

KUALITAS WALKABILITY PUSAT KOTA BANYUWANGI

by Layanan Digital

Submission date: 30-Jul-2024 02:45PM (UTC+0700)

Submission ID: 2293376415

File name: 19524_LAYOUT_x.pdf (732.06K)

Word count: 5039

Character count: 30778

KUALITAS WALKABILITY PUSAT KOTA BANYUWANGI

Walkability Quality of Banyuwangi Town Centre

Catherine Kirsten Eka Wijaya^{1*}, Rony Gunawan Sunaryo², Agus Dwi Hariyanto¹

¹Magister Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Kristen Petra

²Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Atma Jaya Yogyakarta

*penulis korespondensi: catherinekirsteneka@gmail.com

Sejarah Artikel

- Diterima
22/02/2024
- Revisi
28/05/2024
- Disetujui
10/06/2024
- Terbit Online
31/07/2024

Kata Kunci:

- pedestrian shed
- pusat kota
Banyuwangi
- urban tissue
- walkability

Keywords:

- Banyuwangi Town
centre
- pedestrian shed
- urban tissue
- walkability

ABSTRAK

Banyuwangi lahir dari wilayah Kerajaan Blambangan, kerajaan Hindu terakhir di Jawa. VoC mendirikan pos induk dan dan selanjutnya pada periode kolonial wilayah ini berkembang menjadi kota pusat perdagangan di ujung timur Pulau Jawa. Pusat Kota Banyuwangi saat ini bertransformasi menjadi kawasan wisata, perdagangan dan jasa. Fenomena *automobile dependency* yang juga berlaku di Kota Banyuwangi kontradiksi dengan pentingnya *walkability* kawasan terutama pusat kota untuk mendukung rencana pengembangan potensi Kota Banyuwangi ke arah pariwisata dan kebudayaan. Riset dilakukan dengan metode simulasi, bertujuan mendapatkan pemetaan yang dapat dipakai sebagai acuan dalam merancang pusat kota yang resilien melalui *walkability* kawasan. Riset melakukan analisis kualitas *walkability* kawasan melalui perbandingan *pedshed* di titik potensial Kawasan Pusat Kota Banyuwangi. Hasil riset menggambarkan elemen kota memiliki kemampuan cukup baik dalam mempertahankan signifikansinya walaupun ada pergeseran konsep *urban tissue* kawasan. Kawasan memiliki nilai *pedshed ratio* yang lebih baik di halaman Gedung Wanita (*pedshed ratio* = 0.9) dibandingkan taman Sritanjung (*pedshed ratio* = 0.8) akibat pengaruh persebaran titik poin wisata dan tipologi jalan yang ada di kawasan. Hal ini menunjukkan kawasan pusat kota Banyuwangi memiliki kualitas *walkability* yang sangat baik sehingga memungkinkan potensi pengembangan kawasan menjadi area kluster wisata yang *walkable*.

ABSTRACTS

Banyuwangi was originally a colonial city that became the main post of the VOC/colonial government and a trading center included in the territory of the Kingdom of Blambangan, the last Hindu kingdom on the island of Java. Banyuwangi city center was transformed into a tourism-trade/service area. The urban tissue movement of downtown Banyuwangi resulted in the need for a review related to automobile dependency and lack of exposure to the diversity of tourist activities in the region, seeing the great tourism potential in history and culture. The research aims as a reference in designing a resilient city center through regional walkability. The research was conducted using simulation methods. Reviewing the quality of walkability of the area by comparing *pedshed* at the center point of Sritanjung Park and Gedung Wanita based on potential points. The result is the city element has a fairly good ability to maintain its significance despite the shift in the concept of urban tissue area. The area has a better *pedshed ratio* value in the Women's Building yard (*pedshed ratio* = 0.9) than Sritanjung Park (*pedshed ratio* = 0.8) due to the influence of the distribution of tourist points and road typology in the area. This shows that the downtown area of Banyuwangi has excellent walkability quality, allowing the potential for developing the area into a walkable tourism cluster area.

Sitasi artikel ini:

Wijaya, C. K. E., Sunaryo, R. G., Hariyanto, A. D. 2024. Kualitas Walkability Pusat Kota Banyuwangi. **Agora : Jurnal Penelitian dan**

Karya Ilmiah Arsitektur Usakti. Vol. 22, No. 1, Halaman 109-123

DOI: <https://dx.doi.org/10.25105/agora.v22i1.19524>

PENDAHULUAN

Urban tissue di kawasan Pusat Kota Banyuwangi pada satu dekade terakhir mengalami perubahan dengan intensi menjadikannya destinasi wisata dan area perdagangan/jasa, dari yang awalnya merupakan pusat pemerintahan dan perdagangan (Suwondo *et al.*, 2023; Wijaya, 2023). Hal ini ditunjukkan dari adanya perubahan kebijakan secara mayor dari pemerintah kota melalui kepemimpinan Bupati Azwar Anas dengan intensi membangkitkan Banyuwangi dalam segi kebijakan sosial, ekonomi, & politik pada tahun 2010 (Kapiso & Ansar, 2023). Perubahan kebijakan baru mendorong perubahan konsep Kota Banyuwangi menuju ke arah kota pariwisata (Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2012). Sebagai kawasan yang letaknya strategis, memiliki sejarah yang cukup panjang, memperoleh revitalisasi kawasan besar-besaran, dan terdapat beberapa objek bangunan yang termasuk sebagai destinasi wisata budaya dan religi, ironisnya kawasan Pusat Kota Banyuwangi ini tidak termasuk sebagai destinasi wisata prioritas tujuan wisatawan (Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2012). Sedangkan, melihat adanya potensi wisata yang begitu besar, nilai historis, dan budaya kawasan memungkinkan adanya pengembangan kawasan menjadi klaster wisata.

Kontradiksi dengan konsep tersebut, empiris di kawasan pusat kota terdapat tiga permasalahan, yaitu: (1) *automobile dependency*, pembangunan dan pengembangan tipologi jalan dan objek wisata cenderung mendukung pergerakan kendaraan. Hal ini disebabkan oleh kurang adanya keterikatan antar objek wisata serta kurangnya akses terhadap transportasi umum untuk mencapai tempat wisata. (Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2017). Hal ini bahkan difasilitasi oleh pemerintah Banyuwangi dengan menciptakan program perjalanan dengan karavan (Apriyono, 2018); (2) Potensi kawasan sebagai kawasan wisata kota tua belum dieksplorasi optimal, masih banyak titik potensial yang tidak dikenal publik dan wisatawan karena saat ini Pemerintah Banyuwangi masih memprioritaskan wisata alam dan menjadikan wisata sejarah sebagai pelengkap (Mursidi *et al.*, 2023; Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2012; Rachman & Satyawan, 2019); (3) Penataan kawasan pusat kota yang kurang memperhatikan nilai historis dan budaya bangunan dan kawasan (khususnya elemen *propelling*), sehingga karakternya sebagai kawasan kota lama menjadi tidak jelas (Suwondo *et al.*, 2023). Hal ini ditunjukkan dengan adanya pembongkaran total pada benteng Utrecht Fort hingga tak bersisa dan digantikan oleh perumahan warga (Banyuwangi Connect, 2017) dan bangunan Gedung Juang 45 menjadi gedung kesenian baru dengan konsep hijau/karakter baru (Wibowo, 2016).

Sejalan dengan permasalahan yang ada menunjukkan perlunya perbaikan terhadap cara pergerakan wisatawan dan mengoptimalkan wisata, khususnya wisata sejarah mengingat bahwa Banyuwangi memiliki sejarah perkembangan kota yang panjang. Hal ini dapat diselesaikan dengan

peninjauan *walkability* kawasan untuk mendukung kesuksesan pengembangan wisata. *Walkability* adalah potensi dari lingkungan yang memungkinkan manusia berjalan kaki, potensi ini dapat ditentukan oleh karakteristik fisik lingkungan (Cysek-Pawlak & Pabich, 2021). Menurut *Charter of the New Urbanism*, suatu lingkungan harus *compact*, ramah pejalan kaki, dan *mixed-use* serta aktivitas sehari-hari seharusnya dapat dilakukan dengan berjalan kaki (Stanislav & Chin, 2019; Steuteville, 2017). *Walkability* dalam kawasan wisata merupakan hal yang sangat signifikan karena selain menjamin kenyamanan pejalan kaki pada satu kawasan, juga mengintegrasikan objek dan aktivitas yang berada pada kawasan tersebut (Laskara *et al.*, 2023). Kawasan yang terintegrasi tentunya meningkatkan potensi keterkunjungan seluruh objek dalam kawasan. Dampak positif lain adalah peningkatan waktu kunjungan objek wisata, peningkatan perekonomian daerah, peningkatan apresiasi nilai sejarah dan budaya lokal (Satria & Wibowo, 2021). Dengan meningkatkan aktivitas berjalan kaki di kawasan dapat mendorong pemerintah kota untuk dapat mempertahankan dan mengembangkan elemen kota yang memiliki signifikansi positif terhadap identitas kawasan karena makin banyak orang yang datang berkunjung (Stevanus & Mawarni, 2022).

Terdapat beberapa penelitian yang membahas mengenai konsep kota yang *walkable* memiliki peran positif terhadap perkembangan wisata di daerah *heritage* (Ahmed & Fadda, 2023; Hafnizar *et al.*, 2017). Dalam menciptakan lingkungan yang *walkable* di pusat Kota Banyuwangi, perlu adanya peninjauan mengenai kualitas *walkability* (Nugroho & Rusnabilah, 2021). Sebelumnya, telah ada penelitian mengenai alun-alun kota Banyuwangi yang berjudul "Pengaruh Elemen Persisten Terhadap Kualitas *Street Front* Kawasan Alun-Alun Kota Banyuwangi" (Suwondo *et al.*, 2023). Dari penelitian tersebut berfokus pada peningkatan kualitas *walkability* dari kualitas *street front* kawasan. Dalam rangka memperlengkapi dan mendukung penelitian sebelumnya untuk menciptakan lingkungan yang *walkable* dan sesuai dengan tujuan kota wisata Banyuwangi, maka penelitian ini meninjau kawasan dari keterjangkauan area berdasarkan waktu dan jarak tempuhnya.

Dengan mempertimbangkan isu tersebut di atas, penelitian tentang kualitas *walkability* Pusat Kota Banyuwangi dilakukan dengan mengetahui lokasi titik-titik potensi wisata di sekitar kawasan dan menilai kualitas *walkability* di Kawasan Pusat Kota Banyuwangi yang sebelumnya belum pernah dilakukan. Hal ini bertujuan untuk memperoleh kawasan yang *walkable* dan efektif untuk pengembangan klaster wisata di pusat Kota Banyuwangi. Dari hasil ini diharapkan dapat menjadi kontribusi untuk pertimbangan perancang maupun pembuat kebijakan untuk menciptakan/mengembangkan kluster wisata yang *walkable* dan berkarakter.

METODE

Penelitian dilaksanakan dengan menggunakan metode simulasi melalui *google maps*. Metode ini digunakan untuk memperoleh gambaran hasil yang dapat merepresentasikan waktu berjalan kaki di kondisi sebenarnya. Dari hasil simulasi tersebut digunakan untuk membandingkan dua area dengan tipologi jalan yang berbeda menggunakan *pedshed* berdasarkan titik-titik potensial wisata di sekitarnya untuk memperoleh titik pusat yang paling optimal. Pengumpulan data pada penelitian dilakukan dengan memperoleh data empiris melalui observasi lapangan dan data sekunder dari jurnal, buku, peta, dan berita serta melakukan *tracing* peta.

Penelitian diawali dengan menentukan pusat Kota Banyuwangi sebagai objek studi dilanjutkan dengan pengumpulan data baik secara observasi lapangan dan pengumpulan data sekunder. Data yang terkumpul kemudian akan dipilah dan dipetakan untuk mencari tahu titik poin tempat wisata potensial di sekitar berdasarkan elemen persisten dan kecenderungan tipologi setempat khususnya *street & square* kawasan yang diperoleh dari studi literatur. Sementara itu metode untuk mengevaluasi dan mengukur *walkability* akan menggunakan cara meninjau *pedshed* kawasan (Baobeid et al., 2021).

Pedshed (*Pedestrian shed*) mewakili *walkability* dari sebuah area yang mencakup blok bangunan dan tata letak jaringan jalannya. *Pedshed* dapat dinyatakan sebagai rasio antara jumlah area dari tujuan potensial yang dapat dicapai dengan berjalan kaki selama 5 menit atau 10 menit melalui jaringan jalan dengan area yang memiliki jarak 400 atau 800 meter diukur dalam garis lurus antara dua titik atau tempat. Semakin dekat nilai ini dengan satu, semakin tinggi permeabilitas area tersebut (Romice, Porta, & Feliciotti, 2021). *Pedshed* berguna untuk membantu dan memberikan perkiraan mengenai *walkability* kawasan di lokasi yang ditinjau agar dapat mengoptimalkan desain kawasan. Rasio *pedshed* sebesar $\geq 0,6$ merupakan nilai yang baik untuk wilayah yang dapat dilalui dengan berjalan kaki (Corti et al., 2011).

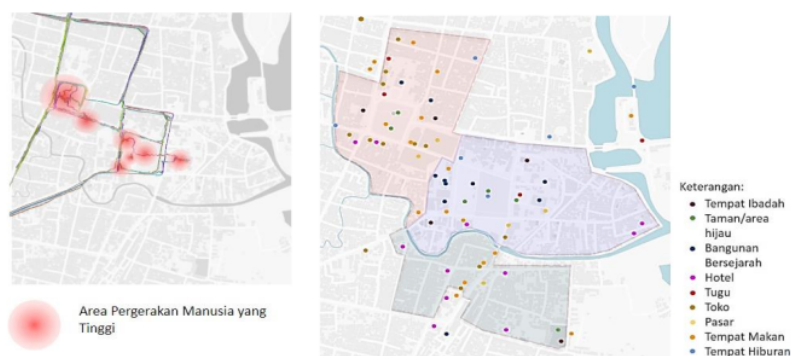
Pada proses analisis, kawasan *urban tissue* terpilih dimasukkan dalam *pedshed* dengan 2 titik pusat yang berbeda yaitu: Taman Sritanjung dan halaman Gedung Wanita. Titik-titik potensial yang terjangkau dalam waktu 5 menit/400 m dan 10 menit/800 m diletakkan di kedua *pedshed*. *Pedshed ratio* keseluruhan akan dihitung dengan merata-rata hasil *pedshed ratio* dari masing-masing perbandingan jarak/waktu sebenarnya dari titik pusat ke titik potensial dengan jarak/waktu maksimal yang dibutuhkan. Penentuan jarak dan waktu sebenarnya diperoleh dengan menyimulasikan jarak/waktu antara titik pusat dengan lokasi titik potensial yang ada melalui fitur penghitungan jarak dan waktu tempuh di *google maps*. Hasil *pedshed ratio* yang ada di dua titik pusat akan dibandingkan dan dari hasil yang ada, maka dapat ditemukan area dengan *pedshed ratio*

yang lebih tinggi dan kualitas *walkability* lebih baik untuk rencana pengembangan klaster wisata pusat Kota Banyuwangi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Penentuan Titik Potensial Wisata di Kawasan Pusat Kota Banyuwangi

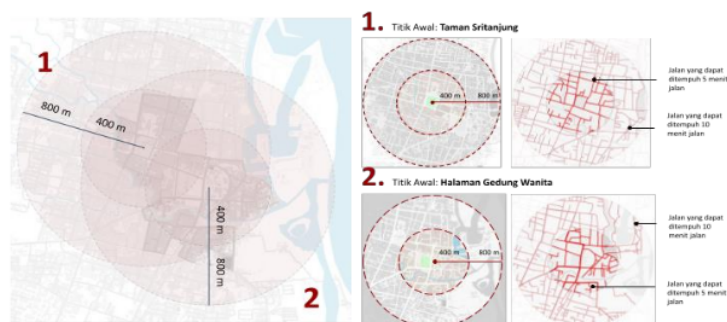
Elemen kota yang potensial menjadi tujuan wisata pada Kawasan Pusat Kota Banyuwangi adalah elemen bangunan dan ruang terbuka bernilai sejarah di Banyuwangi. Perda No. 13 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata menyebutkan beberapa elemen kota masuk dalam kategori cagar budaya dan pusat ilmu pengetahuan: Pendopo Kabupaten, Taman Sritanjung dan Klenteng Hoo Tong Bio. Area-area ini termasuk dalam elemen persisten. Walaupun begitu, sebenarnya masih banyak elemen kota yang persisten di kawasan ini yang masih belum dikenal dan dijadikan area tujuan, contohnya seperti Inggrisian, pasar, makam Bupati, dan lain sebagainya (Rachman & Satyawati, 2019; Suwondo *et al.*, 2023; Wijaya, 2023). Potensi ini tampaknya menjadi alasan pengembangan kawasan sebagai tujuan wisata di Banyuwangi, terindikasi dari pengembangan fasilitas pendukung satu dekade terakhir seperti area kuliner, belanja, tempat hiburan, dan penginapan (Pemerintah Kabupaten Banyuwangi, 2012). Maka dari itu, untuk membuat klaster wisata yang menarik dan berkarakter, titik potensial dipilih dengan menggabungkan elemen persisten kawasan yang memiliki nilai sejarah serta fasilitas pendukung wisata (perdagangan dan jasa) yang ada di sekitar kawasan (Gambar 1).



Gambar 1. Pergerakan manusia dan pemetaan fungsi wisata
(Sumber: Modifikasi dari *OpenStreetMap*, n.d; Analisis, 2023)

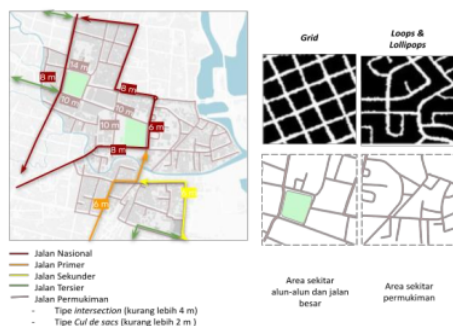
3.2. *Pedshed* Kawasan Pusat Kota Banyuwangi

Titik awal *pedshed* dipilih berdasarkan tipologi jalan dan *square* yang berbeda untuk membandingkan nilai *walkability*, yaitu alun-alun taman Sritanjung dan Gedung Wanita (Gambar 2).



Gambar 2. Pedshed kawasan

Pemilihan titik awal *pedshed* merupakan area yang dapat digunakan sebagai area berkumpul/transit, area *mixed-use* dengan taman (area hijau) yang dapat memancing interaksi sosial (Ahmed & Fadda, 2023). Di pusat Kota Banyuwangi terdapat dua *square* di kawasan yaitu: (1) alun-alun taman Sritanjung yang dulunya menandai pemerintahan Jawa yang saat ini berfungsi sebagai tempat parkir, sentra kuliner, taman rekreasi, dan tempat pertunjukan seni, (2) taman Blambangan yang dulunya menandai pemerintahan Eropa yang saat ini berfungsi sebagai trek jogging, lapangan olahraga, lapangan hijau serbaguna untuk acara besar. Sampai saat ini, *square* berpotensi berperan sebagai *node* kota karena kedua tempat tersebut merupakan area yang mana memiliki pergerakan manusia di kawasan yang tinggi. Taman Sritanjung merupakan *node* kota yang memiliki fungsi sebagai tempat parkir sehingga potensial sebagai titik transit utama untuk menjelajahi pusat kota dengan berjalan kaki. Sementara Taman Blambangan dikhususkan untuk kegiatan orang dan bukan kendaraan sehingga titik awalnya dialihkan ke Gedung Wanita terletak berseberangan dengan Taman Blambangan. Gedung Wanita memiliki halaman yang relatif luas dan berpotensi menjadi *node* yang dapat difungsikan untuk parkir/transit.

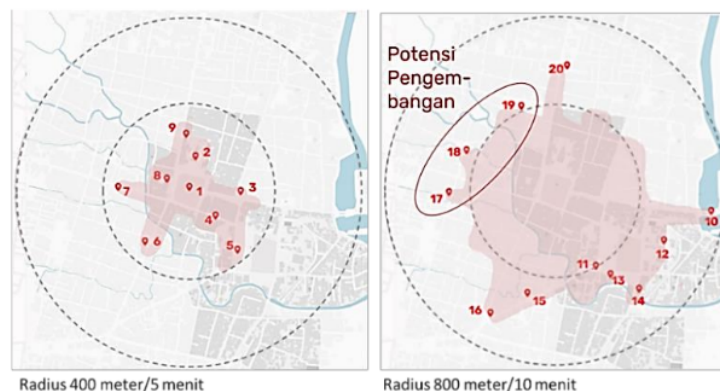


Gambar 3. Tipologi jalan
(Sumber: Penulis, 2023; Modifikasi dari Ling et al., 2020)

Pola jalan pada *urban tissue* kawasan pusat Kota Banyuwangi memiliki beberapa jenis pola jalan: *grid* (area sekitar alun-alun dan jalan besar), *loops*, dan *lollipops* (area permukiman). Secara morfologi terdapat indikasi pola jalan awal berbentuk *grid*, terlihat pada area pusat kawasan memiliki bentuk *grid* yang kuat. Pola *grid* pada umumnya dipilih untuk fungsi komersial dan formal yang memerlukan efektivitas akses dan kemudahan pengembangan. Tipologi jalan *grid* terlihat dengan jelas di area sekitar *square* tetapi makin berkurang ketika menjauhi *square*. Pola *grid* di pusat kawasan tidak berlanjut ke pinggiran kawasan yang lebih menunjukkan pola jalan *loop* dan *lollipops*. Pola yang lebih mengutamakan privasi ini tampaknya terbentuk karena fungsi yang cenderung untuk permukiman (Gambar 3). Pada titik taman Sritanjung, tipologi *grid* hanya terkonsentrasi di area tengah dan makin berkurang sehingga memiliki koneksi yang buruk khususnya di area barat yang titik wisatanya cenderung kurang dikembangkan. Sementara titik Gedung Wanita memiliki tipologi jalan yang beragam karena sisi timur dan selatan merupakan area permukiman. Tipologi *grid* pada titik ini cenderung lebih merata dan terdapat titik potensi wisata yang merata juga.

3.3. *Pedshed* Taman Sritanjung

Dari hasil analisis *pedshed* kawasan pejalan kaki mampu menjangkau 20 area titik potensial wisata dalam radius 5 menit dan 10 menit berjalan (Gambar 4). Pada *pedshed* dengan radius 400 m, memiliki rasio *pedshed* sebesar 0.7813 (berdasarkan jarak) atau 0.7111 (berdasarkan waktu) (Tabel 1). Pada *pedshed* dengan radius 800 m, memiliki rasio *pedshed* sebesar 0.9318 (berdasarkan jarak) atau 0.9454 (berdasarkan waktu) seperti pada Tabel 2. Tidak terdapat perbedaan signifikan antara rasio jarak dengan rasio waktu, dikarenakan tidak ada halangan yang dialami dalam rute pejalan kaki.



Gambar 4. *Pedshed* dengan titik pusat taman sritanjung

Tabel 1. *Pedshed ratio* dengan titik pusat taman sritanjung radius 400 m/5 menit

Titik Poin	Lokasi yang Dapat Dikunjungi	<i>Pedshed Ratio</i>	
		Jarak	Waktu
Poin 1	Alun-Alun Banyuwangi, Taman Sritanjung, Tempat Makan PKL Sritanjung	-	-
Poin 2	Pendapa Sabha Swagata Blambangan, Tugu Patung Garuda Pancasila, Sumur Sritanjung	0.475	0.4
Poin 3	Gedung Juang 45	0.875	0.8
Poin 4	Pasar Banyuwangi, Warung Kecil	0.525	0.6
Poin 5	Inggrisan, Lapangan Blambangan, Spot Lorong Bambu	1	1
Poin 6	Pertokoan	1	1
Poin 7	Pertokoan dan Warung, Jembatan Kalilo	1	1
Poin 8	Masjid Agung Banyuwangi, Makam Bupati	0.5	0.6
Poin 9	Tugu Titik O Banyuwangi, Pertokoan dan Warung, Cafe	0.875	0.8
Rata-Rata		0.7813	0.7111

Keterangan: area belum dikembangkan

Tabel 2. *Pedshed ratio* dengan titik pusat taman Sritanjung radius 800 meter/10 menit

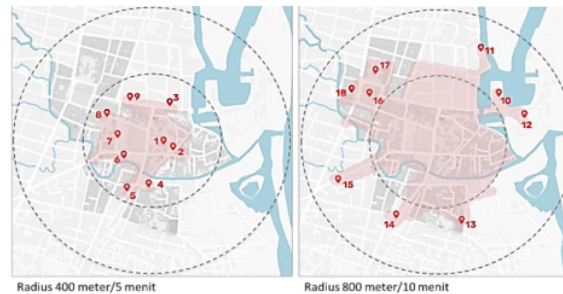
Titik Poin	Lokasi yang Dapat Dikunjungi	<i>Pedshed Ratio</i>	
		Jarak	Waktu
Poin 10	Masuk Tempat Wisata Pantai Boom	0.9375	0.9
Poin 11	Kantor Pos, Cafe dan Restoran Kantor Pos , Spot Lorong Bambu	0.875	0.9
Poin 12	Bekas Benteng, Tugu Kartini Gedung Wanita	0.875	0.8
Poin 13	Hotel Blambangan + Restoran	0.75	0.8
Poin 14	Pertokoan dan tempat makan	1	1
Poin 15	Pertokoan	1	1
Poin 16	Tugu Simpang Lima, Pertokoan	1	1
Poin 17	Warung/Area makan	1	1
Poin 18	Toko dan Area Makan	0.9375	1
Poin 19	Area Makan dan Cafe	0.9375	1
Poin 20	Hotel dan pertokoan	0.9375	1
Rata-Rata		0.9318	0.9454

Keterangan: area belum dikembangkan

Hasil rasio *pedshed* pada kawasan memiliki nilai ≥ 0.6 poin, yaitu kualitas *walkability* yang sangat baik karena melebihi nilai target area yang *walkable*. Pada beberapa poin seperti poin 5, 6, 7, 14, 15, dan 17 memiliki nilai rasio *pedshed* sempurna. Beberapa elemen utama kawasan memang telah banyak dikembangkan untuk mendukung fungsi wisata, namun pada beberapa bagian sisi barat (poin 17, 18, dan 19) cenderung kurang terolah. Kondisi eksisting elemen di area ini berupa pertokoan kecil dan warung yang melayani perumahan sekitar.

3.4. *Pedshed* Gedung Wanita

Pada kawasan ini, pejalan kaki mampu menjangkau 19 destinasi titik potensial wisata dalam radius waktu 10 menit (Gambar 5). Hasil *pedshed* radius 400 m memiliki rasio 0.8656 (berdasarkan jarak) atau 0.875 (berdasarkan waktu) seperti pada Tabel 3 dan pada radius 800 m rasionya 0.9375* (berdasarkan jarak) atau 0.9333 (berdasarkan waktu), seperti pada Tabel 4. Hasil rasio menunjukkan bahwa nilai ≥ 0.6 poin sehingga dapat dikategorikan sebagai kawasan dengan permeabilitas relatif baik.



Gambar 5. *Pedshed* dengan titik pusat halaman gedung wanita
(Sumber: Analisis, 2023)

Poin yang merupakan potensi wisata kawasan Gedung Wanita cukup merata ke segala arah. Terdapat beberapa poin mendapat skor sempurna (poin 5, 7, 9, 11, 12, 14, 16, dan 18) tetapi terdapat anomali pada poin 12, 14. Rasio jarak di poin tersebut melampaui standar maksimum, namun rasio waktu memenuhi standar. Meskipun jarak yang ditempuh lebih jauh namun waktu pencapaian lebih cepat dikarenakan minimnya hambatan terhadap pejalan kaki di poin tersebut.

Tabel 3. *Pedshed ratio* dengan titik pusat halaman gedung wanita radius 400 m/5 menit

Titik Poin	Lokasi yang Dapat Dikunjungi	<i>Pedshed Ratio</i>	
		Jarak	Waktu
Poin 1	Kodim, Tugu Kartini Gedung Wanita, Lapangan Gedung Wanita	-	-
Poin 2	Pasar Kampung Ujung	0.6	0.6
Poin 3	Bioskop	0.875	0.8
Poin 4	Penginapan	0.875	1
Poin 5	Pertokoan dan warung	1	1
Poin 6	Hotel Blambangan + Restaurant	0.575	0.6
Poin 7	Spot Lorong Bambu , Kantor Pos, Cafe, & Restaurant, Inggrian, Gesibu & Padoeraksa Tegal Loji, Taman Blambangan, Lapangan Basket	1	1
Poin 9	Pasar Banyuwangi	1	1
Rata-Rata		0.8656	0.875

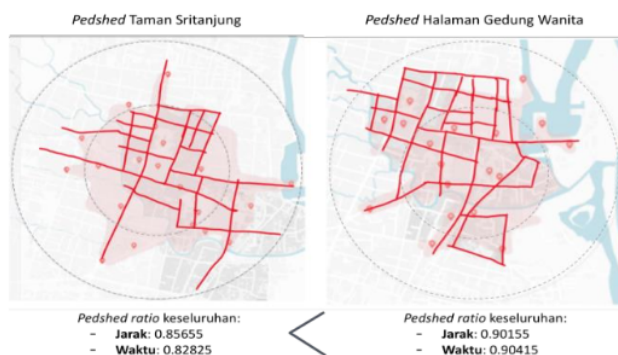
Tabel 4. *Pedshed ratio* dengan titik halaman gedung wanita radius 800 meter/10 menit

Titik Poin	Lokasi yang Dapat Dikunjungi	<i>Pedshed Ratio</i>	
		Jarak	Waktu
Poin 11	Area makan seafood, Jembatan Wisata Pantai Boom	1	1
Poin 12	Warung Ikan (Seafood), Pasar Ikan Kampung Mandar	1.0625	1
Poin 13	Stasiun pelabuhan Banyuwangi, Wisata Pantai Boom	1	0.9
Poin 14	Gor Tri Dharma, Klenteng Hoo Tong Bio, Pecinan Street food	1.0625	1
Poin 15	Stasiun lama Banyuwangi, Hotel Slamet	0.75	0.7
Poin 16	Pertokoan	1	1
Poin 17	Alun-Alun Banyuwangi, Taman Sritanjung, Tempat Makan PKL Sritanjung	0.9375	0.9
Poin 18	Pendapa Sabha Swagata Blambangan, Tugu Patung Garuda Pancasila	1	1
Poin 19	Masjid Agung Banyuwangi, Makam Bupati (Wisata Religi)	0.875	0.9
Rata-Rata		0.9375*	0.9333

Keterangan : ■ anomali, *perhitungan tidak termasuk anomali

3.5. Perbandingan Hasil *Pedshed* Taman Sritanjung & Gedung Wanita

Analisis *pedshed* memperlihatkan bahwa halaman Gedung Wanita memiliki rasio nilai yang lebih baik dibandingkan dengan Taman Sritanjung. Terdapat beberapa indikasi yang menyebabkan halaman Gedung Wanita memiliki jangkauan dan *walkability* kawasan yang lebih baik: (1) Meskipun titik poin wisata area *pedshed* Gedung Wanita berjumlah lebih sedikit, namun sebarannya lebih merata dibanding Taman Sritanjung, sehingga *pedshed ratio* di kawasan memperoleh skor lebih tinggi. Pada *pedshed* Taman Sritanjung, area titik potensial wisata cenderung berdekatan dan terkonsentrasi di sisi timur dan tengah. (2) *Pedshed* Gedung Wanita memiliki pola jalan berupa *grid* yang konsisten dibanding *pedshed* Taman Sritanjung yang *grid*-nya memusat di tengah dan timur lalu terputus oleh *natural context* berupa sungai di sisi barat. *Pedshed ratio* Taman Sritanjung sisi barat nilainya kurang, selain itu tidak banyak titik potensial yang dikembangkan di area. Meskipun pola *lollipop* dan *loop* juga tampak di kedua kawasan, namun analisis *pedshed* hanya memperhitungkan jarak dan waktu tersingkat yang dicapai dengan pola *grid* pada kawasan. (Gambar 6).



Gambar 6. Pergerakan manusia dan pemetaan fungsi wisata kawasan
(Sumber: Analisis, 2023)

Secara keseluruhan, dengan hasil *pedshed* rasio > 0.6 poin, mendekati 1 *urban tissue* Pusat Kota Banyuwangi memiliki *walkability* sangat baik. Tidak terdapat perbedaan signifikan antara skor jarak tempuh maupun skor waktu dari seluruh titik. Kondisi tersebut menunjukkan pengunjung dapat menjangkau seluruh area dengan jangkauan luas, baik dan mudah. Rasio *pedshed* Kawasan Pusat Kota Banyuwangi masih lebih baik dibandingkan dengan rasio pada kawasan CBD beberapa kota di Asia yang merupakan kawasan transit pejalan kaki dengan intensitas tinggi (Tabel 5).

Tabel 5. *Pedshed* ratio dengan titik halaman gedung wanita radius 800 meter/10 menit

No	Lokasi	<i>Pedshed</i>
1	Bangkok - Sukhumvit	0.43
2	Manila – Carriedo	0.56
3	Osaka – Namba	0.6
4	Taipei – Songjiang Nanjing	0.63

(Sumber: Pearce et al., 2021)

Tipologi jalan dan persebaran area wisata memiliki pengaruh terhadap nilai *pedshed* rasio kawasan. Tipologi jalan yang baik untuk meningkatkan *walkability* wilayah pusat kota Banyuwangi adalah *grid* dikarenakan memiliki konektivitas yang baik. Walaupun kedua area terdapat tipologi jalan *grid*, akan tetapi keduanya memiliki kecenderungan tipologi jalan *grid* hanya terkonsentrasi di satu daerah saja. Daerah yang menjauhi *square* memiliki pola *grid* yang makin lemah dan sebaliknya. Ada potensi untuk mengembangkan konektivitas dan pertemuan jalan khususnya di daerah yang menjauhi *square* dan merencanakan titik wisata di area yang belum untuk meratakan area wisata.

Pemerataan titik wisata ini merupakan upaya untuk meningkatkan keberagaman kegiatan yang dapat dilakukan di kawasan dan menciptakan area yang aktif dengan menghubungkan beberapa kegiatan, khususnya wisata di dalam satu kluster. Hal ini juga telah diterapkan dan berhasil dengan baik pada stasiun Orenco (Mehaffy *et al.*, 2022). Dengan menggunakan perencanaan kota yang baru dengan meningkatkan *walkability*-nya secara keseluruhan: menata tipologi *grid* jalan agar meningkatkan konektivitas, mengintensifkan aktivitas ekonomi, sosial, budaya di lingkungan, dan menata ulang *land use* kawasan menjadikan area *heritage* Orenco menjadi berkembang.

KESIMPULAN

Walkability dan keterjangkauan area merupakan aspek signifikan kawasan kluster wisata untuk sukses membangun kawasan yang resilien. (Laskara *et al.*, 2023; Satria & Wibowo, 2021; Stevanus & Mawarni, 2022). Semakin banyak wisatawan berjalan kaki, semakin banyak kawasan yang terjelajahi, meningkatkan potensi waktu kunjungan dan pembelanjaan wisatawan di lokasi. Setelah mengambil sampel *pedshed* di 2 area yang berbeda, hasilnya menunjukkan bahwa masing-masing memiliki nilai *pedshed ratio* ≥ 0.6 (mendekati 1) sehingga dapat dikategorikan bahwa pusat Kota Banyuwangi merupakan kawasan yang kualitas *walkability*-nya baik. Bahkan jika dibandingkan dengan beberapa kota CBD lain yang ada di Asia yang memiliki rentang rasio *pedshed* antara 0.4-0.6 (Pearce *et al.*, 2021).

Hasil analisis menunjukkan kualitas *walkability* kawasan sangat baik, dengan demikian potensi pengembangan area *urban tissue* untuk fungsi pariwisata sangat besar. Terdapat pengaruh tipologi *street* terhadap *walkability* kawasan. Dapat diketahui bahwa kawasan pusat Kota Banyuwangi memiliki kecenderungan pola *grid* jalan semakin melemah ketika menjauhi area *square* kota sehingga perlu adanya perbaikan pola jalan di daerah tersebut agar dapat lebih mudah menjangkau titik wisata serta menjadi potensi pengembangan titik wisata baru dengan melakukan *retrofit* kawasan.

Hasil penelitian ini selaras dengan visi dan misi pemerintah daerah Kabupaten Banyuwangi untuk mengembangkan kota dengan generator pariwisata. Pemerintah dapat mengimplementasikan dalam bentuk perencanaan kluster wisata yang *walkable*. Pengembangan titik-titik wisata yang didukung dengan kualitas *walkability* yang baik diharapkan tetap mempertahankan potensi karakter sebagai kawasan kota lama Banyuwangi sebagai identitas utama kawasan. Penelitian lanjutan dapat dilakukan dengan mempertimbangkan aspek lain atau metode pengukuran *walkability* yang berbeda dalam melengkapi kajian untuk pengembangan kawasan yang ideal terkait kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, John W. (2009). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Sage publications, 3rd ed. Singapore.
- Dewan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional (DK3N).
- Dita, R., & Hartanti, N. B. (2021). Kajian Sirkulasi pada Perancangan Rumah Sakit sebagai Sarana Evakuasi (Kasus: Rumah Sakit Buddha Tzu Chi). *AGORA: Jurnal Penelitian dan Karya Ilmiah Arsitektur Usakti*, 19(1), 1-5.
- Ahmed, M., & Fadda, N. (2023). Walkability as a criterion for demarcating the area of urban heritage regeneration: Maadi as a case study. <https://doi.org/10.38027/2023>.
- Apriyono, A. (2018, May 16). Keren, Wisata Banyuwangi Kini Punya Karavan Berkonsep Rumah Mobil. *liputan6.com*. <https://www.liputan6.com/lifestyle/read/3527137/keren-wisata-banyuwangi-kini-punya-karavan-berkonsep-rumah-mobil>.
- Banyuwangi Connect. (2017, November 2). Benteng Utrecht Banyuwangi Riwayatmu Dulu. *kumparan*. https://kumparan.com/banyuwangi_connect/benteng-utrecht-banyuwangi-riwayatmu-dulu-1GpblD
- Baobeid, A., Koç, M., & Al-Ghamdi, S. G. (2021). Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks. *Frontiers in Built Environment*, 7, 721218. <https://doi.org/10.3389/fbuil.2021.721218>.
- Cysek-Pawlak, M. M., & Pabich, M. (2021). Walkability the New Urbanism principle for urban regeneration. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 14(4), 409-433. <https://doi.org/10.1080/17549175.2020.1834435>.
- Hafnizar, Y., Izziah, & Saleh, S. M. (2017). Pengaruh Kenyamanan terhadap Penerapan Konsep Walkable di Kawasan Pusat Kota Lama. 1(1). <https://jurnal.usk.ac.id/JTS/article/view/9902/7850>.
- Kapiso, P., & Ansar, A. (2023). Analysis of Regent's Leadership Banyuwangi District 2010-2020 Period (Abdullah Azwar Anas). *Public Policy Journal*, 3(3), Article 3. <https://doi.org/10.37905/ppj.v3i3.1793/>
- Laskara, G., Mahastuti, M., & Aritama, A. A. (2023). Strategi Pengembangan Kawasan Pariwisata Terintegrasi Berorientasi Pejalan Kawasan Kasus: Kawasan Wisata Candidasa dan Desa Tenganan. *RUANG-SPACE, Jurnal Lingkungan Binaan (Space Journal of the Built Environment)*, 10, 177-188. <https://doi.org/10.24843/JRS.2023.v10.i02.p04>.
- Ling, J. L. S., B Che'Man, N., & B Majid, M. R. (2020). Road orientation of housing subdivision in Majlis Bandaraya Iskandar Puteri, Malaysia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 447(1), 012075. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/447/1/012075>.

- Mehaffy, M., Rogat, J., Litman, T., Gutierrez Figueroa, B., & Munshi, T. (2022). The Road Forward: Cost-effective Policy Measures to Decrease Local and Global Emissions from Passenger Land Transport. <https://trid.trb.org/View/1925918>.
- Mursidi, A., Mertha, I. W., & Mahfud, M. (2023). Peninggalan dan Budaya Prasejarah di Kabupaten Banyuwangi (Kajian Sejarah dan Pemanfaatannya sebagai Sumber Belajar Sejarah di SMA). *Jurnal Sangkala*, 2(1), Article 1.
- Nugroho, R., & Rusnabilah, A. (2021). Nilai Index Walkability Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan dan Jasa Kota Samarinda. *REKSABUMI*, 1, 1–16. <https://doi.org/10.33830/Reksabumi.v1i1.1962.2022>
- OpenStreetMap. (n.d.). [Map]. Retrieved June 15, 2023, from <https://www.openstreetmap.org/>
- Pearce, D. M., Matsunaka, R., & Oba, T. (2021). Comparing accessibility and connectivity metrics derived from dedicated pedestrian networks and street networks in the context of Asian cities. *Asian Transport Studies*, 7, 100036. <https://doi.org/10.1016/j.eastsj.2021.100036>.
- Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. (2012). Peraturan Daerah Kabupaten Banyuwangi Nomor 13 Tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Banyuwangi. <https://jdih.banyuwangikab.go.id/perda/detail/peraturan-daerah-kabupaten-banyuwangi-nomor-13-tahun-2012-tentang-rencana-induk-pembangunan-kepariwisataan-kabupaten-banyuwangi>
- Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. (2017). Rencana Kerja Pembangunan Daerah Kabupaten Banyuwangi 2018. JDIH.
- Rachman, A., & Satyawan, M. A. (2019). Potensi Pariwisata Religi di Kabupaten Banyuwangi. *Jurnal Sains Manajemen Dan Bisnis Indonesia*, 9(2). <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/1285836>.
- Satria, D., & Wibowo, J. M. (2021). Peran Klaster Pariwisata terhadap Ekonomi Kreatif Kabupaten Banyuwangi di Era Industri 4.0. *Jurnal Kepariwisata Indonesia: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Kepariwisata Indonesia*, 15(2), 134–147. <https://doi.org/10.47608/jki.v15i22021.134-147>.
- Stanislav, A., & Chin, J. T. (2019). Evaluating livability and perceived values of sustainable neighborhood design: New Urbanism and original urban suburbs. *Sustainable Cities and Society*, 47, 101517. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101517>.
- Steuteville, R. (2017, February 7). Great idea: Pedestrian shed and the 5-minute walk [Text]. *CNU Journal*. <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/02/07/great-idea-pedestrian-shed-and-5-minute-walk>.

- Stevanus, H., & Mawarni, I. A. S. D. (2022). Optimasi Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Niaga Terpadu Sudirman. *Agora : Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah Arsitektur Usakti*, 20(2), Article 2. <https://doi.org/10.25105/agora.v20i2.13835>.
- Suwondo, G. E., Sunaryo, R. G., & Damayanti, R. (2023). Pengaruh Elemen Persisten terhadap Kualitas Street Front Kawasan Alun-Alun Kota Banyuwangi. *MODUL*, 23(1), 37–49. <https://doi.org/10.14710/mdl.23.1.2023.37-49>.
- Wibowo, K. S. (2016, January 13). Arkeolog Sesalkan Pembongkaran Gedung Bersejarah Banyuwangi. *Tempo*. <https://nasional.tempo.co/read/735493/arkeolog-sesalkan-pembongkaran-gedung-bersejarah-banyuwangi>.
- Wijaya, C. K. E. (2023). Permanensi Kawasan Pusat Kota Banyuwangi (Laporan Tugas Akhir Mata Kuliah Tipologi Morfologi Kota). Petra Christian University.

KUALITAS WALKABILITY PUSAT KOTA BANYUWANGI

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

0%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.e-journal.trisakti.ac.id

Internet Source

5%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 1%