

PENGARUH WISATA KULINER TERHADAP PERKEMBANGAN JALUR PEDESTRIAN (STUDI KASUS: SEGMENT JL. KEBUMEN-CILACAP KECAMATAN TAMBAK KABUPATEN BANYUMAS)

Yan Adrian Raynanda

Program Studi Arsitektur
Universitas Muhammadiyah Surakarta
e-mail: yanadrian124@gmail.com

Indrawati

Program Studi Arsitektur
Universitas Muhammadiyah Surakarta
e-mail: indrawati@ums.ac.id

ABSTRAK

Sate bebek merupakan kuliner khas yang dilakukan secara turun-temurun dan sudah berlangsung lama. Seiring dengan perkembangan waktu maka dibutuhkan sebuah wadah yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat berupa sarana dan prasarana yang mendukung aktivitas setempat. Pada proses pengembangannya, maka daya tarik utama wisata tersebut menjadi prioritas dalam sebuah perencanaan daerah yang dapat dijadikan sebagai ikonik seperti bentuk masa, fasad, dan sirkulasi. Dalam penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh wisata kuliner terhadap perkembangan jalur pedestrian pada segment Jl. Kebumen-Cilacap di Kecamatan Tambak. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif dengan sumber data dari hasil observasi, wawancara, dan kuisioner. Maka hasil pembahasan yang diperoleh adalah 1). Tersedianya fasilitas untuk pedestrian pada koridor jalan; 2). Fasilitas pedestrian yang disediakan tergolong tidak ramah terhadap kaum difabel. Berdasarkan pembahasan tersebut, wisata kuliner memberikan pengaruhnya terhadap perkembangan arsitektur koridor jalan berupa pengadaan terhadap akses pedestrian, namun fungsi dari jalur pedestrian masih belum maksimal dengan tidak mempertimbangkan aktivitas pengguna jalan yang berkebutuhan khusus.

KEYWORDS: Jalur Pedestrian, Wisata Kuliner

PENDAHULUAN

Kabupaten Banyumas merupakan wilayah yang masih dalam proses pengembangan. Di Banyumas terdapat pembagian zona yaitu Banyumas Utara, Selatan, Tengah, Barat dan Timur. Pada wilayah zona Banyumas Timur meliputi Tambak, Sumpiuh, Kemranjen, Somagede, Banyumas, dan Kebasen. Berfokus pada Kecamatan Tambak, Tambak merupakan kecamatan bagian timur di Kabupaten Banyumas yang memiliki luas wilayah 52,03km². Kecamatan Tambak berada di ketinggian +17mdpl, dan di bagian utara terdapat barisan pegunungan yang lokasinya tidak jauh yaitu sekitar 1,5km.

Kecamatan Tambak terdiri dari 12 kelurahan yaitu Kamulyan, Purwodadi, Karangpetir, Karangpucung, Gebangsari, Pesantren, Prembun, Watuagung, Buniayu, Plangkapan, Gumelar Kidul dan Gumelar Lor. Dari 12 kelurahan tersebut Desa Purwodadi, Kamulyan, Pesantren, Karangpucung memiliki perkembangan yang pesat karena wilayahnya yang strategis dari segi

akses transportasi dan berada di pusat kota Kecamatan Tambak.

Kecamatan Tambak adalah wilayah yang memiliki perkembangan potensi wisata yang menonjol, saat ini wilayah tersebut yang memberi pengaruh terhadap arsitektur dan penataan kota wilayah Kecamatan tambak khususnya pada koridor jalab. Tambak memiliki perkembangan yang pesat karena memiliki pusat kuliner makanan khas yang ramai yaitu sate bebek (itik manila) dan ini masih dalam masa pengembangan untuk menjadi wisata kuliner yang lebih baik dan ter-organisir.

Seiring dengan perkembangan wilayah maka dibutuhkan sebuah wadah yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat berupa sarana dan prasarana yang mendukung aktivitas setempat. Dengan karakter perdagangan seperti pedagang kaki lima dan ruko pada wilayah tersebut cenderung memakan tempat pada ruas jalan yang mendorong untuk membuat perubahan pada koridor jalan.

Menurut Hamid Shirvani (1985), Ruang luar pada ruang terbuka dalam skala perkembangan kota mengenai perubahan fisik, ruang jalan, ruang lambat, jalur pejalan kaki dan komponen yang ada didalamnya adalah elemen kota.

Tujuan Penelitian

Mengidentifikasi pengaruh wisata kuliner sate bebek terhadap jalur pedestrian segmen Jl. Kebumen-Cilacap.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Urban Desain

Menurut Roger Trancik (1986), teori *urban* yaitu teori *figure ground*, *linkage*, dan *place*.

1. Teori *Figure ground*

Figure ground merupakan gambaran suatu kawasan dengan menunjukkan tekstur kota berupa masa bangunan, solid dan ruang terbuka. Pada pola tekstur suatu kawasan dapat dibagi menjadi 3 kelompok yaitu

a. Homogen

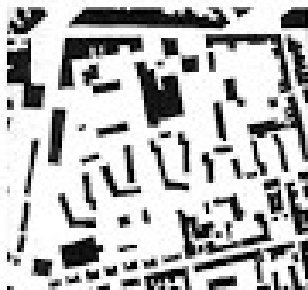
Homogen merupakan kawasan yang tersusun dengan pola yang sama, dapat diambil contoh adalah kota Amsterdam, Belanda.



Gambar 1. Kota Amsterdam, Belanda
Sumber: Google Maps, 2020

b. Heterogen

Heterogen adalah kawasan dengan susunan pola yang memiliki dua jenis atau lebih



Gambar 2. Pola Heterogen
Sumber: Markus Zahnd, 1999

c. Menyebar

Menyebar merupakan kawasan dengan pola menyebar dan terlihat kacau.



Gambar 3. Pola Menyebar atau Tidak Jelas
Sumber: Markus Zahnd, 1999

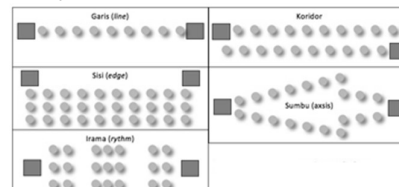
2. Teori *Linkage*

Teori *Linkage* merupakan gambaran mengenai bentuk suatu kota yang tidak terlepas dari jaringan sirkulasi kota (*Network Circulation*). Yang dimaksud jaringan sirkulasi kota adalah berupa jalan, jalur *pedestrian*, ruang terbuka. Pada teori *Linkage* terbagi mejadi 2 jenis yaitu:

a. *Linkage Visual*

Dari makna *linkage visual* adalah penghubung berdasarkan gambaran, dimana penghubung ini dapat dilihat langsung oleh mata. Contoh elemen yang menjelaskan *linkage visual* adalah:

- Elemen garis, yang menghubungkan satu tempat ke tempat lainnya dengan penampakan visua berupa dereta garis bangunan maupun vegetasi yang massif
- Elemen koridor merupakan elemen yang menghubungkan dua tempat dengan membentuk sebuah ruang berupa bangunan maupun vegetasi
- Elemen sisi, polanya hampir sama seperti elemen garis namun tidak membentuk sebuah garis titik melainkan garis dengan masa yang banyak dengan satu sisi saja.
- Elemen sumbu memiliki pola yang hampir sama dengan elemen koridor hanya saja pada elemen sumbu lebih mengutamakan salah satu daerah saja.
- Elemen irama, merupakan variasi massa dan ruang untuk menghubungkan dua tempat.



Gambar 4. Elemen *Linkage*

Sumber: <http://arcaban.blogspot.com/2011/03/teori-linkage.html>

3. Teori *Place*

Menurut Locus Solus dalam Genus Loci, Nobert Schultz (1980), *place* adalah ruang yang memiliki ciri khas, karakter, dan keunikan terhadap budaya setempat dan lingkungan alami.

Sedangkan menurut Markus Zahnd (1999), *place* dibentuk sebuah space apabila memiliki ciri khas tertentu yang berarti bagi lingkungannya.

Yaitu sebuah ruang atau *void* yang mewadahi manusia untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya.

Elemen Rancang Kota

Dalam sebuah perancangan suatu wilayah harus memiliki sebuah identitas yang memberikan ciri khas tersendiri. Untuk menciptakan identitas tersebut tidak lain adalah merencanakan sebuah letak atau aspek berupa karakter secara fisik maupun non-fisik. Bagaimana agar karakter tersebut dapat ditonjolkan adalah dengan berkiblat pada terori dasar perancangan. Terdapat beberapa dalam sebuah teori perancangan dasar adalah sebagai berikut:

1. Bentuk Masa

Bentuk bangunan menyangkut aspek bentuk fisik pada bangunan, meliputi ketinggian, pemunduran, penutupan, selanjutnya lebih luas menyangkut penampilan bangunan, yaitu kepejalan, warna, material, tekstur, fasade, skala dan gaya

2. Tata Guna Lahan

Merupakan hasil perencanaan dengan memanfaatkan penggunaan lahan pada sebuah kawasan agar sesuai dengan fungsinya,

3. Parkir dan Sirkulasi

Sirkulasi merupakan bagian dari perancangan kota yang dapat memberikan pengaruh pada pola aktivitas wilayah. Sirkulasi yang baik akan memberikan dampak yang positif yaitu dapat mengurangi kemacetan. Khususnya pada objek wisata, sirkulasi dan parkir merupakan hal sangat diperhatikan.

4. Ruang Terbuka

Berdasarkan Stephen Carr (1992) pada Darmawan (2007), menuliskan ruang public dibagi menjadi beberapa tipe yaitu taman umum, plasa, memorial, pasar, jalan, dan ruang komunitas.

5. *Pedestrian*

Stepen Carr (1992) dan Rubein H (1992) pada Darmawan (2007), menyatakan bahwa ruang terbuka sebagai prasarana transportasi yang dibagi menjadi beberapa tipe yaitu *pedestrian side walk*, *mall pedestrian*, *mall transit*, gang kecil, dan jalur lambat. Dengan adanya pengkalsifikasi tipe *pedestrian*.

6. *Signage*

Signage merupakan sebuah tanda atau rambu untuk memberikan informasi. Dalam perancangan suatu wilayah, signage merupakan komponen penting yang harus ada untuk memberikan arahan atau petunjuk kepada wisatawan atau orang asing.

7. Aktivitas Pendukung

Menurut Hamid Shirvani (1985), aktivitas pendukung merupakan elemen kota yang mendukung dua atau lebih pada pusat kegiatan umum yang ada pada pusat kota dan memiliki.

METODE PENELITIAN

Penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan metode pengumpulan data dari hasil observasi, wawancara dan kuisisioner. Waktu penelitian dilakukan pada bulan Januari 2021 dengan melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan.

Fokus Penelitian

Penelitian dilakukan di segmen JL. Kebumen-Cilacap Kecamatan Tambak dengan dasar-dasar pertimbangan yang diambil. Fokus penelitian adalah pengaruh wisata kuliner terhadap arsitektur koridor jalan khususnya perkembangan akses *pedestrian*.



Gambar 5. Lokasi Penelitian
Sumber: Google Maps, 2021

Tahapan Penelitian

Penelitian dilakukan menggunakan 3 langkah yang tertulis sebagai berikut:

1. Tahap Observasi

Pada tahap observasi ini penulis mengumpulkan data yang berupa data fisik.

Dari data tersebut penulis mendata kondisi perkembangan arsitektur apa saja yang ada koridor jalan saat observasi di lapangan. Kemudian dari data observasi tersebut dianalisa perubahan yang ada di koridor jalan, lalu data disajikan dalam bentuk tabel

2. Tahap Wawancara dan Penyebaran Kuisisioner

Peneliti melakukan wawancara terhadap pemilik kios sate bebek dan masyarakat. Berisi tentang tanggapan masyarakat mengenai koridor jalan.

Setelah melakukan wawancara, tahap selanjutnya penulis menyebar kuisisioner metode purposive sampling dengan fokus responden berdasarkan alat transportasi yang digunakan.

3. Tahap Pembahasan

Pada tahap pendataan akhir ini penulis mengumpulkan data yang didapat dari pendataan pertama. Kemudian dari data observasi di lapangan lalu dianalisa.

PEMBAHASAN

Kecamatan Tambak dilintasi oleh Jl. Kebumen-Cilacap dengan status jalan Negara dengan aktivitas yang padat.



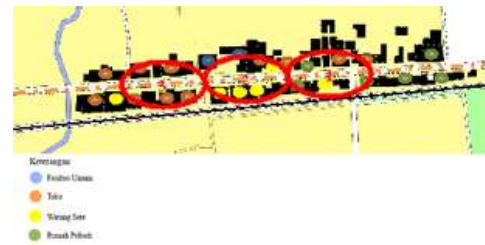
Gambar 6. Zonasi Penelitian
Sumber: Data Penulis, 2021

Pada koridor Jl. Kebumen-Cilacap memiliki batas administrasi yaitu:

- Utara : Kelurahan Purwodadi
- Selatan : Kelurahan Pesantren
- Barat : Kelurahan Kamulyan dan Karangpucung

Pengaruh Wisata Kuliner terhadap Koridor Jalan

Dengan adanya perkembangan wisata kuliner, maka wajah koridor jalan perlahan mengalami sedikit perubahan. Terdapat zona yang menjadi pembanding oleh peneliti dalam menganalisa koridor jalan seperti pada blockplan berikut

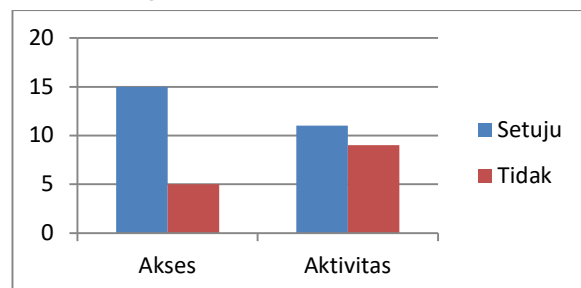


Gambar 7. Zona Penelitian
Sumber: Data Penulis, 2021

Tabel 1. Hasil Observasi

Kondisi	Analisa
Sebelum	<ul style="list-style-type: none"> – Sebelum tahun 2007 belum tersedia fasilitas khusus <i>pedestrian</i>. – Area tersebut sebelumnya digunakan untuk berjualan kios sate bebek
Sesudah	<ul style="list-style-type: none"> – Karena adanya area <i>pedestrian</i> maka kios-kios, harus memundurkan bangunannya. – Tersedia fasilitas khusus untuk <i>pedestrian</i> yang terbuat dari paving blok – Tidak ada fasilitas untuk orang difabel – Bentuk dan kontur dari jalur <i>pedestrian</i> kurang ramah untuk orang difabel.

Penelitian tahap kedua merupakan kegiatan wawancara terhadap wisatawan kuliner. Pada penelitian ini, peneliti mengajukan pertanyaan yang kemudian dari hasil jawaban tersebut diakumulasikan ke dalam bentuk diagram. Sehingga didapat sebuah grafik jawaban kecenderungan.

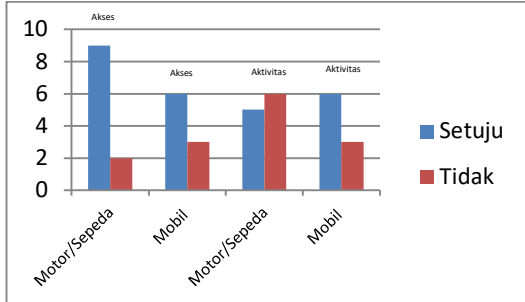


Gambar 8. Tanggapan Wisatawan terhadap Koridor Jalan
Sumber: Data Penulis, 2021

Menurut grafik yang didapat dari kuisisioner pada wisatawan adalah semua jawaban dominan setuju. Dengan hasil lokasi voting, lokasi kuliner

didukung penuh oleh wisatawan untuk dijadikan sebagai tempat wisata kuliner.

Kemudian dari 20 responden yang terbagi berdasarkan jenis transportasi yang digunakan dengan mengacu pada kriteria akses dan aktivitasnya hasil tersebut ditunjukkan pada diagram di bawah ini.



Gambar 9. Tanggapan Wisatawan Berdasarkan Alat Transportasinya
Sumber: Data Penulis

Hasil Pembahasan

Pengaruh Wisata Kuliner terhadap Perkembangan Koridor

Elemen Rancang Kota

- Jalur Pedestrian



Gambar 10. Jalur Pedestrian
Sumber: Data Penulis, 2021

Jalur pedestrian dibangun pada tahun 2007, jalur pedestrian dibangun karena melihat kondisi kuliner khas yang semakin berkembang agar para pedestrian lebih leluasa dalam beraktivitas dan untuk membatasi hak pedestrian dengan pengguna jalan lainnya.

Tabel 2. Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pedestrian

Isu Utama	Informasi Tambahan
Kemiringan memanjang maksimum 12% (1:8)	Kemiringan memanjang disarankan 8% (1:12)
Kemiringan melintang maksimum 2% (1:50)	Harus konsisten sepanjang ramp
Lebar minimum 1,2 m	Disarankan 1,5 m
Ubin pemandu	Untuk mencegah pengguna kursi roda kehilangan keseimbangan, atau bergulir

Namun dari perkembangan jalur pedestrian belum dikatakan berfungsi dengan semestinya karena

- Tidak ada fasilitas untuk orang difabel
- Sudut kemiringan lebih dari 8% sehingga jalur pedestrian kurang ramah untuk orang difabel karena
- Terkadang digunakan sebagai tempat parkir untuk kendaraan roda dua

Kemudian berdasarkan hasil tanggapan yang diperoleh dari wisatawan adalah 75% setuju bahwa aksesibilitas pada area wisata kuliner tergolong mudah. Sedangkan 25% mengatakan sulit karena mempertimbangkan bahu jalan dan jalur pedestrian yang digunakan sebagai area parkir sehingga dapat menimbulkan arus lalu lintas maupun aktivitas pedestrian yang terganggu.

KESIMPULAN

Berdasarkan pemaparan hasil penelitian yang dijelaskan pada bab sebelumnya dapat disimpulkan bahwa hasil didapat dari hasil kuisisioner, memiliki tanggapan yang positif terhadap lokasi wisata kuliner yang berada di Jl. Kebumen-Cilacap. Hal ini memberikan dampak bertambahnya elemen rancang kota berupa pengadaan jalur pedestrian. Meskipun hal tersebut sudah dilakukan, masih terdapat kekurangan dalam merealisasikannya yaitu kurang memperhatikannya fungsi utama dari jalur pedestrian. Tidak adanya fasilitas khusus untuk orang-orang yang berkebutuhan khusus, dan jalur pedestrian terkadang digunakan untuk area parkir roda dua,

SARAN

1. Seharusnya dalam merencanakan jalur pedestrian tidak hanya untuk orang normal saja, namun juga mempertimbangkan untuk orang yang berkebutuhan khusus atau difabel
2. Perlu adanya tindakan tegas bagi kendaraan roda dua yang parkir pada jalur pedestrian.
3. Penelitian masih jauh dari kesempurnaan sehingga dibutuhkan penelitian yang lebih lanjut karena pada saat penelitian ini berlangsung terjadi kondisi

Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) akibat COVID-19.

4. Diperlukan penelitian secara langsung di lapangan dengan narasumber yang lebih luas agar mendapatkan hasil data penelitian yang lebih akurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Darmawan, E. (2007). Peranan Publik dalam Perancangan Kota (Urban Design). Pidato Pengukuhan. Fakultas Teknik, Semarang: Universitas Diponegoro.
- Murniatmo, G., Wibowo, & Sukirman. (1998). Arsitektur Tradisional Daerah Istimewa Yogyakarta. Jakarta: CV. Pialamas Permai.
- Shirvani, H. (1985). The Urban Design Process. New York.
- Trancik, R. (1986). Finding Lost Space. New York: Van Nostrand Reinhold Company.