangin juga melingkupi fungsi penting lain yaitu Kantor Wali Kota Denpasar dan Lapangan Puputan Badung yang memiliki pengaruh besar terhadap wilayah sekitar.

Seiring dengan perkembangan jaman, tentu Dauh Puri Kangin memerlukan upaya menjaga keberlanjutan kota. Dalam tesis ini, upaya tersebut dibentuk melalui peningkatan responsivitas lingkungan sehingga kota menjadi berkembang dan tidak kalah bersaing dengan kawasan lain. Berikut akan dijabarkan masing-masing aspek responsivitas lingkungan Dauh Puri Kangin untuk menyimpulkan kondisi wilayah baik permasalahan, potensi dan alternatif solusi. Kualitas responsivitas lingkungan dideskripsikan berdasarkan proses *qualitative assasment* dari pembacaan peta, peraturan setempat, hasil wawancara dan survei lokasi yang secara spesifik telah dijelaskan pada bab sebelumnya.

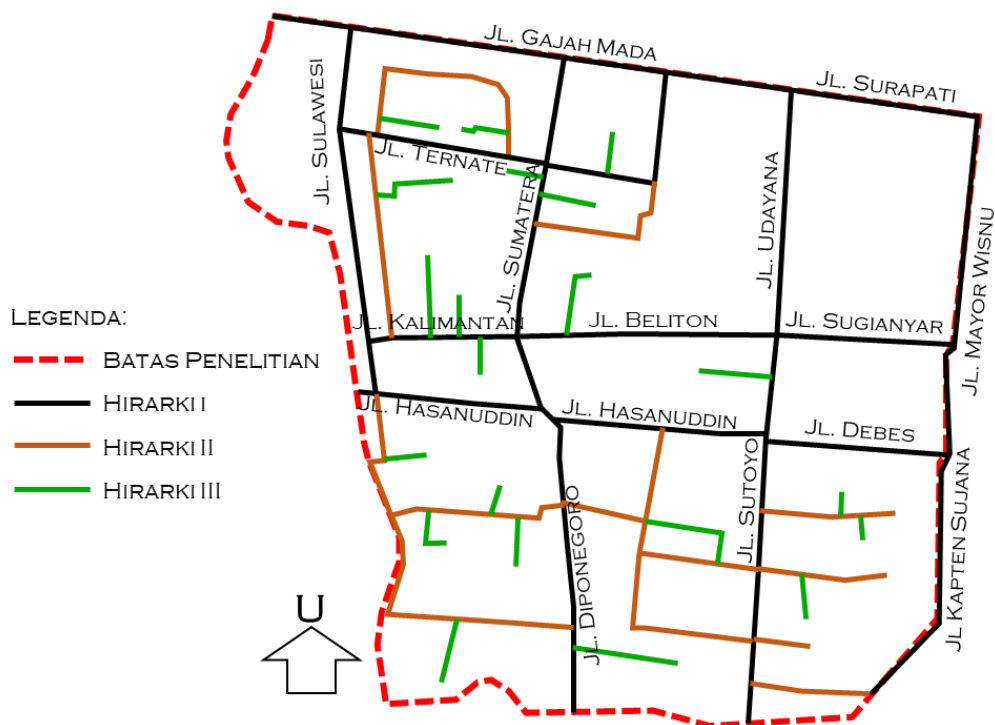
4.2 Data

Pada sub-bab ini akan dijabarkan mengenai data yang diperoleh dari proses dokumentasi, *cognitive mapping*, survei pendapat masyarakat dan survei instansi. Data diolah dan disajikan menyesuaikan dengan kebutuhan pembahasan masing-masing aspek penelitian.

4.2.1 Permeabilitas

a. Peta Hierarki Jalan

Kawasan perdagangan Dauh Puri terdapat 17 buah jalan yang saling terhubung dan dapat dilalui oleh kendaraan. Adapun koridor-koridor yang menjadi jalan utama adalah Jalan Gajah Mada, Jalan Surapati, Jalan Udayana, Jalan Hassanudin, Jalan Sutoyo dan Jalan Diponegoro. Menurut struktur hierarki jalan, kawasan ini memiliki 3 tingkat (lihat Gambar 4.4). Pada hierarki I dapat digunakan untuk pergerakan pejalan kaki, mobil dan motor. Sedangkan pada hierarki II hanya untuk pergerakan pejalan kaki dan motor. Kemudian hierarki III merupakan jalur privat, yaitu jalur yang dapat dimasuki seijin pemilik bangunan di dalamnya.



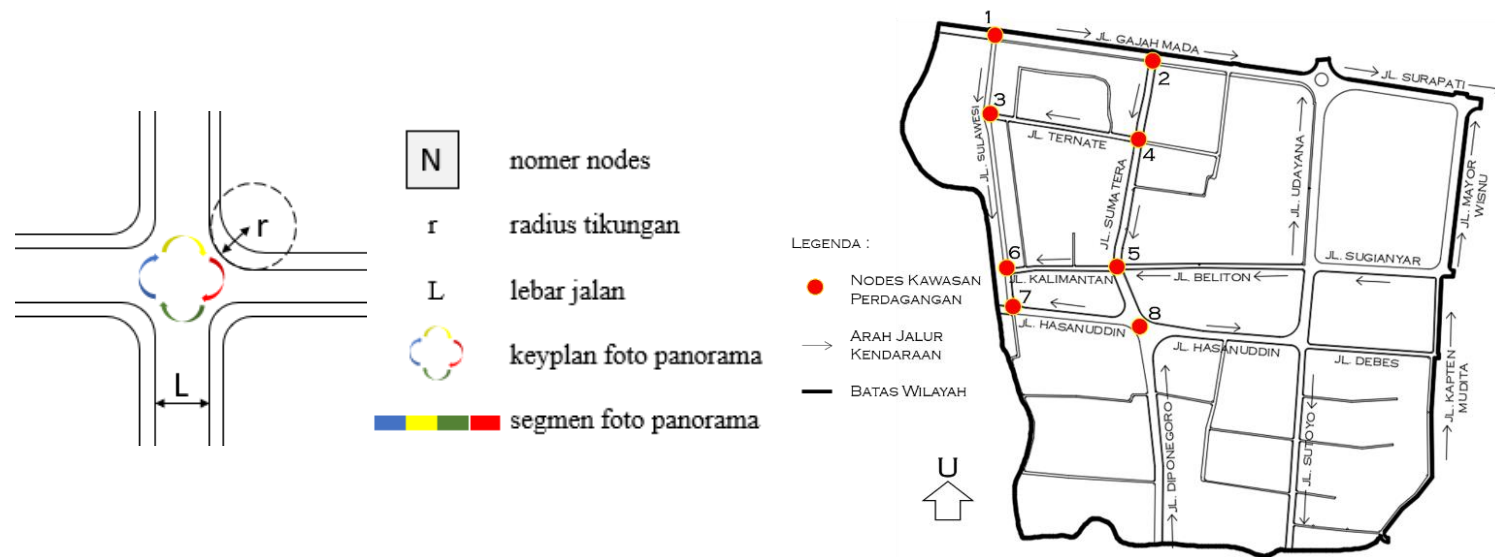
Gambar 4.4. Struktur Hierarki Jalan (Survei, 2019)

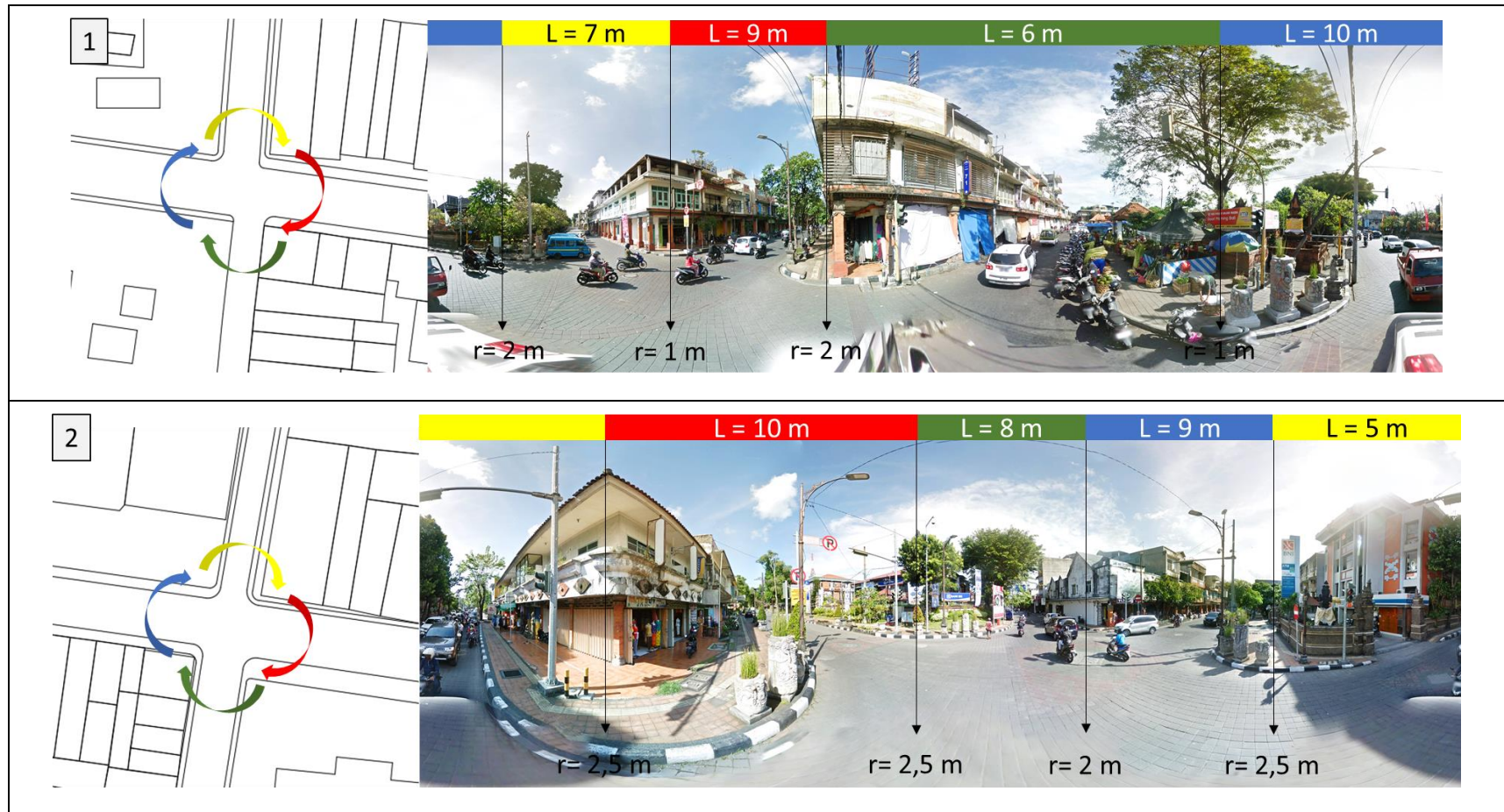
b. Data Nodes

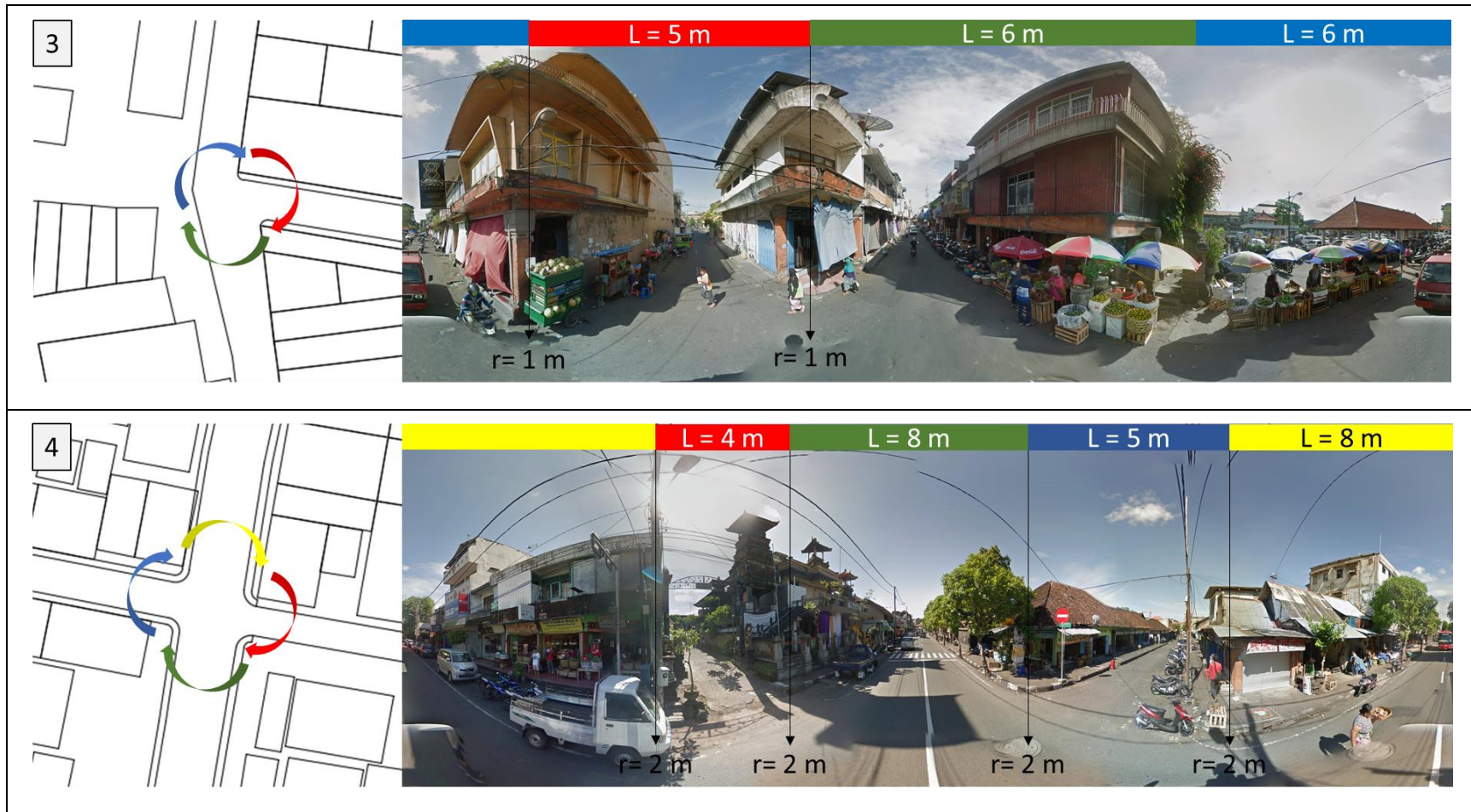
Kondisi permeabilitas juga dilihat dari kondisi pertemuan jalur pada area *nodes* kawasan (lihat tabel). Pada setiap nodes yang mempertemukan koridor perdagangan, dilakukan pendataan mengenai radius tikungan dan masing-masing lebar jalan. Berikut data mengenai kondisi nodes di lokasi studi (lihat Tabel 4.1).

Tabel 4.1. Data Radius Tikungan dan Lebar Jalan pada Nodes Kawasan Perdagangan

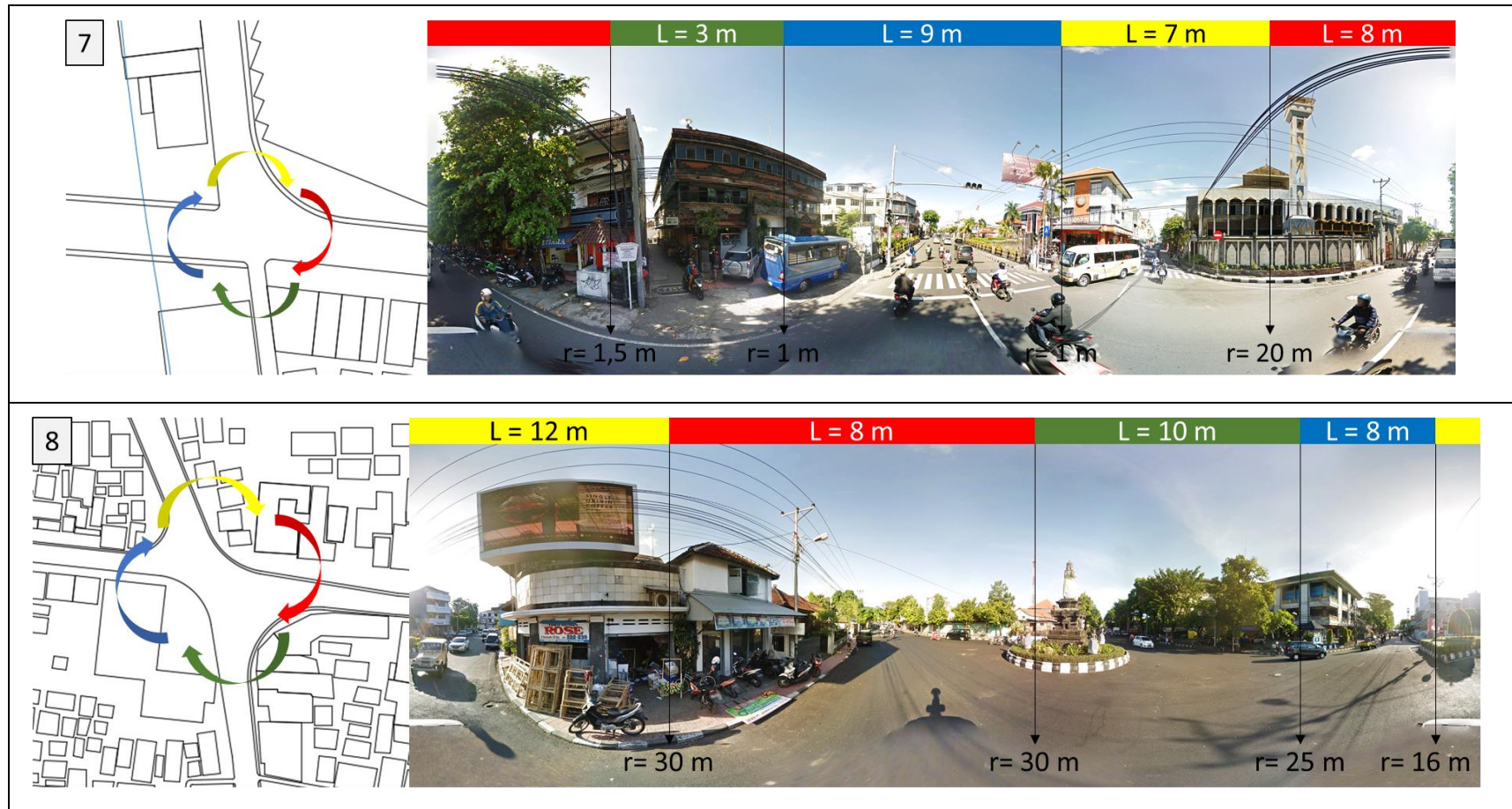
Keterangan:











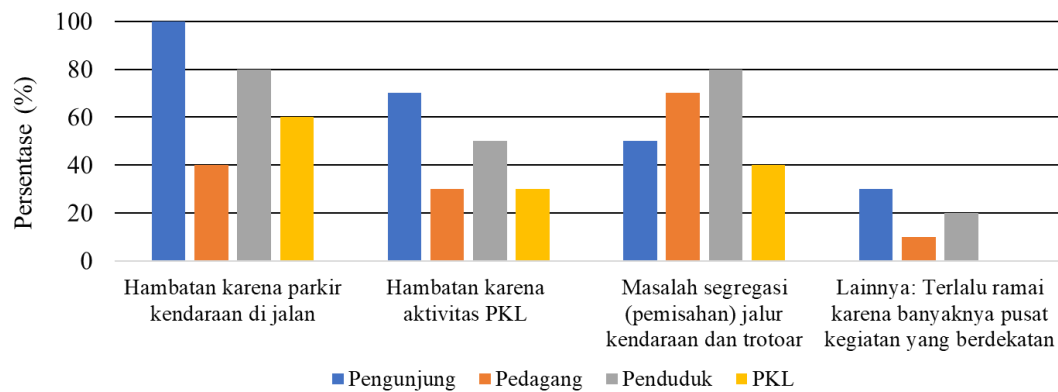
Sumber: Survei, 2019

c. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Permeabilitas Kawasan

Pada pertanyaan mengenai identifikasi permasalahan permeabilitas kawasan (lihat Lampiran 3 poin 1a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

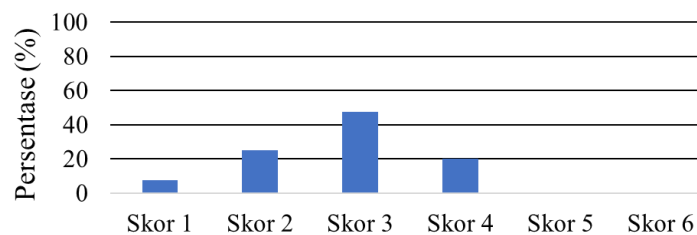
1. Hambatan karena parkir kendaraan di jalan
2. Hambatan karena aktivitas PKL
3. Masalah segregasi (pemisahan) jalur kendaraan dan trotoar
4. Lainnya: terlalu ramai karena banyaknya pusat kegiatan yang berdekatan

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.



Gambar 4.5. Pendapat Partisipan Mengenai Permeabilitas (Survei, 2019)

Tingkat kualitas permeabilitas menurut partisipan didasarkan oleh pengalaman kelancaran jalan di dalam kawasan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 1b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin lancar kondisi jalan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian permeabilitas.



Gambar 4.6. Penilaian Tingkat Permeabilitas (Survei, 2019)

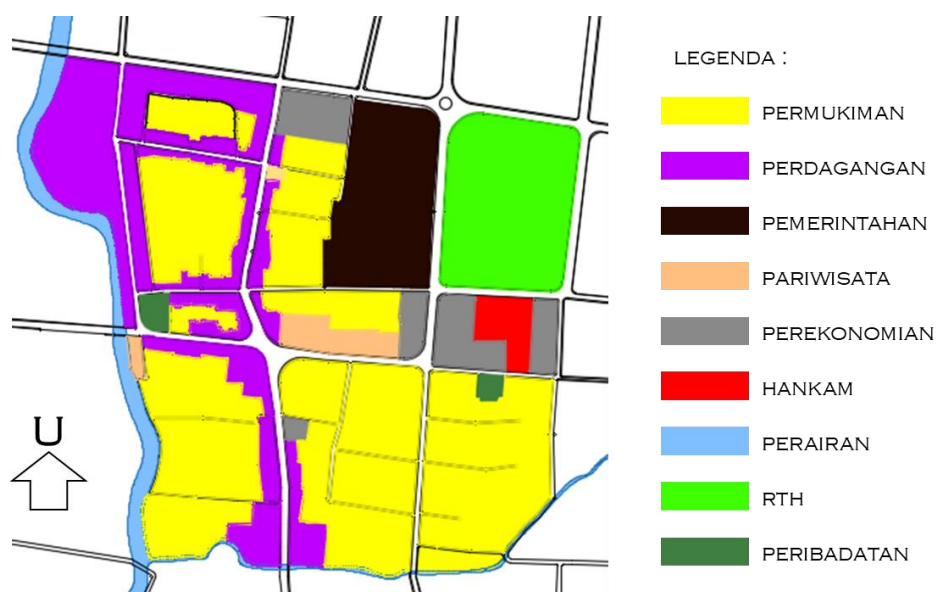
d. Hasil Survei Instansi Terkait Permeabilitas

Kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin masuk dalam zona perdagangan jasa skala kawasan yang terbentuk dari koridor-koridor perdagangan dengan klasifikasi sistem jaringan jalan yang berbeda-beda. Terdapat tiga jaringan jalan kolektor primer status jalan provinsi, yaitu: Jalan Gajah Mada, Jalan Diponegoro dan Jalan Hasanuddin. Jalan Sulawesi terklasifikasi sebagai jaringan jalan lokal primer. Jalan Sumatera, Jalan Ternate dan Jalan Kalimantan terklasifikasi sebagai jaringan jalan lokal sekunder. Koridor-koridor ini membentuk kegiatan perdagangan yang mencakup beberapa desa/kelurahan atau desa pekraman dan dikembangkan memusat berupa pasar tradisional dan kelompok pertokoan. Pada jalan di kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin diberlakukan penerapan sistem satu arah serta melarang sirkulasi kendaraan berat angkutan barang untuk memasukinya, kecuali dengan ijin khusus.

4.2.2 Keragaman

a. Peta Penggunaan Lahan dan Inventarisasi Jenis Bangunan

Jenis penggunaan lahan menjadi sub aspek dari keragaman kawasan. Adapun kawasan perdagangan terbagi menjadi beberapa koridor dengan jenis barang dagangan yang berbeda-beda.



Gambar 4.7. Peta Penggunaan Lahan (Survei, 2019)

Data spesifik mengenai keragaman fungsi bangunan masing-masing koridor perdagangan dijelaskan melalui tabel berikut.

Tabel 4.2. Inventarisasi Fungsi Bangunan

Jenis Fungsi Bangunan	Jalan Gajah Mada	Jalan Sulawesi	Jalan Sumatera	Jalan Hasanuddin	Jalan Ternate	Jalan Kalimantan	Jalan Diponegoro
Toko Kain	24	90	1	1			2
Toserba	2		3	1	5	3	
Apotek	2					1	
Toko Jahit	3	2					
Toko Elektronik	1	1	8	1			4
Penjahit	1						
Optik	1		1				6
Toko Peralatan Pancing		2					
Toko Perhiasan		3	2	31		2	
Toko Mebel		2					
Toko Perabotan		5					
Toko Kue		1					
Depot			1		2	2	4
Studio Foto			1				
Toko Buah			5		41		
Toko Jam			3				2
Rumah			5	2	5	5	2
Jasa Pengiriman			1				
Jasa Fotokopi			1				
Koperasi			1				
Jasa Travel			1				4
Toko Olahraga			1				
Toko Buku ATK			4				
Toko Musik			1				

Jenis Fungsi Bangunan	Jalan Gajah Mada	Jalan Sulawesi	Jalan Sumatera	Jalan Hasanuddin	Jalan Ternate	Jalan Kalimantan	Jalan Diponegoro
Toko Oleh-oleh			14				
Toko Salon			6				1
Bale Banjar			1				
Hotel				1			
Masjid				1			
Bengkel				2			4
Toko Sepeda				1			6
Toko Peralatan Ibadah						17	
Toko Tas Sepatu							2
PLN							1
Jumlah Bangunan	34	106	61	41	53	30	38
Indeks Keragaman Fungsi	7	8	20	9	4	6	12

Sumber: Survei, 2019

b. Data Trotoar

Keragaman juga didasarkan pada sejauh mana kawasan dapat mengakomodasi variasi pengguna jalan. Fasilitas trotoar yang ada pada koridor menjadi parameter inklusivitas pengguna. Adapun kondisi fasilitas trotoar yang didata adalah dimensi trotoar, material finishing, penerangan dan jalur tuna netra. Berikut adalah tabel kondisi fasilitas trotoar pada masing-masing koridor.

Tabel 4.3. Kondisi Fasilitas Trotoar

Koridor Jalan Gajah Mada	
Dimensi	Seluruh jalan sudah memiliki trotoar dengan panjang 265 meter, Lebar 100-200 cm.
Material Finishing	 Perpaduan paving block dengan batu sikat, kondisi sangat baik.

Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak 25 meter dan terdapat lampu penerangan pedestrian
Jalur Tuna Netra	Depan pertokoan sepanjang 195 meter sudah ada,. Depan Pasar Badung sepanjang 70 meter belum ada.
Koridor Jalan Sulawesi	
Dimensi	Jalan sepanjang 348 meter tidak memiliki trotoar. Pedestrian menggunakan teras pertokoan selebar 2,5 meter sebagai akses.
Material Finishing	 Menggunakan lantai yang berbeda-beda menurut masing-masing toko. Kondisi masih cukup baik.
Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak kurang lebih 25 meter dan jalur pedestrian mengandalkan terang lampu milik pertokoan.
Jalur Tuna Netra	Tidak ada
Koridor Jalan Sumatera	
Dimensi	Memiliki trotoar di kedua sisi dengan panjang 340 meter, lebar 80-100 cm.
Material Finishing	 Paving block dengan kondisi banyak kerusakan
Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak 25 meter dan terang lampu milik pertokoan.
Jalur Tuna Netra	Tidak ada
Koridor Jalan Hasanuddin	
Dimensi	Memiliki trotoar di kedua sisi dengan panjang 148 meter, lebar 80-100 cm.
Material Finishing	 Paving block dengan kondisi banyak kerusakan

Penerangan	Pada sisi utara jalan telah dilengkapi lampu penerangan jalan per 25 meter, sedangkan pada sisi selatan tidak dan hanya mengandalkan penerangan dari pertokoan.
Jalur Tuna Netra	Tidak ada
Koridor Jalan Ternate	
Dimensi	Memiliki trotoar di kedua sisi dengan panjang 200 meter, lebar 80-100 cm.
Material Finishing	 Paving block dengan kondisi banyak kerusakan
Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak 50 meter
Jalur Tuna Netra	Tidak ada
Koridor Jalan Kalimantan	
Dimensi	Memiliki trotoar di kedua sisi dengan panjang 134 meter, lebar 80-100 cm.
Material Finishing	 Paving block dengan kondisi banyak kerusakan
Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak 40 meter
Jalur Tuna Netra	Tidak ada
Koridor Jalan Diponegoro	
Dimensi	Memiliki trotoar di kedua sisi dengan panjang 260 meter, lebar 80-100 cm.
Material Finishing	 Paving block dengan kondisi masih cukup baik
Penerangan	Menggunakan lampu penerangan jalan per jarak 25-30 meter
Jalur Tuna Netra	Sudah ada di sepanjang kedua jalur

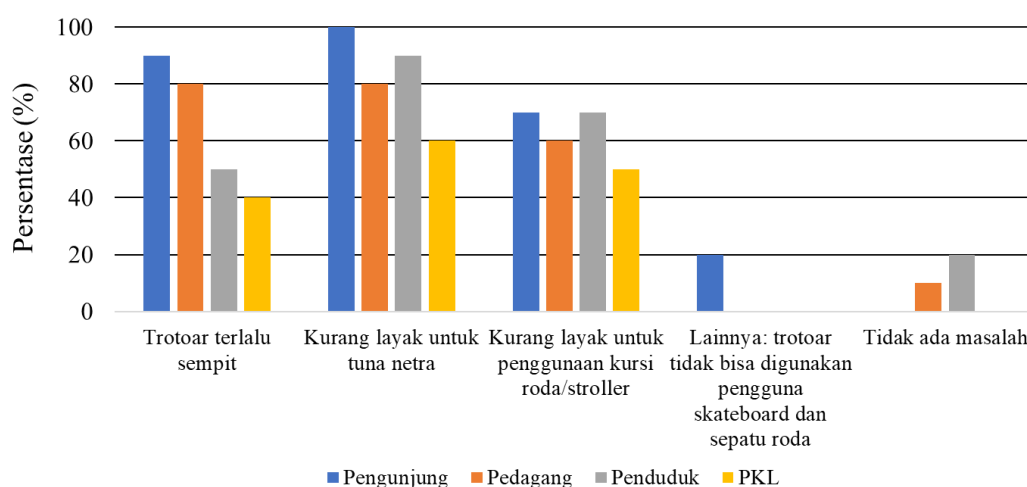
Sumber: Survei, 2019

c. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Keragaman Kawasan

Penilaian keragaman pengguna dalam kawasan didasarkan oleh pendapat partisipan mengenai sejauh mana koridor dalam kawasan dapat mengakomodasi kebutuhan seluruh jenis pejalan kaki (normal, tuna netra dan dengan alat bantu berjalan). Pada survei mengenai identifikasi permasalahan keragaman kawasan (lihat Lampiran 3 poin 2a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

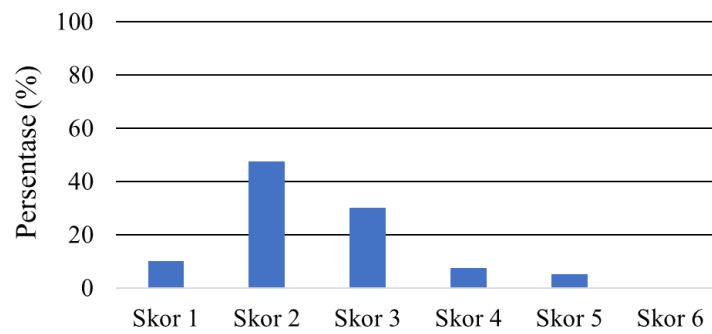
1. Trotoar terlalu sempit
2. Kurang layak untuk tuna netra
3. Kurang layak untuk penggunaan kursi roda/*stroller*
4. Lainnya: trotoar tidak bisa digunakan pengguna *skateboard* dan sepatu roda
5. Tidak ada masalah

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.



Gambar 4.8. Pendapat Partisipan Mengenai Keragaman (Survei, 2019)

Tingkat kualitas keragaman menurut partisipan didasarkan oleh penilaian inklusivitas pengguna di dalam kawasan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 2b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin inklusif kondisi jalan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian keragaman.



Gambar 4.9. Penilaian Tingkat Keragaman (Survei, 2019)

d. Hasil Survei Instansi Terkait Keragaman

Kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin menjadi bagian dari sistem pusat pelayanan Kota Denpasar, yaitu pusat-pusat pelayanan kegiatan sosial ekonomi dan pemerintahan yang melayani seluruh wilayah kota yang tersebar di BWK (Pembagian Wilayah Kota) Tengah. Kawasan Cathus Patha Agung Kota Denpasar dan sekitar jalan Gajah Mada selain sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa, sekaligus menjadi pusat sosial, budaya, pemerintahan dan kawasan heritage. Ragam fungsi tersebut membutuhkan prioritas untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan pergerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

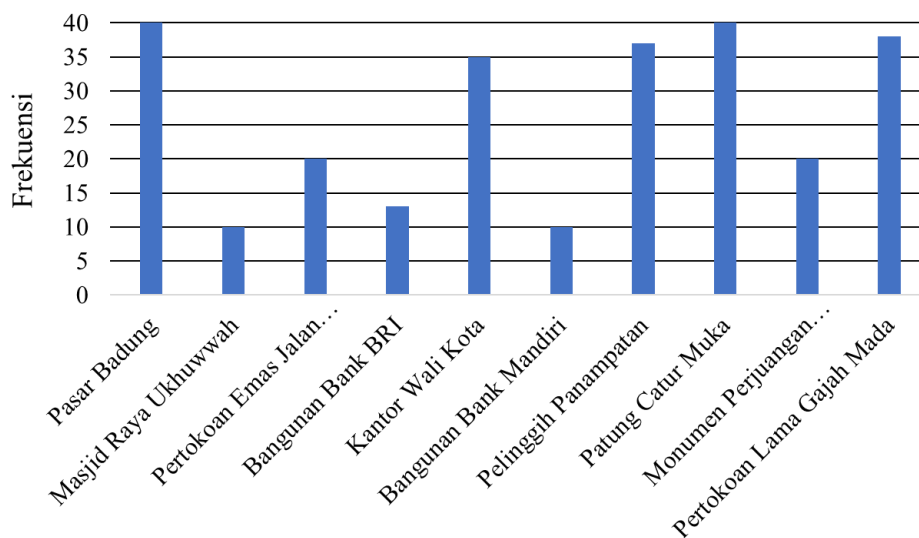
Adapun pemerintah kota berupaya dengan rencana manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan inklusivitas pengguna, antara lain dengan cara:

- pemberian prioritas pada pergerakan angkutan orang penumpang baik pada ruas jalan maupun persimpangan
- pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan khususnya pejalan kaki dan pengendara sepeda melalui penyediaan jalur khusus
- pemberian kemudahan dan penyediaan jalur lintasan bagi penyandang cacat
- desain persimpangan dilakukan dengan penanganan persimpangan prioritas, persimpangan dengan bundaran, persimpangan dengan lampu lalu lintas hingga persimpangan tak sebidang (*fly over*)

4.2.3 Legibilitas

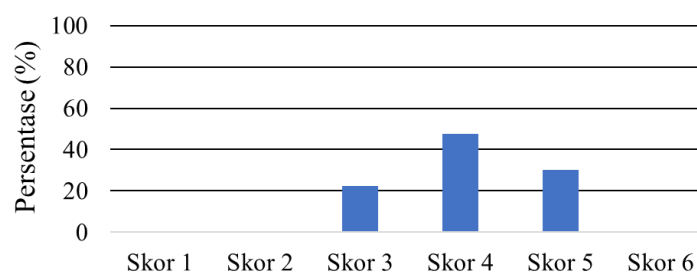
a. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Legibilitas Kawasan

Penilaian legibilitas dalam kawasan didasarkan oleh komentar partisipan mengenai objek-objek tengara yang ada di dalam kawasan. Objek tengara yang dimaksud adalah objek yang menjadi penanda bagi partisipan untuk memahami ruang kawasan. Berikut grafik batang dari pendapat partisipan mengenai bangunan yang menjadi objek tengara pada kawasan.



Gambar 4.10. Pendapat Partisipan Mengenai Objek Tengara (Survei, 2019)

Tingkat kualitas legibilitas menurut partisipan didasarkan oleh penilaian kecukupan objek tengara dalam lingkungan untuk memahami ruang kawasan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 3b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin baik kondisi objek tengara. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian legibilitas.

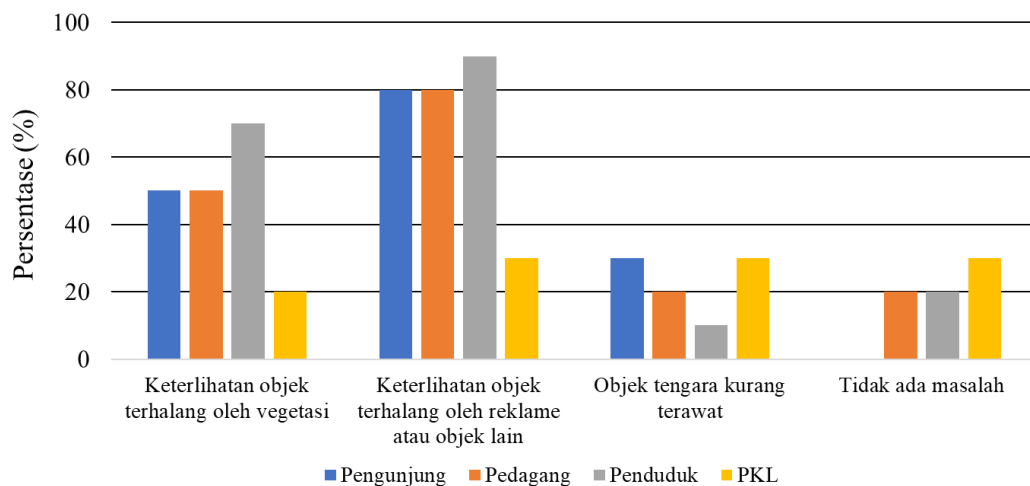


Gambar 4.11. Penilaian Tingkat Keragaman (Survei, 2019)

Pada survei mengenai identifikasi permasalahan legibilitas kawasan (lihat Lampiran 3 poin 3c) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

1. Keterlihatan objek terhalang oleh vegetasi
2. Keterlihatan objek terhalang oleh reklame atau objek lain
3. Objek tengara kurang terawat
4. Tidak ada masalah

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.

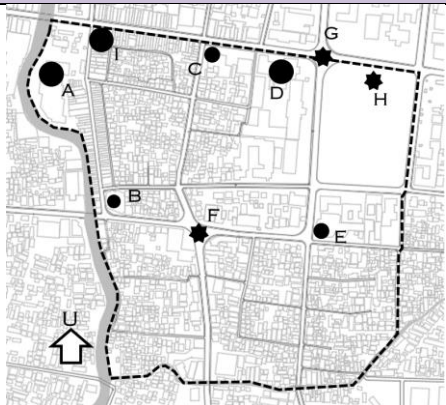


Gambar 4.12. Pendapat Partisipan Mengenai Legibilitas (Survei, 2019)

b. Peta Tengara dan Identitas Objek Tengara

Elemen penguat keterbacaan pada suatu kawasan dapat terjadi pada skala path, nodes, edge, district, dan landmark. Adapun dari hasil survei didapatkan bahwa beberapa tempat pada lokasi dianggap sebagai *focal point* atau penguat keterbacaan lingkungan. *Focal point* (tengara) tersebut ditemukan berupa patung, monument, bangunan mencolok dan deretan bangunan. Berikut merupakan peta lokasi objek focal point beserta uraian identitas masing-masing objek (lihat Tabel 4.4).

Tabel 4.4. Objek *Focal Point* di Lokasi Studi

Keyplan <i>Focal Point</i>	
	
Bangunan <i>Focal Point</i>	Keterangan
A. Pasar Badung 	Pasar tradisional yang termasuk dalam kawasan heritage Gajah Mada. Gedung utama pasar mudah terlihat dari jalan utama karena relatif besar dibanding sekitarnya dan titik tangkap pandang yang lebar dari arah barat. Berada tepat di sudut jembatan terlebar Sungai Badung.
B. Masjid Raya Ukhuwah 	Terletak di sudut pertemuan Jalan Hasanuddin dan Sulawesi. Masjid menjadi tetenger lingkungan sekitar karena tampilan arsitektur yang kontras dengan bangunan sekitar, yakni tampilan arsitektur islam. Selain itu terdapat menara masjid yang mudah dikenali.
C. Bangunan Bank (BRI) 	Penataan taman area sudut menarik untuk dilihat dan dikenali. Signage identitas bank sangat mudah ditangkap dari dua jalan utama yaitu Jalan Gajah Mada dan Jalan Arjuna. Pengguna dari kedua jalan memiliki kesempatan yang cukup besar untuk menyadari tempat ini.

Bangunan <i>Focal Point</i>	Keterangan
D. Kantor Walikota 	Bangunan tampil lebih masif dari sekitarnya, berada di sudut empat jalan utama, serta tampilan <i>style</i> bali yang kuat. Selain itu, penataan vegetasi yang lebih intens dari sekitarnya menambah kemudahan tempat ini untuk dikenali.
E. Bangunan Bank (Mandiri) 	Signage bank dengan pemilihan warna biru yang mencolok memudahkan pengguna mengenali lokasi. Radius belokan pertemuan Jalan Hasanuddin dan Jalan Udayana yang lebar (2,5 m) memberi tangkapan yang luas ke arah bangunan ini.
F. Pelinggih Panampatan 	Sculpture suci setinggi 9 meter yang berada di pertemuan Jalan Hasanuddin, Jalan Sumatera dan Jalan Diponegoro. Memiliki skala yang mudah ditangkap dari ketiga sisi jalan. Selain itu, bentuk dan kesan sakral estetik menjadikannya semakin menarik untuk dilihat. Pelinggih ini digunakan sebagai tempat sembahyang.
G. Patung Catur Muka 	Landmark kota berdiri di persimpangan Jalan Gajah Mada, Jalan Surapati, Jalan Udayana dan Jalan Veteran yang sengaja dibangun sebagai salah satu tujuan city tour. Skala monumental dapat dirasakan dari keempat jalan tersebut. Dengan penambahan air mancur dan penataan lighting di sekeliling patung, menambah sifat rekreatif landmark ini.

Bangunan <i>Focal Point</i>	Keterangan
H. Pertokoan Emas Jalan Hasanuddin 	Deretan pertokoan yang menjual perhiasan di sepanjang jalan dari persimpangan sampai jembatan di Jalan Hasanuddin. Area tersebut menjadi ramai karena aktivitas perdagangan menyebabkan masyarakat mudah mengenali tempat ini dan menjadi penanda.
I. Monumen Perjuangan Puputan Badung 	Landmark lapangan Puputan yang sekaligus menjadi titik 0 km Kota Denpasar. Area monument ini menjadi pusat kegiatan di lapangan tersebut. Bentuknya berupa kolam teratai yang ditengahnya terdapat sculpture tiga pahlawan yang berperang.
J. Deret Pertokoan Lama 	Bangunan-bangunan lama di Jalan Gajah Mada dan Jalan Sulawesi ini menjadi bangunan kota tua yang dikonservasi, dimana pada awalnya bangunan tersebut bergaya arsitektur kolonial namun di ubah menjadi <i>style</i> Bali. Deret bangunan ini menjadi tetenger bagi masyarakat karena tampilannya berkarakter tradisional dan visual yang repetitif sepanjang jalan.

Sumber: Survei, 2019

c. Hasil Survei Instansi Terkait Legibilitas

Objek-objek tengara dikembangkan dalam kawasan pusat kota dalam rangka meningkatkan jati diri dan identitas kota yang berwawasan budaya, revitalisasi nilai hitoris dan heritage kota dan mengembangkan landmark kota. Adapun pengelolaan kawasan ditekankan pada penataan lingkungan dan bangunan

untuk menguatkan nuansa kota budaya yang disertai pembenahan utilitas dan fasilitas pendukungnya.

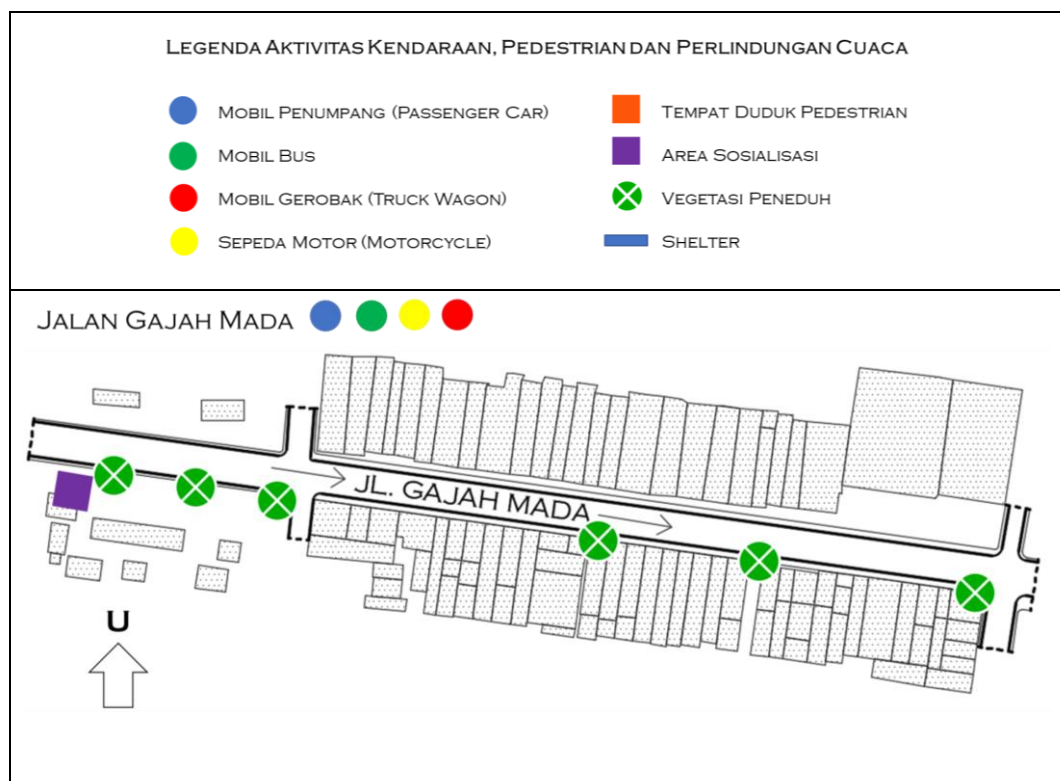
Pada kawasan Dauh Puri Kangin sendiri terdapat dua objek tengara sekaligus menjadi area suci *cathus patha*. Pertama adalah Cathus Patha Agung wilayah Kota Denpasar yaitu simpang Catur Muka. Kedua, pelinggih penampatan di Jalan Hasanuddin yang merupakan Cathus Patha Alit tersebar di tiap-tiap wilayah desa adat/desa pekraman yang difungsikan untuk tempat melangsungkan upacara keagamaan bagi umat Hindu.

4.2.4 Kekokohan

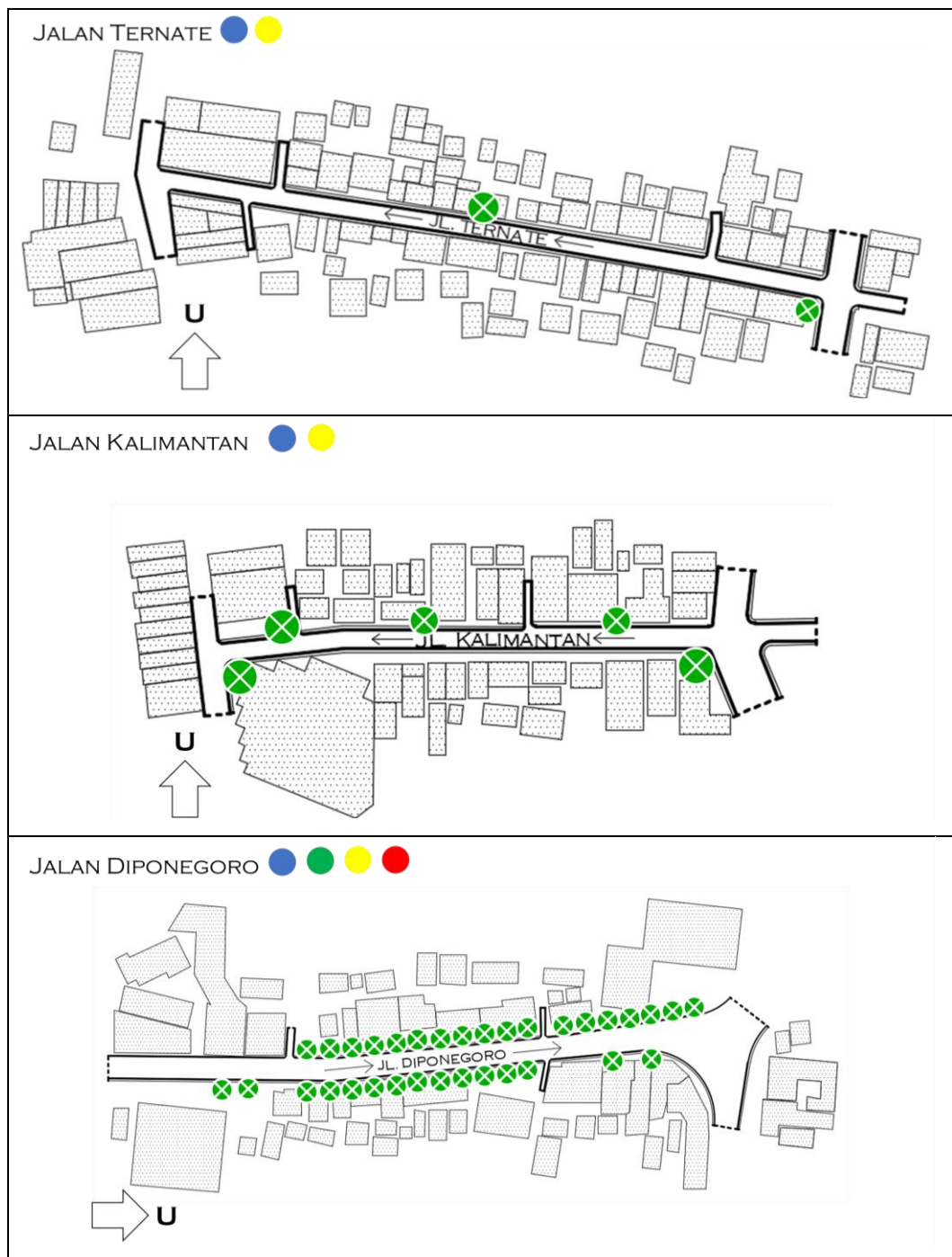
a. Peta Penggunaan Jalur, Peta Vegetasi Peneduh, Peta Area Sosialisasi

Data mengenai kekokohan dilihat dari tiga hal yaitu aktivitas kendaraan, aktivitas pejalan kaki dan perlindungan cuaca. Hal tersebut disajikan dalam peta penggunaan jalur, vegetasi peneduh dan area sosialisasi dari masing-masing koridor perdagangan, sebagai berikut.

Tabel 4.5. Hasil Penggunaan Jalur, Vegetasi Peneduh, dan Area Sosialisasi







Sumber: Survei, 2019

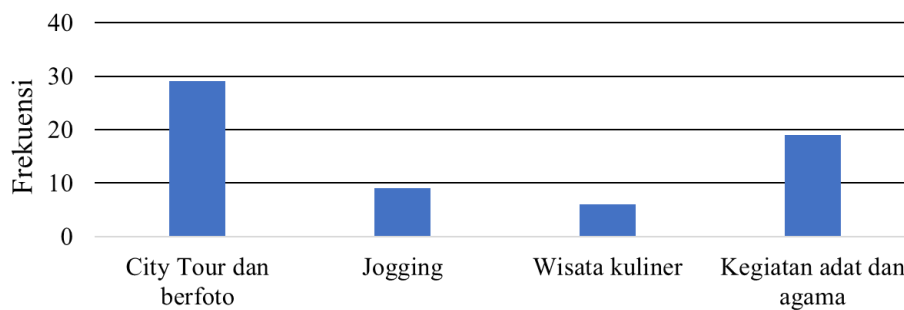
b. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Kekokohan Kawasan

Penilaian kekokohan dalam kawasan didasarkan oleh pendapat partisipan mengenai kegiatan yang partisipan dapat temukan di kawasan ini dan hubungan kegiatan-kegiatan tersebut terhadap fungsi utama perdagangan. Pada survei mengenai kegiatan yang ada pada kawasan selain kegiatan perdagangan (lihat

Lampiran 3 poin 4a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

1. City tour dan berfoto
2. Jogging
3. Wisata Kuliner
4. Kegiatan adat dan agama

Berikut grafik batang dari pendapat partisipan mengenai kegiatan yang ada pada kawasan selain kegiatan perdagangan.

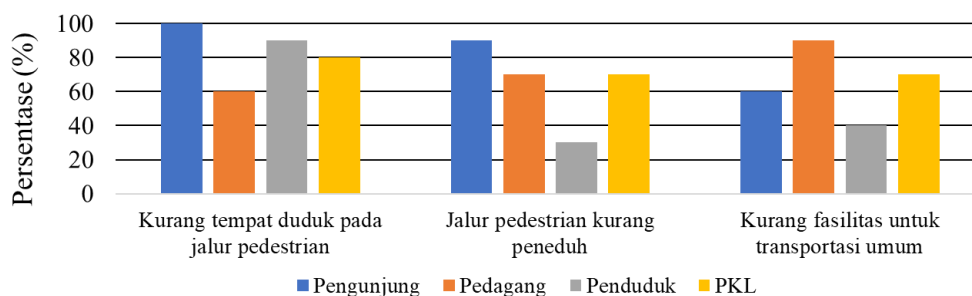


Gambar 4.13. Kegiatan Lain pada Kawasan Perdagangan (Survei, 2019)

Pada survei mengenai identifikasi permasalahan kekokohan kawasan (lihat Lampiran 3 poin 1a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

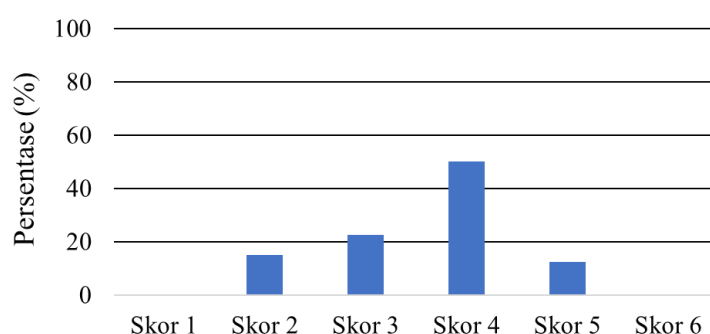
1. Kurang tempat duduk pada jalur pedestrian
2. Jalur pedestrian kurang peneduh
3. Kurang fasilitas untuk transportasi umum

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.



Gambar 4.14. Pendapat Partisipan Mengenai Kekokohan (Survei, 2019)

Tingkat kualitas kekokohan menurut partisipan didasarkan oleh penilaian sejauh mana kawasan ini dapat digunakan selain sebagai wadah kegiatan perdagangan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 4b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin baik kondisi kekokohan kawasan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian kekokohan.



Gambar 4.15. Penilaian Tingkat Kekokohan (Survei, 2019)

c. Hasil Survei Instansi Terkait Kekokohan

Penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan pejalan kaki pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin ini meliputi tiga jenis ruang. Pertama adalah ruang pejalan kaki di sisi jalan berupa trotoar. Kedua, selain berupa trotoar, terdapat ruang pejalan kaki dalam bentuk plaza di kawasan perdagangan dan jasa. Ketiga, pada ruang kawasan pedestrian khusus dikembangkan di Jalan Gajah Mada.

Kekokohan pada kawasan ini direncanakan untuk ditunjang dengan ketentuan prasarana dan sarana minimum, meliputi :

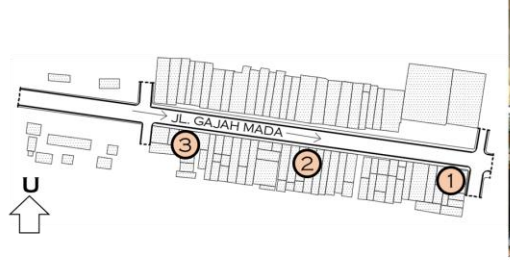
- aksesibilitas yang baik menuju zona tempat suci;
- tersedia fasilitas tempat parkir yang cukup;
- tersedia fasilitas sanitasi, sarana pembuangan sampah, drainase, air bersih, listrik, dan telekomunikasi; dan
- tiap 100 m² ruang terbuka, minimal ada 1 pohon perindang.

4.2.5 Kesesuaian Visual

a. Amatan Fasad Bangunan

Pengamatan mengenai kesesuaian visual dilakukan dengan mengamati fasad bangunan-bangunan dengan melihat karakter arsitektural yang ada. Hasil data tampilan wajah koridor masing-masing jalan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.6. Data Kesesuaian Visual

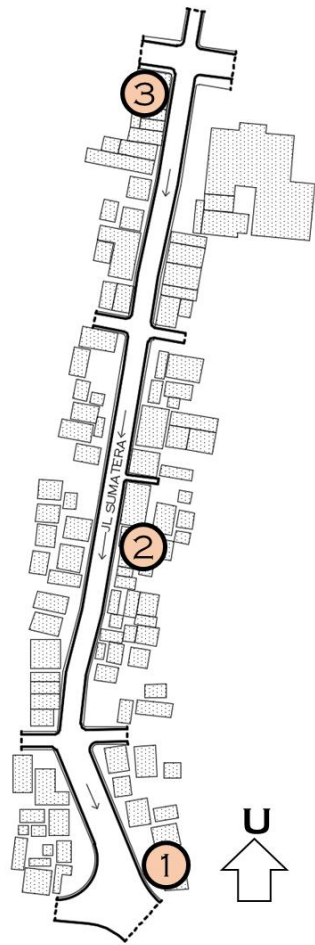
Koridor Jalan Gajah Mada	
	
	
Bangunan pada Jalan Gajah Mada berupa deretan pertokoan bervariasi dua sampai lima lantai. Pada deretan lantai satu, bangunan satu dan lainnya serupa dengan bukaan pintu harmonika dan display dagangan. Setiap toko terdapat teras dengan dua kolom Bali dan bermaterial batu bata dan paras kerobokan. Pada deret lantai tingkat terlihat bangunan memiliki tampilan yang variatif, baik dengan balkon dan tidak, serta bentuk pintu dan jendela yang berbeda-beda. Selain itu terdapat pula bangunan yang lantai 2 sampai lantai 5 dibuat dengan tampilan menerus (Gambar 3). Bentuk atap berupa gabungan atap datar dan limasan, namun tidak dapat diamati dalam skala pandang manusia.	

Koridor Jalan Sulawesi



Bangunan di Jalan Sulawesi serupa dengan yang ada di Jalan Gajah Mada. Bangunan tersebut merupakan bangunan ruko 2 sampai 5 lantai yang awalnya dibangun menggunakan arsitektur art deco pada masa kolonial. Kemudian pemerintah melakukan perubahan fasad pada pertokoan tersebut dengan memberi finishing paduan bata merah dan paras kerobokan untuk meningkatkan karakter tradisional. Adapun warna dari fasad didominasi warna merah bata.

Koridor Jalan Sumatera



Secara umum, terdapat tiga jenis tampilan bangunan di Jalan Sumatera. Pertama, bentuk bangunan pertokoan berlantai satu, dengan bentuk atap pelana dan fasad terbuka sebagai display barang dagangan. Kedua adalah bangunan bertingkat yang memberi tekanan komposisi dari bangunan-bangunan disampingnya (Gambar 2). Jenis ketiga terdapat bangunan-bangunan rumah yang memiliki fasad minim void sehingga memberi kesan tertutup. Warna yang hadir di bangunan koridor ini berkisar antara pilihan warna putih, krem, merah bata dan hitam.

Koridor Jalan Hasanuddin



Visual dari bangunan-bangunan di Jalan Hasanuddin variatif yang dapat dilihat pada gedung pertokoan, bengkel dan rumah. Bangunan bengkel menggunakan covering pada fasad sebagai signage nama bengkel dengan tampilan modern. Gedung pertokoan memiliki bentuk massa kotak dengan penggunaan material kaca dan dinding bata merah dan paras untuk memberi kesan Bali. Rumah merupakan bangunan lantai satu dengan bentuk atap pelana dan pemilihan warna putih dan krem. Adapun deretan pertokoan emas terhalang secara visual oleh pepohonan di depannya.

Koridor Jalan Ternate



Deretan pertokoan di Jalan Ternate berupa bangunan semi permanen yang dibangun di area depan perumahan warga asli. Bangunan ada yang lantai 1 hingga 2 lantai, dimana lantai satu dibuat sangat terbuka untuk memudahkan perpindahan barang dagangan. Atap menggunakan bentuk pelana. Bahan bangunan dibuat dari dinding batako maupun dari anyaman bambu. Pada koridor ini juga dapat dilihat bangunan rumah tradisional bali beserta pagar khas bali (Gambar 1)

Koridor Jalan Kalimantan



Bangunan di Jalan Kalimantan sangat minim bangunan bernuansa tradisional dimana hanya terlihat satu gate style bali (Gambar 3). Bangunan di jalan ini adalah bangunan berlantai satu berbentuk toko dengan atap pelana. Material dinding yang digunakan adalah batako dengan finishing cat warna putih atau krem. Bukaannya mayoritas berupa pintu roll atau harmonika. Selain itu toko-toko tersebut menggunakan spanduk iklan menutupi fasad bangunan.

Koridor Jalan Diponegoro



Jalan Diponegoro relatif panjang dibanding keenam koridor perdagangan lain dan memiliki tampilan bangunan yang variatif. Tinggi bangunan berkisar satu hingga empat lantai dimana lantai pertama digunakan sebagai tempat transaksi. Secara umum, bangunan menggunakan material dinding batako dengan finishing cat dan memiliki tambahan ornament bali seperti roster, pahatan dan tempelan bata merah. Namun kebanyakan toko menutupi bagian fasad tersebut dengan covering mengikuti tema produk dagangannya.

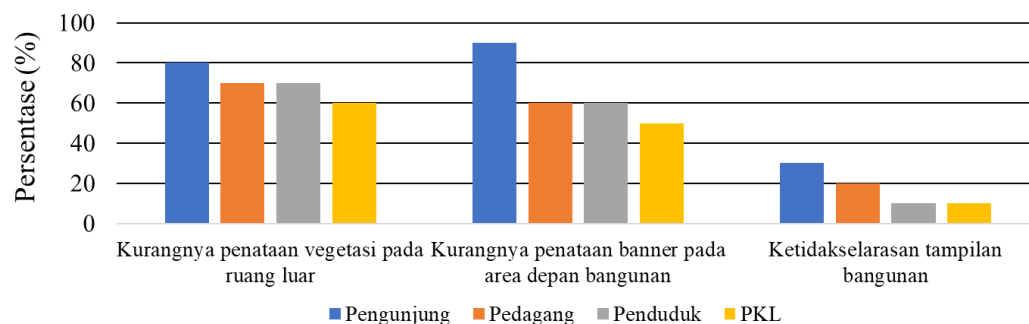
Sumber: Survei, 2019

b. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Kesesuaian Visual Kawasan

Pada survei mengenai identifikasi permasalahan kekokohan kawasan (lihat Lampiran 3 poin 5a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

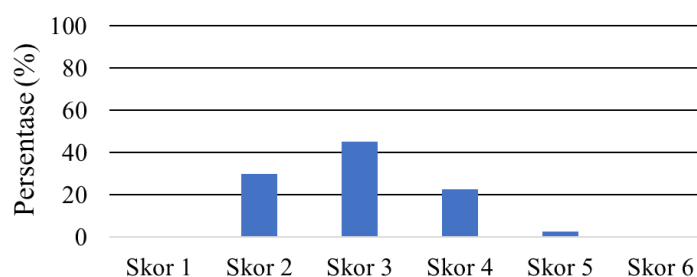
1. Kurangnya penataan vegetasi pada ruang luar
2. Kurangnya penataan *banner* pada area depan bangunan
3. Ketidakselarasan tampilan bangunan

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.



Gambar 4.16. Pendapat Partisipan Mengenai Kesesuaian Visual (Survei, 2019)

Tingkat kualitas kesesuaian visual menurut partisipan didasarkan oleh penilaian sejauh mana kemudahan penafsiran dengan benar bagaimana memanfaatkan lingkungan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 5b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin baik kondisi kesesuaian visual kawasan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian kesesuaian visual.



Gambar 4.17. Penilaian Tingkat Kesesuaian Visual (Survei, 2019)

c. Hasil Survei Instansi Terkait Kesesuaian Visual

Tampilan bangunan pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin memiliki ketentuan tata massa bangunan, meliputi:

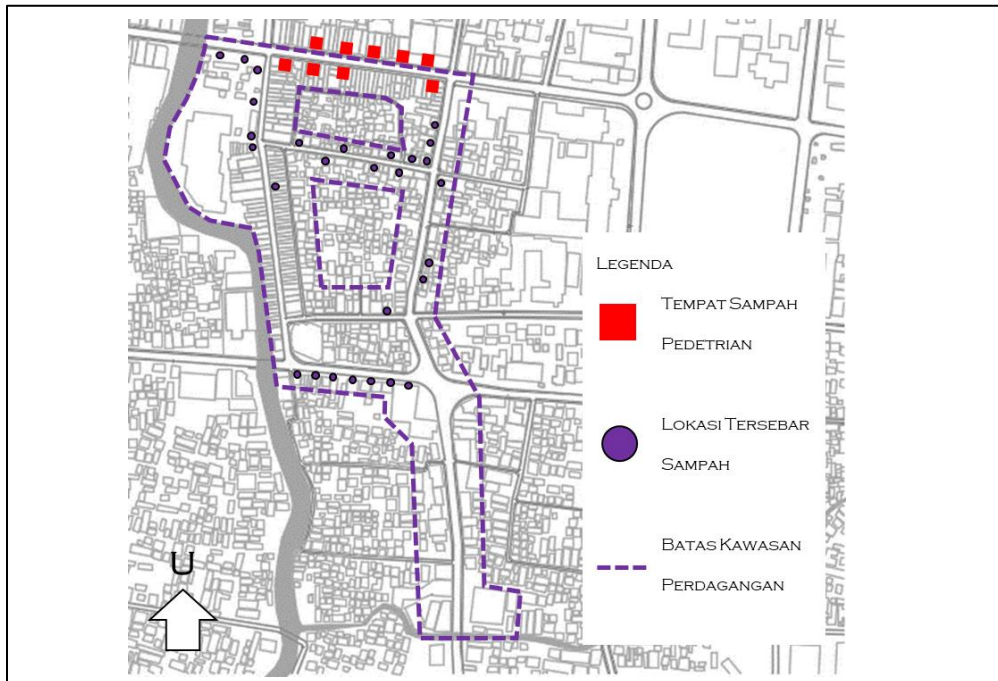
- luas persil atau lahan yang dikelola disesuaikan dengan ketersediaan lahan
- bentuk bangunan dapat berbentuk bangunan tunggal, ruko berderet (*maisonet*)
- maupun bangunan khusus terpadu
- garis sempadan bangunan adalah $\frac{1}{2}$ kali ruang milik jalan + 1 meter *telajakan*
- pagar pekarangan samping minimal 1,5 meter dan belakang 1,5 meter
- ketinggian bangunan maksimal 15 meter
- penerapan gaya arsitektur modern harus dikombinasikan dengan konsep arsitektur tradisional Bali.

Tampilan harus menyesuaikan dengan kegiatan yang dilakukan pada bangunan masing-masing. Adapun kegiatan yang diijinkan pada zona perdagangan dan jasa skala kawasan adalah: kegiatan perdagangan kebutuhan sehari-hari, toko modern skala kecil, pertokoan, perdagangan bahan bangunan; perdagangan dan jasa kendaraan bermotor, perdagangan dan jasa barang seni dan kerajinan, pasar tradisional, rumah makan dan sejenisnya, jasa perkantoran, jasa perbankan dan keuangan, jasa pendidikan, jasa kesehatan, jasa kecantikan, jasa olahraga dan kebugaran, jasa penunjang pariwisata dan pergudangan skala kecil fasilitas, kesehatan seperti klinik kesehatan, kecantikan, dan praktek dokter bersama.

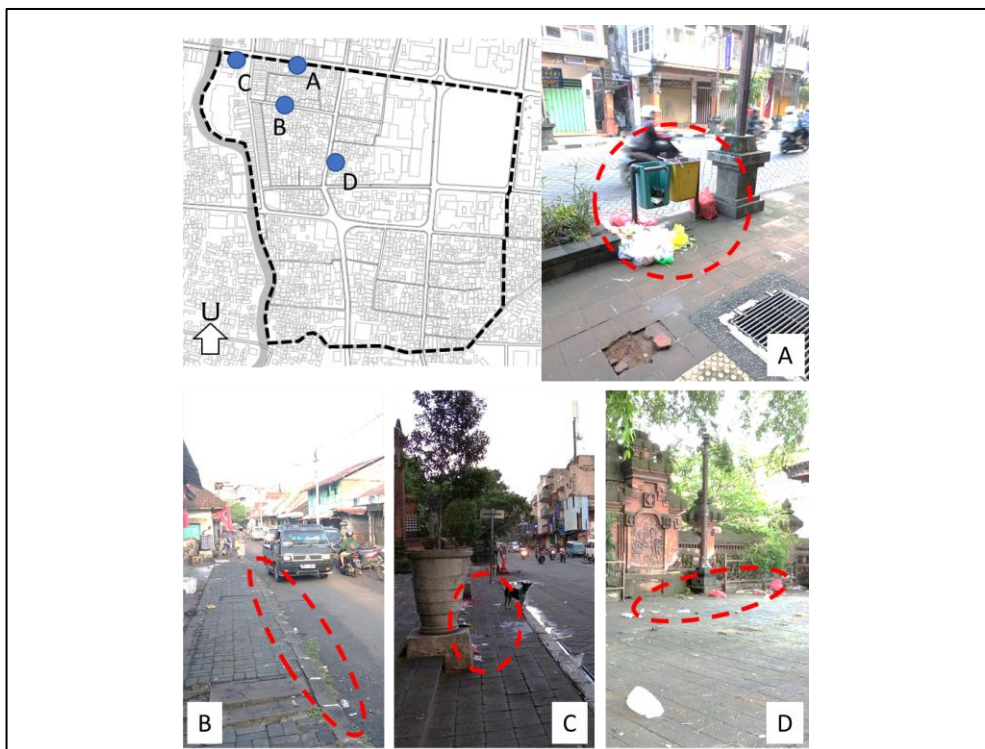
4.2.6 Kekayaan (*Richness*)

a. Peta Titik Tempat Sampah dan Area Kotor

Aspek ini berkaitan dengan kualitas kepuasan pengguna secara indera selama berada dalam kawasan. Salah satu hal yang mempengaruhi *richness* adalah permasalahan sampah karena secara visual dan aroma dapat menimbulkan ketidaknyamanan seseorang. Maka dilakukan observasi dan dokumentasi mengenai kondisi persampahan di lokasi studi. Hasil menunjukkan bahwa penyediaan tempat sampah hanya berada di Jalan Gajah Mada sedangkan koridor jalan lainnya tidak. Sayangnya, di jalan tersebut juga ditemukan beberapa tempat sampah yang sudah rusak. Pengunjung dapat membuang di tempat sampah yang disediakan oleh toko yang dikunjungi.



Gambar 4.18. Peta Persampahan (Survei, 2019)



Gambar 4.19. Dokumentasi Sampah di Kawasan Perdagangan (Survei, 2019)

Terdapat koridor yang masih banyak sampah berserakan ada di area Jalan Ternate karena aktifitas naik turun barang seperti sayuran dan buah. Sedangkan

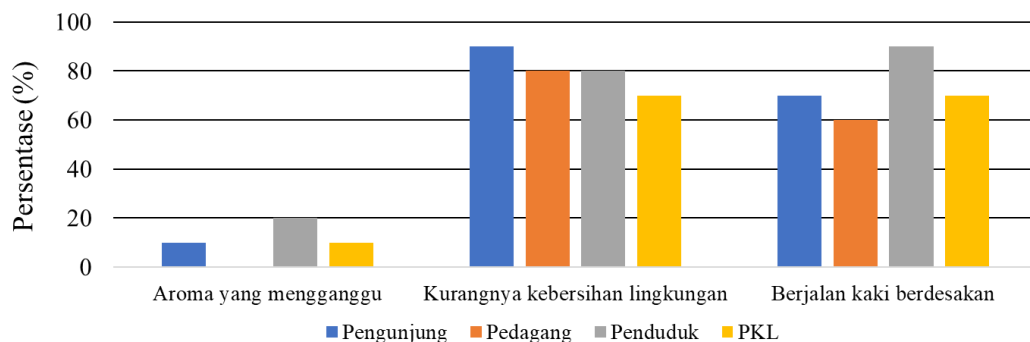
pada Jalan Hasanuddin, sampah banyak ditemukan karena aktifitas jajan di pedagang asongan namun tidak ada tempat sampah yang memadai, sehingga pengunjung membuang sembarangan. Area depan Pasar Badung juga rentan terhadap sampah karena banyak penjual canang (sarana sembahyang yang terbuat dari daun kelapa dan bunga) yang juga menimbulkan serakan sampah.

b. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Kekayaan (*Richness*) Kawasan

Pada survei mengenai identifikasi permasalahan kekayaan (*richness*) kawasan (lihat Lampiran 3 poin 6a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

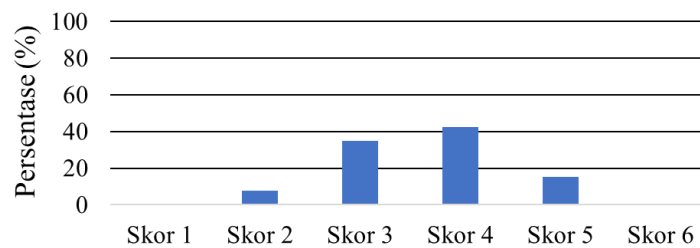
1. Aroma yang mengganggu
2. Kurangnya kebersihan lingkungan
3. Berjalan kaki berdesakan

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi permasalahan.



Gambar 4.20. Pendapat Partisipan Mengenai Kekayaan (Survei, 2019)

Tingkat kualitas kekayaan menurut partisipan didasarkan oleh penilaian sejauh mana kenyamanan saat beraktivitas di dalam kawasan dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 6b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin nyaman kondisi kekayaan kawasan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian kekayaan (*richness*).



Gambar 4.21. Penilaian Tingkat Kekayaan (Survei, 2019)

c. Hasil Survei Instansi Terkait Kekayaan

Penanganan sampah pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin dilaksanakan melalui:

- sampah pertokoan, sampah pasar, sampah rumah makan/restoran dan sampah bangunan lain dikumpulkan oleh penghuninya atau petugas sampah, setelah melalui tahapan pengurangan sampah, kemudian diangkut ke transfer depo atau ke TPS
- sampah jalanan dan sampah lainnya dikumpulkan pada tepi jalan kemudian diangkut dengan sarana pengangkut sampah ke transfer depo
- sampah di transfer depo dan TPS diangkut dengan truck sampah ke tempat pemrosesan akhir (TPA) di IPST Suwung
- pengelolaan sampah dikelola oleh dinas terkait, desa pakraman, masyarakat atau swasta.

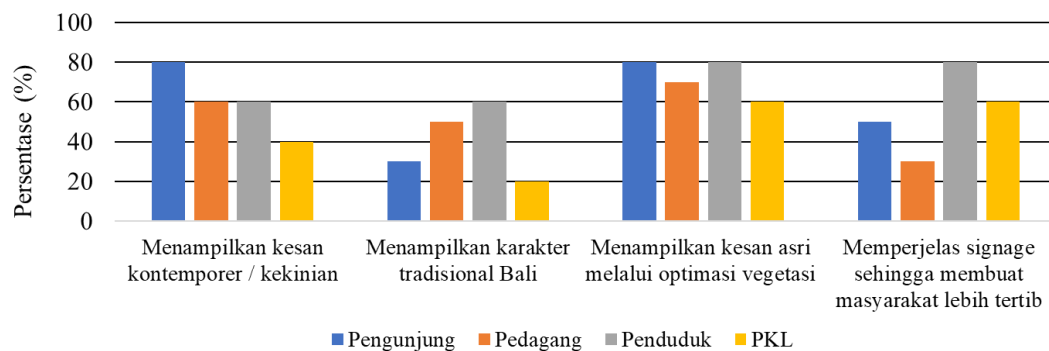
4.2.7 Personalisasi

a. Hasil Survei Pendapat Pengguna Terhadap Personalisasi Kawasan

Pada survei mengenai identifikasi hal yang diinginkan partisipan pada rancangan kawasan (lihat Lampiran 3 poin 6a) terdapat beberapa opsi pilihan jawaban yang mendapatkan konfirmasi dari partisipan, yaitu:

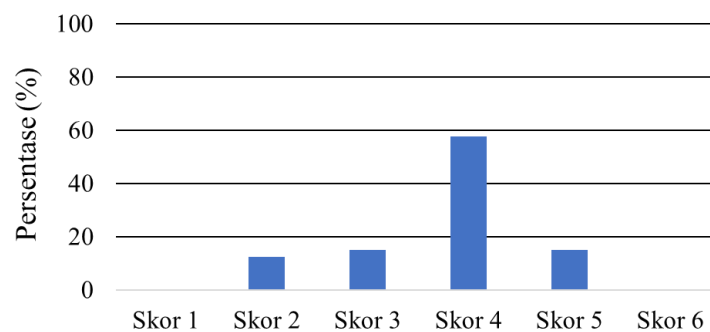
1. Menampilkan kesan kontemporer / kekinian
2. Menampilkan karakter tradisional Bali
3. Menampilkan kesan asri melalui optimasi vegetasi
4. Memperjelas *signage* sehingga membuat masyarakat lebih tertib

Adapun berikut diagram batang yang menunjukkan besar frekuensi masing-masing identifikasi keinginan partisipan.



Gambar 4.22. Pendapat Partisipan Mengenai Personalisasi (Survei, 2019)

Tingkat kualitas personalisasi menurut partisipan didasarkan oleh penilaian sejauh mana kepuasan partisipan terhadap kondisi fisik kawasan saat ini dan dinyatakan dalam penentuan skor (detail dapat dilihat pada Lampiran 3 poin 7b). Semakin besar skor yang diberikan, maka semakin memuaskan kondisi personalisasi kawasan menurut partisipan. Berikut adalah grafik yang menunjukkan frekuensi skor penilaian personalisasi.



Gambar 4.23. Penilaian Tingkat Kekayaan (Survei, 2019)

b. Hasil Survei Instansi Terkait Personalisasi

Personalisasi dari kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin dilandasi oleh citra kawasan yang berbudaya. Tampilan bangunan dan lanskap harus menunjukkan konsep taman Bali dan bangunan dengan struktur dan tampilan material berkarakter arsitektur tradisional Bali. Pada penerapan gaya arsitektur modern, maka harus dikombinasikan dengan konsep arsitektur tradisional Bali.

4.3 Analisa *Qualitative Assessment*

Berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan dan dijabarkan pada subbab sebelumnya, dilakukan analisa dengan menggunakan pustaka yang telah dikaji pada Bab 2. Berikut ini adalah deskripsi analisa masing-masing aspek penelitian.

4.3.1 Permeabilitas

Dilihat dari perspektif makro, kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin terletak pada area pusat Kota Denpasar, dimana 0 KM kota ini berada di dalam wilayah Dauh Puri Kangin. Kota Denpasar berkembang secara menyebar dari pusat dan menyebabkan kawasan studi menjadi jalur penghubung yang utama bagi kawasan-kawasan lain di Denpasar. Adapun optimalisasi permeabilitas pada pusat kota dapat dilakukan sesuai dengan pendapat Bentley (2015) yaitu melalui pengolahan jalur dan objek dalam ruang luar kawasan. Pada kasus koridor di kawasan studi ini, pengolahan tersebut diprioritaskan pada pembebasan hambatan di jalur-jalur utama karena kelancarannya sangat memperbaiki kualitas permeabilitas pusat kota. Hambatan tersebut diidentifikasi dari pertimbangan struktur jalan, kondisi *nodes* dan dimensi jalan serta survei pendapat masyarakat.

Pembacaan struktur jalan dapat dilihat dari layout hierarki yang membagi kawasan menjadi dua tipe, yaitu tipe blok kecil dan blok besar (Bentley *et al*, 2015 dan Silavi *et al*, 2017). Koridor-koridor jalan utama pada kawasan studi saling bersimpangan dan membentuk jalur-jalur penyambung yang memberi banyak alternatif akses. Melalui pembacaan struktur jalan pada lokasi studi, dapat dilihat kawasan ini termasuk dalam tipe blok kecil, dimana memperlihatkan permeabilitas yang tinggi. Adapun koridor-koridor perdagangan pada lokasi studi berada pada hierarki I sehingga memberikan potensi yang baik karena memperbesar probabilitas pengguna untuk melewatinya. Kondisi ini menguntungkan secara komersil karena jika banyak orang menggunakan akses tersebut, semakin dikenal lokasi tersebut.

Jalur utama hierarki I menjadi perimeter segment bagi blok-blok kecil dimana blok tersebut merupakan area permukiman. Akses menuju rumah-rumah menggunakan jalan hierarki III yang polanya terbentuk dari karakter tipologi permukiman tradisonal bali dimana rumah terdiri dari beberapa bangunan dengan *natah* (*courtyard*) di dalamnya. Akses menuju rumah berupa jalur lingkungan yang

dirancang tidak dapat dilewati kendaraan. Hal ini menyebabkan banyaknya jalan yang buntu (*cul de sac*) pada kawasan. Pembedaan jalur menurut hierarki secara fisik pada kawasan studi dikenali melalui lebar jalan dan material penutup jalan. Kondisi ini sesuai dengan pernyataan Andrade *et al*, 2018, dimana pembedaan tersebut memberi sifat ruang yang mempengaruhi permeabilitas dalam hal apakah jalan tersebut mengizinkan akses pribadi atau publik.



Gambar 4.24. Analisa Tipe Blok

Pertimbangan selanjutnya adalah mengenai kondisi *nodes* dan dimensi jalan. Menurut Mohammed (2015), pertemuan jalur sebaiknya memiliki radius belokan jalan (r) yang sesuai untuk mempermudah civitas menentukan arah dan mengenal situasi jalan. Mengamati kondisi *nodes* pada kawasan perdagangan ini, dapat dilihat semua jalan sudah memiliki ukuran lebar jalan yang layak. Adapun permasalahan yang ditemukan adalah kurangnya radius belokan yang terjadi karena adanya bangunan yang lebih dulu ada pada bagian *nodes* dan berhimpitan dengan badan jalan. Meski ditemukan beberapa bangunan pojok yang berhimpitan langsung dengan jalur kendaraan, namun area teras bangunan tersebut terbuka sehingga secara visual tidak memberi masalah permeabilitas (lihat Gambar 4.6).



Gambar 4.25. Teras Bangunan Memberi Akses Visual di Area Tikungan Jalan (Survei, 2019)

Berdasarkan data survei pendapat masyarakat, permeabilitas kawasan mengalami permasalahan hambatan pada jalur kendaraan dan pejalan kaki. Hal tersebut membuat masyarakat menilai rendah permeabilitas kawasan (lihat Tabel 4.7). Hambatan berupa parkir *on-street* dan pedagang kaki lima yang ada pada jalur tersebut. Kedua hambatan mengganggu dua tipe permeabilitas yang diklasifikasikan oleh Andrade *et al* (2018), yaitu secara sifat fisik dan tampilan visual.

Tabel 4.7. Rasio Tingkat Permeabilitas Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	20	- Hambatan karena parkir kendaraan di jalan - Hambatan karena aktivitas PKL
Rendah (1-3)	80	- Masalah segregasi (pemisahan) jalur kendaraan dan trotoar - Terlalu ramai karena banyaknya pusat kegiatan yang berdekatan

Banyak terjadi pelanggaran parkir menyebabkan berkurangnya lebar jalan baik untuk kendaraan maupun pejalan kaki. Parkir *on-street* tepat di depan pertokoan memang mempersingkat dan mempermudah pengunjung untuk langsung menuju pertokoan. Namun lebar jalan depan pertokoan tidak cukup lebar, yaitu berkisar 6-8 meter sehingga tundaan kendaraan mudah terjadi. Permasalahan kelancaran jalur transportasi dan trotoar juga dinyatakan muncul dari kurangnya segregasi jalur. Hal ini sesuai dengan pendapat Mephram (2011) yang menyatakan segregasi jalur diperlukan untuk menghindari konflik antara jenis pergerakan yang

berbeda, baik antara pejalan kaki dan pengendara. Pada area trotoar masih sering ditemukan motor yang bisa melintas dan pedagang kaki lima yang berjualan. Segregasi atau pemisahan jalur yang terganggu hambatan-hambatan tersebut mengurangi kualitas permeabilitas koridor-koridor perdagangan.



Gambar 4.26. Keyplan dan Dokumentasi Parkir On-street (Survei, 2019)

Partisipan mengharapkan adanya penertiban parkir dan PKL tersebut untuk membuat pergerakan dalam lingkungan menjadi lebih lancar dan teratur. Penertiban parkir dan PKL dapat dilakukan dengan mengadakan parkir komunal dan sentra PKL. Adapun penempatan parkir juga harus memperhatikan jarak dengan toko-toko supaya tidak terlalu jauh untuk mencapainya. Selain itu, pengalaman berjalan kaki harus dirancang supaya nyaman dan aman sehingga kegiatan berjalan kaki tidak terasa melelahkan. Untuk tujuan tersebut, rancangan jalur pedestrian dirancang dengan selebar mungkin, minimal 122 cm untuk jalan yang sempit. Dengan minimal lebar jalur pedestrian tersebut, maka akan memenuhi syarat jalur pedestrian untuk jalan satu arah yang leluasa, aman dan nyaman

(Iswanto,2003). Pada jalan yang belum memungkinkan untuk pengadaan parkir komunal, maka parkir *on-street* dibuat dengan *signage* yang jelas serta pengaturan layout yang seefektif mungkin untuk menghemat penggunaan bahu jalan.



Gambar 4.6. Keyplan dan Dokumentasi Permasalahan Segregasi Jalan (Survei, 2019)

4.3.2 Keragaman

Melalui peta penggunaan lahan dapat dilihat dominasi penggunaan lahan pada kawasan sebagai area perdagangan dan mana saja yang merupakan koridor perdagangan. Sebuah jalan diidentifikasi sebagai koridor perdagangan jika bangunan-bangunan berderet di kedua sisi didominasi oleh fungsi perdagangan. Koridor utama perdagangan pada wilayah Dauh Puri Kangin antara lain: Jalan Gajah Mada, Jalan Sulawesi, Jalan Sumatera, Jalan Hasanuddin, Jalan Ternate, Jalan Kalimantan dan Jalan Diponegoro. Menurut Law *et al* (2008) dan Aarts *et al* (2009), kondisi keragaman pengalaman pada koridor sulit diukur dan dievaluasi karena dipengaruhi oleh keadaan internal pengguna. Maka untuk mempermudah

menjelaskan kondisi keragaman di lokasi studi, ragam pengalaman dibatasi dan dinyatakan dengan karakteristik jenis dagangan yang menjadi ciri setiap koridor.

Inventarisasi fungsi bangunan menunjukkan masing-masing koridor memiliki jenis barang dagangan yang dominan dan menjadi ciri bagi koridor tersebut. Jalan Gajah Mada dan Jalan Sulawesi menjadi koridor perdagangan kain, dimana terdapat 24 dari 34 bangunan (70,6%) Jalan Gajah Mada dan 90 dari 106 bangunan (84,9%) Jalan Sulawesi merupakan toko kain. Jalan Hasanuddin menjadi koridor perdagangan perhiasan karena 31 dari 41 bangunan (75,6%) merupakan toko perhiasan. Jalan Ternate menjadi koridor perdagangan buah, dimana 41 dari 53 bangunan (77,4%) merupakan toko buah. Jalan Kalimantan dapat disebut koridor perdagangan peralatan ibadah karena 17 dari 30 bangunan (56,7%) merupakan toko peralatan ibadah. Jalan Sumatera dan Jalan Diponegoro menjadi koridor perdagangan campuran karena jenis dagangan yang mendominasi tidak lebih dari setengah jumlah bangunan. Adapun dari tujuh koridor tersebut, koridor yang paling beragam adalah Jalan Sumatera dengan 20 ragam fungsi. Sedangkan koridor yang paling minim ragam adalah Jalan Ternate dengan 4 ragam fungsi.

Hal tersebut memperlihatkan bahwa toko dengan barang dagangan sejenis cenderung berkumpul dan berderet pada jalan yang sama. Fenomena ini terjadi dengan adanya keterhubungan secara lokal yang membentuk rangkaian deretan toko (*shopping streets*) seperti yang dinyatakan oleh Van Ness (2007) terkait sentralitas area perdagangan. Kekhususan jenis/ tipe usaha masing-masing jalan menjadikan rangkaian deretan toko sangat vital dalam lingkup pusat kota. Dengan kata lain dalam hal vitalitas peran jalan ini selalu dikaitkan dengan jenis/tipe usaha yang menduduki jalan yang tertentu secara permanen.

Menurut hasil survei pendapat masyarakat, ditemukan bahwa mayoritas partisipan yaitu sebanyak 63,3% menilai rendah tingkat keragaman pada kawasan. Keragaman dinilai berdasarkan sejauh mana kawasan dapat mengakomodasi variasi pengguna jalan. Dalam hal ini, fasilitas yang ada pada masing-masing koridor menjadi indikator karena semakin lengkap dan baik keadaannya, maka semakin inklusif penggunaannya. Desain inklusif dinilai baik jika memiliki karakter fleksibel, mudah, akomodatif, menyambut dan realistis (CABE, 2006). Pada lokasi

studi, ditemukan keterbatasan desain inklusif yang telah dikonfirmasi melalui survei pendapat masyarakat yang tertera pada tabel 4.8.

Tabel 4.8. Rasio Tingkat Keragaman Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	12,5	- Trotoar terlalu sempit - Kurang layak untuk tuna netra - Kurang layak untuk penggunaan kursi roda/<i>stroller</i> - Trotoar tidak bisa digunakan pengguna <i>skateboard</i> dan sepatu roda
Rendah (1-3)	87,5	

Koridor Jalan Gajah Mada memiliki trotoar di kedua sisi jalan dengan lebar 100-200 cm sehingga dimensi jalan telah cukup untuk mengakomodasi pejalan kaki. Trotoar tersebut juga telah dilengkapi lampu penerangan jalur pedestrian sehingga memungkinkan aktivitas berjalan di malam hari. Adapun perlu penambahan *tactile paving* pada area depan pasar untuk menjaga keterhubungan jalur tuna netra. Kondisi trotoar juga memiliki lebar dan material yang cukup baik untuk penggunaan alat bantu berjalan seperti kursi roda atau *stroller* bayi.



Gambar 4.27. Kondisi Trotoar Jalan Gajah Mada (A), Jalan Sulawesi (B) dan Jalan Sumatera (C) (Survei, 2019)

Koridor Jalan Sulawesi tidak memiliki trotoar sehingga pejalan kaki menggunakan teras pertokoan sebagai jalur pejalan kaki. Kondisi jalur tersebut memanfaatkan penerangan masing-masing toko untuk memungkinkan pengguna berjalan di malam hari. Jalur teras belum inklusif penyandang tuna netra. Kondisinya juga tidak memudahkan penggunaan alat bantu berjalan karena banyaknya perbedaan level lantai tanpa ramp antara satu toko dengan sebelahnya. Maka dari itu, perlu adanya penyesuaian area depan toko (teras) dengan mengganti material penutup dan penyamaan level ketinggian teras.

Koridor Jalan Sumatera, Jalan Hasanuddin, Jalan Ternate dan Jalan Kalimantan memiliki kondisi trotoar yang beragam. Trotoar tersebut dapat digunakan pada malam hari dengan adanya lampu penerangan jalan. Kebutuhan penyandang tuna netra belum terakomodasi di sepanjang trotoar kedua jalan ini. Kondisi trotoar kurang lebar dan banyak rusak sehingga tidak memungkinkan pejalan kaki dengan alat bantu. Koridor Jalan Diponegoro memiliki trotoar yang sudah dilengkapi *tactile paving* di kedua sisi jalan. Selain itu dapat digunakan pada malam hari dan kondisi trotoar masih kurang lebar untuk penggunaan stroller bayi atau kursi roda. Semua trotoar koridor perdagangan sebaiknya menambahkan bollard untuk mencegah kendaraan masuk ke area trotoar.



Gambar 4.28. Kondisi Trotoar Jalan Hasanuddin (D), Jalan Ternate (E), Jalan Kalimantan (F) dan Jalan Diponegoro (G) (Survei, 2019)

Berdasarkan hal tersebut dapat dilihat perlunya penambahan fasilitas ramp dan jalan tuna netra pada trotoar. Ramp diperlukan untuk penggunaan alat bantu berjalan seperti kursi roda dan *stroller* bayi. Jalur tuna netra dibuat menggunakan *tactile paving* dan perlu dijaga keterhubungannya antara jalan yang bersimpangan.

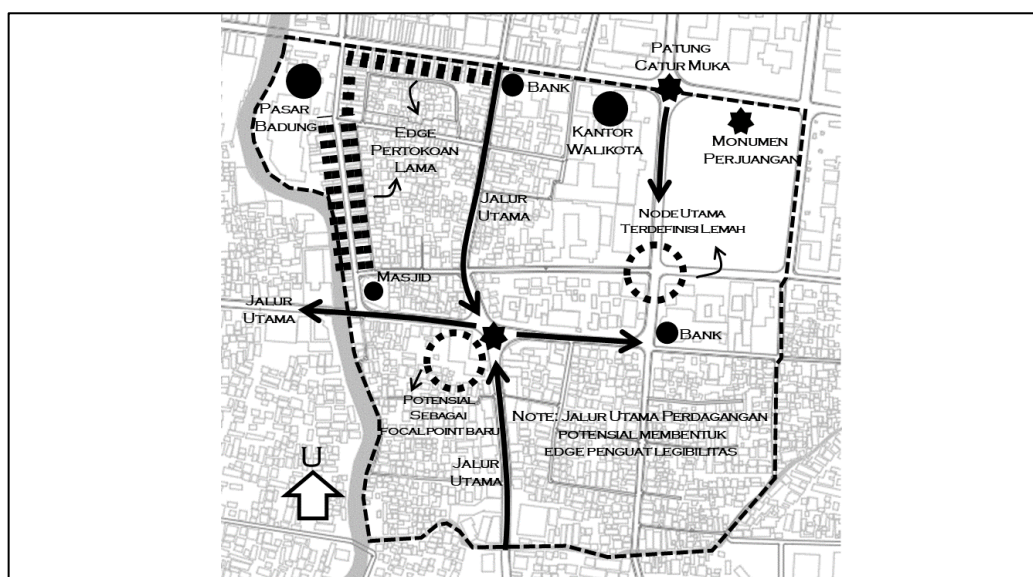
Selain itu jalur pejalan pada lokasi studi memerlukan upaya pencegahan motor memasuki jalur pejalan kaki yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pengguna koridor. Hal ini diharapkan dapat membantu menghindari konflik antara pergerakan kendaraan dan pejalan kaki. Kedua hal tersebut memungkinkan untuk diterapkan pada ketujuh koridor utama perdagangan di lokasi studi. Adapun untuk rancangan jalur pedestrian yang memungkinkan penggunaan *skateboard* dan sepatu roda hanya dimungkinkan pada koridor yang memiliki jalur pedestrian yang lebar seperti di Jalan Gajah Mada dan Jalan Hasanuddin.

4.3.3 Legibilitas

Melalui data objek *focal point* yang ada di lokasi studi, dapat dilihat terdapat area yang berpotensi menjadi *focal point* baru berada di Jalan Hasanuddin. Hal ini didasarkan oleh pernyataan Lynch (1960 dalam Bentley *et al*, 2015), bahwa terdapat lima elemen kota yang dapat mempengaruhi citra kawasan yang meningkatkan keterbacaan lingkungan. Salah satunya adalah pada nodes berupa bangunan pojok, yaitu bangunan yang berada pada tikungan jalan. Bangunan pojok berpotensi besar untuk dilihat dari berbagai arah jalan dengan bantuan sudut yang melebar di persimpangan antara simpul jalan, dimana pengguna akan fokus membangun di pusat ruang (Mephram, 2011). Adapun pada lokasi studi, area depan gedung pertokoan yang merupakan area berjualan makanan dapat dikembangkan ruang luarnya agar menjadi lebih artistik dan warung-warung dikonsepsikan sebagai area *foodcourt* yang lebih tertata.

Melalui hasil analisa keragaman, beberapa jalan dapat disimpulkan memiliki karakter barang dagangan. Jalan Hasanuddin sebagai koridor perdagangan perhiasan. Jalan Sulawesi dan Jalan Gajah Mada sebagai koridor perdagangan kain. Jalan Kalimantan sebagai koridor peralatan ibadah dan Jalan Ternate sebagai koridor perdagangan buah. Karakter tersebut dapat dikuatkan melalui rancangan kembali yang memperlihatkan identitas barang dagangan. Untuk Jalan Gajah Mada

dan Sulawesi telah memiliki *image* yang kuat sebagai *edge* gedung pertokoan lama. Jalan lainnya dapat didesain kembali fasadnya agar memiliki karakter yang kuat. Misalnya dengan menambahkan *sculpture* atau elemen dekoratif yang diletakkan secara repetitif di depan area toko. Upaya penguatan melalui elemen dekoratif ini didukung oleh pernyataan McCall *et al* (2005) mengenai aspek properti yang dapat mendukung manifestasi fisik suatu lokasi.



Gambar 4.29. Analisa Legibilitas

Berdasarkan survei pendapat masyarakat, kualitas legibilitas kawasan dinilai baik dimana sejumlah 77,5% partisipan memberi rating tinggi. Legibilitas kawasan dibentuk oleh objek-objek yang banyak dan tersebar di kawasan berupa bangunan, *sculpture*, monumen dan *edge*. Objek tengah tersebut merupakan bangunan dengan karakter menonjol dari objek-objek sekitarnya dan memiliki sifat saran perseptual (Yavuz, 2014).

Tabel 4.9. Rasio Tingkat Legibilitas Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	77,5	- Keterlihatan objek terhalang oleh vegetasi
Rendah (1-3)	22,5	- Keterlihatan objek terhalang oleh reklame atau objek lain
		- Objek tengah kurang terawat

Hal yang perlu dilakukan untuk mempertahankan kualitas legibilitas kawasan adalah dengan pelestarian objek-objek tengara dan perlu penataan *signage* dan reklame agar mudah terlihat dan tampil lebih rapi. Dimana di lokasi penelitian, banyak *banner* tidak tertata rapi terutama *banner* yang tidak permanen menutupi fasad bangunan sehingga mengurangi kualitas visual. Keadaan ini terutama mempengaruhi kualitas visual dari *edge* pertokoan dimana *banner* sebagai elemen fasad seharusnya dapat memberi kontinuitas, kejelasan dan kesadaran gerak (Silavi, 2017). Maka dari itu, diperlukan penataan *banner* berupa ketentuan pemasangan yang secara posisi tidak menghalangi elemen dekorasi fasad dan antara *banner* toko satu dengan sebelahnya memiliki aturan posisi yang saling menyelaraskan.



Gambar 4.30. Kondisi Banner (Survei, 2019)

4.3.4 Kekokohan

Kualitas kekokohan dinilai dari sejauh mana lokasi studi mampu mengakomodasi aktivitas kendaraan, aktivitas pedestrian dan perlindungan terhadap cuaca. Aktivitas kendaraan dan pedestrian pada lokasi studi terakomodasi dengan baik karena jenis kendaraan yang dapat masuk ke setiap koridor perdagangan sudah sesuai dengan lebar jalan masing-masing. Mengenai perlindungan cuaca, sesuai pendapat Fakhara dan Shahabb (2018) yang menyatakan lingkungan yang kokoh perlu cukup kuat untuk memenuhi memberikan perlindungan sehingga pengguna tidak meninggalkan ruang karena merasa nyaman. Adapun pada lokasi studi, beberapa koridor memerlukan upaya untuk meningkatkan perlindungan cuaca. Jalan Gajah Mada sudah cukup baik dengan adanya perlindungan cuaca menggunakan penataan vegetasi peneduh. Selain itu gedung pertokoan yang cukup tinggi memberi *shading* yang menghalau sinar matahari. Pada area trotoar memungkinkan untuk penambahan *shelter*

pedestrian sehingga pejalan kaki dapat terlindung dari sinar matahari maupun hujan. Tempat duduk pedestrian sebaiknya juga dapat ditambahkan karena lebar trotoar yang cukup lebar. Jalan Sulawesi juga cukup baik dengan adanya peneduh karena jalur pedestrian merupakan teras toko yang memiliki atap sehingga terlindung dari cuaca. Jalan hanya dapat dilewati oleh motor dan mobil penumpang saja karena jalannya relatif sempit dan sebaiknya jalan ini dibebaskan dari parkir *on-street* dengan membuat parkir komunal untuk mencegah tundaan kendaraan.



Gambar 4.31. Kondisi Vegetasi Peneduh dan Shelter di Jalan Gajah Mada (A), Jalan Sulawesi (B) dan Jalan Sumatera (C) (Survei, 2019)

Jalan Sumatera memiliki vegetasi peneduh yang baik pada sisi barat, sedangkan pada sisi timur juga perlu disamakan sehingga kedua sisi terlindung. Selain itu area depan pertokoan bisa diperlebar jalur pedestriannya dan memungkinkan untuk menambah fasilitas tempat duduk pedestrian. Upaya ini mendukung pernyataan McCall *et al* (2005) mengenai perlunya area aktif untuk memberi kontribusi aktivitas luar ruangan. Pada Jalan Hasanuddin, sisi utara perlu

menambahkan vegetasi peneduh atau *shelter* untuk perlindungan cuaca. Adapun area bersosialisasi di gedung pertokoan di sudut timur jalan perlu dirancang kembali agar lebih banyak penghijauan. Jalan Ternate dan Jalan Kalimantan sangat minim terhadap perlindungan cuaca, sehingga sangat tidak nyaman saat digunakan waktu hujan atau waktu cuaca panas. Upaya perlindungan cuaca dapat dilakukan dengan penambahan kanopi di atas jalur pedestrian. Jalan Diponegoro merupakan jalan yang sudah memiliki kecukupan perlindungan cuaca berupa pohon peneduh.



Gambar 4.32. Kondisi Vegetasi Peneduh dan Shelter di Jalan Hasanuddin (D), Jalan Ternate (E), Jalan Kalimantan (F) dan Jalan Diponegoro (G) (Survei, 2019)

Berdasarkan survei pendapat masyarakat ditemukan bahwa mayoritas partisipan (62,5%) berpendapat kekokohan di kawasan ini cukup baik. Adapun kegiatan-kegiatan yang dapat dilakukan pada kawasan dan menunjukkan kekokohan kawasan antara lain: kegiatan rekreasional seperti *city tour*, berfoto dan *jogging*. Kegiatan adat seperti ngaben atau persembahyangan lainnya juga sesekali terjadi di lokasi. Selain itu terdapat kegiatan *drop off* / *pick up* penumpang transportasi umum meskipun masih dilakukan secara tidak tertib tanpa aturan. Maka dari itu diperlukan pengembangan rancangan yang mengakomodasi kegiatan-kegiatan tersebut.

Tabel 4.10. Rasio Tingkat Kekokohan Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	62,5	- Kurang tempat duduk pada jalur pedestrian - Jalur pedestrian kurang peneduh - Kurang fasilitas untuk transportasi umum
Rendah (1-3)	37,5	

Adapun upaya meningkatkan kekokohan kawasan melalui pembuatan jalur pejalan kaki menjadi lebih layak dapat dilakukan dengan menambahkan peneduh dari hujan dan panas (Mohammed, 2015; Fakhara dan Shahabb, 2018). Penggunaan pohon yang rindang dan penambahan *shelter* atau kanopi dapat menjadi alternatif peneduh. Selain itu, untuk mendukung aktivitas *jogging* dan rekreasi yang terjadi di lokasi studi perlu menggunakan bahan material yang tidak slip pada penutup jalan.

4.3.5 Kesesuaian Visual

Kesesuaian visual menurut komposisi tinggi bangunan yang dilihat dari ketinggian bangunan pada lokasi studi relatif masih rata, yaitu antara satu sampai empat lantai. Gaya arsitektur yang mendominasi adalah gaya arsitektur Bali dimana banyak fasad bangunan yang menggunakan *finishing* bata merah dan batu paras Kerobokan. Tampilan ini paling banyak ditemukan pada koridor yang dekat dengan pusat kota yaitu Jalan Sulawesi dan Jalan Gajah Mada. Sedangkan koridor perdagangan lainnya banyak yang menggunakan *finishing* cat dengan warna putih dan krem.

Tampilan bangunan baik dari segi komposisi, bentuk, gaya arsitektur berserta variasinya sudah sesuai secara visual. Sedangkan menurut survey pendapat masyarakat, kesesuaian visual pada kawasan ini masih termasuk rendah dimana rating rata-rata sebesar 2,98. Permasalahan disebabkan oleh banyaknya penutup visual yang mengganggu seperti pohon dan pemasangan reklame. Hal ini tidak memenuhi kriteria kesesuaian visual menurut Silavi *et al* (2016) dimana sejauh menyangkut ruang publik, bagian luar bangunan menjadi sangat relevan dalam menentukan wilayah publik beserta kualitas visualnya. Adapun rasio rating aspek kesesuaian visual beserta pokok komentar dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.11. Rasio Tingkat Kesesuaian Visual Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	25	- Kurangnya penataan vegetasi pada ruang luar
Rendah (1-3)	75	- Kurangnya penataan <i>banner</i> pada area depan bangunan - Ketidakselarasan tampilan bangunan

Ketidaksesuaian visual dapat diatasi melalui rancangan koridor yang bersifat menyatukan tampilan bangunan satu dengan yang lain (Bentley *et al*, 2015). Melalui rancangan tersebut diharapkan menyelaraskan tampilan dan memberi karakteristik wajah koridor perdagangan. Hal ini perlu dilakukan terutama pada area yang memiliki bangunan dengan fasad yang kontras dari sekitarnya. Ornamen Bali seperti roster dan ukiran hanya terlihat sedikit dan sering tertutup oleh *banner* pertokoan. Maka perlu dilakukan rancangan penempatan *banner* untuk tidak menutupi fasad tersebut dan membuatnya terlihat harmonis.

4.3.6 Kekayaan (*Richness*)

Berdasarkan survei pendapat masyarakat ditemukan bahwa masyarakat berpendapat kekayaan (*richness*) di kawasan ini sangat baik. Hal ini ditandai dengan pemberian rating tinggi lebih besar 15%. Berdasarkan pernyataan Thibaud (2011), suasana ruang kota diciptakan dan dialami sebagai produk dari campuran yang berbeda, terkadang unik, campuran pepadangan, suara bau, tekstur, selera dan kondisi termal. Kemudian pada penelitian di kawasan perdagangan, ternyata ditemukan bahwa pendapat masyarakat mengenai kekayaan (*richness*) juga dipengaruhi oleh toleransi pengguna terhadap kondisi yang ada. Seperti dalam masalah kebisingan, meskipun area lingkungan bising, namun pengguna tidak merasa terganggu. Pengguna menganggap kebisingan merupakan hal yang wajar terjadi pada kawasan perdagangan karena aktivitasnya yang sangat dinamis. Pengguna berpendapat bahwa area jual beli padat dengan aktivitas yang menimbulkan suara lebih bising daripada kawasan lainnya.

Kondisi yang dianggap mengganggu pada lokasi studi adalah masalah persampahan dan pergerakan di jalur pedestrian. Adanya area yang masih ada

tindakan buang sampah sembarangan disebabkan karena belum adanya tempat sampah di jalur pedestrian. Permasalahan sampah telah mengganggu pengalaman sensorik pengguna koridor, dimana menurut Wankhede dan Wahurwagh (2016), hal ini mengganggu secara *viewscape* dan *smellscape*. Maka dari itu, diperlukan adanya penambahan fasilitas kebersihan di jalur pedestrian. Selain itu, perlu adanya pelebaran trotoar pada koridor-koridor yang memungkinkan dan pembebasan jalur tersebut dari aktivitas perdagangan. Trotoar yang memungkinkan untuk dilakukan pelebaran antara lain: Jalan Hasanuddin, Jalan Sumatera dan Jalan Diponegoro. Hal ini berfungsi untuk mencegah pedagang mengambil area berjalan kaki dan pedestrian merasa lebih nyaman.

Tabel 4.12. Rasio Tingkat Kekayaan Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	57,5	- Aroma yang mengganggu - Kurangnya kebersihan lingkungan - Berjalan kaki berdesakan
Rendah (1-3)	42,5	

4.3.7 Personalisasi

Survei pendapat masyarakat menyatakan bahwa tingkat personalisasi di kawasan ini baik. Hal ini ditandai dengan pemberian rating tinggi lebih besar 45%. Mayoritas partisipan menyatakan bahwa mereka menginginkan vegetasi yang lebih banyak pada ruang luar kawasan sehingga menimbulkan kesan yang lebih asri dan indah. Selain itu, ditemukan perbedaan keinginan masyarakat antara tampilan desain koridor yang lebih modern dan keinginan tampilan yang berkarakter tradisional. Maka diperlukan suatu tampilan desain kontemporer yang dapat diaplikasikan pada koridor, yaitu dengan penggunaan material-material modern yang diselaraskan dengan tampilan tradisional pada bangunan di dalam kawasan perdagangan. Kemudian lokasi studi juga perlu pembenahan aturan-aturan di koridor untuk dapat mempermudah masyarakat memahami apa yang dapat dilakukan dan tidak boleh dilakukan di dalam koridor. Melalui hal tersebut diharapkan masyarakat menggunakan koridor dengan lebih tertib. Dengan

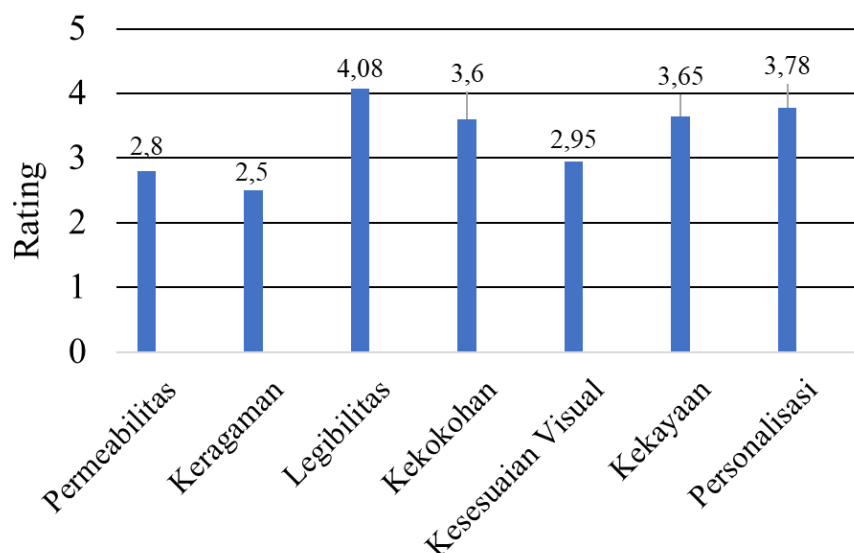
melakukan upaya-upaya tersebut maka dapat dicapai tujuan dari personalisasi, yaitu memperbaiki fasilitas praktis dan mengubah citra suatu tempat (Silavi, 2016).

Tabel 4.13. Rasio Tingkat Personalisasi Kawasan

Rating	Persentase (%)	Komentar
Tinggi (4-6)	72,5	- Menampilkan kesan kontemporer / kekinian - Menampilkan karakter tradisional Bali - Menampilkan kesan asri melalui optimasi vegetasi
Rendah (1-3)	27,5	- Memperjelas <i>signage</i> sehingga membuat masyarakat lebih tertib

4.4 Review Tingkat Responsivitas Lingkungan pada Kawasan

Tingkat responsivitas lingkungan pada lokasi studi dinilai berdasarkan hasil survei pendapat masyarakat. Pada masing-masing aspek penelitian, partisipan memberikan skor penilaian. Rata-rata skor yang didapat menjadi rating penilaian masing-masing aspek penelitian (lihat Gambar 4.33). Jika aspek memiliki rating di bawah 3, maka aspek memiliki tingkat yang rendah dan perlu diprioritaskan untuk ditingkatkan. Berikut rating responsivitas lingkungan dapat dilihat pada Gambar 4.33 dan kategori penilaian kualitas dari rating pada Tabel 4.14.



Gambar 4.33. Rating Aspek Penelitian

Tabel 4.14. Standar Kualitas Berdasarkan Rating

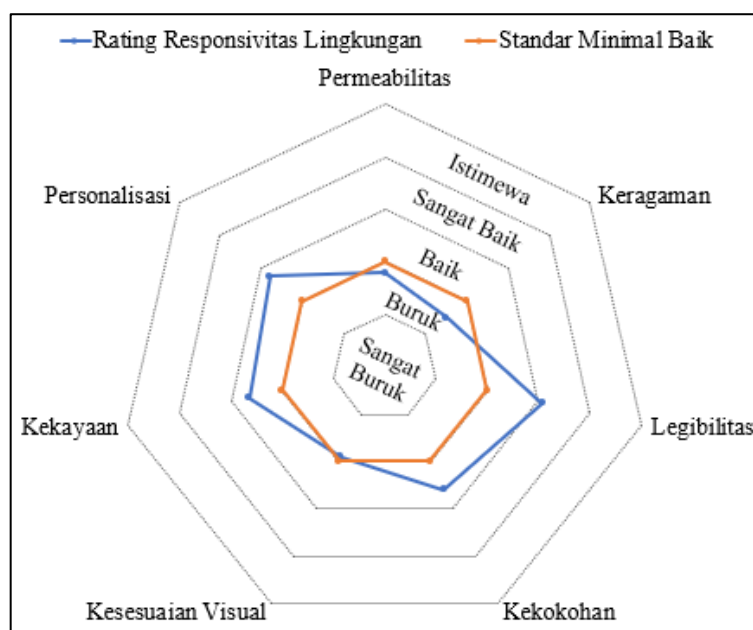
Rating	Standar Kualitas
5,00-6,00	Istimewa
4,00-4,99	Sangat Baik
3,00-3,99	Baik
2,00-2,99	Buruk
1,00-1,99	Sangat Buruk

Sumber: Niezabitowska, 2018

Pada studi lokasi, terdapat tiga aspek yang masih rendah yaitu aspek permeabilitas, aspek keragaman dan aspek kesesuaian visual. Jika aspek yang memiliki indeks diatas 3, maka aspek sudah memiliki tingkat yang baik dan upaya peningkatannya menjadi penunjang. Aspek yang sudah didalam standar minimal baik adalah aspek legibilitas, kekokohan, kekayaan dan personalisasi.

Secara keseluruhan, rating responsivitas lingkungan menurut survei pendapat masyarakat dapat dilihat dari nilai rata-rata setiap rating aspek penelitian. Berikut perhitungan rating responsivitas lingkungan pada lokasi studi:

$$\begin{aligned}
 \text{Rating Responsivitas Lingkungan} &= \frac{\text{Total Rating Aspek Penelitian}}{\text{Jumlah Aspek}} \\
 &= \frac{(2,8+2,5+4,08+3,6+2,95+3,65+3,78)}{7} \\
 &= 3,34
 \end{aligned}$$



Gambar 4.34. Radar Kualitas Responsivitas Lingkungan

Tabel 4.15. Simpulan Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

No.	Aspek	Nilai Kualitas	Keterangan
1	Permeabilitas	Buruk	Memiliki permasalahan berupa parkir kendaraan di bahu jalan dan aktivitas perdagangan PKL yang menjadi hambatan kelancaran di jalur kendaraan dan jalur pedestrian.
2	Keragaman	Buruk	Ragam aktivitas tidak didukung dengan fisik kawasan yang layak untuk semua kalangan terutama untuk kaum difabel sehingga kawasan menjadi kurang inklusif. Aktivitas selain perdagangan seperti <i>city tour</i> , kegiatan agama dan adat serta <i>jogging</i> dibutuhkan pada kawasan ini namun belum terakomodasi dengan baik.
3	Legibilitas	Sangat Baik	Kawasan memiliki banyak objek tengara yang mampu meningkatkan keterbacaan lingkungan terutama pada area-area persimpangan.
4	Kekokohan	Baik	Jalur kendaraan mengakomodasi jenis transportasi yang sesuai dengan dimensi jalan. Jalur pedestrian sudah ada pada koridor perdagangan namun masih belum lengkap fasilitas yang membuat lebih nyaman seperti fasilitas peneduh, area istirahat dan perlindungan keselamatan pejalan kaki dari kendaraan.
5	Kesesuaian Visual	Buruk	Permasalahan berupa penataan ruang luar yang tidak memperhatikan keterlihatan fasad dan <i>signage</i> sehingga mengganggu secara visual. Penataan ruang luar juga belum menyelaraskan tampilan unsur modern dan tradisional Bali.
6	Kekayaan	Baik	Permasalahan berupa masih kurangnya fasilitas kebersihan sehingga tampilan dan aroma ruang luar masih mengganggu aktivitas.
7	Personalisasi	Baik	Tampilan tradisional Bali wajib untuk dihadirkan pada kawasan ini dan tampilan modern perlu digabungkan secara selaras. Selain itu, penataan vegetasi diinginkan agar lingkungan terasa lebih asri.

Melalui perhitungan tersebut, dapat dilihat bahwa rating reponsivitas lingkungan adalah 3,34. Hal ini menunjukkan lingkungan di kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin cukup responsif. Upaya peningkatan responsivitas lingkungan dilakukan berdasarkan konsep yang dikembangkan melalui tahapan *hybrid* (dapat dilihat pada Bab 5). Adapun konsep-konsep perancangan didasarkan pada kriteria khusus kawasan yang disusun dengan mempertimbangkan data dan analisa. Berikut penentuan dari kriteria khusus kawasan dapat dilihat pada Tabel 4.16.

Tabel 4.16. Kriteria Khusus Perancangan Hybrid City

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
1.	Permeabilitas - Harus memiliki aksesibilitas yang baik dalam menunjukkan arah kepada pengguna kemana dapat pergi dan tidak.	- Peta hierarki menunjukkan adanya tiga tingkat hierarki pada kawasan. - Data nodes (radius tikungan dan lebar jalan) menunjukkan seluruh jalan cukup lebar sesuai dengan arah jalur dan jenis kendaraan yang melewati dengan radius yang memadai - Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor.	- Dari peta hierarki terlihat bentuk blok kecil, menunjukkan permeabilitas baik dan sesuai untuk kawasan perdagangan yang memerlukan peran jalur utama sehingga meningkatkan probabilitas untuk dilewati. - Tidak ada masalah terhadap nodes (radius tikungan dan lebar jalan)	- Harus mampu mengoptimalisasi pemarkiran kendaraan secara komunal dan teratur tanpa mempersulit kelancaran aksesibilitas jalan. - Harus mampu mengakomodasi kegiatan perdagangan informal pada kawasan secara lebih tertib. - Harus dapat memisahkan jalur pergerakan pedestrian dengan

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
		- Survei instansi menunjukkan terdapat tiga jaringan jalan yaitu kolektor primer, lokal primer dan lokal sekunder dengan sistem satu arah.	- Rating sebesar 2,8 menunjukkan tingkat permeabilitas rendah - Permasalahan permeabilitas datang dari gangguan kelancaran jalur pedestrian dan kendaraan yang disebabkan oleh parkir <i>on-street</i> dan PKL liar.	kendaraan untuk meningkatkan keselamatan pengguna koridor
2.	Keragaman - Harus mampu menyuguhkan ragam aktivitas dan pengalaman ruang yang terdapat pada koridor sesuai budaya setempat	- Inventarisasi jenis toko menunjukkan 34 jenis fungsi bangunan pada koridor-koridor perdagangan. - Data trotoar (dimensi, penerangan, material finishing, jalur tuna netra) masing-masing koridor memiliki persamaan dan perbedaan.	- Koridor Jalan Gajah Mada, Sulawesi, Kalimantan, Ternate dan Hasanuddin memiliki jenis perdagangan yang khas. - Jalan yang sudah cukup inklusif hanya Jalan Gajah Mada dan Jalan Diponegoro dengan adanya jalur khusus	- Harus dapat menunjukkan karakter keragaman jenis dagangan setiap koridor. - Harus mampu mengoptimalkan inklusifitas penggunaan trotoar baik untuk pengguna normal maupun berkebutuhan khusus. - Harus mampu memberi fasilitas kepada pengguna untuk

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
		- Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor. - Survei instansi menunjukkan ragam fungsi tersebut membutuhkan prioritas untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan pergerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.	tuna netra, sedangkan jalan yang lain tidak inklusif. - Rating sebesar 2,5 menunjukkan tingkat keragaman rendah - Permasalahan keragaman kawasan disebabkan oleh kurang inklusifnya koridor-koridor untuk pejalan kaki	beristirahat sejenak pada jalur pedestrian.
3.	Legibilitas - Harus dapat memberi kemudahan pengguna memahami tata ruang kawasan	- Peta tengara dan identitas objek tengara menunjukan objek yang dianggap <i>focal point</i> oleh masyarakat dalam lokasi berupa bangunan pojok, deretan pertokoan, <i>sculpture</i> dan <i>signage</i> yang mencolok.	- Bangunan gedung pertokoan di Jalan Hasanuddin potensial sebagai <i>focal point</i> baru - Koridor Jalan Hasanuddin, Jalan Ternate dan Jalan Kalimantan potensial untuk	- Harus dapat meningkatkan kualitas koridor menjadi lebih estetik dan menarik dalam Kawasan perdagangan. - Harus mampu mengoptimalkan penataan lansekap di ruang luar

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
		- Hasil wawancara menunjukkan harapan untuk kelestarian monumen dan objek lainnya tersebut serta tidak terhalang secara visual. - Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor. - Survei instansi menunjukkan bahwa objek-objek tengara dikembangkan dalam kawasan pusat kota dalam rangka meningkatkan jati diri dan identitas kota yang berwawasan budaya, revitalisasi nilai hitoris dan heritage kota.	dikembangkan tampilannya sesuai karakter masing-masing. - Rating sebesar 4,08 menunjukkan legibilitas tinggi - Permasalahan legibitas kawasan adalah gangguan visual pada objek tengara berupa pohon dan banner	kawasan perdagangan yang meningkatkan keterbacaan ruang.
4.	Kekokohan - Harus mampu memberi kesempatan pengguna	- Peta aktivitas kendaraan menunjukkan jenis kendaraan yang dapat masuk kawasan	- Aktivitas kendaraan sudah sesuai dengan arah jalur dan	- Harus optimal dalam mempertahankan perlindungan cuaca yang sudah ada.

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
	menggunakan tempat yang diberikan untuk tujuan yang berbeda.	perdagangan variatif dari jenis sepeda, mobil penumpang, bus hingga truk. - Peta aktivitas pedestrian menunjukkan area bersosialisasi terletak di Jalan Gajah Mada, Hasanuddin dan Jalan Sumatera. - Peta perlindungan cuaca terlihat kawasan menggunakan <i>shelter</i> pada jalur pedestrian Jalan Sulawesi dan vegetasi peneduh pada koridor lainnya. - Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor. - Survei instansi menunjukkan ketentuan ketentuan prasarana dan sarana minimum koridor jalan.	lebar jalan masing-masing koridor - Selain untuk kebutuhan berbelanja, ternyata jalur pedestrian juga digunakan sebagai area jogging pagi dan berfoto/<i>city tour</i>, serta <i>drop off</i> / <i>pick up</i> penumpang transportasi umum terjadi pada koridor Jalan Gajah Mada. - Jalur pedestrian Jalan Kalimantan dan Sulawesi belum memiliki perlindungan terhadap cuaca. Jalan Sumatera dan Hasanuddin hanya pada satu sisi yang sudah ada vegetasi peneduh.	- Harus mampu mengoptimalkan perlindungan cuaca pada jalur pedestrian, baik dari hujan maupun panas matahari untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. - Harus menunjang kemudahan kegiatan penggunaan transportasi publik.

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
			- Rating sebesar 3,6 menunjukkan kekokohan cukup tinggi.	
5.	Kesesuaian Visual - Harus dapat memberi isyarat dapat mendukung variasi, ketahanan dan keterbacaan, menafsirkan dengan benar bagaimana memanfaatkan lingkungan dengan tepat	- Bangunan-bangunan di kawasan berupa bangunan satu sampai lima lantai, memiliki tampilan yang cukup beragam dengan bentuk atap pelana, datar dan limasan. - Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor. - Survei instansi menunjukkan bahwa tampilan harus menyesuaikan dengan kegiatan yang dilakukan pada bangunan masing-masing.	- Komposisi bangunan cukup baik karena tinggi bangunan yang berkisar sama. - Tampilan bangunan didominasi tampilan gaya arsitektur Bali - Tampilan fasad banyak terganggu oleh penataan banner yang menutupinya. - Rating sebesar 2,95 menunjukkan kesesuaian visual kawasan masih rendah.	- Harus merancang tampilan koridor yang dapat menyatukan perbedaan visual fasad bangunan sehingga dapat tampak lebih selaras. - Harus mampu menampilkan ciri khas dan identitas kota pada tampilan bangunan tanpa adanya halangan visual.
6.	Kekayaan - Harus mampu meningkatkan pilihan	- Peta titik tempat sampah dan area kotor menunjukkan tempat sampah hanya disediakan di	- Area masih ada tindakan buang sampah sembarangan karena tempat sampah di jalur	- Harus mampu menyediakan fasilitas kebersihan bagi pengguna koridor

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
	pengalaman indera yang dapat dinikmati pengguna	Jalan Gajah Mada dan jalan yang masih tercemar dengan sampah ada di area Jalan Ternate, sekitar Pasar Badung dan area depan pertokoan perhiasan Jalan Hasanuddin. - Hasil wawancara menunjukkan komentar dan skor. - Survei instansi menunjukkan proses penanganan sampah pada kawasan.	pedestrian belum tersebar merata. - Penambahan fasilitas pada trotoar memerlukan kecukupan lebar. Trotoar yang memungkinkan untuk dilakukan pelebaran antara lain: Jalan Hasanuddin, Jalan Sumatera dan Jalan Diponegoro. - Rating sebesar 3,65 menunjukkan tingkat kekayaan tinggi.	- Harus dapat meningkatkan keinginan berjalan kaki melalui keleluasan <i>motion</i> area trotoar - Harus mampu menghindarkan adanya kegiatan yang berpotensi memberi konflik dalam jalur pergerakan pejalan kaki.
7.	Personalisasi - Harus mampu membuat lingkungan menyediakan isi dan pelayanan yang	- Hasil wawancara menunjukkan prefrensi masyarakat mengenai pengembangan kawasan dan skor.	- Partisipan mengharapkan pengembangan yang selain dapat menyelesaikan masalah-masalah fisik dan sosial di kawasan, juga diharapkan	- Harus mampu memberi <i>affordance</i> kepada masyarakat untuk menjadi lebih tertib. - Harus mampu memberikan tampilan koridor yang kekinian

No.	Aspek Penelitian dan Kriteria Umum	Rangkuman Data	Rangkuman Analisa	Kriteria Khusus
	memberikan ciri bagi pengguna	- Masyarakat menyukai jika kawasan memperbanyak tatanan vegetasi pada koridor karena menimbulkan kesan asri yang menyenangkan dan menyejukkan - Koridor jalan diharapkan dapat dikemas lebih kontemporer atau kekinian dirasa akan lebih menarik. - Survei instansi menunjukkan bahwa personalisasi dari kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin dilandasi oleh citra kawasan yang berbudaya.	desain kawasan yang memberi pengalaman menyenangkan. - Rating sebesar 3,78 menunjukkan tingkat personalisasi tinggi.	tanpa mengganggu unsur tampilan asli bangunan-bangunan dalam koridor.

BAB 5

RUMUSAN KONSEP DAN PERANCANGAN

Pada bab sebelumnya, telah ditentukan kriteria-kriteria khusus pada masing-masing aspek penelitian. Proses selanjutnya adalah mengembangkan hasil analisa menjadi konsep-konsep rancangan yang menjadi landasan penentuan rancangan skematik. Adapun tahapan prosesnya melalui tahapan metode *hybrid* yang telah dijelaskan pada Bab 2. Tahapan *hybrid* tersebut adalah tahap eklektik atau *quotation*, tahap manipulasi dan modifikasi, dan tahap penggabungan (kombinasi atau unifikasi).

5.1 Eklektik atau *Quotation*

Pada tahapan ini, dilakukan proses *quotation* yaitu pembendaharaan model dan elemen dari kondisi eksisting kawasan yang perlu dipertahankan dan dieksplorasi pada tahapan selanjutnya. Melalui hasil analisa yang telah dijabarkan pada bab sebelumnya, terdapat beberapa aspek penelitian yang menjadi aspek utama dalam rancangan skematik berbasis *hybrid city*. Aspek tersebut adalah permeabilitas, keragaman dan kesesuaian visual. Ketiga aspek tersebut menjadi prioritas karena rating masih tergolong rendah. Aspek lainnya, yaitu keterbacaan, kekokohan, kekayaan dan personalisasi akan menjadi aspek yang menunjang aspek utama.

5.1.1 *Quotation* Aspek Permeabilitas

Hal dari segi permeabilitas yang perlu dipertahankan pada kawasan adalah struktur blok kawasan dan hirarki jalan karena hal tersebut bersifat masif dan permanen. Struktur jalan juga sudah membuat pengguna memiliki pilihan jalur yang berbeda untuk memasuki atau keluar dari kawasan ini. Jalur kendaraan pada ketujuh koridor perdagangan merupakan jalur satu arah sehingga dapat membantu kelancaran lalu lintas. Pertimbangan untuk mempertahankan sistem jalur satu arah pada sirkulasi kendaraan dalam kawasan, yaitu:

- Jalan terlalu sempit untuk memungkinkan lalu lintas dua arah
- Menghindari jalan digunakan sebagai jalan tikus

- Meningkatkan keselamatan karena tidak ada kendaraan yang memutar balik dan mengakibatkan konflik
- Mengurangi arus lalu lintas di kawasan bersejarah, yaitu di Jalan Gajah Mada

Selain itu, kemudahan aksesibilitas pengguna juga telah ditunjang secara aspek keterbacaan, dimana objek-objek *focal point* membantu pengguna memahami ruang kawasan. Objek tersebut antara lain: Pasar Badung, pertokoan lama, bangunan masjid, bangunan bank dan Pelinggih Penampatan.



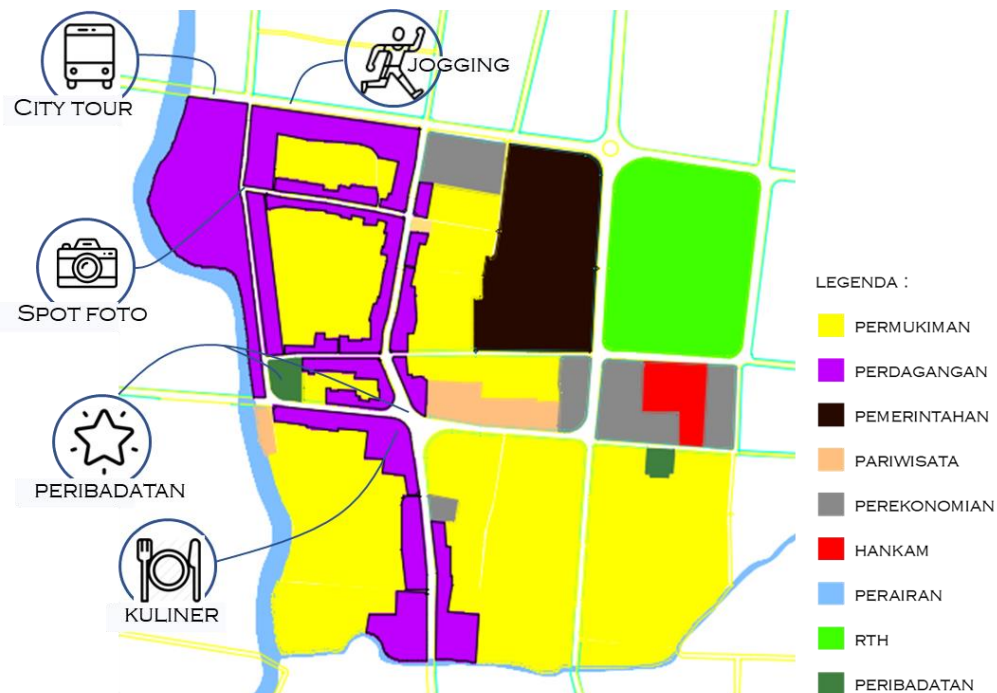
Gambar 5.1. Quotation Aspek Permeabilitas di Lokasi Studi

5.1.2 Quotation Aspek Keragaman

Pada aspek keragaman, hal yang perlu dipertahankan adalah fungsi utama sebagai kawasan perdagangan yang dilengkapi dengan kegiatan lain seperti sebagai alternatif tempat *jogging*, *city tour*, dan berfoto. Kawasan perdagangan juga berdampingan dengan kawasan permukiman dan tempat peribadatan. Seluruh kegiatan tersebut merupakan kebutuhan dari masyarakat setempat serta pengunjung kawasan.

Berdasarkan keragaman pengguna, koridor Jalan Gajah Mada dan Jalan Diponegoro telah mengakomodasi kebutuhan penyandang tuna netra berupa penggunaan *tactile paving* di trotoar. Hal ini akan dipertahankan dan menjadi contoh untuk koridor lain agar lebih inklusif. Kualitas keragaman pengguna juga

ditunjang aspek kekokohan, yaitu dengan adanya vegetasi peneduh sebagai perlindungan cuaca. Vegetasi peneduh yang perlu dipertahankan berada pada koridor Jalan Hasanuddin dan Jalan Diponegoro. Selain aspek kekokohan, keragaman kawasan juga ditunjang oleh aspek kekayaan. Hal ini dilihat dari penempatan tempat sampah di koridor Jalan Gajah Mada yang diletakkan secara repetitif sehingga dapat membantu menjaga kebersihan lingkungan.



Gambar 5.2. *Quotation* Aspek Keragaman di Lokasi Studi

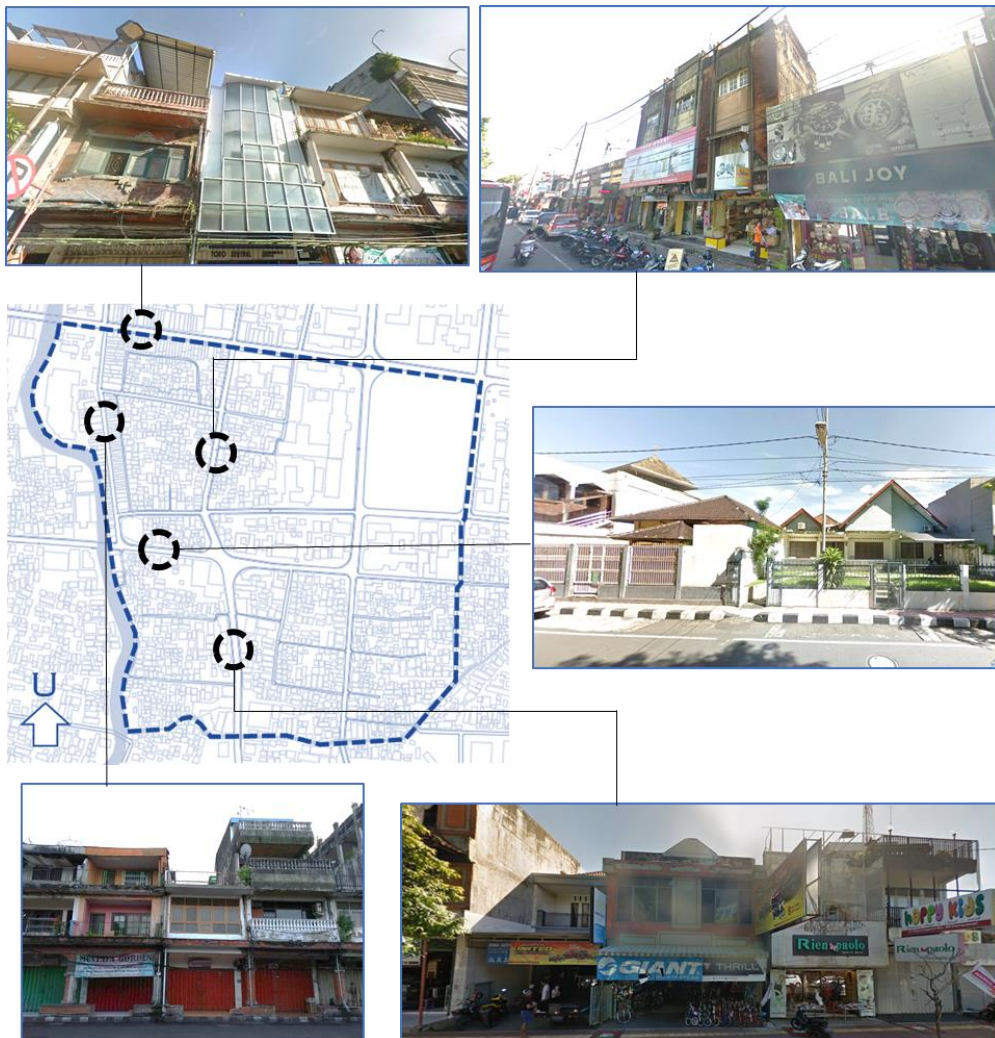
5.1.3 *Quotation* Aspek Kesesuaian Visual

Beberapa hal mengenai aspek kesesuaian visual pada lokasi studi yang dapat dipertahankan adalah bentuk dan massa dari bangunan-bangunan permanen yang sudah ada. Selain itu, bentuk tampilan fasad dan dekorasi dengan gaya arsitektur tradisional Bali yang sudah ada pada sebagian bangunan juga perlu dipertahankan. Adapun ciri arsitektur tradisional Bali yang ada pada lokasi studi ditandai dengan hal-hal berikut:

- Bangunan sudah mengikuti pola asta kosala kosali yaitu analogi kepala badan dan kaki.
- Penggunaan elemen dekoratif seperti roster, ikut celedu, murda, saka dan ukiran Bali.

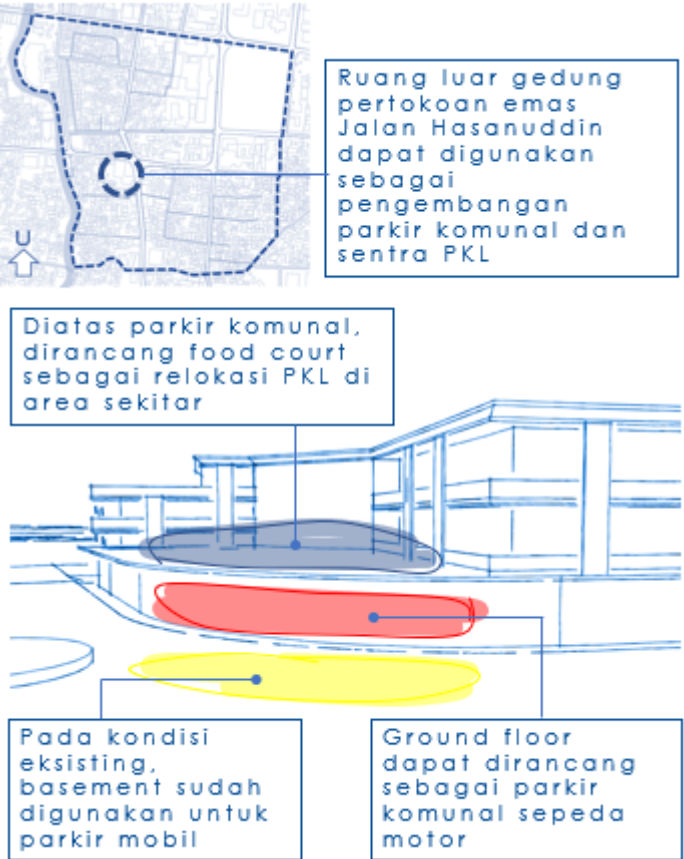
- Penggunaan material lokal seperti paras Kerobokan, bata merah, dan genteng tanah liat.
- Bangunan tidak melebihi ketinggian pohon kelapa dimana nilainya telah ditentukan setara dengan 15 meter.

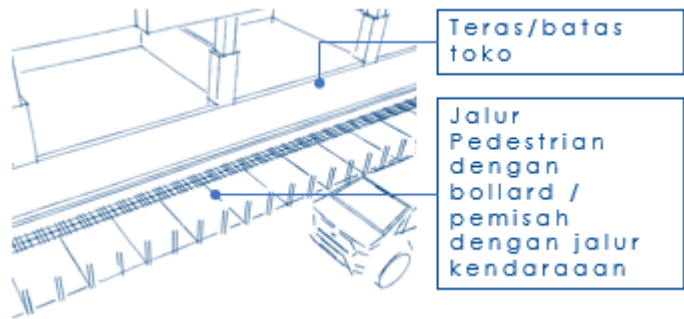
Potensi personalisasi kawasan dapat menunjang kesesuaian visual, dimana citra karakter kawasan yang berbudaya dapat dipadankan dengan citra yang asri melalui penataan vegetasi. Selain itu, keinginan masyarakat untuk tampilan kawasan yang lebih kekinian atau kontemporer diperbolehkan dengan memadukan arsitektur tradisional dan modern secara selaras.

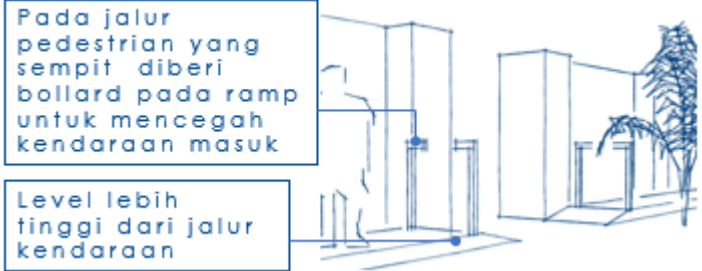
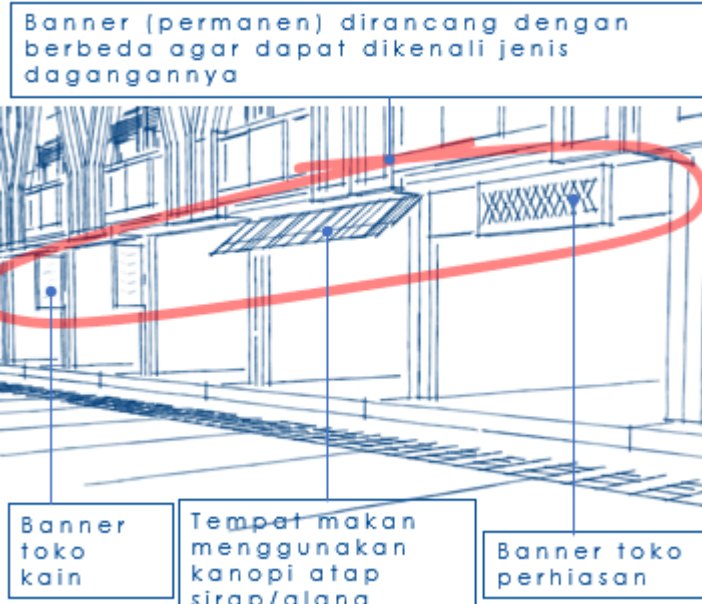


Gambar 5.3. *Quotation* Aspek Keragaman di Lokasi Studi

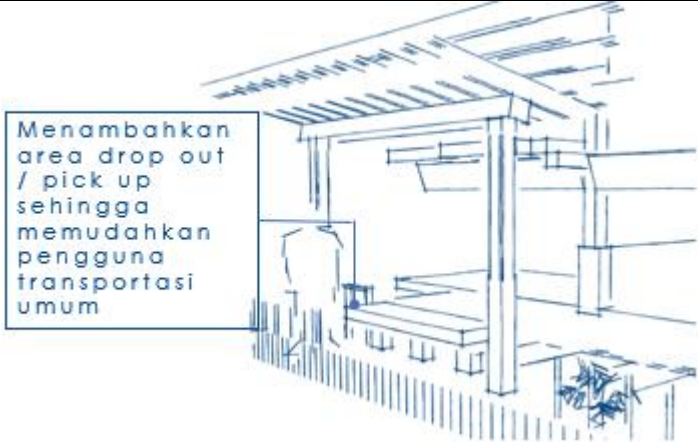
5.2 Manipulasi dan Modifikasi

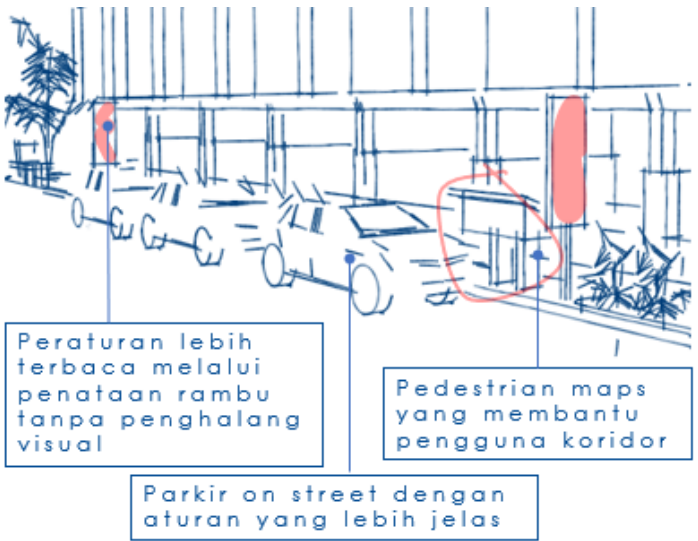
Aspek Penelitian	Konsep
Aspek Utama Permeabilitas - Harus mampu mengoptimalisasi pemarkiran kendaraan secara komunal dan teratur tanpa mempersulit kelancaran aksesibilitas jalan. - Harus mampu mengakomodasi kegiatan perdagangan informal pada kawasan secara lebih tertib. - Harus dapat memisahkan jalur pergerakan pedestrian dengan kendaraan untuk meningkatkan	Simplifikasi: meminimalisir parkir on-street dengan mengadakan parkir komunal baik di <i>ground floor</i> maupun <i>basement</i> Dislokasi: membangun Sentra PKL untuk menertibkan PKL dengan berdekatan dengan fasilitas parkir komunal  Ruang luar gedung pertokoan emas Jalan Hasanuddin dapat digunakan sebagai pengembangan parkir komunal dan sentra PKL Diatas parkir komunal, dirancang food court sebagai relokasi PKL di area sekitar Pada kondisi eksisting, basement sudah digunakan untuk parkir mobil Ground floor dapat dirancang sebagai parkir komunal sepeda motor

Aspek Penelitian		Konsep	
Aspek Utama	keselamatan pengguna koridor	memberi pemisah antara jalur kendaraan dengan jalur pedestrian menggunakan perbedaan level, perbedaan material, <i>bollard</i> , atau <i>planter</i> .	 Teras/batas toko Jalur Pedestrian dengan bollard / pemisah dengan jalur kendaraan
	Keragaman - Harus dapat menunjukkan karakter keragaman jenis dagangan setiap koridor. - Harus mampu mengoptimalisasi inklusifitas penggunaan trotoar baik untuk pengguna normal maupun berkebutuhan khusus.	Repetisi: trotoar memerlukan pelebaran dan kelengkapan tactile paving serta penambahan lampu pedestrian sehingga dapat lebih inklusif. tempat duduk pedestrian dan air minum perlu untuk ditambahkan.	 Penambahan kursi pedestrian dan penempatan air minum untuk meningkatkan kenyamanan Tactile paving untuk tuna netra dan permeable paving untuk penutup jalur pedestrian Bollard berupa lamp garden, selain sebagai pemisah jalan juga menjadi penerangan jalur pedestrian

Aspek Penelitian	Konsep
- Harus mampu memberi fasilitas kepada pengguna untuk beristirahat sejenak pada jalur pedestrian.	keragaman barang dagangan dapat lebih ditonjolkan sebagai karakter khas masing-masing koridor  Pada jalur pedestrian yang sempit diberi bollard pada ramp untuk mencegah kendaraan masuk Level lebih tinggi dari jalur kendaraan
Aspek Utama Kesesuaian Visual - Harus merancang tampilan koridor yang dapat menyatukan perbedaan visual fasad bangunan sehingga dapat tampak lebih selaras. - Harus mampu menampilkan ciri khas dan identitas kota pada tampilan bangunan tanpa adanya halangan visual.	Dislokasi: banner yang menutupi fasad tradisional bali hendaknya dirancang kembali agar memperlihatkan identitas karakter Bali. perbedaan tampilan antar bangunan di covering melalui penataan ruang luar (koridor) yang menyatukan tampilan.  Banner (permanen) dirancang dengan berbeda agar dapat dikenali jenis dagangannya Banner toko kain Tempat makan menggunakan kanopi atap sirap/alang Banner toko perhiasan

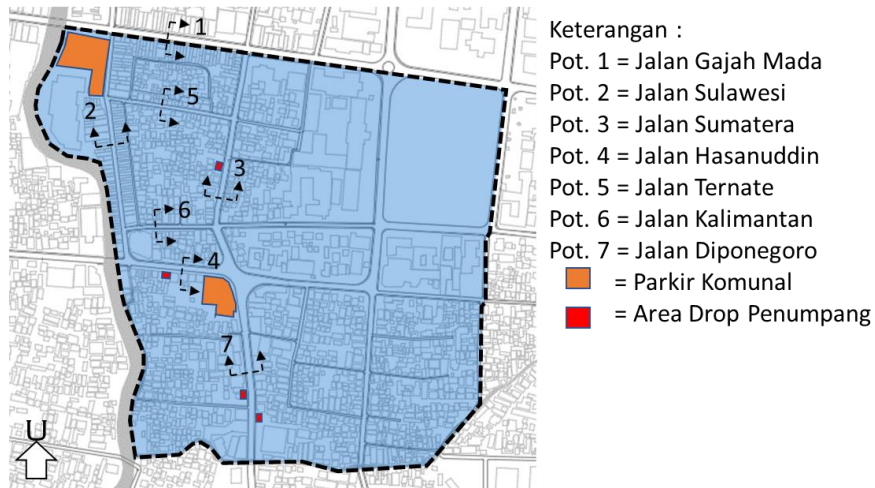
Aspek Penelitian		Konsep
Aspek Pendukung	Legibilitas - Harus dapat meningkatkan kualitas koridor menjadi lebih estetik dan menarik dalam kawasan perdagangan. - Harus mampu mengoptimalisasi penataan lansekap di ruang luar kawasan perdagangan yang meningkatkan keterbacaan ruang.	Repetisi: menambahkan sculpture atau elemen dekoratif yang diletakkan secara repetitif di depan area toko Distorsi bentuk: penataan landscape di ruang luar gedung pertokoan Hasanuddin
	Kekokohan - Harus optimal dalam mempertahankan perlindungan cuaca yang sudah ada. - Harus mampu mengoptimalisi perlindungan cuaca pada jalur pedestrian, baik dari hujan maupun	Repetisi: penataan vegetasi peneduh atau penambahan shelter pada jalur pedestrian di koridor yang belum memiliki perlindungan cuaca.

Aspek Penelitian		Konsep	
Aspek Pendukung	panas matahari untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. - Harus menunjang kemudahan kegiatan penggunaan transportasi publik.	penambahan halte atau area drop off / pick up penumpang transportasi online	
	Kekayaan - Harus mampu menyediakan fasilitas kebersihan bagi pengguna koridor - Harus dapat meningkatkan keinginan berjalan kaki melalui keleluasan <i>motion</i> area trotoar - Harus mampu menghindarkan adanya kegiatan yang berpotensi	Repetisi: peletakan tempat sampah pedestrian yang lebih teratur dan repetitif pelebaran jalur pedestrian pada jalan yang memungkinkan untuk menambah fasilitas dan meningkatkan keinginan berjalan.	

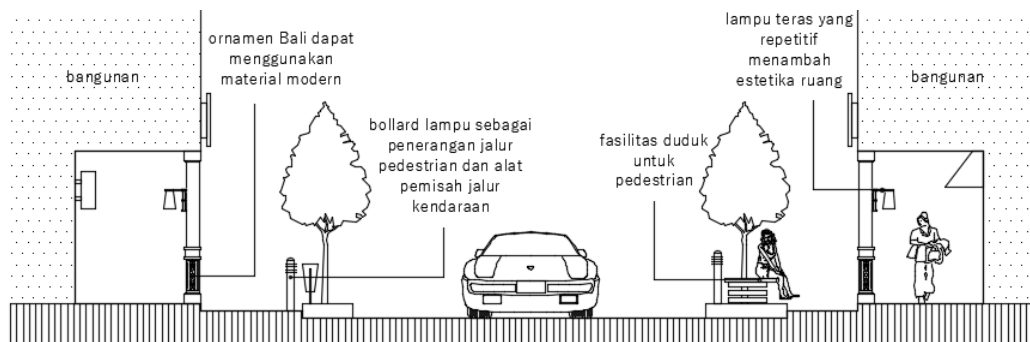
Aspek Penelitian	Konsep
memberi konflik dalam jalur pergerakan pejalan kaki.	
Personalisasi - Harus mampu memberi <i>affordance</i> kepada masyarakat untuk menjadi lebih tertib. - Harus mampu memberikan tampilan koridor yang kekinian tanpa mengganggu unsur tampilan asli bangunan-bangunan dalam koridor.	Disorientasi: membuat aturan-aturan seperti parkir, segregasi jalan dan PKL lebih mudah terbaca sehingga memberi <i>affordance</i> untuk masyarakat yang lebih tertib. desain rancang koridor yang kontemporer serta memberi penambahan tatanan vegetasi.  Peraturan lebih terbaca melalui penataan rambu tanpa penghalang visual Pedestrian maps yang membantu pengguna koridor Parkir on street dengan aturan yang lebih jelas

5.3 Penggabungan

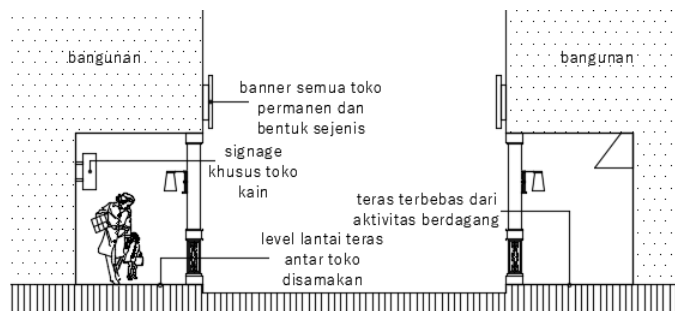
Eksplorasi pada tahapan manipulasi dan modifikasi menghasilkan konsep-konsep rancangan yang perlu melalui proses penggabungan. Pada tahap ini, konsep tersebut digambarkan untuk menunjukkan bagaimana implementasinya terhadap setiap koridor. Berikut gambar layout dan gambar tahapan penggabungan.



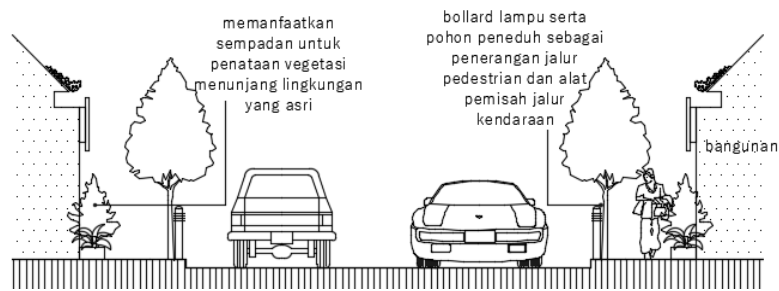
Gambar 5.4. Layout Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin



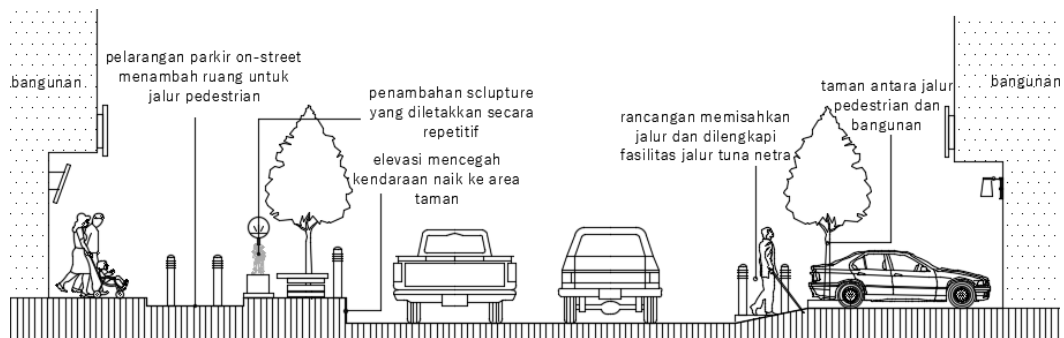
Gambar 5.5. Potongan Jalan Gajah Mada



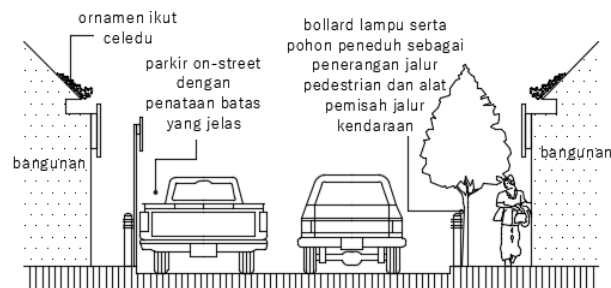
Gambar 5.6. Potongan Jalan Sulawesi



Gambar 5.7. Potongan Jalan Sumatera



Gambar 5.8. Potongan Jalan Hasanuddin



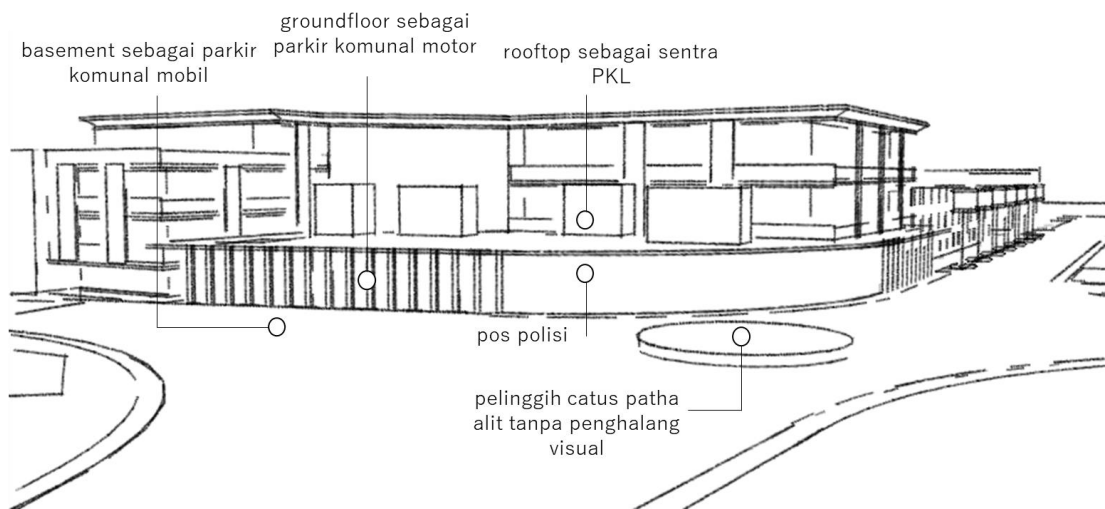
Gambar 5.9. Potongan Jalan Ternate



Gambar 5.10. Potongan Jalan Kalimantan



Gambar 5.11. Potongan Jalan Diponegoro



Gambar 5.12. Penggabungan Parkir Komunal dan Sentra PKL Jalan Hasanudin

5.4 Panduan Perancangan *Hybrid City*

Perancangan kawasan perdagangan Dauh Puri Denpasar berbasis *hybrid city* ditentukan setelah melalui proses analisa permasalahan responsivitas lingkungan dan perumusan konsep dari tahapan *hybrid*. Berikut adalah usulan-usulan perancangan yang terdiri dari tiga bagian penjabaran, yaitu: desain arsitektural, penataan ruang luar dan fasilitas pejalan kaki.

5.4.1 Desain Arsitektural

Dengan mempertimbangkan kebutuhan visual para pengguna kawasan, maka diusulkan beberapa hal terkait dengan desain arsitektural pada fasad-fasad bangunan koridor utama perdagangan, sebagai berikut:

- a. Untuk mempertahankan tampilan unik tradisional Bali, desain bangunan menampilkan bentuk massa bangunan Bali dan tampilan fasad khas Bali yang lengkap dengan material lokal dan elemen dekorasi Bali.
- Bentuk massa bangunan Bali yang dimaksud adalah yang sesuai dengan konsep mandala, yaitu bangunan memperlihatkan bagian kaki, badan dan kepala bangunan dengan jelas.
 - Material lokal Bali yang dapat digunakan pada fasad bangunan antara lain pasangan bata merah, pasangan batu paros Kerobokan, pasangan batu sikat, atap sirap, atap genteng, dan atap jerami.
 - Elemen dekorasi Bali yang digunakan berupa roster atau ukiran dari batu atau kayu yang diletakkan pada dinding dan berupa penggunaan ikut celedu dan murda yang diletakkan pada atap bangunan.



Gambar 5.13. Visualisasi Perancangan Desain Arsitektural

- b. Penggunaan tampilan modern diselaraskan dengan tampilan tradisional melalui pemilihan material dengan warna, tekstur dan bentuk yang senada serta tidak mendominasi tampilan sehingga dapat menjaga keharmonisan dan konsistensi desain.

- Material modern atau material berbahan sintetis digunakan dengan tujuan material tersebut memiliki ketahanan yang lebih baik, perawatan yang lebih mudah dan lebih ekonomis.
 - Skema warna yang diperbolehkan untuk mendominasi fasad mengikuti warna yang bangunan-bangunan yang sudah ada, yaitu warna merah bata, putih, krem, abu-abu dan coklat.
- c. Untuk berkontribusi pada koridor jalan yang relatif sempit, pertokoan yang tidak memiliki area sempadan memaksimalkan bukaan pada fasad sehingga memberi kesan ruang yang lebih luas.

5.4.2 Penataan Ruang Luar

Ruang luar berupa koridor-koridor utama perdagangan dirancang dengan arahan sebagai berikut:

- a. Penataan ruang luar diperuntukan untuk efisiensi fungsi aktivitas perdagangan sekaligus sebagai media yang rekreasional sehingga pengguna mendapatkan pengalaman beraktivitas yang menyenangkan.
 - Koridor terdiri dari dua jalur, yaitu jalur kendaraan dan jalur pedestrian dimana kedua jalur terpisah secara jelas melalui perbedaan level lantai, perbedaan jenis material penutup dan penggunaan *bollard*.
 - Desain koridor memperlihatkan tampilan estetik dengan penataan taman pada sisi jalan dengan penataan vegetasi, penggunaan elemen dekoratif pada furnitur jalan, serta penggunaan pencahayaan pada *bollard* dan lampu dinding.
- b. Ruang luar ditata dengan meminimalisir adanya hambatan yang mengganggu sirkulasi kendaraan dan pedestrian. Hambatan tersebut berupa parkir kendaraan dan aktivitas PKL yang tidak teratur. Pemecahan masalah dilakukan dengan pengembangan parkir komunal, pengaturan parkir *on-street* dan sentra PKL.
 - Area ruang luar sekitar Pasar Badung diperuntukkan sebagai area parkir komunal yang memanfaatkan *groundfloor* maupun *basement* yang digunakan oleh civitas pasar dan pertokoan Jalan Gajah Mada dan Jalan Sulawesi.

- Parkir *on-street* Jalan Kalimantan dan Ternate dibuat lebih teratur dengan pemasangan rambu dan marka parkir yang dapat dilihat dengan jelas. Selain itu, pada parkir *on-street* diupayakan sebagai parkir berbiaya progresif untuk menghindari penggunaan dalam waktu yang lama.
- Area ruang luar gedung pertokoan emas di sudut Jalan Hasanuddin dan Jalan Diponegoro diperuntukkan sebagai area parkir komunal dan sentra PKL. Penggabungan dilakukan dengan memanfaatkan *basement* sebagai area parkir mobil, *groundfloor* sebagai area parkir motor dan *rooftop* sebagai sentra PKL.



Gambar 5.14. Visualisasi Penataan Ruang Luar

5.4.3 Fasilitas Pejalan Kaki

Kemudahan dan kenyamanan dan keamanan pedestrian saat beraktivitas dalam koridor akan dicapai melalui arahan perancangan fasilitas pejalan kaki, sebagai berikut:

- Jalur pedestrian dirancang dengan tujuan meningkatkan keinginan berjalan dan bersifat inklusif bagi semua jenis pengguna.
 - Jalur pedestrian setidaknya dapat digunakan oleh tuna netra melalui penggunaan *tactile paving*. Material penutup trotoar menggunakan tegel

yang rata dan tidak licin agar dapat digunakan oleh pengguna dengan alat bantu berjalan seperti kursi roda dan *stroller* bayi.

- Fasilitas jalur pedestrian mengoptimalkan kelengkapan kebutuhan pengguna dengan tempat duduk, tempat sampah dan spot air minum yang repetitif dan mudah dijangkau.
- b. Peneduh jalur pedestrian menggunakan pohon rindang yang diletakkan pada sisi koridor. Pohon yang telah ada sebelumnya diupayakan untuk tetap dipertahankan.



Gambar 5.15. Visualisasi Perancangan Fasilitas Pejalan Kaki

5.5 Review Pengaruh Perancangan *Hybrid City* Terhadap Tingkat Responsivitas Lingkungan

Pengaruh perancangan *hybrid city* terhadap tingkat responsivitas lingkungan pada lokasi studi dinilai berdasarkan hasil survei pendapat masyarakat yang melibatkan 40 orang partisipan (lihat Lampiran 4 dan Lampiran 5). Pada masing-masing aspek penelitian, partisipan memberikan penilaian sejauh mana mereka menyetujui usulan panduan perancangan dapat mempengaruhi masing-masing aspek responsivitas lingkungan. Pertimbangan penilaian para partisipan menggabungkan preferensi pribadi dan pendapat partisipan mengenai keandalan

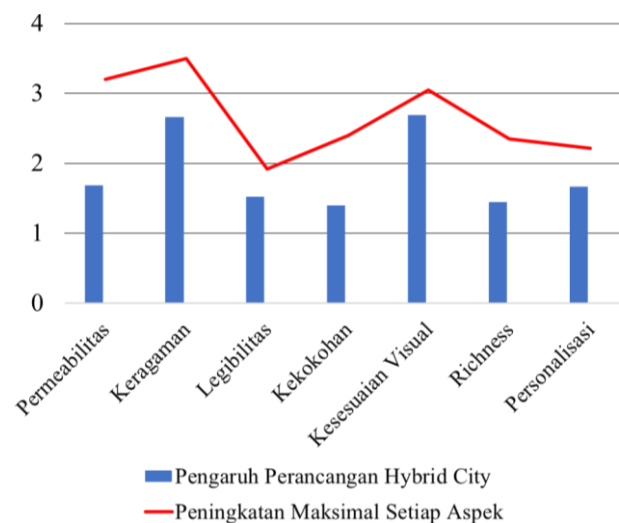
usulan panduan perancangan *hybrid city*. Masing-masing jawaban memiliki skor, dan data-data skor tersebut diolah menjadi indeks penilaian berupa persentase keandalan (lihat Lampiran 6). Rata-rata indeks masing-masing aspek penelitian menunjukkan tingkat keandalan yang dapat dinilai secara kualitatif berdasarkan rentang penilaian yang didapatkan melalui proses klasifikasi sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{Interval Penilaian} &= \frac{\text{Indeks Tertinggi} - \text{Indeks Terendah}}{\text{Jumlah Kelas}} \\
 &= \frac{(100\% - 16,67\%)}{6} \\
 &= 83,33\% / 6 \\
 &= 13,89\%
 \end{aligned}$$

Tabel 4.16. Rentang Penilaian

No.	Indeks	Simpulan Penilaian
1.	16,67% – 30,55%	Sangat Tidak Setuju
2.	30,56% – 44,44%	Tidak Setuju
3.	44,45% – 58,33%	Kurang Setuju
4.	58,34% – 72,22%	Cukup Setuju
5.	72,23% – 86,11%	Setuju
6.	86,12% – 100,00%	Sangat Setuju

Pengolahan indeks skor menunjukkan tingkat pengaruh perancangan *hybrid city* dibandingkan dengan peningkatan maksimal pada setiap aspek responsivitas lingkungan (Gambar 5.13). Adapun klasifikasi rerata indeks keandalan masing-masing aspek dapat dilihat pada Tabel 4.17.



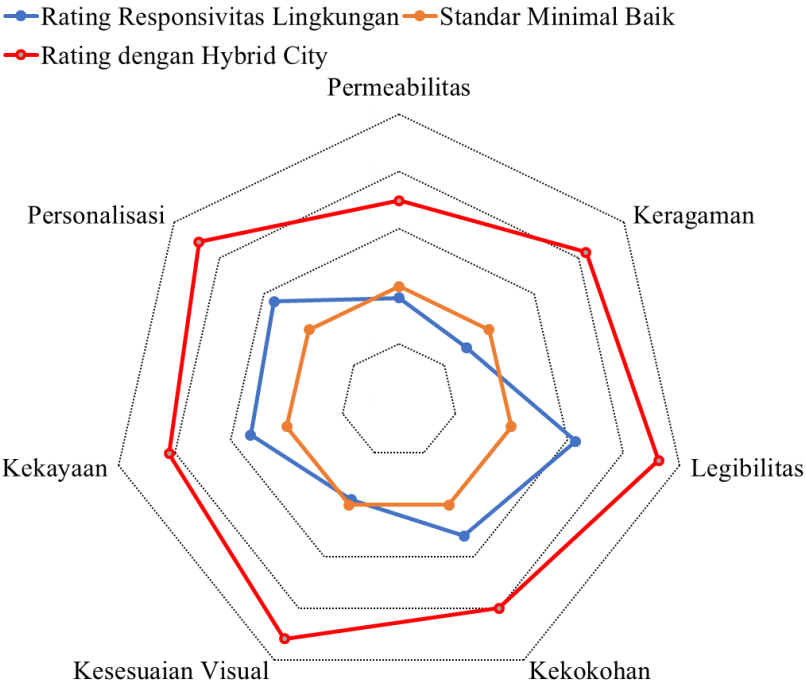
Gambar 5.13. Tingkat Pengaruh Perancangan *Hybrid City*

Tabel 4.17. Simpulan Penilaian Masyarakat Mengenai Perancangan *Hybrid City*

No.	Aspek (Indeks)	Penilaian	Keterangan
1.	Permeabilitas (52,68%)	Kurang Setuju	Masyarakat merasa usulan mengenai pengurangan parkir <i>on street</i> kurang reliabel, sedangkan upaya ini merupakan tahapan penting untuk mewujudkan koridor yang bersirkulasi lancar dan memudahkan pengadaan ruang untuk perancangan fasilitas yang mendukung kualitas aspek lainnya.
2.	Keragaman (76,00%)	Setuju	Masyarakat mendukung upaya peningkatan inklusivitas jalan dengan perbaikan fasilitas berjalan dengan kebutuhan khusus dan penyelarasan fungsi rekreatif pada kawasan perdagangan.
3.	Legibilitas (80,56%)	Setuju	Masyarakat memberi konfirmasi bahwa keterbacaan lingkungan pada kawasan perdagangan akan mampu ditingkatkan melalui penambahan elemen dekoratif yang repetitif dan penataan taman dengan kesan yang asri.
4.	Kekokohan (58,13%)	Kurang Setuju	Masyarakat masih merasa ragu dengan reabilitas penambahan fasilitas perlindungan cuaca untuk dapat diaplikasikan pada koridor-koridor perdagangan dalam kawasan studi.
5.	Kesesuaian Visual (86,46%)	Sangat Setuju	Masyarakat mendukung usulan untuk menyelaraskan tampilan modern dan tampilan tradisional Bali pada fasad bangunan serta desain ruang luar di kawasan perdagangan.
6.	<i>Richness</i> (61,67%)	Cukup Setuju	Masyarakat merasa upaya penambahan fasilitas kebersihan yang diletakkan secara repetitif dapat membantu meningkatkan kenyamanan indera.
7.	Personalisasi (75,00%)	Setuju	Masyarakat memberi konfirmasi bahwa penambahan taman dan penggunaan material modern guna memberi ketahanan lebih baik merupakan langkah tepat untuk meningkatkan personalisasi kawasan.

Penjumlahan nilai pengaruh *hybrid city* dengan rating respons menghasilkan proyeksi rating responsivitas lingkungan berbasis *hybrid city* (lihat Gambar 5.14). Rerata rating responsivitas lingkungan eksisting lokasi studi, yaitu sebesar 3,34 berada pada tingkat kualitas baik. Selanjutnya, terhitung rerata rating pencapaian adalah sebesar 5,20 yang memperlihatkan usulan panduan perancangan *hybrid city* dapat meningkatkan responsivitas lingkungan sebesar 1,86. Penilaian

kualitas responsivitas lingkungan berbasis *hybrid city* pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin berada pada tingkat kualitas istimewa.



Gambar 5.14. Tingkat Keandalan Perancangan *Hybrid City*

BAB 6

PENUTUP

6.1 Sintesa Hasil

Tingkat responsivitas lingkungan pada sebuah kawasan dipengaruhi oleh elemen fisik dan non fisik dalam tujuh aspek, yaitu: permeabilitas, keragaman, legibilitas, kekokohan, kesesuaian visual, *richness*, dan personalisasi. Analisa kondisi fisik kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin terkait responsivitas lingkungan menunjukkan bahwa permasalahan terletak pada fasilitas yang tidak memadai pada koridor-koridor perdagangan. Kondisi fasilitas yang dimaksud antara lain: penggunaan lahan yang tidak sesuai dan menyebabkan kurangnya lahan parkir, kurang terhubungnya jalur tuna netra, material jalan banyak kerusakan, kurangnya fasilitas kebersihan dan tidak adanya fasilitas pengontrol segregasi jalur. Kondisi fisik juga menunjukkan potensi yang ada pada kawasan perdagangan, yaitu komposisi massa bangunan yang teratur, pencampuran tampilan tradisional Bali dan modern pada fasad bangunan yang unik dan berkarakter, serta struktur jalan searah yang digunakan pada kawasan yang membantu menjaga sirkulasi kendaraan. Selain secara fisik, proses analisa kondisi non fisik telah menunjukkan permasalahan dan potensi kawasan berdasarkan pola aktivitas dan persepsi pengguna. Permasalahan non fisik pada lokasi studi antara lain aktivitas parkir on street dan PKL yang tidak teratur pada ruang koridor. Aktivitas ini menyebabkan konflik kegiatan pejalan kaki dan pengendara. Kondisi non fisik juga menunjukkan potensi kawasan perdagangan yaitu ragam aktivitas yang menghilangkan suasana monoton dan bersifat rekreasional.

Berdasarkan penilaian masyarakat, kualitas responsivitas lingkungan pada lokasi studi berada dalam kondisi baik. Kawasan perdagangan sudah cukup responsif namun masih belum optimal pada beberapa aspek. Dari tujuh aspek responsivitas lingkungan, kawasan ini dinilai cukup baik pada aspek legibilitas, kekokohan, kekayaan dan personalisasi sehingga menjadi aspek pendukung perancangan. Sedangkan tiga aspek lainnya, yaitu permeabilitas, keragaman dan kesesuaian visual masing dinilai kurang baik dan menjadi aspek utama

perancangan. Perancangan pada kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin diusulkan berdasarkan hasil tahapan hybrid, yaitu tahapan *quotation*, tahapan manipulasi dan modifikasi, serta tahapan penggabungan. Unsur-unsur yang dapat digabungkan pada lokasi studi adalah penggabungan unsur modern dan unsur tradisional pada tampilan visual. Selain itu, penggabungan unsur fungsional (aktivitas perdagangan) dengan unsur rekreasional juga dilakukan. Unsur-unsur tersebut digabungkan secara selaras tanpa meninggalkan karakter unsur masing-masing dan digunakan untuk memenuhi kriteria khusus kawasan. Adapun rancangan yang diusulkan untuk aspek utama dalam perancangan kawasan ini dibagi menjadi tiga bagian, yaitu desain arsitektural, penataan ruang luar dan fasilitas pejalan kaki. Berdasarkan survey pendapat masyarakat, rancangan *hybrid city* tersebut mampu meningkatkan responsivitas lingkungan dari kualitas baik menjadi kualitas yang istimewa. Adapun secara berurutan dari aspek yang paling tinggi peningkatannya adalah kesesuaian visual, legibilitas, keragaman, personalisasi, *richness*, kekokohan dan permeabilitas.

6.1 Kesimpulan

Pada penelitian ini dapat disimpulkan bahwa *hybrid city* tidak hanya efektif dalam perancangan fisik kawasan. Terbukti pada perancangan *hybrid city* di kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin dapat diaplikasikan pada aspek non fisik, yaitu menggabungkan kegiatan utama perdagangan dengan aktivitas rekreasional. Adapun penataan dan perancangan kawasan selain memperhatikan kondisi fisik eksisting sebaiknya juga memperhatikan beberapa segi penting, yaitu faktor alam, pendapat masyarakat, peraturan yang berlaku, serta pengaruh eksternal seperti perkembangan teknologi. Faktor alam penting agar kawasan perdagangan menjadi tempat yang aman dan nyaman untuk digunakan. Pendapat masyarakat sangat diperlukan karena masyarakat berperan sebagai pemilik dan pengguna ruang kota. Peraturan yang berlaku harus diperhatikan selain untuk melihat boleh tidaknya bentuk pengembangan yang diinginkan, juga dapat memberi *feedback* baik tidaknya peraturan tersebut. Sedangkan pengaruh eksternal seperti perkembangan teknologi tidak dapat dipungkiri sangat bermanfaat untuk optimalisasi ruang kota menjadi lebih kondusif.

6.2 Saran

Hybrid city menjadi alternatif perancangan yang tepat untuk meningkatkan responsifitas lingkungan. Menata sebuah kawasan hendaknya tidak hanya berfokus kepada fisik kawasan, namun juga fokus kepada siapa penataan kawasan itu ditujukan. Dengan mengangkat tema *hybrid city* sebagai arahan penataan, penelitian ini berupaya untuk menciptakan kawasan yang nyaman dan nyaman bagi pengguna dalam melakukan aktivitasnya. Untuk penelitian selanjutnya, setiap aspek yang dibahas pada penelitian ini sebenarnya bersifat sangat luas. Penelitian yang dibuat khusus untuk masing-masing aspek tentu akan menjadikan temuan menjadi lebih dalam dan spesifik serta memperkaya penelitian di bidang perancangan kota.

Halaman ini sengaja dikosongkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aarts, E. dan de Ruyter, B. (2009), "New research perspectives on Ambient Intelligence", *Journal of Ambient Intelligence and Smart Environments*, Vol. 1, hal. 5-14.
- ADB (2017), *Enabling Inclusive Cities - Tool Kit for Inclusive Urban Development*, Asian Development Bank, Manila.
- Bahrainy, H., Khosravi, H., Aliakbari, F., dan Khosravi, F. (2015), "The Impact of Environment on Walkability, Case Study: North-West of Shiraz", *Armanshahr Architecture & Urban Development*, Vol. 8, No. 14, hal. 105-117.
- Behzadiaria, S. (2014), *Open Space Concepts for the Conversion of Former Railroad Land in the Spartan Keyes Neighborhood San José, CA*, Tesis Master, San Jose State University, California.
- Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., dan Smith, G. (2015), *Responsive Environments: A Manual for Designers*, 7th edition, The Architectural Press, London.
- Bishop, Kirk R. (1989), *Designing Urban Corridors*, American Planning Association, Washington.
- Carmona, M., Heath, T., Tiesdell, S., dan Oc, T. (2010), *Public Space, Urban Space: The Dimension of Urban Design*, 2nd edition, Routledge, London.
- Commission for Architecture and the Built Environment (2006), *The Principles Of Inclusive Design*, CAFE, London.
- Creswell, J. W. (2007), *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Approaches*, 3rd edition, SAGE Publications, California.
- Darjosanjoto, Endang T.S. (2012), *Penelitian Arsitektur di Bidang Perumahan dan Permukiman*, 2nd edition, ITS Press, Surabaya.
- De Lange, M. dan De Waal, M. (2013), "Owning The City: New Media and Citizen Engagement in Urban Design", *University of Illinois at Chicago Journal*, Vol. 8, No. 11, DOI: 10.5210/fm.v18i11.4954.
- Dekleva, A. (2002), *Negotiate My Boundary*, Princeton Architectural Press, New York.

- Denzin, N. K., dan Lincoln, Y. S. (2011), *The SAGE Handbook of Qualitative Research*, SAGE Publications Asia-Pacific Pte. Ltd., Singapore.
- Fakhara, S. E. dan Shahabb, P. (2018), “Investigating the Relationship between Responsive Environment and Appearance of Public Art. Case Study: The St. Petersburg Palace Square and Moscow Red Square”, *International Journal of Sciences: Basic and Applied Research*, Vol. 42, No. 2, hal. 57-69.
- Flick, U. (2014), *An Introduction to Qualitative Research*, SAGE Publications, California.
- Forlizzi, J. dan Battarbee, K. (2004), “Understanding Experience in Interactive Systems”, *Proceedings of The 5th Conference on Designing Interactive Systems: Processes, Practices, Methods, and Techniques*, Ed: Benyon, D. et al., Napier University, Cambridge, hal. 261-268.
- Gehl, J. (2011), *Life Between Buildings: Using Public Space*, 6th edition, Island Press, New York.
- Groat, L., dan Wang, D. (2013), *Architectural Research Method*, 2nd edition, John Wiley Son Inc, New Jersey.
- Grobler, A., dan Roux, S. L. (2006), “Criteria for Spatial Definition: Architectural and Urban Interiors of The Constitutional Court, Johannesburg”, *South African Journal of Art History*, Vol. 21, No.1, hal. 47-69.
- Gruber, T. R. (1993), “A Translation Approach to Ontology Specifications”, *Knowledge Acquisition*, Vol. 5, No.2, hal 199-220.
- Guba, E. G. (1990), *The Paradigm Dialog*, SAGE Publication, California.
- Hariwijaya, M. dan Trinton P.B. (2008), *Pedoman Penulisan Ilmiah dan Skripsi*, Oryza, Yogyakarta.
- Hassenzahl, M. dan Tractinsky, N. (2006), “User Experience – A Research Agenda”, *Journal of Behaviour & Technology Information*, Vol. 25, No. 2, hal. 91-97.
- Ikhwanuddin. 2018. *Menggali Pemikiran Posmodernisme dalam Arsitektur*, 2nd edition, UGM Press. Yogyakarta.
- Jacob, Allan B. (1995), *Great Streets*, MIT Press, Cambridge.
- Jencks, C. (2002), *The New Paradigm in Architecture: The Language of Post-modern Architecture*, Yale University Press, New Haven.

- Kronenburg, R. (2007), *Flexible: Architecture that Responds to Change*, 1st edition, Laurence King Publishing LTD, London.
- Kurokawa, K. (1991), *Intercultural Architecture: The Philosophy of Symbiosis*, American Institute of Architecture Press, Washington, D. C.
- Law, E., Roto, V., Vermeeren, A., dan Kort, J., Hassenzahl, M. (2008), “Towards a Shared Definition of User Experience”, *CHI 2008 Proceedings*, Ed: Special Interest Groups, New York, hal. 2395-2398.
- Mahmoudi Farahani, Leila & Lozanovska, Mirjana & Soltani, Ali. (2015), *The Social Life of Commercial Streets*. 10.13140/RG.2.1.4301.6409/1.
- Marion Roberts , Tony Lloyd-Jones , Bill Erickson & Stephen Nice (1999), “Place and space in the networked city: Conceptualizing the integrated metropolis”, *Journal of Urban Design*, Vol. 4, No. 1, hal. 51-66.
- McCall, R., O’Neill, S., Carroll, F. dan Benyon, D. (2005), “Responsive Environment, Place and Presence”, *PsychNology Journal*, Vol. 3, No. 1, hal 35-73.
- Michael Southworth (2005), “Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall”, *Journal of Urban Design*, Vol. 10, No. 2, hal. 151-170.
- Ministry for the Environment (2009), *Urban Design Toolkit* (Third Edition), Wellington, New Zealand.
- Moleong, Lexy J. (2017), *Metodologi Penelitian Kualitatif, Edisi Revisi*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Moughtin, C. (2003), *Urban Design, Street and Square*, Architectural Press, New York.
- Niezabitowska, E. D. (2018), *Research Techniques in Architecture*, New York.
- Ningsar dan Erdiono, D. (2012), “Komparasi Konsep Arsitektur Hibrid dan Arsitektur Simbiosis”, *Jurnal Arsitektur Daseng Unsrat Manado*, Vol. 1, No. 1, hal. 7-14.
- Nurgianto (2013). “Konsep Perancangan Dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan Fisik Kawasan Perdagangan dan Jasa Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga”, *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota Planologi Undip*. Vol.9, No.1, hal 20-30.
- Pluta, K. (2016), “Public Hybrid Spaces as A Component of Contemporary Cities, A Virtual City and Territory”, dalam *Back to the Sense of the City: International*

- Monograph Book*. Centre de Política de Sòl i Valoracions, Barcelona, hal. 157-172.
- Robert J. Schneider (2015), “Walk or Drive between Stores? Designing Neighbourhood Shopping Districts for Pedestrian Activity”, *Journal of Urban Design*, Vol. 20, No. 2, hal. 212-229.
- Roto, V., Rantavuo, H. dan Väänänen-Vainio-Mattila, K. (2009), “Evaluating User Experience of Early Product Concepts”, *Proceeding of the International Conference on Designing Pleasurable Products and Interfaces*, Ed: DPPI09, Compiegne, France, hal. 1-10.
- Sari Yli-Kauhaluoma dan Päivi Timonen (2016), “Smooth Flows, Unhurried Stays: Everyday Organizing in A Downtown Commercial Centre”, *Journal of Urban Design*, Vol. 21, No. 6, hal. 816-835.
- Sarwono, J. (2006), *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Silavi, T., Hakimpour, F., Claramunt, C., dan Nourian, F. (2016), “Design of A Spatial Database to Analyze The Forms and Responsiveness of An Urban Environment Using An Ontological Approach”, *Cities Journal*, Vol.52, No. 1, hal. 8-19.
- Spagnolli, A dan Gamberini, L. (2005), “A Place for Presence. Understanding the Human Involvement in Mediated Interactive Environments”, *PsychNology Journal*, Vol. 3, No. 1, hal 4-13.
- Spreiregen, Paul D. (1965), *Urban Design - The Architecture Town and Cities*, Mc. Graw - Hill Book Co., New York.
- Thibaud, JP., (2011). “The Sensory Fabric of Urban Ambiances, Senses and Society”, *The Sense and Society Journal*, Vol. 6, No. 2, hal. 203-215.
- Trancik, R. (1986), *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Co. Inc, New York.
- Van Ness, A (2007), *Centrality and Economic Development in The Rijnland Region: Social and Spatial Concepts Of Centrality*, Proceedings of 6th Space Syntax Symposium Istanbul.

- Wankhede, K. dan Wahurwagh, A. (2017), “The Sensory Experience and Perception of Urban Spaces”, *International Journal on Emerging Technologies*, Vol. 7, No. 1, hal. 741-744.
- Weichang Kong & Dorina Pojani (2017), “Transit-oriented street design in Beijing”, *Journal of Urban Design*, DOI: 10.1080/ 13574809. 2016. 1271700
- Wen-Yi Fan dan Noel B. Salazar (2016), “Analysis on Traditional Commercial Street Quality with a Neighborhood Communication Perspective —— A Case of Rue de Marchienne, Belgium”, *Science Journal of Business and Management*, Vol. 4, No. 5, hal. 181-186.
- Yin, R. K. (2014), *Case Study Research Design and Methods*, 5th edition, SAGE Publications, California.
- Zahnd, M. (1999), *Perancangan Kota Terpadu*, Kanisius, Yogyakarta.
- Zhang dan Lawson (2009), “Meeting and Greeting: Activities in Public Outdoor Spaces Outside Highdensity Urban residential Communities”, *Urban Design International Journal*, Vol. 14, No. 4, hal. 207-214.

LAMPIRAN

1. Lembar Survei Pendapat Partisipan Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin
2. Data Partisipan pada Survei Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin
3. Hasil Rekapitulasi Survei Pendapat Partisipan Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

LAMPIRAN 1

Lembar Survei Pendapat Partisipan Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

Profil Partisipan (No.....)

Denpasar, - - 2019

Jenis Kelamin : L / P

Usia : <15 / 15-64 / >64 (..... Tahun)

Jenis civitas : Pengunjung / Pedagang / Penduduk / Lainnya

Domisili : Setempat / Denpasar / Luar Kota

Lulus SMA/ sederajat o Ya o Tidak

Petunjuk: Pilih satu atau lebih pernyataan yang sesuai dengan pengalaman saat beraktivitas di dalam kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin.

1. Permeabilitas

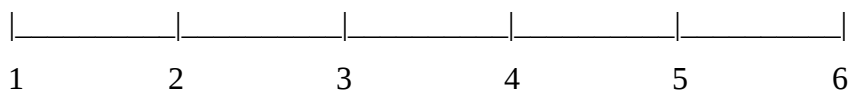
- a. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan kelancaran jalan, baik dengan berkendara maupun berjalan kaki.

- ☐ Kurangnya keterhubungan jalan dalam kawasan
- ☐ Jalan terlalu sempit
- ☐ Tidak tersedia trotoar
- ☐ Hambatan karena parkir kendaraan di jalan
- ☐ Hambatan karena aktivitas PKL
- ☐ Masalah segregasi (pemisahan) jalur kendaraan dan trotoar
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

- b. Mohon rating untuk pengalaman kelancaran jalan di dalam kawasan.

Sangat tidak lancar

Sangat lancar



2. Keragaman

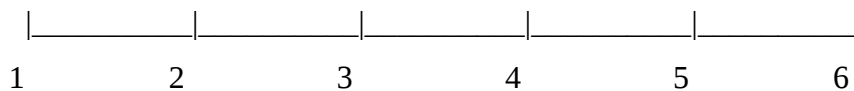
1. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan inklusivitas jalur pejalan kaki.

- ☐ Trotoar terlalu sempit
- ☐ Kurang layak untuk tuna netra
- ☐ Kurang layak untuk penggunaan kursi roda/*stroller*
- ☐ Kurang layak untuk anak-anak
- ☐ Kurang layak untuk berjalan di malam hari
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

2. Mohon rating untuk kondisi inklusivitas jalur pejalan kaki di dalam kawasan.

Sangat tidak inklusif

Sangat inklusif



3. Legibilitas

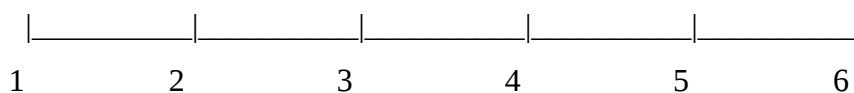
1. Mohon identifikasi objek-objek yang anda anggap sebagai tengara.

- ☐ Pasar Badung
- ☐ Masjid Raya Ukhuwwah
- ☐ Kantor Wali Kota
- ☐ Pelinggih Penampatan Jalan Hasanuddin
- ☐ Patung Catur Muka
- ☐ Monumen Perjuangan Puputan Badung
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak tahu

2. Mohon rating kecukupan objek-objek tengara dalam lingkungan untuk memahami ruang kawasan.

Sangat tidak cukup

Sangat cukup



3. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan objek tengara pada kawasan.

- ☐ Keterlihatan objek terhalang oleh vegetasi
- ☐ Keterlihatan objek terhalang oleh reklame atau objek lain
- ☐ Objek tengara kurang terawat
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

4. Kekokohan

1. Mohon identifikasi aktivitas yang dapat dilakukan di dalam kawasan selain aktivitas perdagangan.

- ☐ *City Tour* dan berfoto
- ☐ *Jogging*
- ☐ Wisata kuliner
- ☐ Kegiatan adat dan agama
- ☐ Lainnya,

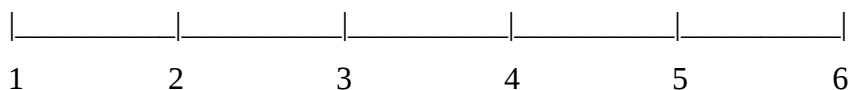
2. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan fasilitas pada koridor kawasan perdagangan.

- ☐ Kurang tempat duduk pada jalur pedestrian
- ☐ Jalur pedestrian kurang peneduh
- ☐ Kurang fasilitas untuk transportasi umum
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

3. Mohon rating sejauh mana kawasan ini dapat digunakan selain sebagai wadah kegiatan perdagangan.

Sangat buruk

Sangat baik



5. Kesesuaian Visual

1. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan tampilan visual.

- ☐ Kurangnya penataan vegetasi pada ruang luar
- ☐ Kurangnya penataan *banner* pada area depan bangunan
- ☐ Ketidakselarasan tampilan bangunan
- ☐ Tampilan bangunan tidak mencitrakan fungsi bangunan
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

2. Mohon rating kesesuaian visual di kawasan ini.

Sangat tidak sesuai

Sangat sesuai



6. Kekayaan

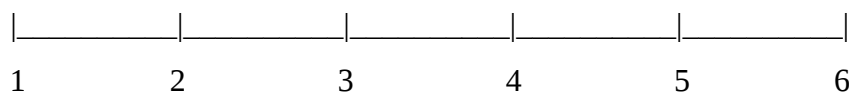
1. Mohon identifikasi hal yang anda anggap sebagai permasalahan yang mengganggu kenyamanan indera?

- ☐ Kebisingan karena keramaian lalu lintas
- ☐ Kebisingan karena aktivitas ruang publik
- ☐ Aroma yang mengganggu
- ☐ Kurangnya kebersihan lingkungan
- ☐ Berjalan kaki berdesakkan
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada masalah

2. Mohon rating mengenai kenyamanan saat beraktivitas di dalam kawasan.

Sangat tidak nyaman

Sangat nyaman



7. Personalisasi

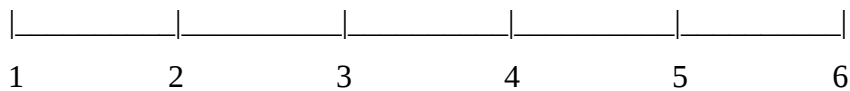
1. Mohon identifikasi hal yang anda inginkan pada rancangan kawasan.

- ☐ Menampilkan kesan kontemporer / kekinian
- ☐ Menampilkan karakter tradisional Bali
- ☐ Menampilkan kesan asri melalui optimalisasi vegetasi
- ☐ Memperjelas *signage* sehingga membuat masyarakat lebih tertib
- ☐ Lainnya,
- ☐ Tidak ada

2. Mohon rating kepuasan partisipan terhadap kondisi fisik kawasan saat ini.

Sangat tidak puas

Sangat puas

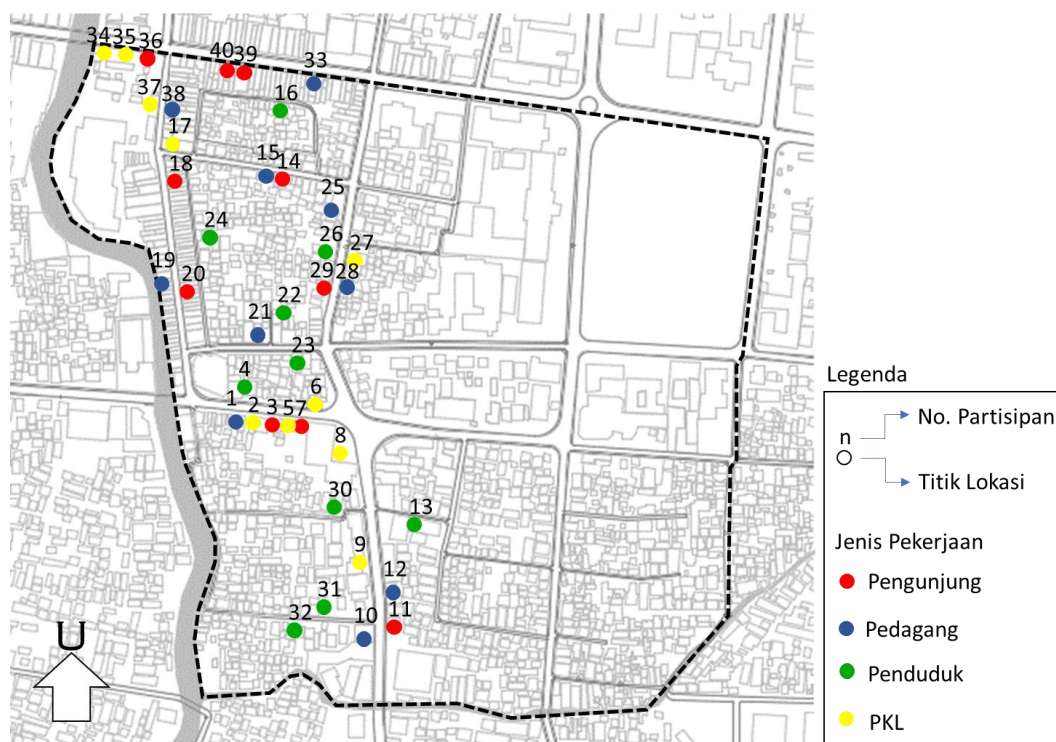


Catatan / Saran: _____

LAMPIRAN 2

Data Partisipan pada Survei Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

April 2019



No. Partisipan	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Jenis civitas	Domisili
1	Laki-laki	44	Pedagang	Denpasar
2	Perempuan	25	PKL	Denpasar
3	Perempuan	32	Pengunjung	Luar kota
4	Laki-laki	26	Penduduk	Setempat
5	Perempuan	25	PKL	Denpasar
6	Laki-laki	22	PKL	Denpasar
7	Perempuan	33	Pengunjung	Luar kota
8	Laki-laki	42	PKL	Denpasar
9	Perempuan	51	PKL	Luar kota
10	Laki-laki	27	Pedagang	Denpasar
11	Perempuan	31	Pengunjung	Denpasar
12	Perempuan	30	Pedagang	Luar kota
13	Laki-laki	21	Penduduk	Setempat
14	Perempuan	37	Pengunjung	Denpasar

No. Partisipan	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Jenis civitas	Domisili
15	Laki-laki	42	Pedagang	Denpasar
16	Perempuan	31	Penduduk	Setempat
17	Laki-laki	33	PKL	Denpasar
18	Perempuan	44	Pengunjung	Luar kota
19	Laki-laki	48	Pedagang	Denpasar
20	Laki-laki	19	Pengunjung	Luar kota
21	Laki-laki	26	Pedagang	Denpasar
22	Perempuan	23	Penduduk	Setempat
23	Perempuan	33	Penduduk	Setempat
24	Laki-laki	44	Penduduk	Setempat
25	Perempuan	30	Pedagang	Denpasar
26	Perempuan	37	Penduduk	Setempat
27	Laki-laki	53	PKL	Denpasar
28	Laki-laki	41	Pedagang	Denpasar
29	Perempuan	46	Pengunjung	Denpasar
30	Laki-laki	44	Penduduk	Setempat
31	Laki-laki	30	Penduduk	Setempat
32	Perempuan	37	Penduduk	Setempat
33	Perempuan	27	Pedagang	Denpasar
34	Laki-laki	26	PKL	Denpasar
35	Perempuan	23	PKL	Denpasar
36	Perempuan	27	Pengunjung	Luar kota
37	Laki-laki	46	PKL	Denpasar
38	Laki-laki	33	Pedagang	Denpasar
39	Laki-laki	23	Pengunjung	Denpasar
40	Laki-laki	22	Pengunjung	Denpasar

Sumber: Survei, 2019

LAMPIRAN 3

Hasil Rekapitulasi Survei Pendapat Partisipan Mengenai Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

1. Permeabilitas

- a. Pendapat partisipan mengenai permasalahan kelancaran jalan baik dengan kendaraan maupun berjalan kaki di dalam kawasan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1	Kurangnya keterhubungan jalan dalam kawasan	0	0	0	0
2	Jalan terlalu sempit	0	0	0	0
3	Tidak tersedia trotoar	0	0	0	0
4	Hambatan karena parkir kendaraan di jalan	10	4	8	6
5	Hambatan karena aktivitas PKL	7	3	5	3
6	Masalah segregasi (pemisahan) jalur kendaraan dan trotoar	5	7	8	4
7	Lainnya: Terlalu ramai karena banyaknya pusat kegiatan yang berdekatan	3	1	2	0
8	Tidak ada masalah	0	0	0	0

- b. Rating pengalaman kelancaran jalan di dalam kawasan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	3
2	2	10
3	3	19
4	4	8
5	5	0
6	6	0

2. Keragaman

- a. Pendapat partisipan mengenai permasalahan inklusivitas jalur pejalan kaki.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1	Trotoar terlalu sempit	9	8	5	4
2	Kurang layak untuk tuna netra	10	8	9	6
3	Kurang layak untuk penggunaan kursi roda/stroller	7	6	7	5
4	Kurang layak untuk anak-anak	0	0	0	0
5	Kurang layak untuk berjalan di malam hari	0	0	0	0
6	Lainnya: trotoar tidak bisa digunakan pengguna skateboard dan sepatu roda	2	0	0	0
7	Tidak ada masalah	0	1	2	0

- b. Rating kondisi inklusivitas tersebut yang terjadi di dalam kawasan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	4
2	2	19
3	3	12
4	4	3
5	5	2
6	6	0

3. Legibilitas

- a. Objek-objek tengah yang ada di dalam kawasan beserta pendapat partisipan mengenai objek tersebut.

No.	Objek	Frekuensi
1	Pasar Badung	40
2	Masjid Raya Ukhuwwah	10
3	Pertokoan Emas Jalan Hasanuddin	20
4	Bangunan Bank BRI	13
5	Kantor Wali Kota	35
6	Bangunan Bank Mandiri	10
7	Pelinggih Panampatan	37
8	Patung Catur Muka	40
9	Monumen Perjuangan Puputan Badung	20
10	Pertokoan Lama Gajah Mada	38

- b. Rating kecukupan objek-objek tengara dalam lingkungan untuk memahami ruang kawasan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	0
2	2	0
3	3	9
4	4	19
5	5	12
6	6	0

- c. Pendapat partisipan mengenai permasalahan legibilitas kawasan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1	Keterlihatan objek terhalang oleh vegetasi	5	5	7	2
2	Keterlihatan objek terhalang oleh reklame atau objek lain	8	8	9	3
3	Objek tengara kurang terawat	3	2	1	3
4	Tidak ada masalah	0	2	2	3

4. Kekokohan

- a. Kegiatan yang partisipan dapat temukan di kawasan ini selain kegiatan perdagangan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi
1.	<i>City tour</i> & berfoto	29
2.	<i>Jogging</i>	9
3.	Wisata kuliner	6
4.	Kegiatan adat dan agama	19

- b. Pendapat partisipan mengenai permasalahan kekokohan kawasan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1.	Kurang tempat duduk pada jalur pedestrian	10	6	9	8
2.	Jalur pedestrian kurang peneduh	9	7	3	7
3.	Kurang fasilitas untuk transportasi umum	6	9	4	7
4.	Lainnya	0	0	0	0
5.	Tidak ada masalah	0	0	0	0

- c. Rating sejauh mana kawasan ini dapat digunakan selain sebagai wadah kegiatan perdagangan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	0
2	2	6
3	3	9
4	4	20
5	5	5
6	6	0

5. Kesesuaian Visual

- a. Pendapat partisipan mengenai permasalahan tampilan visual di kawasan perdagangan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1.	Kurangnya penataan vegetasi pada ruang luar	8	7	7	6
2.	Kurangnya penataan <i>banner</i> pada area depan bangunan	9	6	6	5
3.	Ketidakselarasan tampilan bangunan	3	2	1	1
4.	Tampilan bangunan tidak mencitrakan fungsi bangunan	0	0	0	0
5.	Lainnya	0	0	0	0
6.	Tidak ada masalah	0	0	0	0

- b. Rating kesesuaian visual di kawasan perdagangan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	0
2	2	12
3	3	17
4	4	10
5	5	1
6	6	0

6. Kekayaan

- a. Pendapat partisipan mengenai permasalahan yang mengganggu kenyamanan indera.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1.	Kebisingan karena keramaian lalu lintas	0	0	0	0
2.	Kebisingan karena aktivitas ruang publik	0	0	0	0
3.	Aroma yang mengganggu	1	0	2	1
4.	Kurangnya kebersihan lingkungan	9	8	8	7
5.	Berjalan kaki berdesakan	7	6	9	7
6.	Lainnya	0	0	0	0
7.	Tidak ada masalah	0	0	0	0

- b. Rating mengenai kenyamanan saat beraktivitas di dalam kawasan.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	0
2	2	3
3	3	14
4	4	17
5	5	6
6	6	0

7. Personalisasi

- a. Harapan khusus partisipan untuk pengembangan kawasan perdagangan.

No.	Pilihan Jawaban	Frekuensi per Jenis Civitas			
		Pengunjung	Pedagang	Penduduk	PKL
1.	Menampilkan kesan kontemporer / kekinian	8	6	6	4
2.	Menampilkan karakter tradisional Bali	3	5	6	2
3.	Menampilkan kesan asri melalui optimasi vegetasi	8	7	8	6
4.	Memperjelas <i>signage</i> sehingga membuat masyarakat lebih tertib	5	3	8	3
5.	Lainnya	0	0	0	0
6.	Tidak ada masalah	0	0	0	0

- b. Rating kepuasan partisipan terhadap kondisi fisik kawasan saat ini.

No.	Skor	Frekuensi
1	1	0
2	2	5
3	3	6
4	4	22
5	5	7
6	6	0

LAMPIRAN 4

Lembar Survey Pendapat Masyarakat Mengenai Pengaruh Panduan Perancangan Hybrid City terhadap Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

Profil Partisipan (No.....)

Denpasar, - - 2019

Jenis Kelamin : L / P

Usia : <15 / 15-64 / >64 (..... Tahun)

Jenis civitas : Pengunjung / Pedagang / Penduduk / Lainnya

Domisili : Setempat / Denpasar / Luar Kota

Lulus SMA/ sederajat o Ya o Tidak

Petunjuk: Berikan penilaian anda mengenai pengaruh perancangan *hybrid city* terhadap kawasan perdagangan Dauh Puri Kangin.

Ket: STS = Sangat Tidak Setuju; TS = Tidak Setuju; KS = Kurang Setuju;
CS = Cukup Setuju; S = Setuju; SS = Sangat Setuju

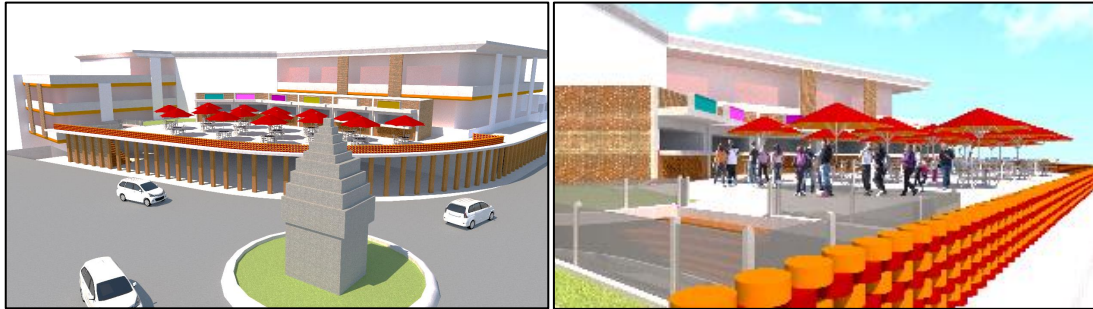
Topik		Pertanyaan	STS	TS	KS	CS	S	SS
Permeabilitas	Pembedaan level lantai	Saya merasa bahwa perbedaan level lantai antara jalur pedestrian dan jalur kendaraan diperlukan dan dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunaanya.						
	Penambahan bollard	Saya merasa bahwa penggunaan bollard diperlukan dan efektif untuk memisahkan jalur pedestrian dan jalur kendaraan.						
	Pengurangan area parkir on-street	Saya merasa perlu pembebasan jalan dari parkir on-street sehingga sirkulasi jalan lebih baik.						

	Topik	Pertanyaan	STS	TS	KS	CS	S	SS
Permeabilitas	Pembangunan parkir komunal di ruang luar Pasar Badung	Saya merasa jika ada pembangunan parkir komunal di ruang luar Pasar Badung maka dapat mengakomodasi kebutuhan parkir area sekitarnya dengan baik.						
	Pembangunan parkir komunal di ruang luar Gedung Pertokoan Jalan Hasanuddin	Saya merasa jika ada pembangunan parkir komunal di ruang luar Gedung Pertokoan Jalan Hasanuddin maka dapat mengakomodasi kebutuhan parkir area sekitarnya dengan baik.						
	Parkir <i>on-street</i> berbiaya progresif	Saya merasa parkir <i>on-street</i> berbiaya progresif efektif dan baik sebagai upaya menghindari penggunaan dalam waktu yang lama						
	Sentralisasi PKL	Saya merasa pembangunan sentral PKL dapat membantu menertibkan aktivitas PKL dan meningkatkan kenyamanan pengguna pada koridor.						
Keragaman	Jalur tuna netra	Saya merasa jalur pedestrian harus memiliki <i>tactile paving</i> sebagai bantuan berjalan tuna netra.						
	Pelebaran jalur pedestrian	Saya merasa pelebaran jalur pedestrian diperlukan untuk memperbaiki kenyamanan pengguna serta memudahkan pengguna dengan alat bantu berjalan.						
	Penggunaan material jalur pedestrian	Saya merasa jalur pedestrian sebaiknya menggunakan material yang kuat, rata dan anti slip untuk memudahkan pengguna dengan alat bantu berjalan.						

Topik		Pertanyaan	STS	TS	KS	CS	S	SS
Keragaman	<i>Bollard</i> sebagai lampu pedestrian	Saya menyukai pengadaan <i>bollard</i> selain sebagai pemisah jalur, juga difungsikan sebagai sumber penerangan jalur pedestrian.						
	Fungsi rekreatif	Saya merasa desain koridor <i>hybrid</i> dapat mengakomodasi fungsi selain perdagangan seperti city tour, jogging dan kegiatan adat.						
Legibilitas	Tampilan tradisional Bali	Saya merasa bangunan-bangunan di koridor ini perlu menampilkan bentuk massa bangunan Bali serta tampilan fasad khas Bali.						
	Penambahan elemen dekoratif pada furnitur jalan	Saya menyukai dan merasa perlu adanya penambahan elemen dekoratif pada furniture jalan.						
	Penataan vegetasi	Saya menyukai dan merasa perlu adanya penataan vegetasi atau taman pada koridor.						
Kekokohan	Penambahan vegetasi peneduh	Saya menyukai dan merasa perlu adanya penggunaan peneduh jalur pedestrian dengan pohon rindang yang diletakkan pada sisi koridor.						
	Penambahan fasilitas pedestrian	Saya merasa koridor memerlukan tambahan fasilitas jalur pedestrian yang mengoptimalkan kelengkapan kebutuhan pengguna dengan tempat duduk dan spot air minum yang repetitif dan mudah dijangkau.						
Kesesuaian Visual	Penggunaan tampilan tradisional.	Saya merasa jika semua bangunan menggunakan material lokal Bali dan elemen dekorasi Bali digunakan pada fasad dapat baik dalam menjaga keselarasan tampilan.						

	Topik	Pertanyaan	STS	TS	KS	CS	S	SS
Kesesuaian Visual	Penggunaan unsur modern.	Saya merasa penggunaan tampilan modern yang diselaraskan dengan tampilan tradisional melalui pemilihan material dengan warna, tekstur dan bentuk yang senada serta tidak mendominasi tampilan dapat dengan baik menjaga keharmonisan dan konsistensi desain.						
Richness	Penambahan tempat sampah pada jalur pedestrian	Saya merasa koridor memerlukan tambahan fasilitas jalur pedestrian yang mengoptimalkan kelengkapan kebutuhan pengguna dengan tempat sampah yang repetitif dan mudah dijangkau sehingga dapat efektif meningkatkan kebersihan lingkungan.						
Personalisasi	Penambahan taman/penataan vegetasi	Saya merasa penambahan taman/penataan vegetasi pada koridor sangat baik untuk dilakukan dan diperlukan untuk memberi kesan asri terhadap pengguna.						
	Penggunaan material modern guna ketahanan baik	Saya merasa penggunaan material modern atau material berbahan sintetis sangat baik digunakan dengan tujuan material tersebut memiliki ketahanan yang lebih baik, perawatan yang lebih mudah dan lebih ekonomis.						

Ilustrasi Penjelas:



SEBELUM



SESUDAH

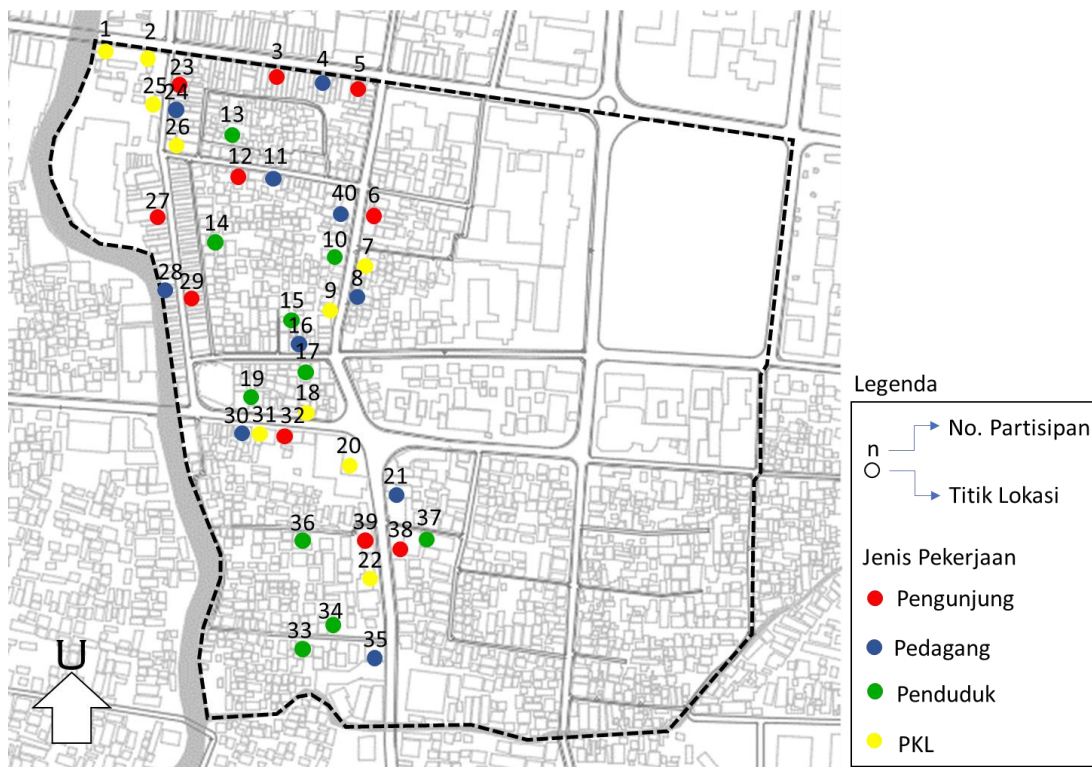


Catatan:.....

LAMPIRAN 5

Data Partisipan Pada Survei Pendapat Masyarakat Mengenai Pengaruh Panduan Perancangan *Hybrid City* terhadap Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

Juni 2019



No. Partisipan	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Jenis civitas	Domisili
1	Laki-laki	26	PKL	Denpasar
2	Perempuan	24	PKL	Denpasar
3	Laki-laki	33	Pengunjung	Luar kota
4	Perempuan	27	Pedagang	Denpasar
5	Perempuan	28	Pengunjung	Luar kota
6	Perempuan	32	Pengunjung	Denpasar
7	Laki-laki	53	PKL	Denpasar
8	Laki-laki	41	Pedagang	Denpasar
9	Perempuan	25	PKL	Denpasar
10	Perempuan	37	Penduduk	Setempat
11	Laki-laki	42	Pedagang	Denpasar
12	Perempuan	25	Pengunjung	Denpasar

No. Partisipan	Jenis Kelamin	Usia (Tahun)	Jenis civitas	Domisili
13	Perempuan	28	Penduduk	Setempat
14	Laki-laki	44	Penduduk	Setempat
15	Perempuan	24	Penduduk	Setempat
16	Perempuan	29	Pedagang	Denpasar
17	Perempuan	33	Penduduk	Setempat
18	Laki-laki	22	PKL	Denpasar
19	Laki-laki	26	Penduduk	Setempat
20	Laki-laki	42	PKL	Denpasar
21	Laki-laki	28	Pedagang	Luar kota
22	Perempuan	51	PKL	Luar kota
23	Perempuan	44	Pengunjung	Denpasar
24	Laki-laki	33	Pedagang	Denpasar
25	Laki-laki	46	PKL	Denpasar
26	Laki-laki	33	PKL	Denpasar
27	Perempuan	46	Pengunjung	Denpasar
28	Laki-laki	48	Pedagang	Denpasar
29	Laki-laki	26	Pengunjung	Denpasar
30	Laki-laki	44	Pedagang	Denpasar
31	Perempuan	25	PKL	Denpasar
32	Perempuan	26	Pengunjung	Luar kota
33	Perempuan	37	Penduduk	Denpasar
34	Laki-laki	30	Penduduk	Setempat
35	Laki-laki	27	Pedagang	Denpasar
36	Perempuan	21	Penduduk	Setempat
37	Laki-laki	21	Penduduk	Setempat
38	Perempuan	27	Pengunjung	Luar kota
39	Laki-laki	21	Pengunjung	Luar kota
40	Perempuan	30	Pedagang	Denpasar

LAMPIRAN 6

Rekapitulasi Survey Pendapat Masyarakat Mengenai Pengaruh Panduan Perancangan *Hybrid City* terhadap Tingkat Responsivitas Lingkungan Kawasan Perdagangan Dauh Puri Kangin

STS = Sangat Tidak Setuju, diberi nilai 1
TS = Tidak Setuju, diberi nilai 2
KS = Kurang Setuju, diberi nilai 3
CS = Cukup Setuju, diberi nilai 4
S = Setuju, diberi nilai 5
SS = Sangat Setuju, diberi nilai 6

Total skor dapat dilihat dari perhitungan dibawah ini :

$$\text{Total Skor} = T_{STS} + T_{TS} + T_{KS} + T_{CS} + T_S + T_{SS}$$

dimana:

$$\begin{aligned} T_{STS} &= \text{Frekuensi Jawaban STS} \times 1 \\ T_{TS} &= \text{Frekuensi Jawaban TS} \times 2 \\ T_{KS} &= \text{Frekuensi Jawaban KS} \times 3 \\ T_{CS} &= \text{Frekuensi Jawaban CS} \times 4 \\ T_S &= \text{Frekuensi Jawaban S} \times 5 \\ T_{SS} &= \text{Frekuensi Jawaban SS} \times 6 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor Maksimum} &= \text{Jumlah Partisipan} \times \text{Nilai Tertinggi} \\ &= 40 \times 6 \\ &= 240 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor Minimum} &= \text{Jumlah Partisipan} \times \text{Nilai Terendah} \\ &= 40 \times 1 \\ &= 40 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Indeks Tertinggi} &= \frac{\text{Skor Maksimum}}{\text{Skor Maksimum}} \times 100\% \\ &= \frac{240}{240} \times 100\% \\ &= 100\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Indeks Tertinggi} &= \frac{\text{Skor Minimum}}{\text{Skor Maksimum}} \times 100\% \\ &= \frac{40}{240} \times 100\% \\ &= 16,67\% \end{aligned}$$

Topik		Frekuensi (F)						Indeks (%)
		STS	TS	KS	CS	S	SS	
Permeabilitas	Pembedaan level lantai	6	8	7	10	6	3	54,58
	Penambahan <i>bollard</i>	2	3	4	24	5	2	63,75
	Pengurangan area parkir on-street	4	10	16	6	4	0	48,33
	Pembangunan parkir komunal di ruang luar Pasar Badung	3	8	12	11	4	2	54,58
	Pembangunan parkir komunal di ruang luar Gedung Pertokoan Jalan Hasanuddin	3	6	21	5	3	2	52,08
	Parkir on-street berbiaya progresif	15	4	12	6	3	0	40,83
	Sentralisasi PKL	5	3	13	15	3	1	54,58
	Rata-rata Indeks Permeabilitas							52,68
Keragaman	Jalur tuna netra	0	0	5	5	8	22	86,25
	Pelebaran jalur pedestrian	2	1	8	16	7	6	67,92
	Penggunaan material jalur pedestrian	0	0	2	6	13	19	87,08
	<i>Bollard</i> sebagai lampu pedestrian	0	3	6	12	13	6	72,08
	Fungsi rekreatif	6	3	3	4	21	3	66,67
	Rata-rata Indeks Keragaman							76,00
Legibilitas	Tampilan tradisional Bali	0	3	2	18	8	9	74,17
	Penambahan elemen dekoratif pada furnitur jalan	0	0	0	9	25	6	82,08
	Penataan vegetasi	0	0	0	7	21	12	85,42
	Rata-rata Indeks Legibilitas							80,56
Kekokohan	Penambahan vegetasi peneduh	2	3	9	12	12	2	64,58
	Penambahan fasilitas pedestrian	8	1	18	7	4	2	51,67
	Rata-rata Indeks Kekokohan							58,13

Topik		Frekuensi (F)						Indeks (%)
		STS	TS	KS	CS	S	SS	
Kesesuaian Visual	Penggunaan tampilan tradisional.	0	0	2	3	20	15	86,67
	Penggunaan unsur modern.	0	0	5	3	12	20	86,25
	Rata-rata Indeks Kesesuaian Visual							86,46
Richness	Penambahan tempat sampah pada jalur pedestrian	2	6	9	12	7	4	61,67
	Rata-rata Indeks Richness							61,67
Personalisasi	Penambahan taman/penataan vegetasi	0	1	1	6	13	19	86,67
	Penggunaan material modern guna ketahanan baik	4	5	5	11	11	4	63,33
	Rata-rata Indeks Personalisasi							75,00

BIODATA PENULIS



Putu Bulan Ratna Anggraeni lahir di Tabanan pada tanggal 23 Maret 1993 dan berdomisili di kota Denpasar. Penulis menempuh pendidikan formal di SD Negeri 1 Ubung, SMP Negeri 2 Denpasar, SMA Negeri 4 Denpasar, dan mendapatkan gelar Sarjana Teknik di Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana - Bali. Penulis kemudian melanjutkan pendidikan pada Program Pascasarjana Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember - Surabaya, dan menyusun tesis perancangan yang berjudul “Perancangan Kawasan Perdagangan Berbasis *Hybrid City* Untuk Meningkatkan Responsivitas Lingkungan” dengan mengambil studi kasus di Kawasan Dauh Puri Kangin Kota Denpasar. Penulis membuka diri untuk berdiskusi dan bertukar pengetahuan tentang hal-hal yang berkaitan dengan judul tersebut dengan menghubungi penulis pada alamat email justbulan@gmail.com.