

## **PENGARUH *ACTIVITY SUPPORT* TERHADAP AKTIVITAS RUANG PUBLIK PADA MALAM HARI DI KORIDOR JALAN GAJAH MADA AMLAPURA**

**I Dewa Gede Wirasa<sup>1,\*</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana, Denpasar, Bali, Indonesia

\*Corresponding authors: [dewa.ars@gmail.com](mailto:dewa.ars@gmail.com)

Submitted: 26 December 2021, Revised: 4 March 2022, Accepted: 25 March 2022

**ABSTRACT:** Activity support is a function and support activity that can strengthen public spaces in a city. The road corridor as a public open space is a place to accommodate these activities and functions. The phenomenon that occurs in the Jalan Gajah Mada-Amlapura corridor is that public activities at night are quiet and limited. This condition shows that the city design elements have not yet functioned optimally, one of which is activity support which should be able to strengthen public spaces in the form of roads. As a result, the city seems to have lost its character and identity, so efforts and strategies are needed to restore it. The importance of fostering public activity at night has economic benefits for society and the government in addition to social and cultural benefits. The purpose of this research is to analyze the factors causing the current limited activity support and its effect on public space activities at night in the corridor of Jalan Gajah Mada Amlapura. The hope is to support the formation of a more vibrant and dynamic city character. The research method used is a qualitative method with a case study approach. Data collection techniques were carried out through direct observation and study of related documents. Primary data was obtained through field observations, secondary data was obtained from articles and journals and literature books. Data analysis is carried out by organizing, selecting and describing data, synthesizing, and drawing conclusions. Furthermore, the data is presented in the form of tables, pictures and narrative descriptions. The results of the study show that the causes of the limited activity support are the shape and location of the area, area characteristics, parking elements, diversity of activities, and the presence of pedestrian areas. This condition affects the lack of public activity in the corridor of Jalan Gajah Mada Amlapura so that it has not been able to support the formation of the character of the city.

**KEYWORDS:** activity support; public space activities; road corridors.

**ABSTRAK:** Activity support merupakan fungsi dan kegiatan pendukung yang dapat memperkuat ruang publik di suatu kota. Koridor jalan sebagai ruang terbuka publik merupakan wadah untuk menampung aktivitas dan fungsi tersebut. Fenomena yang terjadi di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura bahwa aktivitas publik pada malam hari sepi dan terbatas. Kondisi tersebut menunjukkan belum berfungsinya elemen perancangan kota secara optimal salah satunya activity support yang seharusnya dapat memperkuat ruang publik berupa jalan. Dampaknya, kota seperti kehilangan karakter dan identitasnya sehingga perlu adanya usaha dan strategi untuk mengembalikannya. Pentingnya menumbuhkan aktivitas publik di malam hari mempunyai manfaat ekonomi bagi masyarakat dan pemerintah disamping manfaat sosial dan budaya. Tujuan dilaksanakannya penelitian ini untuk menganalisis faktor penyebab terbatasnya activity support yang ada saat ini serta pengaruhnya terhadap aktivitas ruang publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Harapannya guna menunjang terbentuknya karakter kota yang lebih hidup dan dinamis. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung serta studi dokumen terkait. Data primer diperoleh melalui observasi ke lapangan, data sekunder diperoleh dari artikel dan jurnal serta buku-buku literatur. Analisis data dilakukan dengan mengorganisasi, memilih dan menjabarkan data, melakukan sintesa, serta membuat kesimpulan. Selanjutnya data disajikan dalam bentuk tabel, gambar serta uraian yang bersifat naratif. Hasil studi menunjukkan penyebab terbatasnya activity support adalah bentuk dan lokasi kawasan, karakteristik kawasan, elemen parkir, keragaman aktivitas, serta keberadaan area pejalan kaki. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap sepi aktivitas publik di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura sehingga belum dapat menunjang terbentuknya karakter kota.

**KATA KUNCI:** activity support; aktivitas ruang publik; koridor jalan.

© The Author(s) 2020. This article is distributed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International license.

### **1 PENDAHULUAN**

Kota sebagai pusat aktivitas wilayah merupakan suatu ruang yang didalamnya menampung berbagai aktivitas masyarakatnya. *Activity support* sebagai suatu fungsi atau kegiatan merupakan elemen penting dalam memperkuat karakter dan fungsi ruang publik di suatu

kota. *Activity support* merupakan salah satu elemen perancangan kota yang berkaitan dengan kualitas visual yang muncul pada suatu koridor jalan. Menurut (Shirvani dalam Lestariani, 2019) aktivitas pendukung termasuk di dalamnya semua fungsi dan kegiatan yang

memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas dan ruang fisik selalu saling melengkapi.

Fungsi utama *activity support* menurut (Danisworo dalam Ghassani, 2015) adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai. *Activity support* tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza saja, namun juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Darmawan, 2003). Tujuannya adalah untuk menciptakan kehidupan kota yang lebih sempurna sehingga lebih mudah mengakomodasikan kebutuhan masyarakat kota, memberikan pengalaman yang memperkaya pemakai serta memberikan peluang bagi tumbuh kembangnya budaya kota melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik.

Bentuk *activity support* sebagai fungsi kegiatan pendukung pada suatu ruang publik atau kawasan kota menurut Danisworo (1991) secara umum ada dua yaitu: (a) ruang terbuka yang bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang seni/antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/lokal; dan (b) ruang tertutup yaitu berupa bangunan yang diperuntukkan bagi kepentingan umum seperti kelompok pertokoan eceran maupun grosir, pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, department store, perpustakaan umum dan lain sebagainya. Jenis yang beragam memberikan variasi, peluang dan pilihan bagi masyarakat untuk melakukan segala aktivitasnya baik yang bersifat sosial maupun ekonomi. Pengaruh yang ditimbulkan adalah intensitas aktivitas yang lebih padat serta beragam sehingga menimbulkan dampak positif bagi ruang publik.

Ruang terbuka publik dapat digolongkan menjadi dua jenis yaitu: *square* (plaza) dan *street* (jalan). Jalan yang merupakan penghubung antar bagian pada suatu kota memiliki potensi untuk memunculkan fungsi dan aktivitas/kegiatan lain. Menurut (Krier dalam Utomo, 2009) aktivitas pada sebuah kota akan muncul pada area-area publik seperti *square* dan jalan. Jalan juga harus dapat membantu menciptakan komunitas, menyediakan fasilitas untuk berkomunikasi dan berinteraksi, memberikan kenyamanan, keamanan, dapat dikenang, serta representatif (Jacobs dalam Amalia, 2021). Ruang publik sebagai salah satu elemen kota perlu memperhatikan elemen-elemen perancangan kota sehingga dapat berfungsi dengan baik serta memperkuat karakter kota itu sendiri. Bentuk, lokasi serta karakter suatu tempat yang spesifik akan menarik munculnya fungsi, penggunaan, ruang dan aktivitas yang spesifik pula.

Sebagai salah satu ruang terbuka publik, jalan diartikan lebih luas dari sekedar ruang pergerakan, jalan tidak hanya memberikan sebuah arti dan fungsi untuk bersirkulasi tetapi juga sebagai arena ekspresi

sosial (Jacobs dalam Khaerunnisa, 2017). Salah satu bentuk dari *street* adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linear, sebagai sarana untuk sirkulasi. Koridor pada umumnya terbentuk dari jalan, sidewalk, fasad bangunan atau halaman *bangunan* (Bishop dalam Hasanah, 2014). Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier dalam Utomo, 2009). Koridor jalan sebagai ruang terbuka publik membantu manusia dalam melakukan aktivitasnya sehingga dapat bergerak dari fungsi satu ke fungsi lainnya pada suatu ruang kota. Koridor harus memiliki potensi yang dibutuhkan oleh penggunanya sehingga dapat merasakan adanya ruang tersebut dan tercipta suatu hubungan antara aktivitas dan ruang fisik.

Suatu jalan dianggap sebagai koridor apabila dapat menghubungkan aktivitas dari suatu tempat ke tempat lain serta mampu menggabungkan bagian-bagian dari tempat tersebut (Darmawan dalam Wardhana & Haryanto, 2016). (Saragi dalam Sulistiawan, 2013) mengemukakan bahwa koridor jalan mencakup permukaan jalan, tepi jalan antara trotoar dan garis batas tanah, dan setiap ruang yang merupakan bagian dari kemunduran bangunan dan garis properti. Jalan sebagai ruang terbuka publik linear merupakan elemen ruang kota yang sangat penting keberadaannya dalam mendukung kebutuhan /penggunaan oleh warganya (Rossi dalam Arifin et al., 2003). Koridor jalan berdasarkan beberapa definisi dapat disimpulkan merupakan permukaan jalan serta tepi jalan antara trotoar dan garis batas tanah dan setiap ruang yang merupakan bagian dari kemunduran bangunan atau properti.

Fenomena yang terjadi di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura sebagai ruang terbuka publik di pusat Kota Amlapura bahwa intensitas aktivitas masyarakat hanya ramai pada pagi dan siang hari. Sore sampai malam hari seakan-akan menjadi kota sepi sehingga kota kehilangan identitas dan karakternya. Jenis atau macam *activity support* yang ada dan beroperasi pada malam hari di sepanjang koridor ini sangat terbatas. Terdiri dari jalur pedestrian hanya untuk berjalan kaki yang terdapat di sisi kanan dan kiri koridor. Tempat parkir terbuka yang memanfaatkan setengah bahu jalan, serta area pedagang kaki lima dengan luas sekitar 100 m<sup>2</sup>. Kondisi saat ini area pedagang kaki lima tersebut semakin sepi karena sebagian sudah dipindah ke Jalan Kesatrian. Sisanya berupa pedagang makanan tradisional yang tersebar di beberapa titik sepanjang koridor dengan jumlah tidak lebih dari sepuluh unit. Pertokoan yang ada di sepanjang koridor hanya buka beberapa unit saja pada malam hari antara pukul 17.00 sampai 19.00 Wita. Bentuk *activity support* lainnya seperti taman rekreasi, taman kota, plaza-plaza, taman budaya, department store, tidak ada di sepanjang kawasan koridor ini.

Terbatasnya *activity support* dari ragam, jenis dan jam operasionalnya, serta terbatasnya pola pergerakan

atau traffic yang dapat menumbuhkan aktivitas-aktivitas publik pada malam hari di kawasan tersebut, diduga memengaruhi tingkat aktivitas dan karakter koridor Jalan Gajah Mada - Amlapura. Kurang terjadinya interaksi sosial, budaya dan kegiatan perekonomian adalah dampak yang ditimbulkan. Aktivitas di ruang publik berdampak terhadap fungsi dan karakter ruang publik yang mempengaruhi identitas kota itu sendiri. Pentingnya aktivitas publik pada malam hari dilakukan karena dapat menunjang ekonomi masyarakat serta menambah Penghasilan Asli Daerah (PAD) bagi pemerintah daerah terutama dari sektor retribusi dan parkir. Manfaat sosial dan budayanya adalah menghidupkan suasana kota karena terjadi interaksi sosial dan komunikasi antar masyarakat sehingga tumbuh budaya kota yang ramah. Manfaat lainnya menambah variasi kegiatan masyarakatnya sehingga masyarakat punya pilihan untuk beraktivitas. Seluruh manfaat tersebut dapat membentuk karakter kota yang positif jika dampak negatif yang ditimbulkan dari fenomena atau permasalahan yang ada saat ini dapat dicarikan jalan keluarnya.

Berdasarkan permasalahan tersebut timbullah pertanyaan penelitian yaitu bagaimanakah pengaruh dari terbatasnya jenis *activity support* yang ada saat ini serta apa faktor penyebabnya sehingga dapat diketahui dampaknya terhadap aktivitas ruang publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Tujuannya untuk menganalisis faktor penyebab terbatasnya jenis *activity support* dilihat dari faktor internal dan eksternal pembentuknya serta pengaruh yang ditimbulkan terhadap aktivitas ruang publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan dalam upaya meningkatkan fungsi koridor sebagai ruang publik sehingga menunjang terbentuknya suasana kota yang hidup dan berkarakter.

Prinsip-prinsip yang perlu menjadi pertimbangan sehingga fungsi *activity support* dapat menggerakkan aktivitas masyarakat di suatu ruang publik menurut Danisworo (1991) adalah: (a) adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang; (b) untuk terciptanya dialog yang menerus dan memiliki karakter lokal perlu adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruang tertentu; (c) dengan memperhatikan kultur dan pola kehidupan sosial kota bahwa hal tersebut merupakan suatu sistem dari bentuk kegiatan yang memperhatikan aspek kontekstual; (d) untuk dapat menampung aktivitas pada elemen *activity support* perlu adanya bentuk dan lokasi yang terukur dari ruang/fasilitas yang menampung dan bertitik tolak dari skala manusia agar tidak terjadi konflik kepentingan antara pengguna tanah di kota; dan (e) dalam penggunaan ruang-ruang umum kota perlu adanya tempat duduk yang memenuhi persyaratan desain sehingga para pemakai dapat menikmati lingkungan sekelilingnya. Suatu ruang

publik yang banyak dipadati dan dimanfaatkan oleh masyarakatnya menunjukkan tanda sebuah kota yang sehat dan hidup. Karakteristik suatu ruang publik akan terbentuk karena adanya aktivitas-aktivitas yang tumbuh dan berkembang sehingga memperkuat *image* ruang publik tersebut (Lynch dalam Rahayu, 2020).

Faktor eksternal yang dapat meningkatkan fungsi dan pendorong munculnya *activity support* pada ruang publik yaitu elemen parkir serta jalur pejalan kaki. Tempat parkir mempunyai pengaruh langsung pada suatu lingkungan yaitu menghidupkan aktivitas komersial suatu kota. Shirvani (1985) mengemukakan parkir pada ruang publik perlu dikendalikan agar struktur tempat parkir tidak mengganggu aktivitas di sekitarnya. Jalur pejalan kaki merupakan elemen yang esensial dalam urban design. Bukan hanya sebagai pemberi kesan pada sebuah kota. Fungsi utamanya adalah sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak dan berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan aman dan nyaman tanpa rasa takut baik terhadap sesama pengguna jalur tersebut maupun terhadap kendaraan.

Pengaruh *activity support* terhadap pertumbuhan aktivitas ruang publik pada sebuah kota erat kaitannya terhadap karakter, fungsi dan tujuan dari dibangunnya ruang publik itu sendiri. *Activity support* berpengaruh terhadap pembentukan karakter kota yaitu membentuk interaksi sosial bagi masyarakat serta terciptanya kegiatan ekonomi rakyat. Pengaruh terhadap fungsi ruang publik *activity support* dapat menumbuhkan: (a) pusat interaksi dan komunikasi masyarakat baik formal maupun informal; (b) ruang pengikat dilihat dari struktur kota dan sebagai ruang untuk transit bagi masyarakat yang akan pindah ke arah tujuan lainnya; serta (c) sebagai tempat kegiatan bagi pedagang kaki lima. Pengaruh tersebut sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Darmawan (2003) tentang karakter dan fungsi ruang publik. Ruang publik yang menarik akan selalu dikunjungi oleh masyarakat luas dengan berbagai tingkat kehidupan sosial, ekonomi, etnik, tingkat pendidikan, perbedaan umur dan motivasi atau tingkat kepentingan yang berlainan (Darmawan, 2007). Ditinjau dari tujuan dibangunnya ruang terbuka publik menurut pendapat Carr et al. (1992) adalah: (a) untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang menjadi motivasi dasar dalam penciptaan dan pengembangan ruang terbuka publik yang menyediakan jalur untuk pergerakan, pusat komunikasi dan tempat untuk merasa bebas dan santai; (b) pengembangan ekonomi yang merupakan tujuan yang umum didalam menciptakan dan mengembangkan ruang terbuka publik; dan (c) peningkatan kesan yang merupakan tujuan yang tidak tertulis secara jelas dalam kerangka penciptaan suatu ruang terbuka publik namun selalu ingin dicapai.

Beberapa studi yang relevan dan sudah pernah dilaksanakan oleh para peneliti sebelumnya adalah Lestariani et al. (2019) meneliti tentang pengaruh

aktivitas pendukung terhadap kualitas visual di koridor Jalan Pahlawan Semarang. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa *activity support* mempunyai pengaruh terhadap kualitas visual dengan nilai yang berbeda pada pagi dan siang hari. Mulyo (2008) meneliti tentang pengaruh fungsi bangunan dan *activity support* terhadap pertumbuhan koridor Jalan Letjend Suprpto Kota Semarang. Hasilnya menunjukkan bahwa ada pengaruh dan hubungan antara fungsi bangunan dan *activity support* terhadap pertumbuhan koridor Jalan Letjend Suprpto Kota Semarang. Beberapa studi tentang pengaruh *activity support* terhadap koridor jalan sampai saat ini lebih banyak membahas pada hal-hal yang terkait dengan karakter dan kualitas visual serta terhadap pertumbuhan koridor secara umum. Belum ada penelitian lebih spesifik terkait pengaruh *activity support* terhadap aktivitas ruang publik terutama pada malam hari di suatu koridor jalan dengan melihat faktor penyebab terbatasnya elemen perancangan kota tersebut serta dampak yang ditimbulkan pada ruang publik.

Berdasarkan fenomena dan permasalahan yang ada menjadi dasar pentingnya penelitian ini dilakukan dengan cara menganalisis faktor-faktor penyebab terbatasnya *activity support* yang ada saat ini serta pengaruhnya terhadap aktivitas ruang publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura sehingga diperoleh suatu studi yang dapat dipakai acuan untuk meningkatkan fungsi dan karakter Kota Amlapura. ini berisi tentang permasalahan penelitian, rencana pemecah penelitian, tujuan penelitian dan rangkuman kajian teoritik yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

## 2 METODOLOGI

Rancangan penelitian ini diawali dengan melakukan pemilihan topik yaitu bagaimanakah pengaruh dari terbatasnya *activity support* yang ada saat ini serta apa faktor penyebabnya sehingga dapat diketahui dampaknya terhadap aktivitas ruang publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Metode penelitian berdasarkan sintesa teoritik, latar belakang masalah serta tujuan yang ingin dicapai adalah metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Teknik pengumpulan data yang terdiri dari data kualitatif dan kuantitatif diperoleh dengan melakukan observasi langsung ke lapangan serta studi dokumen terkait. Data primer diperoleh langsung melalui observasi dengan teknik dokumentasi dan survei ke lapangan menggunakan instrumen cek list, sketsa, dan alat perekam. Data sekunder diperoleh dari artikel dan jurnal melalui instrumen media online serta buku-buku literatur yang terkait dengan konteks penelitian.

Teknik analisis data dilakukan dengan mengorganisasi, memilih dan menjabarkan data, melakukan sintesa, serta membuat kesimpulan. Analisis kuantitatif untuk menganalisa data yang

terkait dimensi atau jumlah, sedangkan analisis kualitatif digunakan untuk menjelaskan analisa diluar analisis kuantitatif serta menjelaskan hasil observasi dan interpretasi data kuantitatif. Teknik penyajian hasil analisis data kuantitatif dilakukan dalam bentuk tabel sedangkan data kualitatif disajikan dalam bentuk gambar serta uraian yang bersifat naratif berdasarkan hasil kajian data dan analisis.

## 3 HASIL DAN PEMBAHASAN

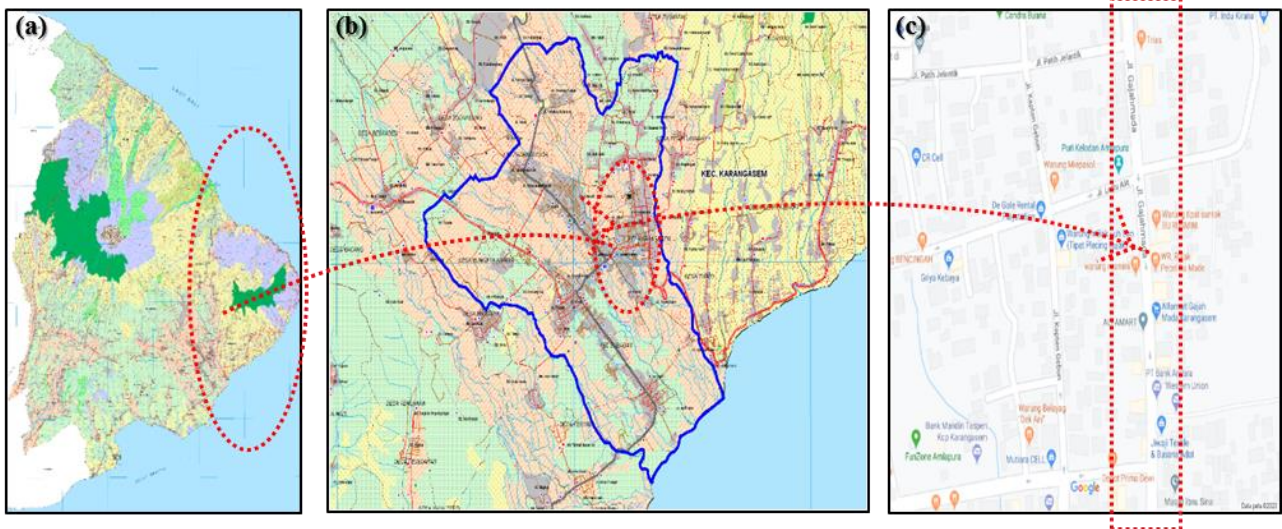
### 3.1 Gambaran Umum Koridor Jalan Gajah Mada Amlapura

Koridor Jalan Gajah Mada Amlapura berada di wilayah pusat Kota Amlapura Kelurahan Karangasem, Kecamatan Karangasem, Kabupaten Karangasem. Berada di pusat kota, setiap harinya menampung aktivitas masyarakat dengan berbagai latar belakang kepentingan dan tujuan. Koridor ini membujur dari utara ke selatan dengan panjang sekitar 420 meter dan lebar tujuh meter yang merupakan aset infrastruktur milik Pemerintah Provinsi Bali. Arah lalu lintas hanya satu arah yaitu dari arah utara ke selatan dengan konsentrasi lebih padat pada pagi dan siang hari dibandingkan sore dan malam hari. Pusat kegiatan strategis yang dihubungkan adalah bagian utara merupakan pusat pemerintahan yang berada di Jalan Ngurah Rai dengan beberapa kantor sub layanan perangkat daerah lainnya yang tersebar di bagian selatan dan barat wilayah Kota Amlapura. Gambaran lokasi koridor ditampilkan pada Gambar 1.

Fungsi utama koridor adalah sebagai pusat komersial sehingga banyak berdiri bangunan berupa pertokoan dan kios. Pasar Amlapura Timur yang beroperasi pada pagi sampai siang hari juga berada di jalur ini sampai Jalan Kesatrian. Fungsi lainnya adalah berupa kantor pemerintah dan kepolisian, usaha jasa lainnya serta kawasan parkir umum yang malamnya difungsikan sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima. Sebagian besar dari fungsi dan aktivitas tersebut beroperasi dari pagi sampai siang hari, sedangkan sore dan malam hari hanya beroperasi beberapa aktivitas saja. Aktivitas pendukung yang tumbuh pada malam hari adalah beberapa pedagang penjual makanan tradisional. Jalur pejalan kaki berada di kiri dan kanan koridor dengan lebar 120 cm.

### 3.2 Jenis *Activity Support* pada Malam Hari di Koridor Jalan Gajah Mada Amlapura

Tabel 1 menunjukkan terbatasnya jenis *activity support* yang ada dan beroperasi pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Terdiri dari jalur pedestrian, tempat parkir terbuka, kumpulan pedagang makanan kecil, serta area pedagang kaki lima. Kelompok pertokoan eceran yang terdapat di sisi kanan dan kiri koridor hanya sebagian kecil saja yang buka dan beroperasi pada malam hari. jam operasionalnya pun tidak lama antara pukul 17.00 sampai 19.00 wita.

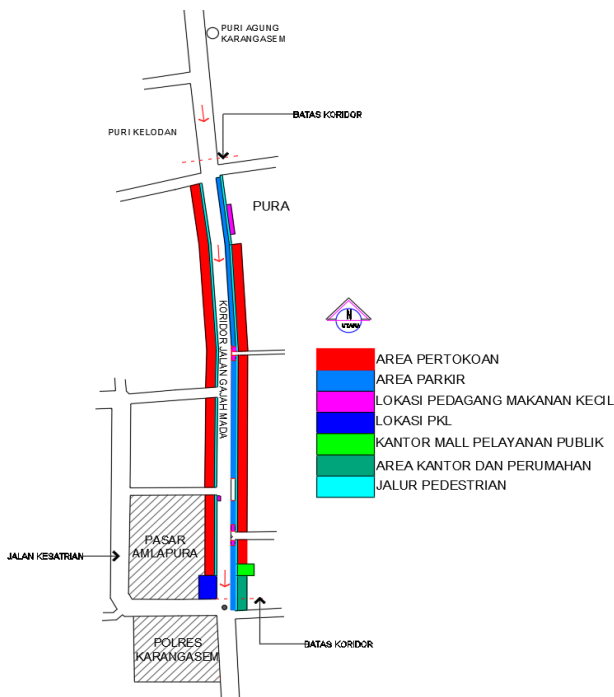


**Gambar 1.** (a) Peta Kabupaten Karangasem, (b) Wilayah Kota Amlapura, (c) Koridor Jalan Gajah Mada (Website Kabupaten Karangasem dan Google Map, 2021)

**Tabel 1.** Jenis *Activity Support* pada Malam Hari di Koridor Jalan Gajah Mada, Amlapura

No	Bentuk <i>Activity Support</i>	Bentuk Fisik	Ada/Tidak di Sepanjang Koridor	Posisi pada Koridor	Beroperasi pada Pagi-Siang Hari	Beroperasi pada Sore-Malam Hari
1	Ruang terbuka	Jalur pedestrian	Ada	Kanan & kiri koridor	Ya	Ya
2	Ruang terbuka	Tempat parkir terbuka	Ada	Di sebagian badan jalan dan di ujung selatan koridor	Ya	Ya
3	Ruang terbuka	Taman rekreasi	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
4	Ruang terbuka	Taman kota	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
5	Ruang terbuka	Plaza-plaza	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
6	Ruang terbuka	Taman budaya	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
7	Ruang terbuka	Kumpulan pedagang makanan kecil	Ada	Tersebar di beberapa titik sepanjang koridor	Tidak	Ya
8	Ruang terbuka	Penjual barang seni/antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/lokal	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
9	Ruang terbuka	Kawasan pedagang kaki lima	Ada	Ujung selatan koridor	Ya	Ya
10	Ruang tertutup	Kelompok pertokoan eceran maupun grosir	Ada	Kanan & kiri koridor	Ya	Beroperasi sebagian dari pukul 17.00-19.00 Wita
11	Ruang tertutup	Pusat pemerintahan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
12	Ruang tertutup	Pusat jasa dan kantor	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
13	Ruang tertutup	<i>Department store</i>	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
14	Ruang tertutup	Perpustakaan umum	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada

Tidak seperti koridor jalan pada umumnya yang berada di pusat kota selalu ramai dan sibuk oleh aktivitas masyarakatnya. Pada umumnya tumbuh berbagai macam fungsi dan kegiatan sehingga dapat mendukung dan memperkuat keberadaan koridor itu sendiri sebagai ruang terbuka publik. Gambaran visual tentang jenis dan posisi *activity support* di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura ditampilkan pada Gambar 2.



Gambar 2. Posisi *Activity Support* di Koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura

### 3.3 Pengaruh Faktor Penyebab Munculnya *Activity Support* pada Malam Hari terhadap Aktivitas di Koridor Jalan Gajah Mada Amlapura

*Activity support* yang ada di kawasan koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura muncul dan berkembang secara terencana dan tidak terencana/spontan. Aktivitas yang ada dan muncul secara terencana seperti jalur pedestrian, tempat parkir terbuka, serta area pedagang kaki lima. Bentuk aktivitas tersebut memang sengaja direncanakan oleh Pemerintah Kabupaten Karangasem untuk menunjang kebutuhan masyarakat Kota Amlapura. Bentuk aktivitas yang muncul tidak terencana adalah kumpulan pedagang makanan kecil. Aktivitas ini tumbuh sesuai kondisi masyarakat di sekitar kawasan koridor yang pada umumnya berjualan makanan tradisional untuk konsumsi malam hari. Jumlahnya pun tidak banyak rata-rata sekitar delapan sampai 12 pedagang per harinya. Mereka berjualan secara individu-individu dan tidak berkelompok di beberapa titik sepanjang koridor.

### 3.3.1 Bentuk dan lokasi kawasan yang mewadahi *activity support*

Bentuk lokasi kawasan yang dimaksud untuk mewadahi *activity support* pada koridor Jalan Gajah Mada Amlapura adalah bentuk fisik koridor itu sendiri berbentuk persegi empat panjang membujur dari arah utara ke selatan. Bentuk persegi empat panjang memberikan peluang yang tidak sama bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas pada ke-empat sisinya serta kurang dinamis. Kondisi tersebut mengurangi dan membatasi aktivitas masyarakat selaku pengguna ruang publik di koridor jalan sehingga dapat menurunkan intensitas aktivitas.

Lokasi koridor yang berada di pusat kota mudah dikenali dan diakses serta merupakan jalur penghubung antara pusat pemerintahan dengan wilayah disekitarnya. Faktor yang kurang mendukung dari segi lokasi adalah potensi pada malam hari hanya sebagai penghubung jalur sirkulasi lalu lintas tanpa menghubungkan pusat-pusat kegiatan yang strategis. Pengaruhnya sirkulasi lalu lintas sebagai ciri pergerakan pada ruang kota menjadi sepi dan terbatas. Aktivitas dari pusat pemerintahan sebagai salah satu pusat kegiatan umum yang melalui koridor hanya terjadi pada siang hari.

Pusat kota seharusnya merupakan pusat segala aktivitas masyarakat dalam mendukung dan memenuhi segala kebutuhannya dari segi ekonomi, sosial, politik, budaya dan lainnya. Semakin beragam pusat-pusat kegiatan yang dihubungkan dan ditampung semakin tinggi potensi terjadinya intensitas aktivitas sehingga berpengaruh terhadap karakter dan fungsi ruang publik. Bentuk, lokasi serta karakter suatu tempat yang spesifik akan menarik munculnya fungsi, penggunaan, ruang dan aktivitas yang spesifik pula. Danisworo (1991) mengemukakan bahwa untuk dapat menampung aktivitas pada elemen *activity support* perlu adanya bentuk dan lokasi yang terukur dari ruang/fasilitas yang menampung dan bertitik tolak dari skala manusia agar tidak terjadi konflik kepentingan. Faktor lokasi kawasan yang tidak dijangkau oleh sirkulasi dari tempat-tempat umum yang strategis menjadikan koridor jalan sepi aktivitas di malam hari sehingga mengurangi pengaruh munculnya *activity support*.

### 3.3.2 Karakteristik kawasan yang mewadahi *activity support*

Karakteristik kawasan berhubungan dengan fungsi yang ada pada suatu kawasan terkait konsep dibangunnya kawasan tersebut, jenis dan keragaman fungsi yang dibangun, kesan yang ditimbulkan dari adanya fungsi, serta makna arsitektur yang melatarbelakanginya. Karakteristik suatu ruang publik akan terbentuk karena adanya aktivitas-aktivitas yang tumbuh dan berkembang sehingga memperkuat *image* ruang publik tersebut (Lynch dalam Rahayu, 2020).

Terbatasnya *activity support* yang tumbuh pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura berpengaruh terhadap karakteristik kawasan di sekitar koridor. Kesan yang ditimbulkan menjadikan karakter kota yang sepi, tidak hidup dan kurang berkembang karena kurang terjadinya interaksi sosial, budaya dan kegiatan perekonomian. Prinsip ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh (Darmawan, 2003) tentang karakter ruang publik. Bahwa *activity support* berpengaruh terhadap karakter kota yang pada umumnya akan membentuk interaksi sosial bagi masyarakat serta terciptanya kegiatan ekonomi rakyat. Aktivitas di ruang publik berdampak terhadap fungsi dan karakter ruang publik yang mempengaruhi identitas kota itu sendiri. Ruang publik yang menarik akan selalu dikunjungi oleh masyarakat luas demikian pula sebaliknya.

Karakteristik kawasan berupa perdagangan serta jasa dominan terjadi pada pagi sampai siang hari saja. Sebagian besar pertokoan tutup pada sore hari dan beberapa buka kembali pada malam hari antara pukul 17.00 sampai 19.00 wita. Kondisi ini memunculkan karakter yang berbeda antara siang dan malam hari sehingga pada malam hari *activity support* sebagai pendukung aktivitas menjadi lebih sepi dari siang hari. Kawasan yang sepi karena terbatasnya *activity support* yang beroperasi berhubungan dengan tingkat aktivitas pada ruang koridor jalan yang mewadahi aktivitas tersebut. Prinsip yang menjadi pertimbangan sehingga *activity support* dapat menggerakkan aktivitas masyarakat di suatu ruang publik adalah adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang. Tujuannya untuk terciptanya dialog yang menerus dan memiliki karakter lokal sehingga perlu adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruang tertentu. Suatu ruang publik yang banyak dipadati dan dimanfaatkan oleh masyarakatnya menunjukkan tanda sebuah kota yang sehat dan hidup.

### 3.3.3 Fungsi dan lokasi parkir

Parkir mempunyai pengaruh terhadap kualitas lingkungan karena dapat menghidupkan aktivitas komersial pada ruang publik sehingga membantu terbentuknya fungsi *activity support*. Keberadaan dan fungsi parkir erat kaitannya dengan aktivitas pengunjung yang menggunakan kendaraan di suatu tempat. Aktivitas pengunjung pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura sebagian besar adalah untuk berbelanja kebutuhan pada toko - toko yang buka pada malam hari di sepanjang koridor. Sebagian kecil lainnya adalah berbelanja makanan untuk santapan malam hari. Mereka membeli kebutuhan tersebut pada kelompok pedagang kecil yang menjual makanan tradisional dan pada area pedagang kaki lima. Jumlah toko yang buka pada malam hari hanya sebagian kecil dari keseluruhan toko yang ada, sehingga tingkat pengunjung juga sedikit. Jumlah kelompok pedagang kecil yang rata-rata

delapan sampai 12 pedagang per harinya serta pedagang di area pedagang kaki lima yang rata-rata 15 pedagang per harinya juga tidak menyebabkan jumlah pengunjung menjadi banyak. Kebutuhan parkir pengunjung tidak memerlukan area parkir khusus untuk menampungnya. Rata-rata mereka dapat memarkir kendaraannya pada area parkir di sebagian badan jalan Gajah Mada yang memang diperuntukkan untuk area parkir. Volume parkir yang ada masih relevan untuk menampung kendaraan pengunjung. Posisi parkirnya mengikuti pola aktivitas pengunjung yaitu di depan toko yang dikunjungi serta di depan tempat mereka berbelanja pada kelompok pedagang kecil dan kaki lima.



Gambar 3. Area parker di Pinggir Koridor



Gambar 4. Area Parkir Pengunjung PKL

Jumlah pengunjung dan jenis aktivitas publik pada malam hari yang terbatas menyebabkan fungsi dan aktivitas parkir juga terbatas. Aktivitas parkir pada malam hari hanya terfokus pada kegiatan komersial dan jasa. Aktivitas lainnya seperti perkantoran, taman rekreasi, plaza maupun *departement store* tidak ada sama sekali. Dampaknya, fungsi dan aktivitas tersebut tidak dapat menghidupkan atau memunculkan *activity support* pada malam hari di kawasan koridor. Pengaruh positifnya adalah aktivitas parkir di koridor Jalan Gajah Mada secara umum tidak mengganggu pengguna jalan yang dapat mempengaruhi kenyamanan maupun

kualitas visual lingkungan. Aktivitas masyarakat pada malam hari sedikit dan terbatas sehingga volume parkir tidak terlalu padat dan ramai. Menurut Shirvani (1985) struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas di sekitarnya karena dapat mengganggu kualitas visual lingkungan. Lebih jelasnya secara visual tentang kondisi parkir di Koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura ditampilkan pada Gambar 3 dan 4.

### 3.3.4 Faktor keragaman aktivitas

Keragaman aktivitas mempunyai pengaruh besar terhadap karakter dan fungsi ruang publik karena berbanding lurus dengan keragaman *activity support* yang dimunculkan. Semakin banyak jenis dan fasilitas pendukung kegiatan yang ada semakin beragam pula aktivitasnya. Keberadaan *activity support* pada malam hari terbatas pada aktivitas jalur pedestrian, tempat parkir, kumpulan pedagang makanan kecil, kawasan pedagang kaki lima, serta kelompok pertokoan eceran memengaruhi tingkat aktivitas pada koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura. Keberadaan jalur pedestrian hanya berfungsi sebagai area pejalan kaki dan tidak dapat digunakan sebagai fungsi lainnya karena lebarnya hanya 120 cm. Fungsi inipun tidak maksimal karena masyarakat lebih banyak berjalan di area badan jalan karena lebih leluasa serta penerangan jalan lebih optimal daripada di area pedestrian yang terhalang bayangan bangunan. Keberadaan tempat parkir yang menggunakan badan jalan Gajah Mada hanya difungsikan sebagai parkir kendaraan. Tidak ada fungsi lain yang dimunculkan sehingga pola aktivitas di koridor menjadi tidak dinamis. Terdapatnya kumpulan pedagang makanan kecil serta area pedagang kaki lima yang hanya menjual makanan tradisional juga menjadikan pola aktivitas di kawasan koridor kurang variatif. Kelompok pertokoan eceran yang hanya beroperasi sebagian kecil saja, tidak menjadikan pola aktivitas masyarakat di koridor ini memiliki banyak pilihan. Masyarakat yang ingin berbelanja lebih lengkap cenderung datang pada siang hari karena pertokoan seluruhnya buka.

Terbatasnya jenis dan fasilitas pendukung serta keragaman aktivitas yang beroperasi pada malam hari, menjadikan terbatasnya pula pola aktivitas pada koridor jalan Gajah Mada. Aktivitas masyarakat cenderung bersifat komersial, datang, berbelanja kebutuhan lalu pergi. Tidak ada pola aktivitas lain yang muncul yang dapat menumbuhkan serta mendukung *activity support* satu dengan lainnya. *Activity support* yang ada tidak didukung oleh fungsi yang dapat menggerakkan pengunjung untuk datang dan beraktivitas seperti department store, taman kota/rekreasi, jalur pedestrian dengan komponen pelengkapannya serta plaza-plaza. Faktor pendukung sekitar seperti mall dan arena hiburan/rekreasi yang biasanya menjadi daya tarik pengunjung untuk berinteraksi dan berkunjung juga tidak ada.

Upaya yang penting dilakukan untuk menumbuhkan keragaman *activity support* adalah

mengacu pada prinsip-prinsip yang dikemukakan Danisworo (1991). Prinsip terbentuknya *activity support* yang ideal adalah adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang serta perlu adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruang tertentu. Prinsip ini untuk terciptanya dialog yang menerus dan memiliki karakter dari bentuk kegiatan yang memperhatikan aspek kontekstual. Rossi & Eisenman (1982) berpendapat bahwa kota terbentuk dari adanya konsentrasi elemen-elemen fisik spasial yang selalu tumbuh dan berkembang serta adanya interaksi kegiatan manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas. Gambaran visual tentang keragaman *activity support* serta suasana yang ada di Koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura ditampilkan pada Gambar 5, 6, dan 7.



**Gambar 5.** Penjual Makanan di Pinggir jalan



**Gambar 6.** Penjual Makanan Tradisional di Pinggir Jalan



**Gambar 7.** Kawasan Pedagang Kaki Lima yang Sebagian Besar Sudah Pindah ke Jalan Kesantrian



### 3.3.5 Faktor area pejalan kaki beserta komponen pendukungnya

Area pejalan kaki di kawasan koridor Jalan Gajah Mada Amlapura disediakan pada trotoar di samping kanan dan kiri koridor. Sebagaimana pernyataan (Rapot dalam Pratitis, 2015), bahwa jalur pedestrian selain memiliki fungsi wajib sebagai ruang berjalan kaki juga terdapat fungsi sampingan sebagai ruang untuk melakukan aktivitas pilihan seperti berekreasi dan beraktivitas sosial.

Sirkulasi di jalur pedestrian mengikuti sirkulasi koridor yaitu satu arah dari utara ke selatan. Sirkulasi yang satu arah berpengaruh pada terbatasnya interaksi sosial karena kurang terjalinnya saling komunikasi yang dapat menyebabkan suasana menjadi lebih hidup dan ramai. Kontinuitas sirkulasi tidak menerus karena terputus di ujung selatan koridor sebagai pengaruh adanya area parkir. Kontinuitas jalur pedestrian yang tidak menerus juga mempunyai pengaruh kurang baik karena tidak memberikan ruang yang luas dan bebas bagi pelaku aktivitas. Jalur pedestrian yang baik adalah yang memiliki rute menerus dan tidak terputus sehingga dapat digunakan sewaktu waktu dan memberikan ruang yang lebih luas kepada masyarakat untuk melakukan aktivitasnya.

Dimensi jalur pedestrian satu meter dua puluh senti dengan tinggi 20 cm dari permukaan aspal memberikan kesan ruang yang terbatas bagi pelaku aktivitas. Secara skala manusia dimensi tersebut hanya cukup untuk orang berpapasan tanpa bisa berhenti untuk melakukan kontak sosial. Kondisi fisik jalur pedestrian kurang bagus karena adanya tanjakan cukup tajam di beberapa titik serta material paving yang sudah lama belum pernah di renovasi. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap kenyamanan dan keamanan pemakai terutama kaum disabilitas sehingga membatasi aktivitas pada jalur pedestrian. Prinsip dari dibangunnya jalur pedestrian tidak hanya sebagai pelengkap ruang jalan. Fungsi lainnya sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman dan nyaman tanpa rasa takut terhadap sesama pengguna jalur maupun kendaraan. Kurangnya rasa aman dan nyaman di jalur pedestrian berpengaruh terhadap menurunnya intensitas aktivitas masyarakat sehingga kurang berpengaruh positif terhadap faktor munculnya *activity support* pada kawasan koridor ini.

Kurangnya komponen pendukung pada jalur pedestrian terutama tidak adanya tempat duduk yang memenuhi persyaratan desain bagi penggunanya untuk beristirahat serta melakukan komunikasi dan kontak sosial merupakan hal penting terhadap munculnya *activity support*. Masyarakat memanfaatkan tepian toko dan tepian planter box untuk duduk-duduk sehingga mengganggu pengguna lain. Fakta ini kurang sejalan dengan pendapat yang disampaikan oleh Danisworo (1991) tentang kriteria perancangan *activity support*. Khususnya pada penggunaan ruang publik,

keberadaan tempat duduk yang memenuhi persyaratan dan dapat dinikmati oleh penggunanya merupakan salah satu kriteria penting pada terbentuknya *activity support* di kawasan ruang publik. *Activity support* tidak hanya menyediakan jalan pedestrian atau plaza saja, namun juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Darmawan, 2005).

## 3.4 Pengaruh *Activity Support* terhadap Aktivitas Publik Malam Hari di Koridor Jalan Gajah Mada Amlapura

### 3.4.1 Fungsi sebagai penghubung dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum

Pusat-pusat kegiatan umum yang terhubung dengan koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura adalah pusat-pusat kegiatan yang meliputi kegiatan formal berupa kantor-kantor pemerintahan, kantor swasta dan sekolah serta non formal meliputi kawasan pariwisata, pasar umum serta minimarket. Kantor pemerintahan yang terhubung adalah pusat pemerintahan kabupaten yang berada di Jalan Ngurah Rai dan sekitarnya. Kantor-kantor ini meliputi Kantor Bupati, Sekretariat Daerah, Kejaksaan, Pengadilan, Polres, Koramil serta dinas lainnya yang berada di kawasan pusat pemerintahan. Kantor swasta meliputi bank, jasa telekomunikasi, pegadaian, serta kenotarian. Kegiatan pendidikan yang terhubung adalah sekolah tingkat dasar, tingkat menengah, serta satu perguruan tinggi yaitu Kampus Parisada Amlapura. Seluruh kegiatan formal tersebut beroperasi secara normal pada pagi dan siang hari. Hanya sebagian kecil yang masih beroperasi pada malam hari karena sebagai fungsi pelayanan dan keamanan yaitu Kantor Telkomsel, Polres serta Koramil yang bersifat dinas piket pada masing-masing kantor tersebut. Kawasan pariwisata yang terhubung adalah Kawasan Pariwisata Ujung dengan Taman Soekasada Ujung sebagai objek pariwisatanya. Sedangkan pasar umumnya adalah Pasar Umum Amlapura yang berada di kawasan koridor itu sendiri. Terdapat beberapa minimarket kecil seperti Indomaret, Alfamart dan Artha Sedana yang terhubung juga ke kawasan koridor ini. Seperti halnya kegiatan umum yang bersifat kedinasan, kegiatan umum yang bersifat non kedinasan seperti kawasan pariwisata dan pasar umum juga beroperasi pada pagi sampai siang hari saja. Hanya beberapa minimarket yang masih beroperasi pada malam hari sampai pukul 21.00 wita.

Fungsi utama *activity support* menurut Danisworo (1991) adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai. Fungsi utama dapat berjalan baik apabila elemen-elemen pendukung fungsi tersebut memenuhi unsur dan kriteria sebagai elemen penghubung pusat-pusat kegiatan umum dalam kota. Elemen-elemen tersebut berupa faktor internal dan eksternal dari

*activity support* yang dapat memaksimalkan fungsinya. Faktor internal meliputi keberagaman *activity support* serta maksimalnya fungsi dan tujuan dari diadakannya *activity support* itu sendiri. Faktor eksternal meliputi unsur-unsur luar dari *activity support* namun keberadaannya sangat diperlukan dalam menunjang fungsi internal. Faktor lokasi dan karakteristik kawasan serta sirkulasi merupakan faktor eksternal yang berfungsi sebagai faktor penyebab munculnya *activity support*.

Faktor internal maupun eksternal *activity support* di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura tidak dapat berfungsi maksimal didalam mendukung fungsi utama *activity support*. Terbatasnya pusat kegiatan umum yang bersifat strategis yang beroperasi pada malam hari dan terhubung dengan koridor ini menjadi faktor penyebab terbatasnya pula *activity support* yang terbentuk. Dampaknya, koridor menjadi sepi dari aktivitas publik sehingga mengurangi aktivitas pergerakan dari ruang kota satu ke ruang kota lainnya. Suatu jalan dianggap sebagai koridor apabila dapat menghubungkan aktivitas dari suatu tempat ke tempat lain serta mampu menggabungkan bagian-bagian dari tempat tersebut (Darmawan dalam Wardhana & Haryanto, 2016). Prinsip tersebut perlu menjadi acuan didalam usaha memaksimalkan fungsi koridor sebagai penampung *activity support*. Tujuannya adalah untuk menciptakan kehidupan kota yang lebih sempurna sehingga memberikan peluang bagi tumbuh kembangnya budaya kota melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik.

### 3.4.2 Fungsi sebagai penggerak kegiatan kota

Kegiatan dalam suatu kota mencakup banyak hal meliputi kegiatan ekonomi dan bisnis, sosial, budaya, politik, pemerintahan serta pertahanan dan keamanan. Dibutuhkan suatu fungsi dan kegiatan untuk dapat menggerakkan aktivitas tersebut yaitu *activity support*. *Activity support* dalam fungsinya sebagai penggerak fungsi kegiatan kota erat kaitannya dengan tujuan dari dibangunnya ruang terbuka publik. Tujuan tersebut menurut Carr et al. (1992) adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang merupakan motivasi dasar dalam penciptaan dan pengembangan ruang terbuka publik. Caranya dengan menyediakan jalur untuk pergerakan, pusat komunikasi dan tempat untuk merasa bebas dan santai.

*Activity support* dapat berfungsi dengan baik sebagai penggerak fungsi kegiatan kota di malam hari harus didukung oleh maksimalnya fungsi dan keragaman unsur-unsur pembentuk *activity support* itu sendiri. Fasilitas pendukung di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura hanya mampu secara maksimal menggerakkan fungsi koridor sebagai ruang terbuka publik pada pagi dan siang hari. Terbatasnya *activity support* dari segi keragaman belum mampu secara maksimal menggerakkan aktivitas malam hari sehingga lebih sepi dari siang hari. Keterbatasan tersebut mengindikasikan fungsi *activity support* juga

belum bisa secara maksimal menggerakkan fungsi kegiatan kota.

Berdasarkan potensi dan keterbatasan koridor Jalan Gajah Mada Amlapura langkah yang dapat dilakukan sehingga *activity support* dapat berfungsi maksimal adalah memperbaiki jalur pedestrian bagi pejalan kaki. Menambah komponen pendukung jalur pejalan kaki seperti lampu hias, rambu-rambu penanda serta memperbaiki dan meremajakan tempat tanaman hias yang sudah rusak merupakan hal penting yang perlu dilakukan. Memperbaiki dan meremajakan material paving sehingga lebih bagus dan memenuhi standar desain serta aman dan nyaman bagi kaum disabilitas hal penting lainnya yang perlu juga diperbaiki. Fakta di lapangan bahwa pejalan kaki lebih menggunakan badan jalan yaitu koridor itu sendiri untuk berjalan kaki pada malam hari menunjukkan bahwa area pedestrian kurang layak dan nyaman bagi pemakai. Masyarakat juga akan merasa tertarik untuk bergerak dan beraktivitas di kawasan koridor jalan sebagai ruang publik apabila *image* atau fasad bangunan disepanjang koridor dapat memberikan suatu kesan tertentu. Peningkatan kesan yang merupakan tujuan yang tidak tertulis secara jelas dalam kerangka penciptaan suatu ruang terbuka publik namun selalu ingin dicapai (Carr et al., 1992).

Area pedagang kaki lima di sisi selatan koridor yang fungsinya sekarang sudah dipindah ke Jalan Kesatrian, secara langsung menjadikan tingkat aktivitas di kawasan koridor ini ikut menurun. Pedagang kaki lima mempunyai peran yang sangat penting bagi pertumbuhan ruang publik malam hari karena dapat menarik pembeli untuk datang dan melakukan transaksi belanja sehingga memunculkan aktivitas. Area ini perlu ditata kembali sebagai fungsi lain yang dapat menumbuhkan aktivitas publik di kawasan koridor. Area tersebut dapat dimanfaatkan sebagai plaza atau fungsi lainnya sehingga dapat menjadikan suasana kota lebih hidup dan ramai. Penataan tersebut tanpa mengurangi dan mengganggu aktivitas publik pada siang hari karena difungsikan sebagai area parkir umum bagi masyarakat yang akan berbelanja di kawasan koridor. Kondisi fisik perkerasannya saat ini sudah banyak yang rusak sehingga kurang layak dan menarik bagi masyarakat untuk beraktivitas pada malam hari selain sebagai tempat parkir juga. Penataan yang baik dan tepat fungsi seperti plaza dapat menggantikan fungsi sebelumnya sebagai area pedagang kaki lima, sehingga dapat menambah fungsi baru sebagai penggerak kegiatan kota. Ruang publik yang menarik akan selalu dikunjungi oleh masyarakat luas dengan berbagai tingkat kehidupan sosial, ekonomi, etnik, tingkat pendidikan, perbedaan umur dan motivasi atau tingkat kepentingan yang berlainan (Darmawan, 2007). Fungsinya sebagai penggerak kegiatan kota, *activity support* yang muncul akan menumbuhkan pusat interaksi dan komunikasi masyarakat baik formal

maupun informal. Berfungsi pula sebagai ruang pengikat dilihat dari struktur kota dan ruang untuk transit bagi masyarakat yang akan pindah ke arah tujuan lainnya. Fungsi ruang publik yang dimaksud sejalan dengan yang dikemukakan oleh (Darmawan, 2003). Hubungan antar fungsi tersebut seharusnya dapat terwujud pula di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura.

Tempat parkir umum sebagai bentuk *activity support* pada malam hari seharusnya dapat menggerakkan kegiatan publik di ruang kota. Area parkir yang menggunakan sebagian badan jalan disepanjang koridor berdasarkan observasi lapangan rata-rata per malamnya terisi sekitar 30 % dari volume yang dapat ditampung. Hal ini disebabkan karena kepadatan lalu lintas yang melewati koridor pada malam hari relatif rendah. Rendahnya kepadatan lalu lintas karena terbatasnya pula fungsi-fungsi aktivitas publik yang beroperasi dan tumbuh pada malam hari di koridor ini. Kondisi tersebut secara langsung juga memengaruhi tingkat aktivitas di koridor Jalan Gajah Mada-Amlapura sehingga terkesan sepi dan minim aktivitas.

#### 4 KESIMPULAN

Terbatasnya jenis *activity support* yang tumbuh dan berkembang di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura berdasarkan faktor-faktor penyebab munculnya *activity support* dipengaruhi oleh: bentuk dan lokasi kawasan/koridor; karakteristik kawasan; fungsi dan lokasi parkir; keragaman aktivitas; serta keberadaan area pejalan kaki. Pengaruh dari terbatasnya *activity support* yang ada saat ini berdampak pada sepi aktivitas publik pada malam hari di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura. Aktivitas publik yang sepi menjadikan fungsi dan identitas serta karakter Kota Amlapura menjadi menurun pada malam hari. Berdasarkan keterbatasan keragaman *activity support* yang ada di koridor Jalan Gajah Mada Amlapura, langkah yang dapat dilakukan sehingga *activity support* dapat berfungsi maksimal adalah memperbaiki dan meningkatkan fungsi jalur pedestrian bagi pejalan kaki. Perbaikan ini penting karena kondisi fisik eksistingnya sudah banyak yang rusak seperti paving yang lepas, lubang kontrol yang pecah serta tidak layak bagi kaum disabilitas karena banyak tanjakan yang tajam. Perbaikan dan peningkatan fungsi dapat dilakukan dengan memperbaiki desain yang lama serta menambah dan memperbaiki fasilitas pelengkap jalur pejalan kaki. Fasilitas tersebut seperti perbaikan tempat duduk, lampu hias serta memperbaiki dan meremajakan tempat tanaman hias yang sudah ada. Memperbaiki material paving sehingga lebih bagus dan memenuhi standar desain serta aman dan nyaman bagi kaum disabilitas juga sangat penting. Penataan area pedagang kaki lima yang sudah pindah ke Jalan Kesatrian, perlu ditata kembali sebagai fungsi lain yang

dapat menumbuhkan aktivitas publik seperti plaza atau fungsi lainnya. Penataan dilakukan tanpa menghilangkan fungsi aslinya pada siang hari yaitu sebagai area parkir. Penataan untuk meningkatkan fungsi sehingga disamping digunakan sebagai area parkir siang hari juga dapat digunakan sebagai plaza untuk interaksi publik di malam hari.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, R. R., Gultom, B. J. B., & Nurhamsyah, M. (2021). Hubungan Aktivitas Pendukung Terhadap Kualitas Visual Koridor Jalan Gajah Mada Pontianak. *JMARS: Jurnal Mosaik Arsitektur*, 9(2), 1-14.
- Arifin, Z. (2003). Arahan penataan ruang jalan sebagai ruang publik pada kawasan komersial kajian pada setting elemen fisik dan aktifitas: Studi kasus Penggal Jalan Pemuda-Kota Magelang. Universitas Gadjah Mada.
- Carr, S., Stephen, C., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public space*: Cambridge University Press.
- Darmawan, E. (2003). *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Darmawan, E. (2007). *Peranan Ruang Publik Dalam Perancangan Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Darmawan, E., & Sari, S. R. Soetomo. (2005). Space Partern of the Street Corridor (Case Study: S. Parman Street, Semarang, Central Java, Indonesia). *International Journal on Architectural Science*, 6(2), 70-81.
- Ghassani, D. P. (2015). Pengaruh Keberagaman Activity Support Terhadap Terbentuknya Citra Kawasan Di Jalan Pandanaran Kota Semarang. *NALARs*, 14(1).
- Hasanah, I., Setioko, B., & Setyowati, E. (2014). Pengaruh Activity Support Terhadap Kualitas Visual Koridor Jalan KH Agus Salim Semarang. *Teknik*, 35(2), 61-67.
- Khaerunnisa, S. (2017). Kualitas Jalan Sebagai Ruang Terbuka Publik Pada Koridor Heritage Jalan Rajawali Surabaya. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Lestariani, A., Setioko, B., & Setyowati, E. (2019). Pengaruh Aktivitas Pendukung terhadap Kualitas Visual (Studi Kasus: Jalan Pahlawan Semarang). *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 3(2), 127-133.
- Mulyo, R. A. (2008). Pengaruh Fungsi Bangunan dan Activity Support Terhadap Pertumbuhan Koridor (Studi Kasus: Jl. Letjend. Suprpto Kota Semarang). Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Pratitis, A. (2015). Kajian perkembangan aktivitas sosial dan rekreasi di jalur pedestrian (Studi kasus: jalur pedestrian jalan Pahlawan). *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, 11(2), 129-141.
- Rahayu, M. J., Buchori, I., Widjajanti, R., Putri, R. A., & Rini, E. F. (2020). Citra Kawasan Manahan Kota Surakarta Sebagai Lokasi Stabilisasi PKL. *Tataloka*, 22(1), 1-14.
- Rapoport, A. (2016). Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design: Elsevier.
- Rossi, A., & Eisenman, P. (1982). Graham Foundation for Advanced Studies in the Fine Arts. *Institute for Architecture and Urban Studies*.
- Shirvani, H. (1985). *The urban design process*: Van Nostrand Reinhold Company.
- Sulistiawan, U. H., & Dewi, S. P. (2013). Pengaruh Kawasan Pendidikan Tinggi Undip Terhadap Perkembangan Aktivitas Perdagangan dan Jasa di Koridor Jalan Banjarsari Selatan-Mulawarman Raya Kecamatan Tembalang. *Ruang*, 2(1), 11-20.

- Utomo, A. N. (2009). Pengaruh Persepsi Penghuni dan Aktivitas Pendukung Terhadap Pertumbuhan Koridor (Studi Kasus: Jl. Gajahmada Semarang). Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Wardhana, I. W., & Haryanto, R. (2016). Kajian Pemanfaatan Ruang Kegiatan Komersial Koridor Jalan Taman Siswa Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 4(1), 49-57.