

KELAYAKAN FASILITAS PEJALAN KAKI BERBASIS *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) DI KAWASAN SEKITAR GOR NGURAH RAI, DENPASAR

I Made Satyawira Suryabrata

Program Studi Magister Arsitektur, Universitas Udayana, Kota Denpasar

**Penulis korespondensi: suryabrata15@gmail.com*

ABSTRAK

Kota Denpasar, sebagai ibu kota Provinsi Bali, menghadapi pertumbuhan pesat yang menimbulkan tantangan signifikan terhadap infrastruktur kota. Pertumbuhan populasi dan arus urbanisasi yang tinggi menyebabkan *Urban Sprawl* dan kemacetan lalu lintas. *Transit-Oriented Development* (TOD) menjadi pendekatan utama untuk mengatasi tantangan ini dengan memfokuskan pada integrasi transportasi publik dalam lingkungan perkotaan yang berkelanjutan. Prinsip dasar TOD adalah menciptakan aksesibilitas melalui berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi umum, dengan infrastruktur pejalan kaki menjadi kunci pentingnya. Penelitian ini menganalisis kelayakan fasilitas pejalan kaki di sekitar GOR Ngurah Rai dalam konteks penerapan TOD. Metode penelitian menggunakan analisis komparatif untuk membandingkan kondisi saat ini dengan standar TOD, didukung oleh observasi lapangan, kajian dokumen, analisis buffering untuk menentukan radius TOD, dan analisis SWOT untuk mengidentifikasi kelayakan fasilitas pejalan kaki serta merumuskan strategi pengembangannya. Untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan fasilitas pejalan kaki di kawasan TOD sekitar GOR Ngurah Rai, dapat dilakukan dengan menambah lampu penerangan, penambahan bangku dan pohon peneduh, serta penyediaan mural dan elemen estetika untuk menciptakan lingkungan yang lebih menarik. Perbaikan dan penambahan infrastruktur untuk disabilitas juga diperlukan guna mewujudkan lingkungan inklusif bagi semua pengguna jalan.

Kata kunci: *Transit-Oriented Development* (TOD), fasilitas pejalan kaki, titik transit GOR Ngurah Rai.

1 PENDAHULUAN

Denpasar, sebagai ibu kota Provinsi Bali, mengalami perkembangan yang pesat dalam beberapa dekade terakhir. Pertumbuhan populasi yang cepat, urbanisasi yang tinggi, dan peningkatan jumlah kendaraan bermotor telah menjadi tantangan utama bagi infrastruktur kota. Hal ini berakibat pada perluasan wilayah perkotaan tanpa perencanaan dan meningkatkan mobilitas kendaraan pribadi atau *Urban Sprawl* (Kusumantoro, 2007). Penambahan jumlah kendaraan pribadi yang signifikan setiap tahun tidak diimbangi dengan pengembangan infrastruktur jaringan jalan yang memadai. Dalam menghadapi permasalahan ini, dapat dilakukan suatu pendekatan yang mengintegrasikan pengembangan kawasan perkotaan dengan sistem transportasi massal yang efisien, yaitu *Transit-Oriented Development* (TOD). *Transit-Oriented Development* (TOD) adalah strategi perencanaan kota yang berfokus pada pembangunan kawasan yang berorientasi pada titik-titik transit, seperti stasiun kereta atau halte bus, dengan tujuan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, meningkatkan aksesibilitas, dan menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki serta pesepeda. Salah satu titik transit yang memiliki potensi besar untuk penerapan TOD di Denpasar adalah kawasan sekitar GOR Ngurah Rai, yang merupakan salah satu titik keberangkatan bus Trans Metro Dewata koridor 4B. Selain itu, kawasan di sekitar GOR Ngurah Rai terdiri atas beragam fungsi guna lahan, diantaranya perumahan, perkantoran, dan perdagangan dan jasa. Integrasi

pengembangan kawasan berfungsi campuran (*mix use*) dengan bus Trans Metro Dewata akan membuat kawasan ini sesuai untuk penerapan konsep TOD.

Salah satu prinsip penting dalam TOD yang dikemukakan oleh *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) adalah penekanan pada infrastruktur pejalan kaki. Menurut ITDP, fasilitas pejalan kaki yang baik sangat penting untuk menciptakan lingkungan yang inklusif, aman, dan nyaman bagi semua pengguna jalan. Salah satu aspek kunci dari implementasi TOD adalah fasilitas pejalan kaki yang efektif, yang mampu meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan bagi pengguna jalan kaki, juga mendukung penggunaan transportasi umum dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Fasilitas pejalan kaki yang ramah dapat mendorong penduduk untuk berjalan kaki ke stasiun transportasi publik atau ke tempat-tempat tujuan lainnya di sekitar kawasan TOD. Implementasi fasilitas pejalan kaki yang memadai di kawasan ini diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, serta mendukung pencapaian tujuan TOD secara keseluruhan. Menurut Unterman dalam Wicaksono (2019), fungsi utama jalur pedestrian adalah memberikan fasilitas untuk pejalan kaki sehingga meningkatkan kualitas pada aspek kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kelayakan fasilitas pejalan kaki di kawasan TOD di sekitar GOR Ngurah Rai. Analisis ini akan mencakup evaluasi terhadap kondisi fisik infrastruktur pejalan kaki, kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, serta dukungan kebijakan pemerintah Kota. Dengan memahami sejauh mana fasilitas pejalan kaki telah diimplementasikan dan digunakan secara efektif, kita dapat memberikan rekomendasi yang lebih baik untuk perbaikan dan pengembangan infrastruktur pejalan kaki di masa mendatang.

2 KAJIAN PUSTAKA

2.1 Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD)

Transit-Oriented Development (TOD) adalah sebuah pendekatan perencanaan kota yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki dan pesepeda, serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Menurut Calthorpe (1993), TOD adalah strategi perencanaan yang mengintegrasikan penggunaan lahan dengan sistem transportasi massal, menciptakan kawasan yang padat dan campuran guna dengan akses mudah ke transportasi publik. Prinsip-prinsip utama TOD mencakup:

- Kepadatan tinggi: Mengembangkan area dengan kepadatan penduduk yang tinggi untuk mendukung penggunaan transportasi massal.
- Campuran guna lahan: Menggabungkan perumahan, komersial, dan fasilitas publik dalam satu kawasan, sebagaimana pada **Tabel 1**.
- Desain yang berorientasi pada pejalan kaki dan pesepeda: Menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- Aksesibilitas tinggi ke transportasi publik: Menyediakan akses mudah dan cepat ke stasiun atau halte transportasi publik.

Tabel 1. Komposisi Guna Lahan Pada Kawasan TOD

No	Fungsi	<i>Neighbourhood TOD</i>	<i>Urban TOD</i>
1	Publik	10%-15%	5%-15%
2	Pusat Komersial/Perkantoran	10%-40%	30%-70%
3	Permukiman	50%-80%	20%-60%

Sumber: Calthorpe, Peter. 1993

2.2 Prinsip TOD

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) telah mengembangkan serangkaian prinsip untuk pengembangan kawasan yang berorientasi pada transportasi umum, yang dikenal sebagai *Transit-Oriented Development* (TOD). Prinsip-prinsip ini mencakup

delapan elemen utama, yaitu *Walk* (Berjalan kaki), *Cycle* (Bersepeda), *Connect* (Keterhubungan), *Transit* (Transportasi Umum), *Mix* (Guna Lahan Campuran), *Densify* (Kepadatan), *Compact* (Kompak), dan *Shift* (Beralih).

2.3 Infrastruktur Pejalan Kaki dalam Konteks TOD

Litman (2003) menyatakan bahwa lingkungan yang mendukung pejalan kaki dapat meningkatkan aksesibilitas, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan meningkatkan kualitas hidup secara keseluruhan. Penelitian oleh Cervero et al. (2009) menunjukkan bahwa kawasan dengan infrastruktur pejalan kaki yang baik cenderung memiliki tingkat penggunaan transportasi umum yang lebih tinggi. Hal ini sejalan dengan temuan Ewing dan Cervero (2010) yang mengemukakan bahwa desain jalan dan trotoar yang baik dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki, serta mendorong lebih banyak orang untuk berjalan kaki. *The Global Walkability Index* (GWI), menyediakan analisis kualitatif kondisi berjalan kaki termasuk keamanan dan kenyamanan dari lingkungan pejalan kaki. Kelayakan berjalan kaki yang dikembangkan Krambeck (2006) ini terdiri dari 3 (tiga) komponen, yaitu keselamatan dan keamanan, kenyamanan, dan dukungan kebijakan, berupa dukungan pemerintah terhadap perbaikan fasilitas pejalan kaki dan layanan terkait termasuk perencanaan dan penganggarannya (Mungkasa, 2021).

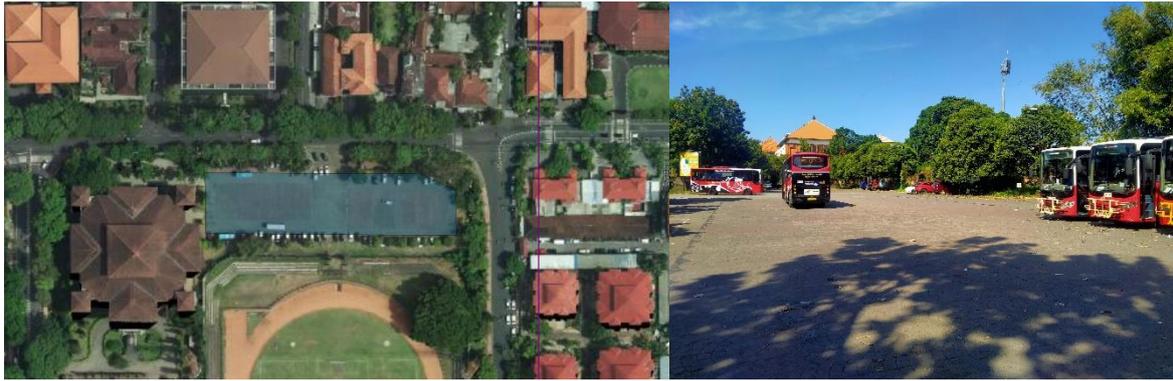
3 METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk menganalisis kelayakan fasilitas pejalan kaki pada radius 600 meter di sekitar titik transit GOR Ngurah Rai. Analisis komparatif digunakan untuk membandingkan kondisi eksiting terhadap standar *The Global Walkability Index* (GWI), dan bagaimana dukungan kebijakan Pemerintah Kota Denpasar dalam peningkatan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki. Teknik pengumpulan data berupa observasi lapangan terhadap fasilitas pejalan kaki pada radius 600 meter di sekitar titik transit GOR Ngurah Rai, kajian dokumen, dan analisis *buffering* untuk menentukan radius TOD. Analisis SWOT dilakukan untuk mengetahui kelebihan, kekurangan, peluang, dan ancaman terhadap ketersediaan fasilitas pejalan kaki dan menyusun strategi pengembangannya.

4 HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

Titik transit bus Trans Metro Dewata berada di Parkir Utara Stadion GOR Ngurah Rai, merupakan titik awal keberangkatan bus Trans Metro Dewata koridor 4B dengan rute GOR Ngurah Rai – *Monkey Forest*, Ubud (PP), dengan memanfaatkan lahan seluas 0,59 Ha. Berada di wilayah administrasi Desa Dangin Puri Kangin, dapat dijangkau melalui Jalan WR Supratman dari sisi utara maupun Jalan Melati dari sisi barat. Parkir Utara GOR Ngurah Rai juga digunakan sebagai sentral parkir kendaraan bagi orang-orang yang beraktivitas di kawasan sekitarnya. Keberadaan bus Trans Metro Dewata yang ada saat ini belum maksimal untuk mendukung penerapan *Transit Oriented Development*, yang diakibatkan oleh beberapa faktor yaitu pengguna bus yang belum cukup banyak, *time headway* bus yang tidak teratur sehingga menyulitkan pengguna untuk mengatur waktu perjalanan, fasilitas halte yang kurang nyaman bahkan rusak, dan rute bus yang belum mencakup seluruh pusat-pusat pelayanan di aglomerasi Sarbagita. Namun, kawasan di sekitar titik transit GOR Ngurah Rai sudah memperlihatkan ciri TOD dengan penggunaan lahan campuran, yaitu tersedianya kawasan perkantoran, perdagangan dan jasa, serta ruang-ruang publik yang didukung fasilitas pejalan kaki sebagaimana terlihat dalam **Gambar 1** berikut.



Gambar 1. Titik Transit GOR Ngurah Rai

4.2 Keselamatan

Keamanan dan keselamatan pejalan kaki saat menyeberang jalan merupakan salah satu aspek penting dalam infrastruktur pejalan kaki yang perlu mendapat perhatian serius. Berdasarkan hasil observasi di kawasan TOD sekitar GOR Ngurah Rai, beberapa isu yang ditemukan berkaitan dengan keamanan dan keselamatan pejalan kaki, memerlukan perbaikan signifikan. Penyeberangan jalan yang tersedia umumnya berada dalam jarak 200-300 meter satu sama lain. Namun, sebagian besar dari penyeberangan ini tidak dilengkapi dengan fasilitas penunjang keselamatan seperti zebra *cross* atau lampu penyeberangan seperti terlihat pada **Gambar 2**. Ketika menyeberang, pejalan kaki terpapar langsung dengan arus lalu lintas kendaraan bermotor yang bisa berkecepatan tinggi. Tanpa adanya tanda penyeberangan yang jelas, pengemudi sering kali tidak memberikan prioritas kepada pejalan kaki, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan. Pada jam-jam sibuk, kondisi ini menjadi semakin berbahaya karena volume kendaraan yang tinggi dan pengemudi yang kurang waspada. Waktu menunggu untuk menyeberang jalan juga menjadi faktor yang signifikan dalam menentukan keamanan pejalan kaki. Tanpa adanya lampu penyeberangan, pejalan kaki harus menunggu celah dalam arus lalu lintas yang cukup untuk menyeberang dengan aman.



Gambar 2. Fasilitas Penyeberangan Jalan Minim

4.3 Keamanan

Trotoar di sekitar GOR Ngurah Rai memiliki lebar rata-rata sekitar 1,5 meter, yang seharusnya cukup untuk mendukung mobilitas pejalan kaki. Namun, terdapat sejumlah trotoar yang tergolong sempit, khususnya di sepanjang jalan-jalan kecil dan kawasan perumahan. Beberapa bagian trotoar bahkan memiliki lebar kurang dari 1 meter, yang dapat menghambat mobilitas pejalan kaki terutama saat ada penumpukan orang seperti terlihat pada **Gambar 3**. Lebar trotoar yang sempit ini tidak hanya mengurangi kenyamanan, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan, terutama saat pejalan kaki harus berbagi ruang dengan pengguna jalan lainnya seperti pengemudi sepeda atau pengemudi motor yang terkadang melintasi trotoar. Permukaan trotoar yang tidak rata, berlubang, atau rusak dapat membahayakan pejalan kaki, terutama bagi mereka yang lanjut usia, anak-anak, atau penyandang disabilitas. Di beberapa titik, ditemukan trotoar dengan permukaan yang tidak rata atau berlubang, yang dapat menyebabkan pejalan

kaki tersandung atau terjatuh. Perbaikan dan pemeliharaan rutin trotoar menjadi sangat penting untuk memastikan bahwa jalur pejalan kaki aman dan nyaman digunakan.



Gambar 3. Ketersediaan Fasilitas Pejalan Kaki Tidak Merata

4.4 Kenyamanan

Secara keseluruhan, pencahayaan di sekitar GOR Ngurah Rai tergolong cukup memadai, utamanya di sepanjang jalur utama pada malam hari. Namun, terdapat beberapa titik yang kurang terang, terutama di area yang berada di belakang bangunan atau dekat dengan pohon besar yang menghalangi cahaya, yang dapat mempengaruhi rasa aman pejalan kaki, dan meningkatkan risiko kecelakaan dan kejahatan, terutama saat malam hari. Fasilitas pejalan kaki di sekitar GOR Ngurah Rai belum dilengkapi dengan tempat duduk, salah satunya mungkin disebabkan karena lebar yang kurang memadai. Padahal keberadaan tempat duduk yang nyaman sangat penting bagi pejalan kaki, terutama bagi mereka yang membutuhkan istirahat sejenak seperti lansia, anak-anak, atau individu dengan kebutuhan khusus. Penambahan bangku di titik-titik strategis dengan volume pejalan kaki yang tinggi, serta perawatan rutin untuk memastikan kebersihan dan kelayakan bangku, sangat diperlukan. Di kawasan sekitar GOR Ngurah Rai, keberadaan pepohonan masih kurang merata seperti terlihat pada **Gambar 4**. Beberapa bagian trotoar memiliki pepohonan yang cukup, sementara bagian lain tidak memiliki peneduh sama sekali. Penambahan pepohonan dan struktur peneduh lainnya di sepanjang trotoar sangat diperlukan untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki saat cuaca panas atau hujan, dan mendukung lingkungan yang lebih hijau dan sehat.



Gambar 4. Fasilitas Pejalan Kaki Dilengkapi Pohon Perindang

Saat ini, di kawasan sekitar GOR Ngurah Rai, elemen estetika seperti mural, taman kecil, atau instalasi seni masih minim. Penambahan mural dengan tema lokal atau instalasi seni dapat memberikan nilai tambah dan memberikan identitas unik yang dapat menarik lebih banyak pejalan kaki. Ketersediaan dan posisi infrastruktur untuk disabilitas seperti jalur pemandu bagi tunanetra, *ramp* akses, dan tanda-tanda taktil sangat penting untuk memastikan inklusivitas dan aksesibilitas bagi semua pengguna jalan. Di kawasan sekitar GOR Ngurah Rai, infrastruktur disabilitas masih kurang memadai, diantaranya jalur pemandu bagi tunanetra tidak selalu tersedia atau terputus-putus, *ramp* akses di trotoar terkadang terlalu curam atau tidak ada sama sekali, dan tanda-tanda taktil minim. Pemeliharaan infrastruktur disabilitas juga perlu

ditingkatkan agar tetap dalam kondisi baik dan fungsional, sehingga dapat menciptakan lingkungan yang inklusif dan ramah bagi semua orang, termasuk penyandang disabilitas.

4.5 Dukungan Kebijakan

Kebijakan yang telah diberlakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Denpasar terkait pemanfaatan sepeda dalam kota. Pertama, Peraturan Daerah Kota Denpasar No. 8 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Denpasar Tahun 2021-2041 telah menetapkan jalur pejalan kaki yang tersebar di seluruh wilayah kota, dengan beberapa tipologi diantaranya adalah jalur pejalan kaki di sisi jalan atau di atas saluran drainase, jalur pejalan kaki dalam bentuk plaza di kawasan perdagangan dan jasa, perkantoran, pendidikan, dan di kawasan perumahan tertentu. Selain itu, terdapat upaya peningkatan dan pengembangan ruang pejalan kaki, termasuk peningkatan dan pengembangan jalur pejalan kaki di Jalan Kamboja yang masuk ke dalam radius kawasan TOD di titik transit GOR Ngurah Rai sebagaimana terlihat pada **Gambar 5**. Selain itu juga peningkatan ruang pejalan kaki di RTH sekaligus berfungsi sebagai lintasan lari, dan pengembangan penyediaan jalur-jalur untuk penyandang cacat dan kaum difabel lainnya. Rencana tersebut sudah masuk dalam indikasi program dalam RDTR wilayah perencanaan tengah, sedangkan dana untuk program ini diperoleh dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dan dikelola oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) Kota Denpasar.



Gambar 5. Radius Kawasan TOD GOR Ngurah Rai

4.6 Analisis SWOT

Berdasarkan hasil observasi lapangan dan kajian dokumen kebijakan Pemerintah Kota Denpasar, maka selanjutnya dilakukan analisis SWOT dengan hasil sebagai berikut:

- *Strengths* (Kekuatan)
 1. Kebijakan Pemerintah yang Mendukung
Pemerintah Kota Denpasar telah menetapkan kebijakan yang mendukung pengembangan infrastruktur pejalan kaki di seluruh wilayah Kota melalui Peraturan Daerah Kota Denpasar No. 8 Tahun 2021, termasuk jalur pejalan kaki di sekitar GOR Ngurah Rai.
 2. Penerangan yang Memadai di Jalur Utama
Penerangan di jalur utama sekitar GOR Ngurah Rai umumnya memadai, memberikan keamanan bagi pejalan kaki pada malam hari. Hal ini mengurangi risiko kecelakaan dan kejahatan di area yang terang benderang.
 3. Keberadaan Pepohonan di Beberapa Area
Beberapa bagian trotoar memiliki pepohonan yang cukup, memberikan keteduhan dan meningkatkan estetika lingkungan. Pepohonan ini memberikan kenyamanan tambahan bagi pejalan kaki, terutama saat cuaca panas.

- *Weaknesses* (Kelemahan)
 1. Kondisi Trotoar yang Tidak Merata
Lebar dan kondisi trotoar di sekitar GOR Ngurah Rai bervariasi, dengan beberapa trotoar yang sempit dan permukaan yang tidak rata atau rusak. Hal ini dapat menghambat mobilitas pejalan kaki dan meningkatkan risiko kecelakaan.
 2. Kurangnya Fasilitas Penyeberangan Jalan
Penyeberangan jalan umumnya berada dalam jarak 200-300 meter satu sama lain, tetapi sebagian besar tidak dilengkapi dengan zebra cross atau lampu penyeberangan. Hal ini membuat pejalan kaki terpapar langsung dengan arus lalu lintas kendaraan bermotor, meningkatkan risiko kecelakaan.
 3. Ketersediaan Infrastruktur Disabilitas yang Kurang Memadai
Infrastruktur untuk disabilitas seperti jalur pemandu tunanetra, ramp akses, dan tanda-tanda taktil masih kurang memadai, yang dapat menghambat aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.
 4. Distribusi Fasilitas Pendukung yang Tidak Merata
Fasilitas seperti bangku dan peneduh tidak tersebar merata di seluruh kawasan, mengurangi kenyamanan pejalan kaki di beberapa area.
- *Opportunities* (Peluang)
 1. Pengembangan Infrastruktur melalui Kebijakan Pemerintah
Kebijakan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Denpasar membuka peluang untuk pengembangan dan peningkatan infrastruktur pejalan kaki, khususnya di kawasan TOD sekitar GOR Ngurah Rai, dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.
 2. Pendanaan dari APBDK
Program pengembangan infrastruktur pejalan kaki didukung oleh Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Denpasar (APBD), yang dapat digunakan untuk memperbaiki dan memperluas fasilitas pejalan kaki.
 3. Peningkatan Estetika dan Daya Tarik Lingkungan
Penambahan mural, taman kecil, dan elemen estetika lainnya yang dapat mempercantik kawasan untuk menarik lebih banyak orang untuk berjalan kaki.
 4. Pengembangan Ruang Pejalan Kaki di Kawasan RTH
Rencana pengembangan ruang pejalan kaki yang juga berfungsi sebagai lintasan lari di Ruang Terbuka Hijau (RTH) dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan memberikan manfaat tambahan bagi pejalan kaki.
- *Threats* (Ancaman)
 1. Volume Kendaraan yang Tinggi
Volume kendaraan yang tinggi, terutama pada jam-jam sibuk, dapat meningkatkan risiko kecelakaan bagi pejalan kaki. Arus lalu lintas yang padat juga membuat pejalan kaki harus menunggu lebih lama untuk menyeberang jalan dengan aman.
 2. Kurangnya Kesadaran Pengendara terhadap Pejalan Kaki
Pengendara sering kali tidak memberikan prioritas kepada pejalan kaki, terutama di titik tidak memiliki tanda jelas seperti zebra cross atau lampu penyeberangan, ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan bagi pejalan kaki.
 3. Kondisi Cuaca Ekstrem
Cuaca panas atau hujan lebat dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki, terutama di area yang minim peneduh. Kondisi cuaca ekstrem ini dapat membuat pejalan kaki enggan menggunakan fasilitas pejalan kaki yang ada.
 4. Kerusakan dan Kurangnya Perawatan Fasilitas

Fasilitas pejalan kaki yang rusak atau kurang terawat dapat membahayakan pejalan kaki dan mengurangi kenyamanan mereka. Pemeliharaan rutin yang tidak memadai dapat menyebabkan penurunan kualitas fasilitas dalam jangka panjang.

Berdasarkan hasil analisis SWOT, maka strateginya adalah sebagai berikut

- Strategi SO (*Strengths-Opportunities*)
 1. Memanfaatkan dukungan kebijakan dari Pemerintah Kota Denpasar untuk mempercepat pengembangan dan peningkatan jalur pejalan kaki di sekitar GOR Ngurah Rai, mencakup perbaikan trotoar yang rusak, penambahan penyeberangan jalan yang aman, dan perluasan jalur pejalan kaki.
 2. Menggunakan pendanaan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Denpasar (APBD) untuk perbaikan dan pemeliharaan rutin fasilitas pejalan kaki, termasuk penerangan, bangku, peneduh, mural, instalasi seni, dan infrastruktur disabilitas. Investasi ini akan meningkatkan kualitas dan daya tarik jalur pejalan kaki, serta menciptakan suasana yang lebih menyenangkan bagi pejalan kaki.
- Strategi ST (*Strengths-Threats*)
 1. Menggunakan fasilitas yang ada untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap hak pejalan kaki, untuk mendidik pengendara tentang pentingnya memberikan prioritas kepada pejalan kaki, terutama di penyeberangan jalan.
 2. Mengoptimalkan lampu penerangan yang memadai di jalur utama untuk memperbaiki area yang kurang terang dan rawan kejahatan, untuk meningkatkan rasa aman pejalan kaki dan mengurangi risiko kecelakaan dan kejahatan.
- Strategi WO (*Weaknesses-Opportunities*)
 1. Memanfaatkan dukungan pendanaan dari APBD untuk memperbaiki dan menambah infrastruktur disabilitas seperti jalur pemandu tunanetra, ramp akses, dan tanda-tanda taktil, untuk memastikan aksesibilitas dan inklusivitas bagi semua pengguna jalan. Perbaikan dan pemeliharaan rutin juga perlu dilakukan untuk menjaga fasilitas dalam kondisi baik.
 2. Menambah penyeberangan jalan yang aman dan jelas di area dengan volume pejalan kaki tinggi.
- Strategi WT (*Weaknesses-Threats*)
 1. Mengatasi kelemahan kondisi trotoar yang rusak dan sempit dengan pemeliharaan rutin yang didanai oleh APBD. Trotoar yang rata dan lebar akan mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan kenyamanan pejalan kaki.
 2. Mengatasi ancaman dari volume kendaraan yang tinggi dengan memasang fasilitas keselamatan penyeberangan jalan yang memadai. Ini termasuk zebra cross, lampu penyeberangan, dan tanda-tanda yang jelas untuk memastikan pejalan kaki dapat menyeberang dengan aman.

5 KESIMPULAN

Untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan daya tarik fasilitas pejalan kaki di kawasan TOD sekitar GOR Ngurah Rai, perlu dilakukan peningkatan pada beberapa aspek utama. Penerangan yang memadai, penambahan bangku dan peneduh, serta penyediaan mural dan elemen estetika dapat menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan menarik bagi pejalan kaki. Selain itu, penambahan dan perbaikan infrastruktur disabilitas sangat penting untuk menciptakan lingkungan yang inklusif dan ramah bagi semua pengguna jalan. Dukungan kebijakan dari Pemerintah Kota Denpasar, serta pendanaan melalui APBD, memberikan peluang besar untuk merealisasikan pengembangan infrastruktur pejalan kaki yang lebih baik di kawasan ini. Namun, tantangan seperti volume kendaraan yang tinggi dan kurangnya kesadaran pengendara perlu diatasi melalui perencanaan yang cermat dan edukasi yang tepat

untuk semua pemangku kepentingan. Dengan menerapkan strategi-strategi ini, kawasan TOD sekitar GOR Ngurah Rai dapat menjadi lingkungan yang lebih aman, nyaman, dan menarik bagi pejalan kaki.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih kami sampaikan kepada Koordinator, Dosen, dan rekan-rekan mahasiswa Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana atas dukungannya terhadap penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Calthorpe, P. 1993. *The Next American Metropolis; Ecology, Community, and The American Dreams*. New York: Princeton Architectural Press.
- Cervero, R., Ferrell, C., & Murphy, S. (2002). Transit-oriented development and joint development in the United States: A literature review. *Research Results Digest*, 52, 1-144.
- Cervero, R., Murakami, J., & Miller, M. A. (2009). Direct ridership model of bus rapid transit in Los Angeles County: Insights on traveller response and land use impacts. *Transportation Research Record*, 2145(1), 1-7.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2012). *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. London: Island Press.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265-294.
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). *Principles of Transport Oriented Development (TOD)*.
- Krambeck, H. V. (2006). *The global walkability index*.
- Kusumantoro, I. P. 2007. Menggagas Bentuk Ruang Kota Alternatif: Upaya Mereduksi Intensitas Pergerakan Lalu Lintas Kota. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 18(3), 78-90.
- Litman, T. (2003). *Economic Value of Walkability*. Victoria Transport Policy Institute.
- Mungkasa, O. (2021). *Urban transport planning: Theory and practice*. Jakarta: Indonesian Infrastructure Initiative.
- Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 2 Tahun 2023 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali 2023-2043.
- Peraturan Daerah Kota Denpasar Nomor 8 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Denpasar 2021-2041.
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional RI Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- Peraturan Wali Kota Denpasar Nomor 58 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Tengah 2022-2042.
- Wicaksono, A., Prabowo, A. H., & Purnomo, E. I. (2019). Analisis Kualitas Jalur Pedestrian Di Kawasan Kota Lama Bandung Berdasarkan PEQI. *Jurnal AGORA*, 17(1), 1-9.