

Placemaking Koridor Jalan oleh Pedagang Kaki Lima di Jalan Aki Balak Sekitar Landasan Pesawat Bandara Juwara Kota Tarakan, Kalimantan

Yulia Mega Dita¹, Rini Darmawati²

^{1,2}Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

¹Surel: 18512141@students.uui.ac.id

ABSTRAK: *Placemaking merupakan proses perubahan suatu ruang (space) menjadi tempat (place) (Nick Beattie, 1985). Ruang yang dimaksud pada penelitian ini adalah ruang interaksi dalam proses jual beli sehingga terbentuknya tempat favorit masyarakat untuk mencari jajanan pinggir jalan. Pada umumnya ruang jalan pada koridor jalan komersial di Kota Tarakan masih banyak digunakan untuk kegiatan perparkiran dan juga pedagang kaki lima. Kegiatan pedagang kaki lima ini dapat meningkatkan terjadinya parkir yang menggunakan bahu jalan sehingga menyebabkan berkurangnya lebar badan jalan untuk fungsi sirkulasi. Adapun penyediaan fasilitas bangku atau tempat duduk yang tidak sesuai dengan titik interaksi, menjadikan koridor jalan tersebut masih menjadi ruang yang pasif dan belum mampu menjadi ruang yang dapat menghadirkan kegiatan lain selain interaksi jual beli dan hanya bersifat sementara (temporer). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana proses terjadinya placemaking pada ruang jalan koridor di Jalan Aki Balak disekitar landasan pesawat Bandara Juwara di Kota Tarakan. Untuk itu, dilakukan penelitian dengan pendekatan kualitatif yang digunakan untuk mengetahui elemen pembentuk ruang atau placemaking yang terjadi. Penelitian ini menggunakan studi literatur dan pengalaman terkait dengan kegiatan kaki lima untuk merumuskan aspek yang dipertimbangkan. Pengamatan dilapangan berguna untuk mengetahui karakteristik pedagang kaki lima dalam keterkaitannya dengan proses placemaking. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa proses pembentukan ruang atau placemaking diakibatkan oleh adanya Pedagang Kaki Lima (PKL) di area tersebut. Para PKL melihat adanya potensi untuk melakukan kegiatan perdagangan karena area tersebut sangat ramai dikunjungi oleh pengunjung sejak tahun 2003 dan juga terletak di pinggir jalan arteri primer sehingga potensi pembeli menjadi lebih banyak. Placemaking yang terjadi dapat terlihat dari kondisi fisik area penelitian yang telah mencapai keempat elemen pembentukan ruang atau placemaking.*

Kata kunci: *Placemaking, koridor Jalan, Pedagang Kaki Lima, Jalan Aki Balak*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Setiap kota di Indonesia memiliki identitas atau *image* visual yang berbeda-beda. Lintasan cerita suatu kota sering mempengaruhi citra dan perkembangan kota melalui koridor jalannya (Rizky, 2015). Koridor jalan merupakan suatu lorong ataupun penggal jalan yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lain dan mempunyai batasan fisik satu lapis bangunan dari jalan (kamus tata ruang, 1997). Aspek yang dapat dilihat oleh pengguna di koridor jalan dapat berupa bentuk dan juga aktifitas yang dilakukan oleh manusia di dalamnya. Aktifitas yang terbentuk di koridor jalan salah satunya adalah aktifitas komersial atau perdagangan.

Kegiatan perdagangan di Kota Tarakan pada umumnya mengikuti jaringan jalan sehingga membentuk koridor komersial. Jalan koridor komersial yang ada di Kota Tarakan pada umumnya masih banyak digunakan untuk kegiatan perparkiran dan juga pedagang kaki lima. Kegiatan pedagang kaki lima ini dapat meningkatkan terjadinya parkir *on street* atau tipe parkir yang menggunakan bahu jalan sehingga menyebabkan berkurangnya lebar badan jalan untuk fungsi sirkulasi.



Gambar 1. Jalan Koridor Komersial Kota Tarakan
(Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2020)



Gambar 2. Jalan sekitar area landasan pesawat terbang Bandara Juwata
(Dokumentasi Pribadi, 2020)

Pada penelitian ini, koridor jalan yang akan diteliti yaitu pada Jalan Aki Balak yang merupakan jalan arteri primer pada kecamatan Tarakan Barat, Kota Tarakan Kalimantan Utara dengan tingkat kepadatan yang sedang. Adapun spot spesifiknya yaitu pada barat jalan disekitar area landasan pesawat terbang Bandara Juwata. Jalan ini memiliki lebar 12-6 m dengan lebar bahu jalan sekitar 0,5 m.

Ruang jalan koridor seharusnya dapat menampung kegiatan kendaraan bermotor sebagai sirkulasi dan kegiatan pengguna ruang pejalan kaki. Namun pada titik penelitian, koridor komersial di Jalan Aki Balak tidak memiliki ruang jalan yang dapat menampung kedua pengguna tersebut. Fenomena yang terjadi adalah banyak pengguna jalan justru berjalan di dekat badan jalan karena bahu jalan untuk pejalan kaki digunakan sebagai lapak untuk pedagang kaki lima. Jalan koridor ini memiliki kehidupan jalan yang aktif pada saat pagi hingga malam hari. Serta memiliki kegiatan komersial dari sore hingga malam hari, puncaknya yaitu pada sore menjelang malam dimana banyak masyarakat yang melakukan *jogging* melewati jalan ini. Hal ini berdampak terhadap kondisi ruang jalan yang menjadi padat pada waktu tersebut.

Proses penciptaan tempat melalui interaksi sosial di ruang jalan koridor tersebut dapat dibidang masih belum optimal karena belum tersedianya sarana penunjang interaksi sosial berupa bangku atau tempat duduk. Sarana penunjang interaksi tersebut terletak pada

area untuk *jogging* yaitu di bundaran Tugu 99 atau berjarak ± 650 meter dari lokasi penelitian. Perbedaan ini terjadi karena adanya beberapa faktor eksternal dan internal sehingga titik berkumpulnya pedagang kaki lima tidak sesuai dengan titik fasilitas yang diberikan.

Placemaking adalah proses transformasi ruang (*space*) menjadi tempat (*place*) (Nick Beattie dalam *Place and Placemaking*, 1985). Ruang yang dimaksud pada penelitian ini adalah ruang interaksi dalam proses jual beli sehingga terbentuknya tempat favorit masyarakat untuk mencari jajanan pinggir jalan. *Placemaking* adalah cara di mana semua manusia mengubah tempat mereka, menemukan diri mereka ke tempat di mana mereka tinggal (Schneekloth, L. dan Shibley, R.G., 1995).

Dikarenakan penyediaan fasilitas bangku atau tempat duduk yang tidak pada titik interaksi, menjadikan koridor jalan tersebut masih menjadi ruang yang pasif dan belum mampu menjadi ruang yang dapat menghadirkan kegiatan lain selain titik interaksi jual beli dan hanya bersifat sementara (*temporer*). Hal tersebut menyebabkan proses *placemaking* ini belum dapat begitu terlihat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa yang melatarbelakangi dan bagaimana proses terjadinya *placemaking* pada ruang jalan koridor di Jalan Aki Balak disekitar landasan pesawat Bandara Juwata di Kota Tarakan.

Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka masalah yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut :

1. Terbentuknya *place* dari *space* yang didukung oleh adanya pedagang kaki lima.
2. Terjadinya proses jual beli oleh pedagang kaki lima di pinggir jalan namun tidak terdapat fasilitas pendukung.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah tentang jurnal ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses *placemaking* yang terjadi pada koridor Jalan Aki Balak disekitar landasan pesawat Bandara Juwata?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjelasan diatas, tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui faktor pendorong terbentuknya *placemaking* yang terjadi pada koridor Jalan Aki Balak disekitar landasan pesawat Bandara Juwata.
2. Mengetahui latar belakang berkumpulnya pedagang kaki lima disekitar koridor Jalan Aki Balak disekitar landasan pesawat Bandara Juwata.

KAJIAN PUSTAKA

Kajian Teori

Elemen *Placemaking*

Placemaking dapat diartikan sebagai suatu proses transformasi dari ruang atau *space* menjadi suatu tempat atau *place*. Suatu tempat dapat menghubungkan orang atau sekelompok orang dengan lingkungan fisiknya (Nick Beattie, *Place and Placemaking*, 1985). adapun untuk membentuk suatu tempat, diperlukan adanya interaksi sosial atau tindakan

sosial, Menurut Henri Lefebvre (2000), adanya kegiatan sosial secara individu maupun secara kolektif dapat menjadi pemicu terbentuknya ruang sosial. Kegiatan sosial tersebut dapat memberi arti atau makna (*meaning*) mengenai bagaimana suatu ruang spasial dapat dikonsepsikan oleh *user* yang ada diruang tersebut dapat menghidupkan suasana ruang tersebut. Praktik spasial pada ruang sosial diwujudkan melalui persepsi atas lingkungan yang dibangun melalui aktivitas sosial, kehidupan pribadi, dan waktu luang (Leisure).

Place tidak hanya dilihat secara fisiknya saja, tetapi juga pada sebuah pengalaman seseorang yang ada didalamnya (pengalaman personal) (Dovey, 1985). Menurut (Bohl, 2002) *placemaking* dapat terbentuk karena adanya empat kriteria utama, yaitu *access and linkage, comfort and image, uses and activities, and sociability*. Project for Public Spaces (PPS) mengembangkan Diagram Placemaking di bawah ini sebagai alat untuk membantu orang menilai suatu tempat, dapat dikatakan baik atau buruk. Beberapa elemen tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut .



Diagram 1. Diagram Placemaking
(Sumber : Project For Public Space)

1. *Access & Linkages*

Aksesibilitas suatu area yang baik yaitu yang dapat dilihat secara visual dan fisiknya memiliki hubungan dengan lingkungannya. Ruang yang memenuhi elemen ini yaitu ruang yang dapat diakses oleh siapa saja, memiliki perputaran parkir yang baik serta dapat dijangkau transportasi umum.

2. *Comfort & Image*

Ruangan yang dapat memberi kenyamanan dan dapat menampilkan atau memiliki *image* yang baik serta mempunyai citra atau identitas yang baik merupakan kunci keberhasilan *placemaking*. Kenyamanan dapat mencakup persepsi keamanan, kebersihan, dan ketersediaan tempat duduk.

3. *Uses & Activities*

Aktivitas adalah blok bangunan dasar dari tempat-tempat hebat: Itulah alasan mengapa orang mengunjungi tempat pertama, dan mengapa mereka terus kembali. Mereka juga yang membuat suatu tempat menjadi istimewa atau unik. Jika tidak ada yang bisa dilakukan di suatu tempat, tempat itu akan kosong dan tidak digunakan — pertanda pasti bahwa sesuatu perlu diubah.

4. *Keramahan/Sociability*

Sociability merupakan elemen terakhir yang memiliki pencapaian yang sulit untuk didapatkan pada suatu tempat. Suatu ruang dapat dikatakan berhasil memenuhi elemen ini jika ruang tersebut dapat memberikan rasa nyaman dalam berinteraksi dengan orang disekitar, sehingga kegiatan sosial dapat terwujud.

Koridor Jalan

(Moghtin, 1992: 41) biasanya pada kedua sisi koridor jalan terdapat bangunan yang berderet di sepanjang ruas jalan. Adanya bangunan di sepanjang jalan tersebut dapat menunjukkan kualitas fisik suatu ruang pada lingkungan terkait secara langsung dan tidak

langsung. Jalur pejalan kaki atau pedestrian juga biasanya ada pada koridor jalan yang berlokasi pada kedua sisi jalan yang memiliki fungsi untuk area berjalan kaki.

(Bishop, 1989:92) bagi bentuk jalan dan pergerakannya, ruang pada koridor jalan memiliki kegunaan yang signifikan dalam suatu Kawasan tersebut. Menurutnya, koridor memiliki 2 jenis yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Koridor Komersial

Koridor komersial merupakan lahan yang memiliki aktivitas jual beli atau perdagangan secara umum di sepanjang jalan dengan kondisi jual beli yang ramai. Koridor ini juga memiliki trotoar untuk pejalan kaki sebagai aspek pendukung.

2. *Scenic Corridor*

Scenic corridor atau koridor yang indah, merupakan area daratan dalam batas kota yang berada dalam jarak enam ratus enam puluh (660) kaki dari salah satu sisi paling luar dari jalan, sungai, atau jalur yang lebih spesifik yang ditentukan dalam 9-822 sampai 9-825, yang merupakan daya tarik visual atau daya tarik pemandangan yang tidak umum.

(Moughtin,1992: 42) berpendapat bahwa place yang terbentuk di dalam jalur koridor terbentuk oleh skala atau perbandingan dari elemen pembentuknya, yaitu panjang dan lebar jalan, tinggi dari bangunan, pola pedestrian, fungsi bangunan, serta bentuk bangunan dan *façade* bangunan.

Pedagang Kaki Lima

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pedagang kaki lima berarti pedagang yang membuka lapak di emper atau serambi muka toko atau di tepi jalan (di trotoar). Penyebutan PKL atau pedagang kaki lima telah ada dari masa Rafles yaitu diambil dari kata 5 *feets* yang diartikan sebagai area untuk pejalan kaki di pinggir jalan dengan lebar lima kaki. John Turner yang berasal dari bidang perumahan telah membagikan jenis dari pelaku pedagang dalam tiga golongan (Boedihardjo, Eko, 1995) yaitu *public sector*, *private sector* dan *popular* atau *community sector*.

Pada bidang komersial atau perdagangan, PKL termasuk kedalam kategori *popular* atau *community sector*. Berdasarkan aspek operasional saat ini, PKL dapat digolongkan kedalam 2 jenis, yaitu:

1. Pedagang Kaki Lima Tertata

Merupakan Pedagang Kaki Lima (PKL) yang melakukan usaha sehari-harinya berlokasi pada area yang telah sesuai atau di ijinakan oleh pemerintah daerah.

2. Pedagang Kaki Lima Binaan

Merupakan Pedagang Kaki Lima (PKL) yang melakukan usaha pada area atau lokasi yang tidak sesuai dengan perijinan daerah setempat. Dalam pelaksanaannya, keberadaan PKL ini selalu diawasi, dibina dan diarahkan untuk menjadi PKL yang baik.

Kerangka Berfikir

Penelitian ini merupakan kajian yang membahas terjadinya placemaking pada koridor jalan di sekitar landasan pesawat Jalan Aki Balak yang dipengaruhi oleh adanya pedagang kaki lima. Penelitian ini dilakukan dengan cara analisis faktor terjadinya placemaking di lokasi penelitian. Kemudian diteliti dan diambil data secara kualitatif.

METODE PELELITIAN

Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian kualitatif deskriptif. Tujuan dari penelitian kualitatif deskriptif yaitu membuat penelitian secara faktual, sistematis dan juga akurat mengenai fakta yang ada dalam daerah yang akan di teliti

Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di sekitar landasan pesawat terbang Bandara Juwata Tarakan, Jalan Aki Balak. Lokasi penelitian berupa area koridor jalan arteri yang menghubungkan wilayah dari dan ke arah Tarakan Utara. Sisi utara lokasi penelitian berupa wilayah komersial masyarakat dan dari sisi selatan berupa area kosong untuk landasan pesawat.

Subjek Penelitian

Subyek pada penelitian ini adalah PKL yang ada di lokasi penelitian, dan juga pengunjung dari berbagai kalangan yang menetap di lokasi penelitian untuk melakukan interaksi sosial.

Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yaitu menggunakan *handphone* dan daftar pertanyaan. *Handphone* digunakan untuk mendokumentasikan dan merekam kondisi sekitar dan interaksi sosial yang terjadi. Daftar pertanyaan untuk wawancara yang akan diberikan kepada PKL dan juga kepada pengunjung.



Gambar 2. Lokasi Penelitian
(Dokumentasi Pribadi, 2021)

Penentuan Variabel, Parameter, dan Cara Pengumpulan Data Penelitian

Variabel, parameter, dan cara pengumpulan data penelitian terinci dalam tabel (a) berikut. Parameter ini merupakan dasar penyusunan instrumen penelitian termasuk pengumpulan data penelitian. Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara, yaitu secara langsung dan tidak langsung.

Tabel 1. Variabel, Parameter, dan Cara Pengumpulan Data Penelitian

Variabel	Parameter	Cara Pengumpulan Data
Karakteristik Personal	Jumlah Pedagang Kaki Lima	Pengamatan dan Interview
	Jumlah Pengunjung/30 menit	
	Durasi Interaksi Sosial	
	Komposisi Jenis Kelamin	
	Komposisi Kelompok Usia	
Akses dan Keterkaitan	Badan Jalan	Pengamatan dan Pengukuran
	Trotoar Pejalan Kaki	
	Area Parkir	Pengamatan dan Pengukuran
Kenyamanan dan Identitas	Elemen Alam dan Buatan Pada Site	Pengamatan dan Pemotretan
	Kebersihan Site	Pengamatan dan Interview
	Keamanan Site	
	Fasilitas Eksisting	Pengamatan dan Pemotretan
Kegunaan dan Aktivitas	Pola Waktu Bekerja	Interview
	Waktu yang Paling Disenangi	Interview
Keramahan/ <i>Sociability</i>	Fasilitas Pendukung dari PKL	Pengamatan dan Pemotretan

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Karakteristik Personal

Pedagang kaki lima (PKL) dan pembeli melakukan interaksi sosial dan interaksi jual beli pada koridor jalan tersebut. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, telah didapatkan beberapa informasi mengenai pelaku interaksi. Hasil data tersebut yaitu :

Tabel 2. Data Karakteristik Personal

Variabel	Parameter	Hasil Data
Karakteristik Personal	Jumlah Pedagang Kaki Lima	6 Penjual (penjual jajanan, seperti pentol tusuk, es jeruk, sate bakar, sate goreng, dll)
	Jumlah Pengunjung/30 menit	Lebih dari 15 pengunjung/pembeli yang datang dan pergi.
	Durasi Interaksi Sosial	5-30 menit
	Komposisi Jenis Kelamin	Laki-laki dan perempuan dengan perbandingan 4 : 5
	Komposisi Kelompok Usia	Anak-anak (5-10 tahun) Remaja (11-19 tahun)

		Dewasa (diatas 20 tahun) Dengan perbandingan 1:2:3
--	--	--

Para penjual atau PKL rata-rata telah berjualan dikoridor jalan tersebut lebih dari 5 tahun. Menurut salah satu penjual, sejak tahun 2003 area tersebut sangat berpotensi untuk dilakukan kegiatan perdagangan karena sangat ramai dikunjungi oleh pengunjung dan juga dikarenakan terletak di pinggir jalan arteri primer sehingga potensi pembeli menjadi lebih banyak. Inilah yang menjadi alasan mengapa para PKL berjualan di koridor jalan ini.

Para pembeli atau pengunjung bervariasi dimulai dari kumpulan anak-anak hingga orang dewasa yang baru pulang bekerja yang sengaja mampir setelah melewati jalan tersebut. Untuk anak-anak rata-rata menghabiskan waktu 10-30 menit untuk membeli jajanan dan berbincang dengan kawanannya, dan untuk orang dewasa rata-rata menghabiskan waktu 5-40 menit. Untuk orang dewasa, kebanyakan mereka hanya membeli jajanan, dan berbincang sambil menunggu penjual menyiapkan makanan. Namun ada pula yang menghabiskan waktu untuk berbincang dengan durasi lebih dari 30 menit. Berdasarkan hal tersebut, dapat di analisis bahwa proses interaksi yang terjadi dalam koridor jalan ini masih tergolong lemah.



Gambar 3. Suasana PKL Berjualan di Koridor Jalan
(Dokumentasi Pribadi, 2021)

Analisis Elemen *Placemaking* Akses dan Keterkaitan

Tabel 3. Data Akses dan Keterkaitan

Variabel	Parameter	Hasil Data
Akses dan Keterkaitan	Badan Jalan	- Badan jalan berukuran ±6 meter. - Dilalui oleh berbagai kendaraan, seperti motor, mobil, sepeda, angkot, dan truk.
	Trotoar Pejalan Kaki	Pada sisi jalan ini tidak terdapat trotoar, melainkan saluran drainase yang diberi

		penutup papan kayu untuk area berjualan.
	Area Parkir	Parkiran menggunakan bahu jalan dengan lebar kurang lebih 1,5 meter.

Kecapaian suatu tempat dengan lingkungan disekitarnya merupakan aspek dari akses dan keterkaitan, sehingga dapat citra tempat dapat terbentuk. Suatu ruang dapat berubah menjadi tempat jika dapat dilalui beragam kendaraan atau sarana transportasi untuk masyarakat, terdapat lokasi untuk beristirahat, dekat dengan trotoar dan juga jalan (Project for Public Space, 2009). Didalam pengamatan variable akses dan keterkaitan, hal yang menjadi fokus utama peneliti yaitu mengenai badan jalan dan juga trotoar jalan.



Gambar 4. Akses Jalan Aki Balak
(Dokumentasi Pribadi, 2021)



Gambar 5. Keterkaitan Jalan Aki Balak
(Dokumentasi Pribadi, 2021)

Badan jalan memiliki peranan penting dalam mencapai tingkat aksesibilitas yang baik. Hal ini dikarenakan badan jalan tersebut merupakan ruang untuk sirkulasi kendaraan. Bagian ruang jalan yaitu trotoar pada koridor jalan di jalan Aki Balak belum secara keseluruhan menunjang fungsi dan kegiatan. Pengguna jalan yang selalu kembali untuk berhenti membuktikan bahwa pengguna tersebut sudah merasakan *place* pada koridor jalan tersebut. Fasilitas trotoar pada area jalan Aki Balak ini sendiri masih belum terbangun secara merata, hal ini terbukti hanya sisi timur jalan saja yang terdapat trotoar.

Ruang parkir pada koridor jalan ini memiliki tipe parkir pada bahu jalan atau biasa disebut dengan parkir *on street*. Dampak positif dari adanya ruang parkir dengan tipe parkir seperti ini yaitu memudahkan pengunjung dalam mengakses area PKL. Adapun dampak negatif dari tipe parkir *on street* ini yaitu akan mengganggu kenyamanan dari pengguna jalan utama, terutama pada jam kritis atau jam ramainya kendaraan.

Kenyamanan dan Identitas

Tabel 4. Data Kenyamanan dan Identitas

Variabel	Parameter	Hasil Data
Kenyamanan dan Identitas	Elemen Alam dan Buatan Pada Site	- Elemen alam berupa pohon bambu yang

		lebat sebagai perindang lokasi. - Elemen buatan berupa papan kayu yang disusun diatas saluran drainase kota, dan pagar besi pembatas site sebagai latar dari lokasi penelitian.
	Kebersihan Site	Lokasi penelitian terbilang bersih meskipun tidak terdapat tempat sampah eksisting.
	Keamanan Site	Terbilang aman.
	Fasilitas Eksisting	Fasilitas eksisting berupa kursi kayu yang ditinggalkan oleh PKL setempat.

Ruangan yang dapat membuat nyaman penggunaanya dan memiliki citra atau identitas yang baik merupakan kunci keberhasilan dari *placemaking* (Project for Public Space, 2009). Kenyamanan dan identitas dalam penelitian ini mencakup beberapa poin, seperti elemen alami dan buatan, kebersihan, keamanan, serta fasilitas yang ada pada koridor jalan tersebut.

Elemen alami pada koridor jalan ini yaitu adanya tanaman bambu yang tinggi dan rimbun sehingga dapat memberikan efek rindang pada koridor jalan ini. Ada pula beberapa tanaman rambat yang terletak pada pagar pembatas memberikan suasana tersendiri bagi pengunjung. Selain elemen alami, terdapat pula elemen buatan berupa papan kayu yang mendukung proses pembentukan *place* pada *space* ini. Pada ruas jalan di Jalan Aki Balak sisi barat ini tidak memiliki trotoar karena kurangnya lahan, sehingga diberi papan kayu diatas saluran drainase sebagai ruang untuk berjualan para PKL.



Gambar 6. Kenyamanan dan Identitas Jalan Aki Balak
 (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Dalam aspek kebersihan, koridor jalan ini memiliki tingkat kebersihan yang terbilang sedang. Hal ini dikarenakan pada area ini tidak terdapat tempat sampah untuk pengunjung, sehingga sedikit dari pengunjung masih membuang sampah sembarangan. Meski demikian, area ini terbilang tidak begitu kotor dikarenakan para PKL senantiasa menjaga kebersihan disaat senggang mereka. Dalam bidang

keamanan, area ini bisa dibilang aman dari kejahatan. Hal ini dikarenakan lokasi penelitian berada di pinggir jalan besar dan mudah terpantau, sehingga tingkat kriminalitas menjadi rendah.

Demi menunjang kenyamanan bagi pengunjung yang singgah, para PKL menyediakan tempat duduk kayu yang sengaja ditinggal dan di letakkan diantara PKL satu dengan yang lainnya. Pada area ini, terdapat 2 kursi kayu yang diletakkan dengan jarak kurang lebih 10 meter antar kursi agar pengunjung dapat menghabiskan sore hari sambil menikmati jajanan yang ada pada koridor jalan ini.

Kegunaan dan Aktivitas

Tabel 5. Data Kegunaan dan Aktivitas

Variabel	Parameter	Hasil Data
Kegunaan dan Aktivitas	Pola Waktu Bekerja	Waktu bekerja PKL yaitu antara jam 3 sore hingga jam setengah 9 malam.
	Waktu yang Paling Disenangi	Waktu yang paling digemari oleh pembeli yaitu pada pukul setengah 6 sore.

Kegunaan dan aktivitas dapat didefinisikan sebagai suatu perilaku atau kegiatan yang berlangsung secara terus menerus dalam suatu ruang serta memiliki kegunaan yang beragam pada koridor jalan tersebut selain dari pada fungsi utamanya yaitu untuk area komersial. Pada koridor jalan di Jalan Aki Balak ini, memiliki pola aktivitas yang berbeda dari pagi hingga malam hari. Pada pagi hingga siang hari, area ini tidak begitu aktif digunakan karena terik matahari yang menyengat. Hanya beberapa aktivitas tertentu seperti penjual bensin eceran yang masih bertahan pada waktu tersebut. Menjelang sore hari, PKL mulai berdatangan dan melakukan aktivitas jual beli hingga malam hari. Waktu ini dipilih oleh para PKL sebab merupakan jam pulang kerja bagi pegawai atau pekerja

lainnya, sehingga jalanan akan menjadi lebih ramai dan berpotensi banyak pengemudi yang akan berhenti.

Keramahan/*Sociability*

Tabel 6. *Data Sociability*

Variabel	Parameter	Hasil Data
Keramahan/ <i>Sociability</i>	Fasilitas Pendukung dari PKL	Penjual atau PKL membawa kursi plastik untuk pembeli.

Elemen terakhir dalam pembentuk *placemaking* yaitu keramahan atau *sociability*. *Sociability* merupakan aspek kemampuan sosial untuk membangun suatu jaringan sosial pada suatu tempat (Tukiyo, 2014). Pada area penelitian, salah satu cara yang digunakan oleh PKL setempat untuk mewujudkan terjadinya kegiatan sosial yaitu dengan menghadirkan tempat duduk untuk pembeli atau pengunjung sekitar. Hal ini dilakukan agar pengunjung atau pembeli yang datang dapat merasa betah untuk berlama-lama menghabiskan waktu di koridor jalan tersebut.



Gambar 7. Keramahan Jalan Aki Balak (Dokumentasi)

KESIMPULAN DAN TEMUAN

Temuan

Berdasarkan data dan analisis yang telah di jelaskan diatas, terdapat beberapa hasil temuan sebagai berikut :

- 1) Proses *placemaking* pada koridor jalan disekitaran landasan pesawat di Jalan Aki Balak terjadi akibat adanya PKL (Pedagang Kaki Lima) binaan yang setiap hari menempati lokasi yang sama.
- 2) Area terjadinya *placemaking* berada di koridor jalan arteri primer sehingga memiliki badan jalan yang cukup lebar untuk dilalui berbagai jenis transportasi darat seperti sepeda, motor, mobil, truk dll. Hal ini dapat meningkatkan jumlah pengemudi yang berhenti pada area terjadinya *placemaking*. Hal inilah yang menjadi latar belakang banyaknya PKL yang melakukan kegiatan di area tersebut.
- 3) Meski tidak memiliki trotoar, area ini terbilang ramai oleh pengunjung yang berjalan kaki dari arah utara.
- 4) Menggunakan tipe parkir *on street*, sehingga dapat memudahkan akses pengguna jalan untuk mampir dan mendatangi area tersebut.
- 5) Adanya elemen alami berupa tanaman bambu yang tinggi dan lebat menjadikan area tersebut menjadi lebih rindang.
- 6) Papan kayu yang diletakkan diatas saluran drainase menjadi elemen buatan pendukung terjadinya *placemaking*, sebab papan ini digunakan sebagai tempat untuk para PKL dan juga pengunjung melakukan interaksi.

- 7) Koridor jalan ini memiliki tingkat kebersihan yang terbilang sedang, dalam artian tidak memiliki banyak sampah yang berserakan sehingga membuat pengunjung yang datang menjadi nyaman untuk berlama-lama.
- 8) Koridor jalan ini memiliki tingkat kriminalitas yang rendah, karena mudah terpantau oleh banyak orang.
- 9) Tersedianya tempat duduk bagi pengunjung, sehingga proses interaksi yang terjadi dapat berlangsung lebih lama.
- 10) Meski tidak tersedianya tempat sampah, area tersebut terbilang tidak begitu kotor dikarenakan para PKL senantiasa menjaga kebersihan disaat senggang mereka.

Kesimpulan

Kegiatan perdagangan di Kota Tarakan pada umumnya mengikuti jaringan jalan sehingga membentuk koridor komersial. Jalan koridor komersial yang ada di Kota Tarakan pada umumnya masih banyak digunakan untuk kegiatan perparkiran dan juga pedagang kaki lima. Pada koridor jalan di sekitaran landasan pesawat Jalan Aki Balak telah terjadi *placemaking* yang diakibatkan oleh adanya PKL di area tersebut. Para PKL melihat adanya potensi untuk dilakukan kegiatan perdagangan karena area tersebut sangat ramai dikunjungi oleh pengunjung dan juga terletak di pinggir jalan arteri primer sehingga potensi pembeli menjadi lebih banyak. Inilah yang menjadi alasan mengapa para PKL berjualan di koridor jalan ini. *Placemaking* yang terjadi dapat terlihat dari kondisi fisik area penelitian yang telah mencapai keempat elemen pembentukan ruang atau *placemaking*.

Elemen pertama yang terpenuhi yaitu akses dan keterkaitan dengan parameter badan jalan, trotoar pejalan kaki dan area parkir. Hasil yang diperoleh adalah ukuran badan jalan yang lebar dan tidak tersedianya trotoar pada area penelitian sehingga pengunjung yang datang menggunakan sisa bahu jalan sebagai area parkir. Tipe parkir yang seperti ini dapat memudahkan pengunjung dalam mengakses PKL, sedangkan dampak negatifnya yaitu dapat mengganggu pengendara terutama pada jam ramainya kendaraan.

Elemen kedua yaitu kenyamanan dan identitas, dengan parameter elemen alam dan buatan, kebersihan, keamanan, dan fasilitas eksisting pada lokasi penelitian. Hasil yang diperoleh pada koridor jalan ini yaitu adanya tanaman bambu yang tinggi dan rimbun sehingga dapat memberikan efek rindang pada koridor jalan. Ada pula beberapa tanaman rambat yang terletak pada pagar pembatas serta didukung dengan adanya tempat duduk dari kayu sehingga dapat memberikan suasana tersendiri bagi pengunjung. Dalam aspek kebersihan, koridor jalan ini memiliki tingkat kebersihan yang terbilang sedang dan memiliki tingkat kriminalitas yang rendah dikarenakan lokasi *placemaking* ini berada di area terbuka yang mudah dipantau.

Elemen ketiga yaitu kegunaan dan aktivitas dengan parameter pola waktu bekerja dan waktu yang paling disenangi. Hasil yang didapat yaitu adanya perbedaan pola aktivitas di lokasi penelitian dari pagi hingga malam hari. Pada pagi hingga siang hari, area ini tidak begitu aktif digunakan karena terik matahari yang menyengat. Menjelang sore hari, PKL mulai berdatangan dan melakukan aktivitas jual beli hingga malam hari. Waktu ini dipilih oleh para PKL sebab merupakan jam pulang kerja bagi pegawai atau pekerja lainnya, sehingga jalanan akan menjadi lebih ramai dan berpotensi banyak pengemudi yang akan berhenti.

Elemen terakhir yaitu keramahan/*sociability* dengan parameter fasilitas pendukung dari PKL. Pada area penelitian, salah satu cara yang digunakan oleh PKL setempat untuk mewujudkan terjadinya kegiatan sosial yaitu dengan menghadirkan tempat duduk untuk pembeli atau pengunjung sekitar. Hal ini dilakukan agar pengunjung atau pembeli yang datang dapat merasa betah untuk berlama-lama menghabiskan waktu di koridor jalan tersebut.

Melalui penelitian ini, terbukti bahwa *placemaking* terjadi selain dari kondisi fisik site, dapat ditunjukkan dari beberapa pengunjung yang cukup sering melakukan aktivitas lain selain dari pada sekedar membeli jajanan. Tidak sedikit dari mereka juga melakukan interaksi dengan para penjual serta bercengkrama dengan teman mereka di area tersebut. Jika dilihat secara keseluruhan, proses *placemaking* yang terjadi masih dalam tahap kecil atau masih lemah. Oleh karena itu diperlukan dukungan pemerintah untuk menambah fasilitas penunjang di area tersebut.

Hasil penelitian ini telah mencapai tujuan dari dilakukannya penelitian yaitu untuk mengetahui apa saja yang menjadi faktor *placemaking* pada area tersebut, serta latar belakang para PKL melakukan kegiatan di area tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Wijayaningsih, Retno. 2018. "KETERKAITAN PEDAGANG KAKI LIMA TERHADAP KUALITAS DAN CITRA RUANG PUBLIK DI KORIDOR KARTINI SEMARANG PADA MASA PRA-PEMBONGKARAN (Studi Kasus : Penggal Jl.DR.Cipto – Jl.Barito)". Fakultas Teknik, Teknik Arsitektur, Universitas Mercubuana, Jakarta.
- Lubben, Ahmad. 2016. "KOMPARASI DATA SEKUNDER DENGAN DATA EKSISTING RUAS JALAN DI KOTA TARAKAN BERBASIS SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS (SIG) (Studi Kasus : Jalan Yos Sudarso, Jalan Mulawarman, Jalan Aki Balak, Jalan Bhayangkara, Jalan P. Aji Iskandar)". Skripsi. Fakultas Teknik, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Borneo Tarakan, Tarakan.
- Azima, Baiq Siti Noer. 2019. "STRATEGI PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA (PKL) BERDASARKAN POLA AKTIVITAS DAN POLA PENYEBARANNYA DI KORIDOR JALAN PEJANGGIK KECAMATAN CAKRANEGARA". Tugas Akhir. Fakultas Teknik, Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Universitas Muhammadiyah Mataram, Mataram.
- Victorya T, Patrani., Utomo, Rizon Pamardhi., dan Yudana, Galing. 2016. "PLACEMAKING RUANG JALAN KORIDOR KOMERSIAL KOTA SURAKARTA". Fakultas Teknik, Jurusan Arsitektur, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Setyowati, Marcelina Dwi. 2017. "Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang". Dosen, Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Teknik Yogyakarta, Yogyakarta.
- <https://www.pps.org/article/grplacefeat>, diakses pada 5 November 2020 pukul 07.52 PM
- <http://e-journal.uajy.ac.id/6934/3/MTA201487.pdf>, diakses pada 5 November 2020 pukul 08.01 PM
- <https://atmajayanews.wordpress.com/2012/06/22/penataan-jalur-pejalan-kaki-pada-koridor-jalan-malioboro/> diakses pada 9 November 2020 pukul 01.08 AM

Seminar Karya & Pameran Arsitektur Indonesia 2021
in Collaboration with Laboratory of Form and Place Making

<https://www.lawinsider.com/dictionary/scenic-corridor> diakses pada 9 November 2020
pukul 01.33 AM

<https://lektur.id/arti-pedagang-kaki-lima/> diakses pada 25 November 2020 pukul 11.24
AM