

PAVINGISASI PUSAT KOTA DENPASAR : KAJIAN FUNGSIONAL DAN ESTETIKA

Syamsul Alam Paturusi

Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Udayana
syamsul_alam_paturusi@yahoo.fr

Abstract

The government of Denpasar City has organized Gajahmada Street and Kamboja Street through the project of pavement which has cost a lot. Physical, functional, role, quality and visual degradations as well as the decrease in the shopping activities and the damaged shapes of the buildings have led to this policy. To overcome such problems, the space quality has been improved with reference to the scale of pedestrians. Having been conducted for about one year, it is time to evaluate the project. The objectives are to identify whether the project has been successful as expected and whether esthetics and function have been given priority. The approach applied was physical trace observation (Zeisel, 1995) which was combined with the analysis of secondary data (the document containing the planning and comparative study of the area of pedestrians of La Rambla in Barcelona) which was then analyzed and interpreted.

The results of the field and data analysis show that the plans which had been made to support the project of pavement of the two corridors was not in accordance with what had been expected. As the illustrations, the change of the traffic current was not carried out and the capacity of and accessibility to the parking center were still problems. These were the principle issues which should be paid attention to if the two corridors were expected to be the ones for the pedestrian. The other thing to which attention was not paid to was the attractiveness of the corridors (something to see, something to buy and something to do). In addition, the pedestrian's motivation was not explored either. These are all seen at La Rambla, Barcelona.

The conclusion which can be withdrawn from this study is that what has been planned for Gajahmada Street and Kamboja Street has given more priority to their aesthetics than functions. It is suggested that in the future a deep analysis should be made in the macro planning before every physical planning is made. After that, architectural, technical and aesthetic planning is made.

Keywords: pedestrian, pavement, degradation, functions , esthetics.

1. Latar Belakang

Apabila berkunjung ke Bali dan menyempatkan diri melakukan *city tour* Kota Denpasar, maka pengunjung akan terkesima dengan perkembangan kotanya. Layaknya kota metropolitan di Indonesia, dicirikan : kemacetan lalu lintas terjadi di mana-mana, bangunan pertokoan tumbuh menjamur mengisi ruang kota. Terasa sesak dan sumpek.

Pemandangan yang tidak ditemui lima atau sepuluh tahun yang lalu. Denpasar sebagaimana kota-kota lainnya di Indonesia, tumbuh dan berkembang secara spontan dan sporadis tanpa mengikuti rencana kota¹. Kekuatan pasar begitu kuat mendikte pembangunan, utamanya sub sektor pariwisata. Produk rencana kota hanya “garang” di tataran rencana, tapi lemah pada

¹ A.Bagoes P.Wiryomartono .1995

diaplikasi dengan berbagai macam kendala dan permasalahan.

Memasuki jantung kota Denpasar, tepatnya di Jalan Gajahmada dan juga di Jalan Kamboja, maka akan ditemui badan jalan yang sudah *dipaving*². Biaya yang diperlukan oleh Pemerintah Kota Denpasar untuk mewujudkan hal itu, jumlahnya pasti tidak sedikit³. Kebijakan ini dilakukan dengan berbagai pertimbangan, antara lain melihat terjadinya degradasi fisik, fungsi, peran dan kualitas visual kawasan yang ditandai dengan menurunnya aktivitas pertokoan, kerusakan bentuk ruang khususnya bentuk bangunan (Dinas Tata Kota dan Bangunan Pemerintah Kota Denpasar, 2008a, 2008b). Selanjutnya dalam Dokumen Pemerintah Kota Denpasar tersebut disebutkan bahwa untuk mengambil langkah-langkah membenahi kedua koridor jalan tersebut dengan cara “peningkatan kualitas ruang dengan skala pejalan kaki, untuk meningkatkan perekonomian di dalamnya”. Untuk itu di dalam perencanaannya “jalur jalan difungsikan khusus sebagai ruang pejalan kaki dengan memperhatikan standar aksesibilitas”. Untuk mendukung rencana tersebut akan dilakukan pengaturan alih lalu lintas di kedua koridor tersebut termasuk penentuan lokasi-lokasi parkir *on street* dan sentral parkir.

Setelah kurang lebih setahun *pavingisasi*, sudah saatnya implementasi proyek tersebut dievaluasi efektifitasnya. Penelitian ini dibatasi hanya untuk mengetahui apakah *pavingisasi* fungsional atau hanya mengejar estetika.

2. Metode

Pendekatan yang dilakukan adalah dengan teknik *Observing Physical Traces*, yang dikembangkan oleh John Zeisel (1995)⁴, dipadu dengan teknik data sekunder dari Dokumen

Perencanaan dan dokumen pendukung proyek lainnya. Melalui observasi lapang (*participian observation*) dengan rekaman gambar ditambah analisis data sekunder kemudian dianalisis dan diinterpretasikan⁵. Untuk memperkaya analisis juga diadakan suatu kaji banding pada suatu proyek pedestrian yang dianggap berhasil yaitu Jalan La Rambla di Barcelona- Spanyol.

3. Gambaran Umum Kawasan Penelitian Jalan Gajahmada

Secara administratif lokasi koridor terletak di dua Kecamatan, yaitu Kecamatan Denpasar Utara, mencakup Desa Dauh Puri Kaja dan Desa Pemecutan Kaja dan Kecamatan Denpasar Barat mencakup Kelurahan Pemecutan dan Desa Dauh Puri Kangin. Panjang koridor jalan yang ditata = 726, 77 m.

Jalan Gajahmada merupakan salah satu penggal-jalan di pusat kota lama Denpasar. Sejak zaman kerajaan, kolonial, hingga zaman sekarang, kawasan ini adalah kawasan perniagaan (Gambar 1 dan 2). Keberadaan jalan ini seiring dengan lahirnya



Gambar 1 Jalan Gajahmada pada Zaman Kolonial
Sumber: Old Postcard

² Sebenarnya bukan hanya pekerjaan *paving*, tapi juga ada pekerjaan *landscaping* dan pembuatan *street furniture* dan perbaikan *signage*, namun kegiatan dominan adalah *paving*, sehingga ini yang diangkat dalam bahasan .

³ Berdasarkan dokumen Rencana Anggaran Biaya (RAB) , Tahun 2008, biaya konstruksi untuk Jalan Gajahmada Rp.900 juta rupiah belum termasuk biaya perencanaan

⁴ John, Zeisel.1995. *Inquiry by Design: Tools for Environment-Behavior Research*. Cambridge Univ.Press.Cambridge. hal. 89 -110.

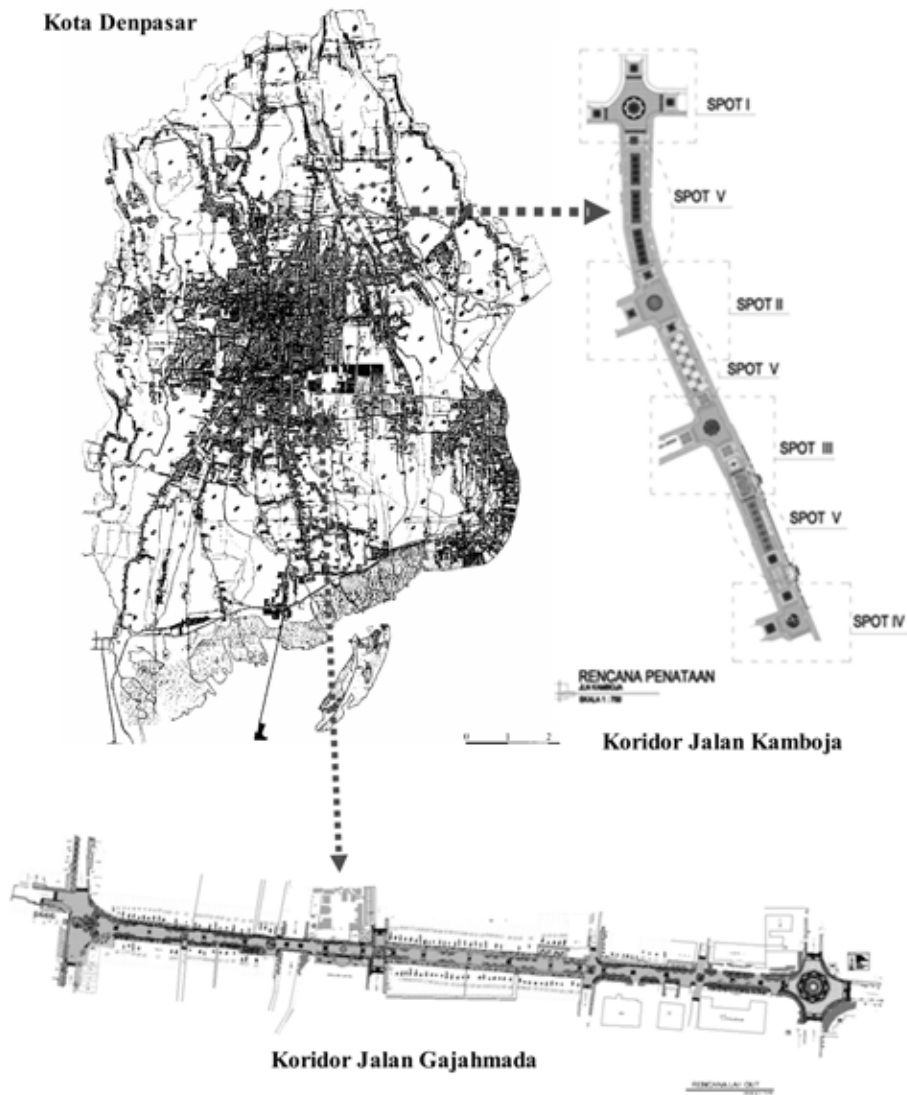
⁵ *Interpretivism*, salah satu teknik analisis dalam Penelitian Kualitatif (Baca: Linda Groat & David Wang. 2002. *Architectural Research Methods*, John Wiley Sons, hal 186 – 191.



Gambar 2 Jalan Gajahmada pada Tahun 50an
Sumber: KITLV

Kota Denpasar. Pada jaman kerajaan, pasar berada di pojok ujung timur (sekarang Kantor Walikota Denpasar), kemudian pada jaman kolonial pasar digeser di depan Pura Desa, masih di Jalan Gajahmada (lokasi pasar Badung dan Kumbasari saat ini). Kemudian di sekitar pasar disepanjang koridor jalan ini tumbuh kawasan pecinan, yang menjadi pusat perniagaan. Saat ini, bersama jalan lain di sekitarnya: Jalan Sulawesi, Jalan Kartini, Jalan Sumatera menyatu membentuk kawasan perniagaan berupa pertokoan campuran. Secara garis besarnya zonasi penggunaan ruang di koridor jalan Gajahmada dapat dikelompokkan dalam 3 zona, yaitu; Zona perniagaan

Gambar 3. Orientasi Lokasi Penelitian



(dominan), zona budaya/agama, dan zona perkantoran.

Jalan Kamboja

Secara administratif lokasi jalan ini ada di Kecamatan Denpasar Utara, tepatnya di Desa Dangin Puri Kangin. Panjang jalan yang dipaving sekitar 600m.

Penggal Jalan Kamboja, adalah penggunaan ruangnya didominasi kawasan pendidikan, karena di sepanjang jalan ini berderet bangunan sekolah : SMA Negri 1, Kompleks pendidikan Dwijendra, Kompleks pendidikan Saraswati, SMA Negri 7, SMP Negri 3. Penggunaan ruang lainnya adalah perkantoran, Gelanggang Olah Raga Ngurah Rai dan sedikit ke selatan adalah Pasar Kreneng. Untuk jelasnya orientasi lokasi daerah penelitian dapat dilihat pada Gambar 3

4. Pembahasan

Mengejar Fungsional atau Estetika

Dalam Kerangka Acuan Kerja (KAK) kedua segmen jalan ini direncanakan dengan target: "Penataan pedestrian dan jalan sehingga kawasan ini menjadi "sorga bagi pejalan kaki" (KAK, 2006. Lingkup Pekerjaan, hal.4). Pengguna akan menikmati nikmatnya berjalan kaki tanpa takut untuk diseruduk oleh kendaraan. Bila berjalan terasa sedikit lelah, di tempat tempat tertentu disediakan tempat duduk di bawah rimbunan pohon yang indah. Untuk mencapai tujuan tersebut akan dilakukan alih lalu

lintas kendaraan yang selama ini menggunakan jalan ini untuk berbagai kepentingan dan di spot tertentu akan dibangun sentral parkir. Itulah gambaran umum ide ketika proyek tersebut direncanakan.

Kenyataan saat ini, alih lalu lintas kendaraan tidak pernah dilaksanakan dengan berbagai argumen. Sentral parkir di Pasar Piyuk yang diharapkan dapat menampung pengunjung pasar Badung dan Kumbasari terkendala kapasitas daya tampung dan sulitnya pencapaian masuk karena jalan yang sudah sempit disesaki pedagang (Gambar 5). Demikian halnya di jalan Kamboja, halaman Gelanggang Olah Raga Ngurah Rai yang berada di ujung utara jalan yang akan dijadikan pelataran parkir, juga tak kunjung terealisasi.

Kendaraan roda dua dan empat tetap melintas dan parkir di badan jalan seperti sedia kala, yang berubah hanya kalau dulu melintas dan parkir di atas aspal kini di atas *paving*. Akibatnya sudah bisa diduga, *paving* bergelombang atau berlubang dilindas kendaraan hingga menjadi pemandangan dan kegiatan rutin adanya perbaikan jalan yang rusak. Rutin karena setelah perbaikan di satu titik, di ujung jalan lain yang rusak. Pekerjaan tanpa henti. Ketika musim hujan tiba kerusakan jalan menjadi jadi, utamanya di bagian *paving* yang menggunakan bahan koral sikat (Gambar 6).

Masalahnya yaitu sampai kapan masalah temple-menempel jalan sepanjang tahun akan ditanggung terus oleh Pemerintah Kota Denpasar. Apakah dana untuk perbaikan jalan hanya difokuskan untuk kedua penggal jalan tersebut, padahal ratusan



Gambar 5 : Klipping Koran Keluhan Masyarakat di Media Massa



Gambar 6 Pekerjaan Rutin Sepanjang Tahun
Sumber: Observasi Lapang



Gambar 7. Indah Namun Kurang Fungsional
Sumber: Observasi Lapang

kilo meter jalan di Denpasar yang rusak menanti untuk diperbaiki.

Secara teknis pemilihan material *paving* yang dikombinasikan dengan material koral sikat, tidak tepat untuk penggunaan beban kendaraan secara terus menerus. Bila kondisi ini dibiarkan, maka Pemerintah Kota Denpasar siap-siap saja untuk bekerja sepanjang tahun dengan konsekuensi penyiapan dana yang tidak sedikit. Dalih pemerintah menanggapi kondisi ini adalah pavingisasi jalan memang tidak disiapkan untuk kendaraan bermotor tetapi untuk pejalan kaki.

Ditinjau dari segi estetika, penggal jalan Gajahmada masih lebih berhasil dibandingkan dengan Jalan Kamboja setidaknya terlihat di samping Kantor Walikota Denpasar. Perindangan dan pemisahan secara tegas antar moda kendaraan dan pejalan kaki dengan penyangga (*buffer*) lansekap,

ditambah dengan fasilitas tempat duduk dan lampu jalan yang dekoratif. Namun cukup memprihatikan, sisi sebrang jalan (depan bekas Bank Dagang Bali) tidak diperlakukan sama.

Mengamati kondisi di atas, tampaknya bahwa pertimbangan estetika lebih dikedepankan daripada fungsionalnya. Bahwa disitu ada Kantor Walikota Denpasar, berada persis di jantung kota Denpasar yang akan menjadi tengaran (*landmark*) kota, yang akan menjadi citra kota, sehingga di *spot* tersebut harus bernilai “lebih” dibanding dengan tempat lainnya. Pandangan tersebut tidak keliru, masalahnya apakah itu fungsional. Sebagai contoh kecil, kursi-kursi yang ditata mengelompok di samping Kantor Walikota, apakah pernah digunakan, kapan digunakan dan siapa yang menggunakan (Gambar 7).

Mis-Management Perencanaan

Kondisi carut marutnya proyek pavingisasi pusat kota Denpasar, terkesan perencanaan yang dilakukan tidak sepenuh hati, tidak dilakukan secara matang dan menyeluruh. Perencana hanya berkonsentrasi pada titik pavingisasi, memoles detail dan mengedepankan estetika. Manajemen pengalihan lalu lintas dari moda kendaraan ke moda pejalan kaki tidak dipikirkan secara matang. Seharusnya perencanaan *traffic* ini terlebih dahulu yang dimatangkan dan diselesaikan, menyangkut: kajian parkir, kajian lalulintas barang dan orang (Departemen PU, 1996): kajian sistem *loading* dan *unloading*, kajian jarak tempuh pejalan kaki dari

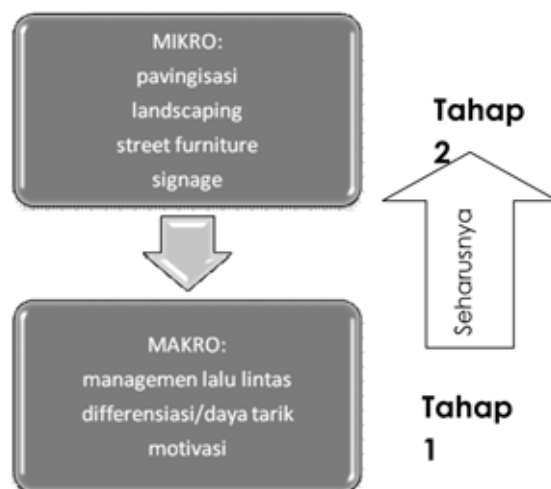


parkir ke tempat tujuan (Moudon, 1987; Gibbons, 1992); Koordinasi dengan berbagai instansi terkait (siapa berbuat apa, bertanggung jawab kepada siapa); sistem sosialisasi kepada pengguna; sanksi bagi pelanggar. Selain itu diperlukan kajian mendalam mengenai daya tarik (magnet) yang dapat menarik orang untuk berjalan kaki, seperti yang dikemukakan oleh Davis, 1981; Unterman, 1984; Bishop, 1999, tentang syarat suatu tempat untuk dikunjungi: *something to see, something to buy and something to do*. Untuk itu diperlukan adanya *differensiasi* kawasan, menyangkut *content* (apa yang ditawarkan kepada pengunjung), *context* (bagaimana menawarkannya), dan *infrastructure/ enabler to offer* (mis. bentuk bangunan yang unik) (Mark Plus 2000).

Selain itu ada hal yang paling mendasar yang tidak diperhatikan pada saat perencanaan, yaitu pertimbangan motivasi pengguna. Ada 2 kategori pengguna kedua segmen jalan tersebut, yaitu: (1) pengguna yang tidak berkepentingan di koridor jalan tersebut, mereka hanya sekedar melintas karena tidak ada pilihan jalan lain. Artinya kedua koridor jalan bukan sebagai destinasi akhir; (2) pengguna sangat berkepentingan di koridor jalan tersebut dan lokasi tersebut merupakan destinasi akhir. Keduanya perlu dipertimbangkan dalam perencanaan. Kategori 1 sering mengecoh perencana ketika menilai potensi kawasan. Tingginya pengguna jalan sering ditafsirkan sebagai “daya tarik”, “kawasan yang diminati”, “kawasan strategis”, padahal sifatnya semu (*pseudo*). Kategori yang ke 2 ini penting. Orang yang datang ke jalan Gajahmada atau Kamboja motivasinya bekerja/belajar bukan untuk rekreasi atau bersenang-senang. Orang yang bekerja butuh kecepatan, mediana adalah moda kendaraan, sedangkan motivasi rekreasi sifatnya santai, mediana yaitu jalan kaki. Jadi jangan diharapkan orang yang tiap hari bekerja di Kamboja atau “kulakan” di Pasar Badung untuk berjalan kaki, karena bagi mereka itu adalah rutinitas kerja bukan bersenang-senang. Motivasi berjalan kaki yaitu keinginan (ikhlas) bukan keterpaksaan. Seandainya saja sentral parkir di GOR Ngurah Rai diwujudkan sesuai rencana, apakah siswa-siswa sekolah dan guru di sepanjang Jalan Kamboja mau ikhlas berjalan kaki

tiap hari bolak-balik dari/ke sekolah/GOR Ngurah Rai, atau apakah kegiatan rutin seperti ini mereka anggap sebagai rekreasi atau keterpaksaan.

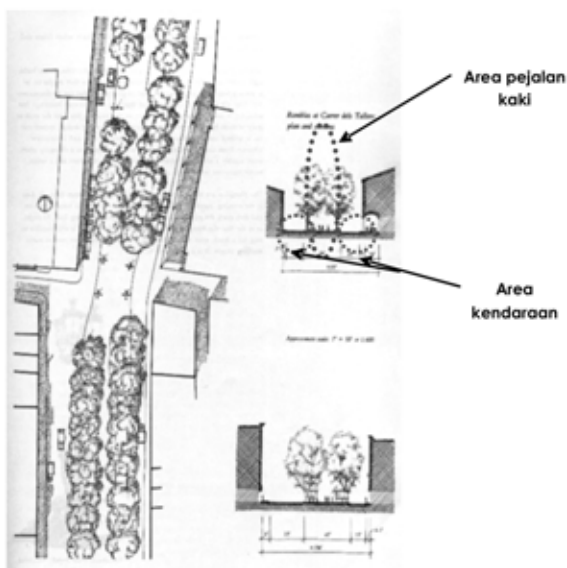
Bila rencana makro di atas sudah direncanakan dengan matang dan sudah direalisasikan dengan baik, mestinya baru melangkah ke hal-hal yang sifatnya teknis detail arsitektural, termasuk pavingisasi. Apa yang dilakukan saat ini tampak seperti langkah terbalik, yaitu mengedepankan estetika, sementara masalah fungsional dikebelakangkan. Secara grafis *mis-management* yang dilakukan oleh Pemerintah Kota dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8 Skema Mis-management dalam Prioritas Perencanaan Pembangunan

Belajar dari Pedestrian *La Rambla*, Barcelona.

Jacobs (1995) dalam bukunya yang terkenal *Great Streets*, mengungkapkan pujian terhadap *La Rambla* sebagai salah satu jalan terindah di dunia. Jalan yang terletak di kawasan pusat kota lama Barcelona (*Gothic Quarter*) dengan panjang jalan sekitar 3 kilometer dengan lebar jalan bervariasi antara 10 hingga 13 meter (di luar lebar jalan yang ada di kiri kanan jalan yang masing-masing luasnya 5 meter). Jalan ini menghubungkan dua titik simpul menarik, yaitu monumen Columbus di ujung selatan jalan dan *Plaça de Catalunya* di ujung utara.



Gambar 3. Denah dan Potongan Jalan La Rambla, Barcelona, Spanyol
Sumber: Allan B.Jacobs.1995

Jalan ini secara melintang dibagi dalam 3 segmen penggunaan yaitu di kiri kanan jalan digunakan sebagai jalur kendaraan, sedang segmen tengah yang lebih lebar digunakan untuk pejalan kaki (Gambar 3). Di bawah rimbunnya pepohonan pejalan kaki disuguhkan berbagai atraksi seni dan budaya sepanjang waktu, sehingga jalan ini hidup 24 jam (Gambar 4). Di kiri kanan jalan deretan toko cindur mata, restoran, pertokoan, hotel dan berbagai pernik lainnya menambah semaraknya jalan ini. Ke Barcelona tanpa mengunjungi La Rambla tidak lengkap. Jalan ini menjadi tengaran (*landmark*) dan



Gambar 4 Suasana Pedestrian di La Rambla, Barcelona
Sumber: Koleksi Pribadi



Gambar 5 Desain Paving Bermotif Geometris
Sumber: Campana, 2000.

pusat orientasi masyarakat dan wisatawan yang berkunjung ke Barcelona. Kenyamanan, keamanan, keindahan menjadi satu sebagai kawasan pejalan kaki (keterpaduan estetika dan fungsional).

Karena penggunaan zonasi ruangnya sudah sangat jelas, penggunaan material jalan juga berbeda. Untuk jalur kendaraan menggunakan material penutup aspal, sedang untuk penggunaan pejalan kaki menggunakan material *paving* dengan desain khusus motif ornament geometris (Gambar 5)

Bila menoleh ke belakang sejarah perancangan jalan ini, tak lepas dari nama **Ildefonso Cerda**, yaitu seorang insinyur sipil yang memenangkan sayembara perancangan kota Barcelona pada tahun 1895, yang menyisihkan rival utamanya **Rovira**, seorang arsitek (Delfante, 1997). La Rambla merupakan bagian kecil dari perancangan kota Barcelona secara keseluruhan. **Cerda**, meskipun seorang insinyur sipil, namun dalam perancangan kota mendalami dengan baik tradisi dan kebiasaan masyarakat Barcelona. Masyarakat Barcelona dan Spanyol pada umumnya memiliki kebiasaan senang berjalan kaki menjelang senja dengan tujuan hiburan entah cuci mata, mencari makan minum dan acara keluarga. Kebiasaan inilah yang dijadikan sebagai ide sentral Cerda dalam perancangan kota Barcelona. Pejalan kaki menjadi prioritas, pengendara kendaraan harus mengalah. Ini konsep dasar yang dipegang oleh Cerda dan diaplikasikan secara konsisten di seluruh kota Barcelona. Salah satunya tercermin pada pedestrian La Rambla.

Wajah masyarakat Barcelona sesungguhnya dapat terungkap dan terekspressi di La Rambla.

Ornamen hiasan pada jalan di pedestrian mengingatkan pada gaya **Antoni Gaudi**, yaitu arsitek eksentrik kebanggaan Barcelona dan Spanyol pada umumnya. Atraksi seni budaya oleh para seniman di sepanjang jalan dan di sepanjang waktu, semuanya ekspresi budaya masyarakat Barcelona yang periang dan bersahabat. La Rambla telah mencerminkan secara total ketinggian tradisi Spanyol berabad lamanya. Singkatnya La Rambla adalah jendela Spanyol.

La Rambla yang berada di kawasan pusat kota lama (*ciutat vella*) di kelilingi beberapa bangunan antik dan bersejarah. Bila menyusur dari utara La Rambla ke selatan, maka pertama akan ditemui pancuran *Canaletes* yang dipercayai orang yang meminum airnya akan mengunjungi kembali Barcelona. Selanjutnya akan menemui *Academia de les Ciencies* dan gereja *Betlem* yang bergaya barok yang dibangun tahun 1681-1729. Tempat menarik lainnya yaitu *Palau de Comillas* yang dibangun 1771, *Palau de la Virreina* yang dibangun tahun 1772-1784. Selain itu masih di sekitar La Rambla terdapat museum *Museu d'Art Decoratives*, teater *Gran Teatre del Liceu* dan plasa terindah di Barcelona yaitu *Plaça Reial* yang bergaya neoklasik yang dirancang oleh **Daniel Molina** dimana hiasan lampu jalan di plasa ini dirancang oleh arsitek kebanggaan Spanyol Antoni Gaudi. Dengan demikian kawasan sekitar La Rambla merupakan hamparan bangunan atraktif yang tidak cukup sehari untuk dilihat satu persatu, sehingga tidak salah sebutannya sebagai *Barri Gotic (Quartier Gothic)*.

Pembelajaran dari La Rambla

Mengacu pada uraian di atas maka pembelajaran (*lesson learn*) yang bisa dipetik dari La Rambla yaitu sebagai berikut.

- Pedestrian La Rambla direncanakan secara matang (paduan estetika dan fungsional)
- Sosial budaya masyarakat Barcelona yang gemar berjalan kaki
- Suhu udara yang nyaman untuk berjalan kaki
- Ada daya tarik bagi masyarakat lokal dan wisatawan untuk mengunjunginya, yaitu: *something to see, something to buy and something to do* (Davis, 1981; Unterman, 1984; Bishop, 1999)
- Adanya dua magnet penarik masing-masing di ujung jalan La Rambla berupa plaza, yaitu: *Plaça*

de Catalunya di utara dan *Plaça Monumen Columbus* di selatan.

- Terletak di kota tua (*Barri Gotic*) yang penuh dengan objek wisata arsitektur bangunan dan taman abad pertengahan yang terawat dan terkonservasi dengan baik.
- Sentral parkir di kedua ujung jalan dan didukung oleh kemudahan pencapaian (*assesibilitas*) baik angkutan bus umum dan metro bawah tanah.
- Pemisahan yang sangat tegas antara jalur pejalan kaki (mengambil porsi jalan yang lebih lebar di jalur tengah) dengan jalur kendaraan dikiri kanan jalan.
- Motivasi utama pengunjung (lokal dan wisatawan) adalah hiburan dan rekreasi bukan untuk bekerja.
- La Rambla merupakan jujukan dan tengeran (*landmark*) kota Barcelona.

5. Simpulan

Berdasarkan pembelajaran di atas, kemudian melihat kondisi pedestrian di Jalan Gajahmada dan Jalan Kamboja dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- Jalan Gajahmada dan Kamboja tidak direncanakan secara matang sebagai kawasan pejalan kaki. *Ada mis-management* dalam prioritas langkah perencanaan pembangunan
- Nampak bahwa unsur **estetika** lebih dikedepankan dibandingkan dengan pertimbangan **fungsional**.
- Di kedua kawasan pejalan kaki ini tidak memiliki tiga daya tarik utama bagi penduduk lokal/ wisatawan untuk mengunjunginya, yaitu: *something to see, something to buy and something to do*.
- Pemilihan material bangunan koral sikat, sebagai elemen estetika jalur pedestrian memang indah tapi gampang terbongkar.
- Motivasi pengguna jalan di Jalan Gajahmada dan Kamboja adalah “rutinitas bekerja” (termasuk kegiatan belajar-mengajar) yang tentunya berbeda dengan motivasi “rekreasi dan hiburan”. Motivasi “bekerja” menuntut moda “kecepatan”, sedang motivasi “rekreasi” menuntut moda yang lebih “santai” dan media yang cocok adalah dengan berjalan kaki.
- Kedua jalan tersebut hanyalah jalan “lintasan” bukan sebagai tujuan akhir.
- Tidak didukung oleh sarana sentral parkir.

Daftar Pustaka

- Bishop, Kirk R. 1999. *Designing Urban Corridors*. APA. Washington.
- Campana, A. 2000. *Le meilleure de Barcelona : édition Française*. Alcaide de Mostoles. Barcelona.
- Davis, Stephen, Love, Kathleen. 1981. *What Do People Do Downtown?: How to look at Main Street Activity*. Project for Public Space. New York.
- Delfante, Charles. 1997. *Grande histoire de la ville : de la Mésopotamie aux Etats-Unis*. Armand Collin. Paris.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1996. *Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan*. Bina Marga. Jakarta.
- Dinas Tata Kota dan Bangunan Pemerintah Kota Denpasar. 2008a. *Materi Presentasi Revitalisasi Pusat Kota Denpasar (Powerpoint)*.
- 2008b. *Materi Presentasi Penataan Koridor Gajahmada (Powerpoint)*
- Gibbons, Johanna, Oberholzer, Bernard. 1992. *Urban Streetscapes: A Workbook for Designer*. Van Nostrand Reinhold. New York.
- Groat, Linda, Wang, David. 2002. *Architectural Research Design*. John Wiley & Sons, Inc. NY.
- Jacobs, Allan B. 1995. *Great Streets*. The MIT Press. Cambridge.
- Kerangka Acuan Kerja Penataan Koridor Jalan Gajahmada dan Kamboja Kota Denpasar*. 2006. Buku III Konsultan CV Rekako Teknik Denpasar. *Gambar Penataan Koridor Jalan Gajahmada*.
- Moudon, Anne Vernez. 1987. *Public Streets for Public Use*. Van Nostrand Reinhold. NY.
- Moughtin, Cliff. 1992. *Urban Design: Street and Square*. Butterworth Architecture. Oxford.
- Priyanto, Totok. 1990. *Reconciling Vehicular With Pedestrian Movement in a Pedestrian Street - A Design Solution*, Thesis Univ. of Melbourne.
- Radar Bali*, 19 Juni dan 17 Juli 2009
- Unterman, Richard.K. 1984. *Accommodating The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold, Melbourne
- Wiryomartono, A. Bagoes P. 1995. *Seni Bangunan dan Seni Binakota di Indonesia*. Gramedia. Jakarta.
- Zeisel, John. 1995. *Inquiry By Design: Tools For Environment-Behavior Research*. Cambridge University Press. Cambridge.