
Pengaruh Aktivitas PKL Terhadap Kebutuhan Ruang Pedestrian di Alun-alun Kota Atambua

Feryrius Fahik

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Citra Bangsa,
feryriusfahik@gmail.com

Arfie Pigan Solissa

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Citra Bangsa,
arfiesolissa@gmail.com

Abstract: *Atambua square is perceived as public area and it has become one of the public centers where most of the people take advantage of it, such as jogging, playing basketball, or just for strolling around. In addition, some street vendors benefit from this. The street vendors can be seen around Atambua square in 4 directions, those are in Jalan Gatot Subroto Atambua, Jalan Maromak Oan, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Jenderal Ahmad Yani. The formulation of problem in this research is the presence of street vendors and their activities around the pedestrian area that leads to narrowing the pedestrian space which in turns resulting in decreasing the quality of security and comfortability. The state of question in this research is that what is the effect of street vendors activity toward requirement of pedestrian space along with its factors in Atambua square. Meanwhile, the purpose of this research is to identify the street vendors activity in pedestrian space, by doing so, the ideal requirement of pedestrian space and the street vendors activity in this area can be measured, and the fundamental factors in the current pedestrian space can be identified. The method of research applied here is based on the descriptive-quantitative by utilizing phenomenology approach. The outcome of this research is that in fact, the street vendors activity in the four-mentioned street occurs occasionally, and it only takes place in certain street which obviously causes the decrease of the open area for pedestrians in some points. It is worth to mention also that the quality of physical element in those four street needs to be improved.*

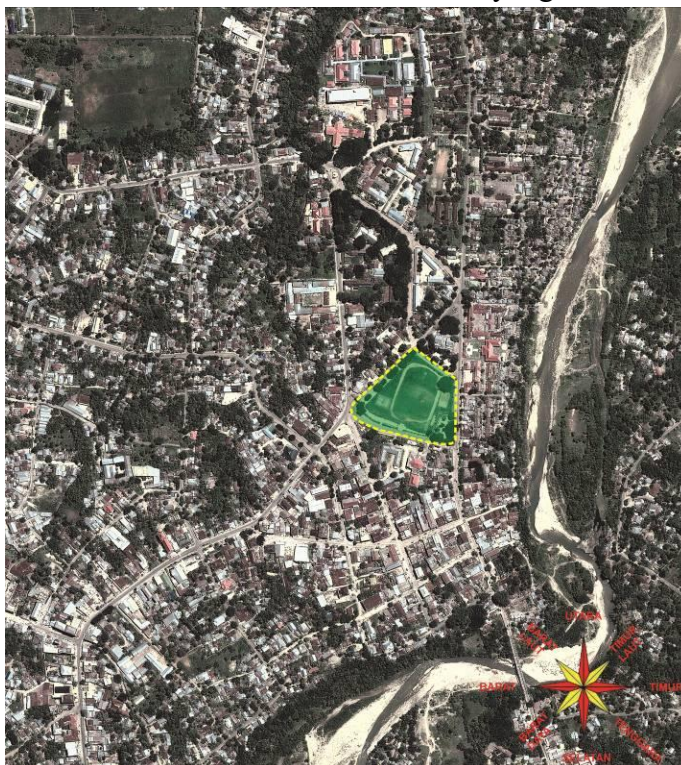
Keywords: *Street Vendors Activity, Pedestrian Space, Atambua Square.*

Abstrak: Alun-alun kota Atambua merupakan ruang terbuka publik dan merupakan pusat keramaian oleh sebab itu, terjadi banyak aktivitas masyarakat yang berkunjung untuk melakukan aktivitas seperti jogging, basket, bersantai dan lain-lain maka dari itu munculnya PKL guna menunjang aktivitas tersebut. Aktivitas PKL terjadi di alun-alun kota Atambua berlangsung di empat jalan yang mengelilingi alun-alun Kota Atambua yakni Jalan Gatot Subroto Atambua, Jalan Maromak Oan, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Jenderal Ahmad Yani. Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah penggunaan aktivitas PKL di area pedestrian yang menyebabkan ruang pedestrian terlihat sempit sehingga menyebabkan penurunan kualitas keamanan dan kenyamanan ruang pedestrian. Pertanyaan penelitian adalah bagaimanakah pengaruh aktivitas PKL terhadap kebutuhan ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kebutuhan ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua pada saat ini. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi aktivitas-aktivitas PKL di ruang pedestrian, sehingga dapat diketahui kebutuhan ruang pedestrian yang ideal bagi pejalan kaki dan bagi aktivitas PKL setempat serta mengidentifikasi faktor-faktor pembentuk ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua pada saat ini. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif-kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Hasil penelitian ini adalah keempat jalan tersebut tidak terjadi aktivitas PKL disetiap waktu karena hanya di beberapa jalan saja yang terjadi aktivitas PKL oleh sebab itu, terjadi penurunan kualitas ruang pengguna jalan di beberapa titik. Kualitas elemen fisik yang ada di keempat jalan tersebut belum memadai.

Kata kunci: Aktivitas PKL, Ruang Pedestrian, Alun-alun Kota Atambua.

1. PENDAHULUAN

Alun-alun Kota Atambua berada di pusat Kota Atambua dan berdekatan dengan kawasan Pecinan (*China Town*) Kampung Merdeka di sisi selatan yang merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Kawasan ini dekat dengan titik Nol Km Kota Atambua yaitu Monumen Pancasila dan berbatasan langsung dengan Polres Belu yang berada di sisi timur serta berbatasan langsung dengan bekas pusat pemerintahan Swapraja Belu di sisi selatan sedangkan disisi utara berbatasan dengan Pasar Senggol. Seperti pada foto udara *google earth* di bawah ini dapat dilihat lokasi Alun-alun Kota Atambua yang berada di pusat Kota Atambua.



Gambar 1. Citra satelit lokasi Alun-alun Kota Atambua.

Sumber : (Hasil Olahan Feryrius dari *Google Earth*, 2021)

Alun-alun Kota Atambua merupakan salah satu ruang terbuka atau ruang publik yang ada di pusat Kota Atambua dan berbatasan dengan kawasan Pecinan Kampung Merdeka. Kawasan ini merupakan cikal bakal terbentuknya Kota Atambua dan merupakan bekas pusat pemerintahan Swapraja Belu dan Kabupaten Belu, serta berbatasan dengan kawasan Pecinan Kampung Merdeka yang merupakan pusat perekonomian Kota Atambua hingga kini. Alun-alun Kota Atambua merupakan tempat yang bersejarah bagi Kota Atambua. Di dalam kawasan ini masih dapat dilihat sisa bangunan-bangunan lama peninggalan masa kolonial Belanda dan Swapraja Belu salah satu bangunan yang paling menyolok dan menghadap ke Alun-alun Kota Atambua adalah bekas gedung pemerintahan Swapraja Belu yang saat ini berfungsi sebagai Gedung Plaza Informasi Kabupaten Belu.

Jalan merupakan urat nadi dari sebuah kota, jalan berfungsi sebagai motor penggerak pertumbuhan sebuah kota. Jalan yang ideal dan baik merupakan hal yang harus dimiliki oleh sebuah Kota. Elemen jalan adalah suatu aspek yang kuat dalam membentuk struktur

lingkungan perkotaan, tiga prinsip utama pengaturan teknik sirkulasi jalan yaitu jalan harus menjadi elemen ruang terbuka yang memiliki dampak visual yang positif, jalan harus dapat memberikan orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan menjadi jelas terbaca (Shirvani, 1985).

Alun-alun Kota Atambua merupakan salah satu pusat keramaian yang berada di pusat Kota Atambua dan berbatasan dengan kawasan Pecinan Kampung Merdeka Kota Atambua. Alun-alun Kota Atambua memiliki luas 18.890meter² yang dikelilingi oleh empat jalan utama. Secara fisik, delineasi Alun-alun Kota Atambua terbagi menjadi batas ujung utara, selatan, timur dan barat. Batas-batas tersebut adalah :

- Batas Utara : Jalan Maromak Oan
- Batas Selatan : Jalan Basuki Rahmat
- Batas Timur : Jalan Jenderal Ahmad Yani
- Batas Barat : Jalan Gatot Subroto



Gambar 2. Peta Alun-alun Kota Atambua dan batas-batasnya.

Sumber : (Dokumentasi Feryrius, 2021)

Jalan Maromak Oan, Jalan Basuksi Rahmat, Jalan Gatot Subroto dan Jalan Jenderal Ahmad Yani. adalah empat jalan yang mengelilingi Alun-alun Kota Atambua sebagai sabuk dan tempat ini merupakan pusat bisnis. Dalam hal ini yang akan ditinjau adalah aktivitas yang terjadi di jalur pejalan kaki, baik pejalan kaki dan Pedagang Kaki Lima (sektor Informal). Keberadaan Pedagang Kaki Lima di kawasan ini dapat berdampak pada penurunan kualitas ruang jalur pedestrian di area tersebut. Pedestrian atau jalur pejalan kaki di alun-alun Kota Atambua termasuk jalur pejalan kaki yang tidak layak walaupun berada di pusat Kota Atambua. Jalur pedestrian yang baik tentunya harus menggunakan material yang tepat, dimensi yang sesuai standar, dan dilengkapi fasilitas penunjang lainnya seperti penerangan, tempat sampah, vegetasi, papan reklame, tempat parkir, dan fasilitas pendukung. Selain permasalahan tersebut hal yang paling menonjol adalah masalah pengaruh aktivitas PKL terhadap kebutuhan ruang pedestrian. Hal tersebut menyebabkan penurunan kualitas

keamanan dan kenyamanan di area pedestrian di Alun-alun Kota Atambua. Minimnya fasilitas publik pendukung, dan belum adanya arahan detail *design guidelines* yang mengatur pola perkembangan dan pertumbuhan fisik di kawasan Alun-alun Kota Atambua khususnya di empat ruang jalan yang mengelilingi Alun-alun Kota Atambua yakni Jalan Gatot Subroto Atambua, Jalan Maromak Oan, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Jenderal Ahmad Yani sehingga tidak tertata dengan baik. Hal tersebut dapat terlihat melalui hasil dokumentasi di lapangan dengan foto-foto yang diambil saat pagi hari, siang hari sore hari dan malam hari dimana aktivitas para pedagang kaki lima sedang berlangsung yang memakai sebagian besar area pedestrian selain itu parkir liar juga turut memenuhi bahu jalan.



Gambar 3. Kondisi permasalahan pedestrian.
Sumber : (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Dengan adanya masalah-masalah yang terjadi di ruang pedestrian Alun-alun Kota Atambua seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya maka dapat ditarik pertanyaan penelitian yaitu, bagaimana pengaruh aktivitas PKL terhadap kebutuhan ruang pedestrian di alun-alun Kota Atambua dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kebutuhan ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua pada saat ini. Penelitian di Alun-Alun Kota Atambua tujuannya yaitu Mengidentifikasi aktivitas-aktivitas PKL di ruang pedestrian, sehingga dapat diketahui kebutuhan ruang pedestrian yang ideal bagi pejalan kaki dan bagi aktivitas PKL setempat serta mengidentifikasi faktor-faktor pembentuk ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua pada saat ini.

2. KAJIAN PUSTAKA

Pengertian, Sejarah, PKL

Pedagang kaki lima adalah salah satu sektor informal yang banyak terdapat di perkotaan. Salah satu yang menjadi faktor penyebab maraknya pedagang kaki lima di perkotaan adalah karena banyaknya pengangguran dan kegiatan sektor informal memberikan lapangan pekerjaan baru bagi mereka yang tidak mendapat kesempatan bekerja di sektor formal.

1) Dampak Positif

Ditinjau dari sisi positifnya, sektor informal Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan sabuk penyelamat yang menampung kelebihan tenaga kerja yang tidak tertampung dalam sektor

formal (Fauzi, Dermawati, & Budi H, 2018), sehingga dapat mengurangi angka pengangguran. Kehadiran PKL di ruang kota juga dapat meningkatkan vitalitas bagi kawasan yang ditempatinya serta berperan sebagai penghubung kegiatan antara fungsi pelayanan kota yang satu dengan yang lainnya. Selain itu, PKL juga memberikan pelayanan kepada masyarakat yang beraktivitas di sekitar lokasi PKL, sehingga mereka mendapat pelayanan yang mudah dan cepat untuk mendapatkan barang yang mereka butuhkan.

2) Dampak Negatif

Sisi Negatif, karakteristik PKL yang menggunakan ruang untuk kepentingan umum, terutama di pinggir jalan dan trotoar untuk melakukan aktivitasnya yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana-sarana kepentingan umum. Tidak tertampungnya kegiatan PKL di ruang perkotaan, menyebabkan pola dan struktur kota moderen dan tradisional berbaur menjadi satu sehingga menimbulkan suatu tampilan yang kontras.

Jenis dan Fungsi Ruang Pedestrian

Jalur Pedestrian Terlindung

Fasilitas jalur pedestrian yang terlindung didalam bangunan, misalnya :

1. Fasilitas jalur pedestrian arah vertikal, yaitu fasilitas jalur pedestrian yang menghubungkan lantai bawah dan lantai di atasnya dalam bangunan atau gedung bertingkat, seperti tangga, *ramps*, dan sebagainya.
2. Fasilitas jalur pedestrian arah horizontal, seperti koridor, *hall*, dan sebagainya.

Fasilitas Jalur Pedestrian yang terlindung di luar bangunan, misalnya:

1. *Arcade*, yaitu merupakan selasar yang terbentuk oleh sederetan kolom-kolom yang menyangga atap yang berbentuk lengkungan-lengkungan busur dapat merupakan bagian luar dari bangunan atau berdiri sendiri.
2. *Gallery*, yaitu lorong yang lebar, umumnya terdapat pada lantai teratas.
3. *Covered Walk* atau selasar, yaitu merupakan fasilitas pedestrian yang pada umumnya terdapat di rumah sakit atau asrama yang menghubungkan bagian bangunan yang satu dengan bangunan yang lainnya.
4. *Shopping mall*, merupakan fasilitas pedestrian yang sangat luas yang terletak di dalam bangunan dimana orang berlalulalang sambil berbelanja langsung di tempat itu.

Jalur Pedestrian Tidak Terlindung

Fasilitas jalur pedestrian yang tidak terlindung / terbuka, yang terdiri dari :

1. *Trotoar/sidewalk*, yaitu fasilitas jalur pedestrian dengan lantai perkerasan yang terletak di kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor
2. *Foot path/jalan setapak*, yaitu fasilitas jalur pedestrian seperti gang-gang di lingkungan permukiman kampung
3. *Plaza*, yaitu tempat terbuka dengan lantai perkerasan, berfungsi sebagai pengikat massa bangunan, dapat pula sebagai pengikat kegiatan
4. *Pedestrian mall*, yaitu jalur pedestrian yang cukup luas, disamping digunakan untuk sirkulasi pejalan kaki juga dapat dimanfaatkan untuk kontak komunikasi atau interaksi sosial
5. *Zebra cross*, yaitu fasilitas jalur pedestrian sebagai fasilitas untuk menyeberang jalan

kendaraan bermotor.

Pedestrian secara fisik adalah suatu wujud arsitektur yang memiliki bentuk tertentu dan memberi manfaat sebagai ruang. Dari teori bentuk, ruang dan susunan arsitektur yang dikemukakan oleh (Ching, 1979), bentuk (arsitektur bangunan) tersusun dari ciri-ciri visual bentuknya yang dapat diuraikan sebagai berikut:

- a) Wujud, yakni hasil konfigurasi tertentu dari permukaan-permukaan dan sisi-sisi suatu bentuk, yang merupakan ciri-ciri pokok bentuk konstruktif.
- b) Dimensi, mengenai lebar, panjang dan tinggi, dimana dimensi ini juga menentukan proporsi.
- c) Warna, adalah corak intensitas dan nada pada permukaan suatu bentuk. Warna adalah atribut yang paling mencolok yang membedakan suatu bentuk terhadap lingkungannya. Warna juga mempengaruhi bobot visual suatu bentuk.

Aktivitas PKL

Menyatakan bahwa lokasi yang diminati oleh Pedagang Kaki Lima seperti terdapat akumulasi orang yang melakukan kegiatan bersama-sama pada waktu relatif sama, berada pada kawasan tertentu yang merupakan pusat-pusat kegiatan perekonomian kota dan pusat non ekonomi perkotaan, tetapi sering dikunjungi dalam jumlah besar, mempunyai kemudahan untuk terjadi hubungan antara pedagang kaki lima dengan calon pembeli, walaupun dilakukan dalam ruang yang relatif sempit, tidak memerlukan ketersediaan fasilitas dan utilitas pelayanan umum.

Pola perdagangan ini ditentukan oleh pola jaringan jalan itu sendiri. Pola kegiatan linier lebih banyak dipengaruhi oleh pertimbangan aksesibilitas yang tinggi pada lokasi yang bersangkutan. Dilihat dari sudut pandang dari pedagang kaki lima itu sendiri, hal ini sangat menguntungkan, sebab dengan menempati lokasi yang beraksesibilitas tinggi akan mempunyai kesempatan yang tinggi dalam meraih konsumen. (Fauzi, Dermawati, & Budi, 2018).

Pengguna Jalan/Pedestrian

Menurut (Rapoport, 1977) dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki memiliki kelebihan yakni kecepatan rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati objek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Berdasarkan teori diatas seharusnya pejalan kaki dapat menikmati lingkungan disekitarnya namun dengan keberadaan sektor informal di area jalur pejalan kaki membuat pejalan kaki terganggu saat melintas sehingga mereka tidak dapat mengamati lingkungan disekitarnya.

Jalur Pejalan Kaki

Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa kanstin. Perlu atau tidaknya trotoar disediakan sangat tergantung bagi volume pedestrian dan volume lalu lintas pemakai jalan tersebut, lebar trotoar yang digunakan pada umumnya berkisar antara 1,5 – 3,0 Meter Sukoco dalam (Fauzi, Dermawati, & Budi, 2018).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan pengamatan secara langsung melihat fenomena yang terjadi di lapangan; aktivitas pagi hari, aktivitas siang hari, aktivitas sore hari dan aktivitas malam hari. Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui pengaruh aktivitas PKL terhadap kebutuhan ruang pedestrian di Alun-alun Kota Atambua maka diperlukan suatu metode penelitian deskriptif-kualitatif dengan pendekatan fenomenologi.

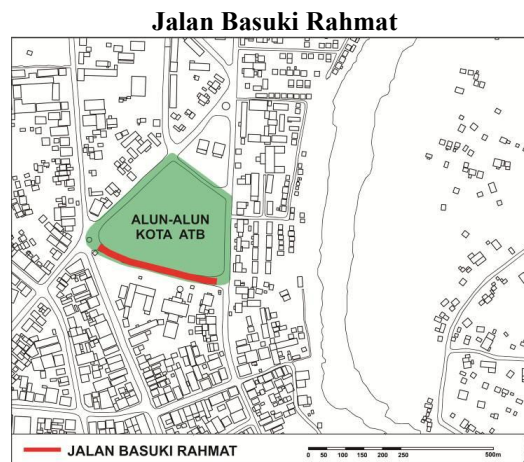
Adapun tahap-tahap dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Tahap persiapan, tahap ini disusun daftar-daftar apa saja yang perlu diketahui dan dilakukan pengamatan fisik terhadap objek.
2. Tahap pengumpulan data, tahap ini mengumpulkan data primer dan data sekunder.
3. Tahap pembahasan, tahap ini peneliti harus menyesuaikan data yang didapatkan dengan permasalahan dan tujuan dari penelitian agar kemudian dibahas.
4. Tahap penarikan kesimpulan, tahap ini dimana hasil penelitian dapat menjawab pertanyaan penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN





Dalam pembahasan ini yang akan dibahas adalah kegiatan masyarakat dan pengunjung di jalur pedestrian, baik pejalan kaki maupun aktivitas Pedagang Kaki Lima (sektor informal). Keberadaan Pedagang Kaki Lima (sektor informal) pada kawasan Alun-alun Kota Atambua dapat mengurangi kualitas ruang jalur pedestrian bagi pejalan kaki di area tersebut.

Ada beberapa jenis aktivitas PKL yang berjualan di pedestrian yaitu pedagang yang menggunakan gerobak, mobil *pickup*, tenda darurat dan sepeda motor. Dari berbagai macam kegiatan PKL ada yang memulai kegiatan jual beli di pagi hari yaitu pukul 07:00 WITA sampai dengan sore hari, dan ada pula memulai pukul 16:00 WITA hingga pukul 22:00 WITA. Namun secara garis besar kegiatan PKL di pedestrian berlangsung dari pagi hari hingga malam hari. Pola persebaran PKL yang terjadi di Alun-alun Kota Atambua adalah pola persebaran memanjang atau pola persebaran linear hal ini terjadi secara spontanitas sesuai dengan kondisi jalur pedestrian yang memanjang.







Gambar 4. Peta Jalan Basuki Rahmat
Sumber : (Hasil Olahan Feryrius, 2021)

Tabel 1. Elemen aktivitas di ruang Jalan Basuki Rahmat

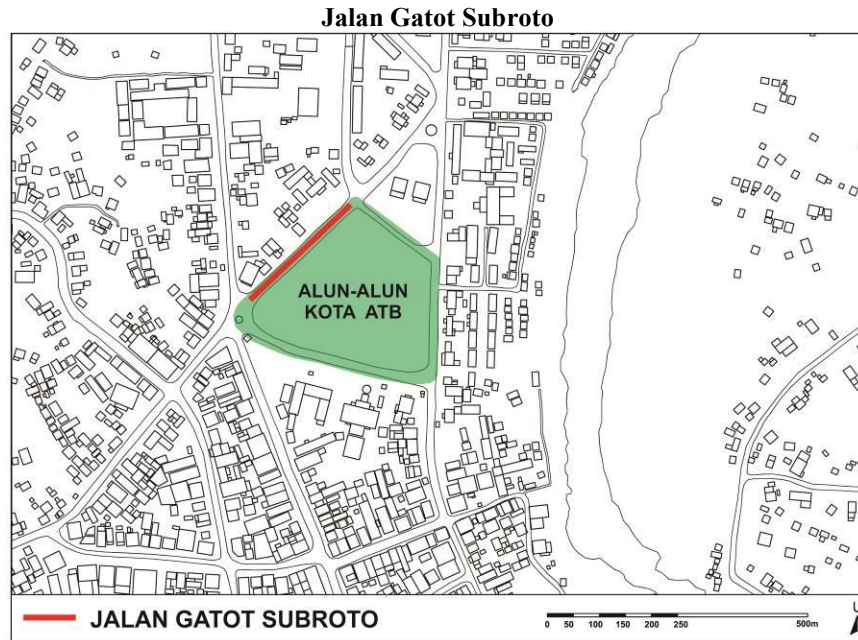
No	Foto	Keterangan
1		Pagi hari Pukul 07:00-12:00 WITA. Tidak ada aktivitas pedagang kaki lima
2		Siang hari Pukul 12:00-15:00 WITA. Tidak ada aktivitas pedagang kaki lima
3		Sore hari Pukul 15:00-18:00 WITA. Tidak ada aktivitas pedagang kaki lima
4		Malam hari Pukul 18:00-22:00 WITA. Ada satu aktivitas gerobak pedagang kaki lima yang menjual minuman dan makanan ringan dengan memanfaatkan ruang pedestrian yang ada
<p>Kesimpulan : Aktivitas PKL di Jalan Basuki Rahmat ini sepi karena berada di depan perkantoran dimana di dalam lokasi kantor tersebut telah tersedia sebuah cafetaria. Hanya ada satu aktivitas PKL pada malam hari dan aktivitas tersebut hanya memakai sebagian area pedestrian di lokasi tersebut.</p>		

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Tabel 2. Elemen fisik di ruang Jalan Basuki Rahmat





No	Foto	Keterangan
1		Tiang listrik dan tiang telepon dengan jarak kurang lebih 50 meter dan penerangan jalan menempel pada tiang listrik
2		Jalan menggunakan material aspal dengan lebar jalan ±9meter.
3		Pedestrian memiliki lebar ±1,5meter dengan ketinggian 15cm dan menggunakan material <i>paving block</i> dengan kondisi rusak
4		Terdapat satu titik tempat sampah dengan ukuran yang besar
<p>Kesimpulan : Pencahayaan pada malam hari tidak maksimal karena jarak yang berjauhan, kondisi pedestrian yang rusak dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki oleh sebab itu dapat direkomendasikan pedestrian yang ramah difabel, perlu adanya titik-titik tempat sampah di setiap jarak 50meter.</p>		

Sumber: Hasil Analisis, 2021



Gambar 5. Peta Jalan Gatot Subroto
 Sumber : (Hasil Olahan Feryrius, 2021)





Tabel 3. Elemen aktivitas di ruang Jalan Gatot Subroto

No	Foto	Keterangan
1		Pagi hari Pukul 07:00-12:00 WITA. Pedagang Kaki Lima pada pagi hari umumnya menjual soto, nasi kuning dan bubur ayam dimana aktivitas yang berlangsung memakai sebagian besar area pedestrian untuk memarkirkan gerobak dagangan, meletakkan meja dan kursi serta tenda-tenda.
2		Siang hari Pukul 12:00-15:00 WITA. PKL pada siang hari semakin bertambah banyak yang berdagang dimana beberapa PKL menjual minuman dingin dan es buah, aktivitas yang berlangsung memakai sebagian besar area pedestrian untuk meletakkan meja dan kursi.
3		Sore hari Pukul 15:00-18:00 WITA. Aktivitas PKL pada sore hari semakin bertambah banyak yang berdagang seperti pedagang jagung bakar dimana aktivitas yang berlangsung memakai sebagian besar area pedestrian untuk meletakkan meja, kursi dan gerobak dagangan.
4		Malam hari Pukul 18:00-22:00 WITA. Aktivitas PKL pada malam hari semakin bertambah seperti penjual dengan menggunakan mobil hal ini tentunya memakai sebagian besar area pedestrian untuk memarkirkan gerobak dagangan, meletakkan meja, kursi dan membuka tenda darurat.
<p>Kesimpulan: Aktivitas PKL pada pagi hari dan sore hari semakin ramai dikarenakan banyak yang berolahraga seperti <i>jogging</i>, basket dan para pekerja kantoran yang setelah pulang kerja mampir ke alun-alun kota Atambua dengan adanya aktivitas tersebut</p>		

berdampak pada area pedestrian menjadi sempit karena telah terpakai oleh aktivitas PKL untuk meletakan, meja, kursi, dan tenda-tenda sehingga pejalan kaki pada umumnya tidak nyaman untuk berjalan di area pedestrian dan memilih untuk berjalan di tepi jalan.

Sumber: Hasil Analisis, 2021

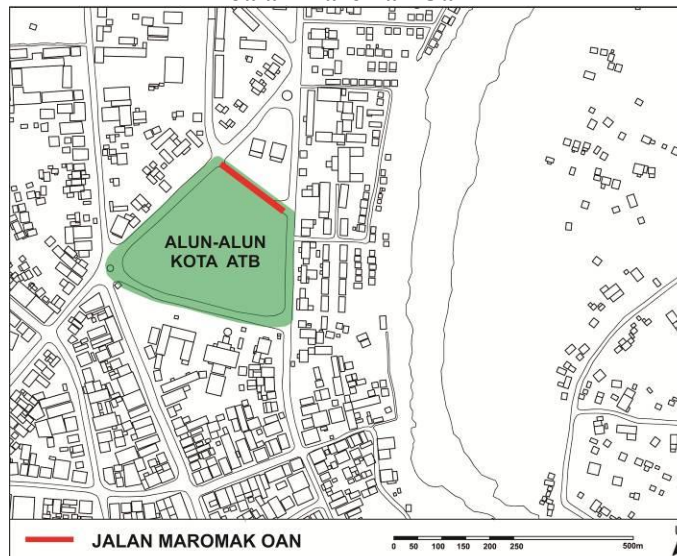
Tabel 4. Elemen fisik di ruang Jalan Gatot Subroto

No	Foto	Keterangan
1		Pedestrian memiliki lebar ±3meter dengan material <i>paving block</i> , terdapat saluran drainase yang terbuka di sisi dalam alun-alun, vegetasi berupa pohon angšana dengan lebar tajuk ±7meter
2		Parkir kendaraan roda dua dan roda empat berada di sisi bahu jalan
3		Pembatas vegetasi sekaligus sebagai tempat duduk
4		Penerangan PKL di pedestrian tersebut menggunakan penerangan pribadi

Kesimpulan : Material pedestrian perlu menambahkan penanda jalur difabel, saluran drainase perlu tertutup agar aman bagi pejalan kaki, jarak antar vegetasi sangat beragam sehingga pejalan kaki tidak nyaman berjalan pada siang hari, parkir di bahu jalan yang tidak teratur dapat menyebabkan kemacetan, dan tidak terdapat fasilitas penerangan jalan.

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Jalan Maromak Oan



Gambar 6. Peta Jalan Maromak Oan
Sumber : (Hasil Olahan Feryrius, 2021)




Tabel 5. Elemen aktivitas di ruang Jalan Maromak Oan


No	Foto	Keterangan
1		Pagi hari Pukul 07:00-12:00 WITA. Aktivitas PKL di jalan Maromak Oan pada pagi hari terdapat aktivitas PKL yang berlangsung seperti pedagang minuman dimana memakai sebagian area pedestrian untuk menempatkan gerobak dagangan.
2		Siang hari Pukul 12:00-15:00 WITA. Aktivitas PKL di jalan Maromak Oan saat siang hari sama dengan pada pagi hari.
3		Sore hari Pukul 15:00-18:00 WITA. Aktivitas PKL di jalan Maromak Oan saat sore hari semakin bertambah seperti minuman boba dan cilok dimana PKL memakai sebagian area pedestrian untuk menempatkan gerobak dagangan, meja dan kursi.
4		Malam hari Pukul 18:00-22:00 WITA. Jumlah PKL di jalan Maromak Oan saat malam hari semakin bertambah banyak seperti takoyaki, sate, dan penjual gula-gula kapas, hal ini sangat berdampak terhadap area pedestrian yang ada sebab sebagian area pedestrian berubah menjadi area aktivitas jual beli PKL untuk menempatkan gerobak dagangan, meja dan kursi.

Kesimpulan : Aktivitas pada pagi hari dan siang hari tidak terlalu ramai disebabkan karena masih jam kerja sedangkan pada sore hari dan malam hari lebih ramai disebabkan karena banyak yang berolahraga seperti *jogging*, voli dan basket. Aktivitas tersebut berdampak pada area pedestrian menjadi sempit karena telah terpakai oleh aktivitas PKL untuk meletakkan, meja, kursi, dan tenda-tenda sehingga pejalan kaki pada umumnya tidak nyaman untuk berjalan di area pedestrian dan memilih untuk berjalan di tepi jalan.

Sumber: Hasil Analisis, 2021

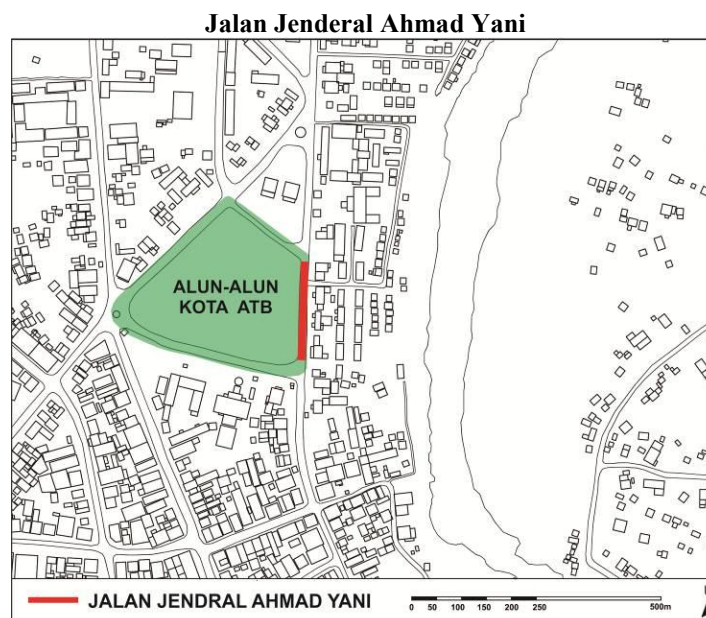
Tabel 6. Elemen fisik di ruang Jalan Maromak Oan

No	Foto	Keterangan
1		Parkiran roda dua memakai area pedestrian
2		Area pedestrian yang sebagian besar telah rusak
3		Tidak ada tempat sampah sehingga PKL membuang sampah di pinggir pedestrian

4		<p>Letak <i>signes</i> berada di tengah pedestrian dan tidak adanya fasilitas penerangan jalan</p>
---	---	--

Kesimpulan : Parkir roda dua menggunakan area pedestrian yang dapat menyebabkan kurangnya kenyamanan bagi pejalan kaki begitupun terdapat di beberapa titik material *paving block*nya yang rusak sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Kurangnya kesadaran PKL dalam membuang sampah hal ini disebabkan karena tidak adanya fasilitas tempat sampah yang memadai. Letak *signes* tidak tepat karena berada di tengah-tengah pedestrian sehingga dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki dan kurangnya penerangan jalan sehingga *signes* tidak terlihat dengan jelas dari jauh.


Sumber: Hasil Analisis, 2021.






Gambar 7. Peta Jalan Jenderal Ahmad Yani

Sumber : Hasil Olahan Feryrius, 2021.

Tabel 7. Elemen aktivitas di ruang Jalan Jenderal Ahmad Yani




No	Foto	Keterangan
1		<p>Pagi hari Pukul 07:00-12:00 WITA. Pada saat pagi hari di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani tidak ada aktivitas PKL yang berlangsung</p>

2		Siang hari Pukul 12:00-15:00 WITA. Pada saat siang hari di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani ini tidak ada aktivitas PKL yang berlangsung
3		Sore hari Pukul 15:00-18:00 WITA. Pada saat sore hari di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani tidak ada aktivitas PKL yang berlangsung
4		Malam hari Pukul 18:00-22:00 WITA. Pada saat malam hari pun di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani tidak ada aktivitas PKL yang berlangsung.

Kesimpulan: Secara keseluruhan dari pagi hari hingga malam hari di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani tidak ditemukan aktivitas PKL karena dari hasil wawancara tidak diperbolehkan melakukan aktivitas perdagangan di sepanjang jalan ini, sebab berhadapan dengan POLRES Belu.

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Tabel 8. Elemen fisik di ruang Jalan Jenderal Ahmad Yani

No	Foto	Keterangan
1		Adanya selisih level ketinggian pedestrian ± 10 cm dan penggunaan pola paving yang berbeda serta pagar pembatas yang telah rusak
2		Saluran drainase yang terbuka dengan kedalaman ± 90 cm
3		Lebar pedestrian pada titik ini hanya 1,2 meter dan disebelahnya terdapat taman 1,2meter

Kesimpulan : Perbedaan level pedestrian menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki dan kaum difabel serta belum adanya jalur difabel. Material pedestrian sebaiknya menggunakan pola yang sama dan pagar pembatas besi sebaiknya diganti dengan vegetasi. Saluran drainase yang terbuka tidak aman bagi pejalan kaki, secara visual tidak nyaman untuk dipandang, dan bau yang berasal dari saluran drainase membuat tidak nyaman bagi pejalan kaki oleh sebab itu perlu ditutupi. Lebar pedestrian yang tergantikan oleh taman sehingga ukuran pedestrian semakin sempit dan tidak nyaman bagi pejalan kaki.

Sumber: Hasil Analisis, 2021

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Aktivitas PKL di Jalan Basuki Rahmat ini sepi karena berada di depan perkantoran dimana di dalam lokasi kantor tersebut telah tersedia sebuah cafetaria. Hanya ada satu aktivitas PKL pada malam hari dan aktivitas tersebut hanya memakai sebagian area pedestrian di lokasi tersebut. Pencahayaan pada malam hari tidak maksimal karena jarak yang berjauhan, kondisi pedestrian yang rusak dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki oleh sebab itu dapat direkomendasikan pedestrian yang ramah difabel, perlu adanya titik-titik tempat sampah di setiap jarak 50meter.

Aktivitas PKL di jalan Gatot Subroto pada pagi hari dan sore hari semakin ramai dikarenakan banyak yang berolahraga seperti *jogging*, basket dan para pekerja kantoran yang setelah pulang kerja mampir ke Alun-alun Kota Atambua dengan adanya aktivitas tersebut berdampak pada area pedestrian menjadi sempit karena telah terpakai oleh aktivitas PKL untuk meletakan, meja, kursi, dan tenda-tenda sehingga pejalan kaki pada umumnya tidak nyaman untuk berjalan di area pedestrian dan memilih untuk berjalan di tepi jalan. Material pedestrian perlu menambahkan penanda jalur difabel, saluran drainase perlu tertutup agar aman bagi pejalan kaki, jarak antar vegetasi sangat beragam sehingga pejalan kaki tidak nyaman berjalan pada siang hari, parkir di bahu jalan yang tidak teratur dapat menyebabkan kemacetan, dan tidak terdapat fasilitas penerangan jalan.

Aktivitas PKL di Jalan Maromak Oan pada pagi hari dan siang hari tidak terlalu ramai disebabkan karena masih jam kerja sedangkan pada sore hari dan malam hari lebih ramai disebabkan karena banyak yang berolahraga seperti *jogging*, voli dan basket. Aktivitas tersebut berdampak pada area pedestrian menjadi sempit karena telah terpakai oleh aktivitas PKL untuk meletakan, meja, kursi, dan tenda-tenda sehingga pejalan kaki pada umumnya tidak nyaman untuk berjalan di area pedestrian dan memilih untuk berjalan di tepi jalan. Parkir roda dua menggunakan area pedestrian yang dapat menyebabkan kurangnya kenyamanan bagi pejalan kaki begitupun terdapat di beberapa titik material *paving block*nya yang rusak sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Kurangnya kesadaran PKL dalam membuang sampah hal ini disebabkan karena tidak adanya fasilitas tempat sampah yang memadai. Letak *signes* tidak tepat karena berada di tengah-tengah pedestrian sehingga dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki dan kurangnya penerangan jalan sehingga *signes* tidak terlihat dengan jelas dari jauh.

Secara keseluruhan dari pagi hari hingga malam hari di koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani tidak ditemukan aktivitas PKL karena dari hasil wawancara tidak diperbolehkan melakukan aktivitas perdatangan di sepanjang jalan ini, sebab berhadapan dengan POLRES Belu. Perbedaan level pedestrian menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki dan kaum difabel serta belum adanya jalur difabel. Material pedestrian sebaiknya menggunakan pola yang sama dan pagar pembatas besi sebaiknya diganti dengan vegetasi. Saluran drainase yang terbuka tidak aman bagi pejalan kaki, secara visual tidak nyaman untuk dipandang, dan bau yang berasal dari saluran drainase membuat tidak nyaman bagi pejalan kaki oleh sebab itu

perlu ditutupi. Lebar pedestrian yang tergantikan oleh taman sehingga ukuran pedestrian semakin sempit dan tidak nyaman bagi pejalan kaki.

Dari hasil kesimpulan diatas maka dapat ditarik kesimpulan secara menyeluruh yaitu di keempat jalan tersebut tidak terjadi aktivitas PKL disetiap waktu, karena hanya di beberapa jalan saja yang terjadi aktivitas PKL oleh sebab itu terjadi penurunan kualitas ruang pengguna jalan di beberapa titik. Kualitas elemen fisik yang ada di keempat jalan tersebut belum memadai.

Dari hasil penelitian ini penulis menyarankan perlu adanya perbaikan dan peningkatan fasilitas pendukung di pedestrian seperti jalur difabel, tempat sampah di beberapa titik, jarak vegetasi yang seragam, penggunaan pola pedestrian yang sama dan mencerminkan motif daerah setempat serta penerangan jalan yang diatur jaraknya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Ching, F. D. (1979). *Arsitektur: Bentuk-Ruang Dan Susunannya*. Jakarta: Erlangga.
- Fahik, F. (2016). *Karakteristik Ruang Jalan Jendral Sudirman Di Pusat Kota Atambua, Kabupaten Belu, NTT*. Yogyakarta: UGM.
- Fauzi, R., Dermawati, & Budi H, N. (2018, Desember). POLA SPASIAL PEMANFAATAN JALUR PEJALAN KAKI OLEH KEGIATAN SEKTOR INFORMAL (Studi Kasus Jalur Pejalan Kaki Jln. Jenderal Sudirman s/d Dukuh Atas). *AGORA, VOL. 16 No. 2*, 104-112.
- Rapoport, A. (1977). *Human Aspects of Urban Form: Towards fo A Man. Enviromental Approach to Urban Form And Design*. New York: Pergamon Press.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.

Majalah

- Malagina, Agni., dkk. (2015, Februari). Menyelisik Akar Sejarah Orang Cina Timor. *National Geographic*, 52-69.

Peraturan Pemerintah

- Pemerintah Kabupaten Daerah Tingkat II Belu, Rencana Tata Ruang Wilayah, Belu 2015-2035. (Fahik, 2016)