

# RUMUSAN KRITERIA KAWASAN YANG TEPAT SEBAGAI STREET FOOD KORIDOR

T. Eka Panny Hadinata

Prodi Arsitektur, Universitas Muhammadiyah Aceh, email: teuku.eka@unmuha.ac.id

## ABSTRAK

*Fenomena street food pada beberapa koridor jalan yang ada di Kota Banda Aceh saat ini menjadi polemik bagi masyarakat dan pemerintah, ada yang menilai positif dan negatif dari berbagai aspek terutama terkait ekonomi dan kesehatan. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian dalam konteks perencanaan kota/kawasan terkait keberadaan street food ini. Penelitian ini merupakan tahap awal dari analisis studi kelayakan koridor street food, hasil dari penelitian ini adalah rumusan kriteria dan indikator kawasan yang tepat sebagai street food area. Metode penelitian ini merupakan kajian literatur terkait standar koridor dan kawasan yang ada di sekitar area. Setelah didapat kriteria-kriteria yang menjadi syarat dan standar koridor, maka disesuaikan dengan keberadaan street food pada kawasan. Sehingga ditemukan indikator-indikator yang menjadi acuan dalam menentukan kelayakan koridor sebagai street food area secara umum. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat dua kriteria utama yang menjadi acuan yakni hirarki koridor dan aktivitas pendukung, hirarki koridor terbagi menjadi dua sub kriteria yakni hirarki pergerakan yakni penilaian terhadap pergerakan lalu lintas, lebar jalan, jalur pejalan kaki dan kendaraan dan hirarki visual merupakan penilaian kualitas visual kawasan terkait citra koridor atau kawasan eksisting. Sedangkan kriteria aktivitas pendukung merupakan penilaian subjektif atau perspektif secara langsung dari pengguna dan pemilik bangunan yang ada di sekitar koridor.*

**Kata kunci:** *street food, urban koridor, penataan kawasan*

### Info Artikel:

Dikirim: 27 Maret 2022; Revisi: 26 April 2022; Diterima: 10 Mei 2022; Diterbitkan: 12 Juni 2022



©2022 The Author(s). Published by Arsitekno, Architecture Program, Universitas Malikussaleh, Aceh, Indonesia under the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

## 1. PENDAHULUAN

Menurut *Food and Agriculture Organization* (FAO) definisi *street food* adalah makanan siap saji dan minuman yang disiapkan dan atau dijual oleh vendor dan pedagang asongan khususnya di jalan-jalan dan tempat umum serupa lainnya [1][2]. *Street food* memiliki beberapa kelebihan dibandingkan retail/toko yakni lebih mudah diakses, cepat, memiliki jenis yang beragam, cita rasa yang sesuai, oleh karena itu banyak menarik perhatian anak-anak dan remaja, bahkan orang dewasa.

Saat ini keberadaan *street food* sudah menjadi *trend* kota dan menjadi jajanan dan tempat tongkrongan masyarakat umum terutama di Kota Banda Aceh, *street food* banyak bermunculan di pinggir-pinggir jalan yang ada di Kota Banda Aceh. Terutama pada kawasan-kawasan atau ruas jalan yang terdapat sekolah dan kampus, karena target market *street food* ini kebanyakan adalah kalangan siswa dan mahasiswa. Bahkan ada beberapa kawasan *street food* ini yang peruntukan lahannya adalah perkantoran. Pesatnya perkembangan *street food* ini tak lepas dari mahalannya harga sewa dan jual toko, sehingga bagi pedagang kecil menjual jajalannya di pinggir jalan adalah jalan termudah dan termurah. Berdasarkan hasil pengamatan penulis ada delapan (8) ruas koridor/jalan di Kota Banda Aceh terdapat *street food*.

Koridor merupakan sebuah ruang (space) yang memanjang secara linier membentuk sebuah lorong yang terbentuk apabila ada ruangan yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua sisi ruang tersebut. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah

sebuah Kota dan ada juga yang terbentuk karena desain manusia [3]. Menurut Wiharnanto, Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau jalur transportasi di dalam kota [4]. Koridor jalan untuk kendaraan mempunyai kontribusi yang besar bagi pergerakan dan bentuk *traffic* dalam suatu kawasan [5]. Menurut Bishop ada dua macam urban koridor, yaitu:

- a. Koridor komersial  
Koridor ini dimulai dari area-area komersial menuju pusat urban berupa kompleks bangunan perkantoran dan pusat-pusat pelayanan jasa perdagangan yang terbentuk di sepanjang koridor, serta disertai dengan aktivitas yang padat. Koridor komersial termasuk di dalamnya memiliki jalur pejalan kaki untuk aktivitas dan pergerakan manusia dan jalan untuk transportasi kendaraan utama yang melewati kawasan kota.
- b. *Scenic* koridor  
Koridor ini kurang umum jika dibandingkan dengan koridor komersial di kawasan perkotaan. *Scenic* koridor memberikan pemandangan alam natural yang unik dan melalui pengalaman rekreasi bagi pengendara kendaraan saat melewati jalan tersebut.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat kita pahami bahwa koridor mempunyai fungsi utama sebagai jalur sirkulasi kendaraan dan manusia dalam berpindah tempat. Oleh karenanya fungsi utama tidak boleh dihilangkan dan terganggu. Selain itu berdasarkan teori terdapat dua jenis urban koridor, akan tetapi berdasarkan fenomena yang ada di Kota Banda Aceh umumnya peruntukan lahan tempat *street food* berada adalah pada kawasan pendidikan, perkantoran, dan ada beberapa yang di koridor bantaran sungai. Oleh karena itu, perlu adanya kajian lebih spesifik terkait keberadaan *street food* pada kawasan yang peruntukan lahannya bukan komersial.

Kemunculan fenomena *street food* ini banyak memiliki pro dan kontra, ada yang menilai positif karena dapat meningkatkan perekonomian masyarakat kecil, terutama setelah keterpurukan ekonomi masa pandemi COVID-19 yang sudah berjalan selama 2 tahun [6]. Namun ada juga yang menilai negatif, yakni dapat mengganggu keamanan dan kenyamanan lalu lintas dan dapat merusak citra kawasan/kota. Bahkan ada yang menilai negatif dari sisi kesehatan, bahwa *street food* tidak baik bagi kesehatan karena dinilai kurang higienis, karena penyajian jajanan yang dijual berdekatan dengan jalan raya dan kurangnya pemahaman penjual dan pembeli tentang makanan yang higienis [7].

Terlepas dari pro dan kontra tersebut, fenomena *street food* ini perlu dikaji dari segi perencanaan kawasan atau kota. Tentunya dengan mempertimbangkan berbagai faktor yang telah disebutkan di atas. Akan tetapi fokus penelitian adalah tentang studi kelayakan kawasan atau potensi kawasan dengan peruntukan kawasan non komersial di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Banda Aceh yang dapat dijadikan koridor *street food* [8]. Sehingga diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan dalam perencanaan kawasan Kota Banda Aceh, terutama terkait keberadaan *street food* yang semakin banyak.

## 2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah kajian literatur, yakni dengan mengkaji standar dan potensi sebuah koridor. Mengingat koridor/jalan memiliki jenis masing-masing, seperti hirarki, skala, standar lebar jalan, lebar pedestrian dan peruntukan kawasan di sekitarnya. Setelah menganalisis standar tersebut, barulah dikaji potensi koridor yang dapat didesain menjadi *street food* area. Potensi-potensi tersebut merupakan opsi yang didapat dari kondisi spesifik koridor masing-masing kawasan, akan tetapi pada penelitian ini potensi-potensi tersebut belum spesifik pada kawasan tertentu akan tetapi potensi-potensi ideal suatu koridor yang tepat dijadikan kawasan *street food* koridor. Sehingga potensi-potensi koridor yang ideal ini menjadi acuan dalam perencanaan koridor pada kawasan Kota Banda Aceh sebagai *street food* area.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam membuat kriteria penentuan koridor *street food* yang baik, terdapat dua kriteria yang perlu diperhatikan dan dipertimbangkan dengan baik. Pertama terkait dengan hirarki

koridor/jalan dan yang kedua adalah terkait peran *street food* sebagai *activity support* kawasan koridor tersebut.

1) Hirarki koridor/jalan

Berdasarkan Buku Urban Design Compendium disebutkan bahwa ada dua aspek yang merupakan sub kriteria yang perlu diperhatikan ketika merancang suatu jalan/koridor yaitu *movement* dan *visual hierarchy* [9]. *Movement hierarchy* perlu dipertimbangkan, hal ini terkait dengan upaya peningkatan transportasi publik pada kawasan. Sehingga arus lalu lintas pada kawasan lebih teratur dikarenakan sedikitnya moda transportasi pribadi. Karena hal ini berpengaruh pada keberadaan parkir area untuk kendaraan roda empat dan roda dua, karena keberadaan parkir mempengaruhi banyaknya pengunjung pada area *street food* tersebut. Sedangkan *visual hierarchy* menjadi acuan dalam visual kawasan terutama terkait keberadaan *street food* area dengan bangunan di sekitarnya.

a. *Movement hierarchy* (tingkat pergerakan)

- Intensitas lalu lintas
- Jumlah tempat yang dilayani
- Jenis kendaraan yang diakomodasi
- Ada atau tidak adanya akses langsung ke perumahan

b. *Visual hierarchy* (tingkat visual)

- Skala (jarak dengan depan bangunan)
- Pagar/pembatas disesuaikan dengan ketinggian bangunan
- Lebar jalan lalu lintas dan jalur pejalan kaki
- Vegetasi di sepanjang jalan sebagai penanda kawasan

2) *Street food* koridor sebagai *activity support* kawasan

Berdasarkan hasil analisis beberapa koridor *street food* area yang ada di kawasan Banda Aceh, ada beberapa area yang berada di kawasan non-perdagangan dan jasa. Hal ini tentunya menjadi persoalan tersendiri, terutama terkait aktivitas utama yang ada pada kawasan tersebut. Bisa saja keberadaan *street food* dapat mengganggu aktivitas sekitar, atau bahkan sebaliknya. Hamid Shirvani menjelaskan bahwa *activity support* adalah aktivitas pendukung meliputi semua pengguna dan aktivitas yang berlangsung di suatu ruang di dalam suatu kawasan [10]. Aktivitas pendukung dan juga ruang fisik selalu memiliki hubungan yang saling melengkapi. Bentuk dari suatu kawasan/kota dan juga karakteristik dari sebuah area akan menghasilkan fungsi yang spesifik pula, termasuk aktivitas di dalamnya.

Berdasarkan kriteria dan sub-kriteria di atas, maka dibuat tabel yang terdapat kriteria atau syarat sebuah jalan/koridor menjadi potensi dijadikan kawasan *street food*. Untuk indikator tiap kriteria dan sub-kriteria ditentukan sesuai dengan standar minimal peraturan atau teori yang ada terkait dengan koridor/jalan secara umum. Akan tetapi ada beberapa indikator tambahan dimana menyesuaikan dengan persoalan yang ada di lapangan (hipotesis).

### 3.1 Tabel Kriteria Penilaian Koridor

Tabel 1. Sub-kriteria Penilaian *Movement Hierarchy*

No	Kriteria Penilaian	Indikator	Standar	Keterangan
1	Intensitas lalu lintas	Baiknya koridor dengan kepadatan sedang	Kecepatan maksimal 30-60 km/jam	Kawasan perumahan, industri, kantor dan sekolah
2	Jumlah tempat yang dilayani	Baiknya koridor dengan yang tidak terlalu panjang	Maksimal 1 km kawasan padat, kawasan sedang maksimal 500 m	Disesuaikan dengan kepadatan kawasan <i>street food</i> yang ada
3	Jenis kendaraan	Baiknya tidak ada jalur truck	Mobil pribadi,	Pertimbangan

	yang diakomodasi	alat angkut material/tronton/trailer	angkutan publik, moda mini bus, moda kecil.	keselamatan dan kesehatan
4	Ada dan tidak adanya akses ke kawasan/ peruntukan lahan.	Harus ditentukan jadwal keberadaan <i>street food</i> , disesuaikan dengan peruntukan lahan	Area perkantoran, sekolah, industri: Siang, sore dan malam	Hal ini disesuaikan dengan jam aktivitas kawasan peruntukan lahan, terutama jam pulang.

Sumber: Adaptasi [9], [10], [11]

Tabel 2. Sub-kriteria Penilaian *Visual Hierarchy*

No	Kriteria Penilaian	Indikator	Standar	Keterangan
1	Skala (Jarak jalan dengan depan bangunan)	Untuk ketinggian bangunan 1-2 lantai, minimal 5 meter	Minimal 5 meter Ukuran parkir kendaraan dan jalur pejalan kaki	Lebih lebar, lebih baik.
2	Pagar pembatas sesuai dengan ketinggian bangunan	Ketinggian bangunan <i>street food</i> setinggi pagar standar	Maksimal 2 meter	Agar view bangunan tidak tertutupi oleh area <i>street food</i>
3	Lebar jalan dan jalur pejalan kaki	Lebar jalan sesuai hirarki jalan, untuk jalur pejalan kaki sesuai peraturan Kementerian PU	Jalan kolektor (kepadatan sedang) pada kawasan sekolah dan perkantoran adalah 2-2,75 m	Lebih lebar, lebih baik. Apabila ada fugs <i>street food</i> di jalur pejalan kaki, baiknya ditambah lebarnya.
4	Vegetasi sebagai penanda kawasan	Baiknya terdapat vegetasi dengan kerapatan tajuk saling menaungi.	Jarak 2,5-3 meter, terutama pada jalur pejalan kaki	Berfungsi untuk menaungi kawasan <i>street food</i> pada saat siang hari (panas)

Sumber: Adaptasi [9], [10], [11]

Tabel 3. Kriteria Penilaian *Activity Support*

No	Kriteria Penilaian	Indikator	Standar	Keterangan
1	Tingkat kebutuhan <i>street food</i> terhadap kawasan sekitar sebagai aktivitas pendukung.	Lebih dari 50%+1 pembeli adalah dari kawasan sekitar koridor	Minimal 50%	Harus dilakukan survei pada pengguna kawasan <i>street food</i>
2	Tingkat kenyamanan kawasan sekitar terkait keberadaan <i>street food</i> pada kawasan koridor.	Harus 50%+1 responden menyebutkan nyaman	Minimal 50%	Harus dilakukan survei pada pemilik bangunan di kawasan <i>street food</i>

Sumber: Adaptasi [9], [10]

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa untuk menentukan kelayakan suatu kawasan sebagai *street food* koridor dari perspektif perancangan kawasan/kota. Perlu diperhatikan dua kriteria utama, yakni hirarki koridor/jalan dan kualitas *activity support* kawasan. Untuk menilai hirarki kawasan dapat dilihat indikator dari dua kriteria dan sub-kriteria penilaian, yaitu *movement* dan *visual hierarchy* (hirarki pergerakan dan visual). Dua penilaian ini terdapat indikator valid yang berasal dari kajian teori, tetapi penilaian yang ketiga terkait kualitas *activity support* kawasan didapat dari survei perspektif pengguna dan pemilik bangunan yang ada pada kawasan koridor *street food*.

Pada penelitian ini hanya berupa rumusan kriteria dan indikator secara umum, sehingga untuk memilih koridor kawasan yang tepat atau cocok untuk penerapan *street food* area perlu dilakukan penelitian lebih lanjut dimana harus menyesuaikan dengan kondisi eksisting koridor. Apakah sudah ada potensi penerapan *street food* atau belum ada, selain itu terkait *activity support* masing-masing kawasan/koridor jalan pasti memiliki kelebihan dan kekurangan tersendiri begitu juga dengan perspektif dari pemilik bangunan yang ada pada kawasan. Oleh karenanya perlu dilakukan penelitian terkait perspektif tersebut agar hasil studi kelayakan kawasan mendapatkan hasil yang maksimal.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- [1] F. and A. O. (FAO), "No Title." <https://www.fao.org/home/en>.
- [2] A. Z. Rakhman, "Ensuring food security of indigenous peoples in Latin America by the UN food and agricultural organization (FAO)," *Rudn J. Law*, vol. 25, no. 4, pp. 855–871, 2021.
- [3] A. Sumartono, "Kajian Koridor Pandanaran Sebagai Linkage Kota di Semarang." PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS DIPONEGORO, 2002.
- [4] M. Yahya, "Kajian Tata Bangunan dan Lingkungan pada Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Makassar," *Pros. Temu Ilm. IPLBI*, 2015.
- [5] K. Bishop, "Designing Urban Corridors: Planning Advisory Service Report Number 418," *Am. Plan. Assoc.*, 1989.
- [6] S. Zeb, S. S. Hussain, and A. Javed, "COVID-19 and a way forward for restaurants and street food vendors," *Cogent Bus. Manag.*, vol. 8, no. 1, p. 1923359, 2021.
- [7] L. Hidayati and N. Lina, "ANALISIS KETIDAKAMANAN STREET FOOD DI SEPANJANG JALAN SILIWANGI," *Kesmas Indones.*, vol. 9, no. 1, pp. 1–11, 2017.
- [8] P. K. B. Aceh, "Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Banda Aceh Tahun 2009-2029," Banda Aceh, 2009.
- [9] R. Evans et al., "Delivering Quality Places: Urban Design Compendium 2." English Partnerships and the Housing Corporation. London, UK, 2007.
- [10] H. Shirvani, *The urban design process*. Van Nostrand Reinhold Company, 1985.
- [11] "Peraturan Menteri Perhubungan 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan," 2020.