



“SETTING AREA” PEDAGANG INFORMAL SEBAGAI PENDUKUNG AKTIVITAS di KORIDOR JALAN KINTAMANI KOTA BATAM

Helen Cia¹, Suzanna Ratih Sari², Agung Budi Sarjono³

Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro

E-mail: helencia0179@gmail.com, r4tihs4ri@gmail.com, agungbsardjono@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

xxxxxxx

Direvisi:

xxxxxxx

Disetujui terbit:

xxxxxxx

Diterbitkan:

Cetak:

xxxxxxx

Online

xxxxxxx

Abstract. *Almost every city and every country, besides having a formal sector also has an informal sector. The emergence of street vendors along the Kintamani corridor is an activity that supports the main activities taking place in the area. The main activities include worship, education, commercial and housing. The existence of street vendors trading activities has led to new activities in this road corridor where in addition to being a vehicle circulation, also a parking lot and even a place to gather and relax especially in the afternoon.*

Setting area aims to find out, recognize the diversity of street vendors activities and know the space needed by street vendors so that they know the pattern of setting areas that accommodate the diversity needs of street vendors as supporting activities without disturbing the main activities of the Kintamani Road corridor and the surrounding environment. The approach taken is to use a qualitative approach with a descriptive exploratory method. Interview with selected respondents based on certain criteria. Data analysis was performed by classifying the diversity of street vendors in the corridor. This area setting is expected to be able to solve city problems, street vendors themselves as perpetrators who are often evicted or forcibly moved and also the Batam city government as a policy maker so that urban spatial planning is synergized to improve the economy of the community and city.

Keyword: *Setting area, diversity of informal traders, supporting activity.*

Abstrak: *Hampir setiap kota maupun setiap negara, selain mempunyai sektor formal juga mempunyai sektor informal. Kemunculan PKL di sepanjang koridor jalan Kintamani merupakan aktivitas yang mendukung kegiatan utama yang terjadi di kawasan tersebut. Kegiatan utama tersebut antara lain kegiatan ibadah, pendidikan, komersial dan perumahan. Adanya kegiatan perdagangan PKL ini menimbulkan aktivitas baru di koridor jalan ini dimana selain sebagai sirkulasi kendaraan, juga menjadi tempat parkir bahkan menjadi tempat berkumpul dan santai terutama di sore hari.*

Setting area bertujuan untuk mengetahui, mengenali keragaman aktivitas PKL dan mengetahui ruang yang dibutuhkan oleh PKL sehingga mengetahui pola setting area yang mengakomodir kebutuhan keragaman PKL sebagai aktivitas pendukung tanpa mengganggu aktivitas utama dari koridor Jalan Kintamani dan lingkungan sekitar. Pendekatan yang dilakukan adalah menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif eksploratif. Wawancara pada beberapa responden yang dipilih berdasarkan kriteria tertentu. Analisis data dilakukan dengan melakukan klasifikasi keragaman PKL yang ada di koridor jalan tersebut. Setting area ini diharapkan bisa menyelesaikan permasalahan kota, PKL itu sendiri selaku pelaku yang seringkali digusur atau dipindahkan secara paksa dan juga pihak pemerintah kota Batam selaku pembuat kebijakan sehingga tercapai tata ruang kota yang saling bersinergi untuk meningkatkan perekonomian masyarakat dan kota.

Kata Kunci: *Setting area, keragaman pedagang informal, pendukung aktivitas*

PENDAHULUAN

Hampir setiap kota maupun setiap negara selain mempunyai sektor formal juga mempunyai sektor informal. Sektor informal termasuk salah satu sektor yang selalu muncul dan terus bertambah disebabkan telah menjadi sumber mata pencaharian penting di perkotaan baik di negara berkembang maupun negara maju. Dari data yang ada, diketahui bahwa negara maju seperti Spanyol, Inggris maupun Amerika, satu dari lima penduduk menekuni sektor informal (chandrakirana, 1994). Kontribusi sektor informal ini terhadap perekonomian kota dan menjadi salah satu sumber lapangan kerja sangatlah besar terutama dalam mengurangi angka pengangguran di Indonesia terutama kota Batam.

Aktivitas sektor informal ini kebanyakan berada di fasilitas umum terutama tempat-tempat umum dan jalan (de Soto, 1992; Habitat, 2009) yang terkadang membuat lingkungan sekitar menjadi terlihat kumuh dan kurang beraturan, baik penataan lokasi berdagang, kebersihan maupun kendaraan pelanggan yang terkadang berhenti di sembarang tempat sehingga menyebabkan kemacetan. Lokasi aktivitas kebanyakan PKL menempati tempat-tempat umum seperti di tepi jalan, bahu jalan, trotoar, taman dan lapangan sehingga sering kali menjadi masalah di bidang tata ruang (Rachbini; 1994, Deguchi; 2005, Bhowmik; 2008). Adanya permasalahan yang timbul akibat dari berkembangnya sektor informal antara lain masalah penurunan fungsi dan kualitas fisik lingkungan serta penurunan kualitas visual ruang sehingga seringkali sektor informal belum dapat diterima oleh para pembuat kebijakan. (Yatmo, 2008). Pemerintah kerap kali melakukan penertiban dan pemindahan lokasi aktivitas sektor informal. Keberadaan sektor informal di ruang kota merupakan aktivitas yang biasa disebut sebagai aktivitas pendukung, yaitu aktivitas yang mendukung kegiatan utama dari sebuah area tempat kegiatan ini muncul. Pendukung aktivitas bila dikaitkan dengan tata ruang kota merupakan salah satu elemen kota yang membantu dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada di kawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar (Hamid Shirvani, 1985:37).

Kota Batam sama seperti di kota-kota besar lainnya juga mengalami permasalahan akibat tumbuh kembangnya sektor informal, salah satunya adalah permasalahan sektor informal yang ada di koridor jalan Kintamani. Jalan Kintamani di kota Batam merupakan jalan sekunder yang menjadi salah satu jalan alternatif yang menghubungkan daerah Sei Panas dan daerah Batam Centre yang cukup ramai dikarenakan adanya kegiatan komersial (Ruko Kintamani, Bukit Beruntung, Puriloka), kegiatan

perumahan (perumahan Griya Mas, Kintamani, Lucky Hill, Bukit Beruntung dan Puriloka) ditambah lagi dengan adanya Maha Vihara Duta Maitreya yang pernah menjadi salah satu vihara terbesar se-Asia Tenggara yang selain menjadi tempat ibadah umat Buddha Maitreya juga menjadi sarana pendidikan (sekolah Playgroup, TK, SD, SMP, SMA dan Universitas) dan sebagai salah satu tempat tujuan wisata baik bagi turis domestik maupun turis mancanegara.

Kemunculan PKL di sepanjang koridor jalan Kintamani sangat rawan bagi para pengguna jalan baik yang menggunakan kendaraan maupun pejalan kaki karena aktivitas PKL berada di bahu jalan Kintamani dimana bila dilihat dari fungsi bahu jalan itu sendiri sebagai jalur darurat atau pemberhentian sementara bagi kendaraan-kendaraan yang melintasi koridor jalan tersebut. Selain itu juga PKL berada di ruang bagian depan pertokoan/ perkantoran/ kursus, berbaris menghalangi ruang aktivitas formal dan mengakibatkan terjadinya penurunan kualitas lingkungan fisik koridor Jalan Kintamani. Dengan melihat fenomena permasalahan ini, harus ditangani secara khusus mulai dari perencanaan, perancangan, dan peraturan-peraturan pendukungnya agar permasalahan yang timbul tidak berlarut-larut. Untuk itu dibutuhkan menemukan dan mengenali karakteristik aktivitas PKL sebagai dasar pengaturan ruang aktivitas dan kegiatannya, sehingga dapat terjadi keharmonisan tata ruang kegiatan formal dengan tata ruang kegiatan informal di kawasan koridor Jalan Kintamani ini.

TINJUAN PUSTAKA

Aktivitas pendukung merupakan segala sesuatu pemanfaatan antara bangunan dan aktivitas yang men-*support* ruang publik bagian wilayah kota. Tatanan, tempat dan sifat sebuah wilayah yang mempunyai keunikan sendiri dapat saling mempengaruhi antara kegunaan, pemanfaatan lahan dan aktivitas pendukungnya. Aktivitas pendukung bukan sekedar memfasilitasi adanya ketersediaan jalan pedestrian atau plaza tetapi juga harus memperhatikan kegunaan utama dan pemanfaatan elemen-elemen kota yang mampu menggerakkan kegiatan antara lain area perbelanjaan, taman umum, pusat kegiatan kota, tempat ibadah, dan sebagainya.

Suatu ruang publik akan mempunyai karakteristik disebabkan oleh meningkat dan tumbuhnya kegiatan di area tersebut sehingga mempengaruhi *image* ruang publik tersebut. (Lynch, 1960). Aktivitas pendukung merupakan elemen pengendali yang bisa memadu dan melaraskan beberapa kegunaan kegiatan yang ada di area fisik kota menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan. (Danisworo,1992).

Hamid Shirvani dalam Mulyandari, H. (Pengantar Arsitektur Kota, 2011) menerangkan bahwa kegiatan dari pedagang kaki lima baik dengan sarana gerobak dorong maupun warung tenda dapat membentuk sebuah "nodes" atau pusat kegiatan publik pada suatu kawasan yang berfungsi sebagai *urban open space* (ruang terbuka kota) sekaligus sebagai *activity support* (aktivitas pendukung).

Karakteristik PKL

Pendalaman tentang karakteristik dari pedagang kaki lima lebih dulu perlu dipahami antara lain:

a. Tempat dan waktu Pedagang Kaki Lima

Mc. Gee dan Yeung (dalam Manning & Effendi, 2005) berpendapat tentang PKL melakukan kegiatan usaha secara berkelompok sepanjang area pejalan kaki dimana area tersebut memang sering dilewati orang-orang sehingga menjadi area yang membentuk kerumunan. Area seperti ini biasanya merupakan tempat umum seperti halte bis, terminal bis, sekolah, tempat ibadah, alun-alun. Sistem PKL pada saat melakukan kegiatan jual beli beradaptasi pada ritme dan kebiasaan masyarakat sehari-hari pada umumnya. Penetapan jangka waktu kegiatan usaha PKL bergantung juga pada kegiatan usaha secara formal.

b. Macam-macam dagangan pedagang kaki lima

Aktivitas sekitar kawasan dimana para pedagang kaki lima berjualan sangat mempengaruhi jenis dagangan yang akan dijual oleh para pedagang kaki lima. Jenis dagangan yang ditawarkan pedagang kaki lima antara lain:

- Makanan yang tidak dan belum diproses, termasuk di dalamnya makanan mentah, seperti daging, buah-buahan dan sayuran.
- Makanan yang siap saji, seperti nasi dan lauk pauk dan minuman.
- Barang bukan makanan mulai dari tekstil sampai obat-obatan.
- Jasa, yang terdiri dari beragam aktivitas misalnya tukang buat kunci, tukang jahit, tukang sol sepatu, bengkel, tukang potong rambut dan sebagainya.

c. Sarana fisik pedagang kaki lima

1. Macam-macam ruang, yaitu :

- Ruang publik, merupakan tempat yang dikelola dan dikuasai oleh pemerintah dan digunakan untuk kepentingan umum, seperti taman kota, trotoar, lapangan, terminal, jembatan penyeberangan dan lain-lain.
- Ruang privat, merupakan tempat yang dikelola dan dikuasai perorangan, seperti pertokoan, perkantoran, restoran, mall dan lain-lainnya.

2. Media kegiatan usaha, yaitu :

- Gerobak, cocok untuk jenis kegiatan usaha makanan berat, makanan ringan

dan minuman.

- Lesehan, media berjualannya berupa gerobak dan juga cocok makanan berat dan minuman.
- Gendongan, digunakan bagi usaha jenis makanan ringan, mainan anak-anak, asesoris, jamu gendong.
- Gelaran, digunakan bagi usaha berupa majalah, jam tangan, poster, kerajinan tangan, kacamata dan lain-lain.

- Tenda, cocok bagi usaha yang menjual makanan berat, makanan ringan dan minuman, buah-buahan. Tempat ini biasanya menyiapkan area bagi pengunjung untuk bersantap di tempat yaitu meja dan kursi bagi pelanggan.

- Kios, biasa digunakan untuk berjualan minuman segar, makanan ringan, rokok dan sebagainya.

Penggunaan lokasi berdagang pedagang kaki lima. Penempatan lokasi ini dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

- tempat yang telah diperbolehkan untuk digunakan
- relatif berubah karena tidak permanen atau *mobile*.

d. Pola penyebaran pedagang kaki lima

Pola penyebaran aktivitas PKL menurut McGee dan Yeung (dalam Manning & Effeandi, 2005) ada 2, yaitu

1. Pola penyebaran linier (*linier concentration*)

Pola ini dipengaruhi oleh model jaringan jalan. Kegiatan pelayanan sektor informal dengan model penyebaran linier biasanya berada di sepanjang jalan utama atau jalan sekunder. Para pedagang menggunakan tempat itu disebabkan aksesibilitas yang tinggi sehingga berdampak besar untuk menarik pembeli untuk mampir.

2. Pola penyebaran berkelompok (*focus agglomeration*).

Pola penyebaran berkelompok (*focus agglomeration*) biasanya menggunakan tempat-tempat, taman kota, terminal dan sebagainya. Pola ada karena pertimbangan faktor berkelompok (aglomerasi) yaitu niat pedagang agar bisa berkelompok dengan pedagang yang menjual dagangan yang sifat dan komoditasnya sama sehingga bisa menarik pada pengunjung untuk datang melihat-lihat. Pola berkelompok ini kebanyakan menempati ruang terbuka umum antara lain taman kota, pinggir-pinggir lapangan, dan juga obyek-obyek wisata.

e. Pola pelayanan pedagang kaki lima

Pola pelayanan PKL tidak jauh hubungannya dengan sarana fisik untuk berjualan yang tergantung pada jenis usaha yang dijalankan. Hanarti (1999) mengemukakan pendapat bahwa pengelompokan kegiatan usaha jual-beli dalam sektor informal dipengaruhi oleh pola pelayanan

aktivitasnya yang dibagi menjadi fungsi pelayanan, golongan pengguna jasa, skala pelayanan dan waktu pelayanan.

f. Sifat layanan Pedagang Kaki Lima

Pedagang sektor informal menurut sifat pelayanannya dibagi menjadi 3 (tiga) macam, yaitu: (McGee dan Yeung, dalam Manning dan Effendi, 2005)

Pedagang permanen (static) merupakan pedagang yang melayani dengan cara menetap ditempat yang sama sehingga pelanggan bisa datang membeli sendiri ke area penjual.

Pedagang semi permanen (semi static), merupakan pedagang yang melayani dengan cara menetap pada jangka waktu tertentu apabila pedagang melihat adanya kesempatan yang mendatangkan pembeli yang lumayan banyak.

Pedagang berpindah-pindah (mobile), Merupakan pedagang yang melayani dengan cara “jemput bola”, maksudnya pedagang ini yang door to door dalam mencari pelanggan dan biasanya barang yang dijual kuantitasnya terbatas agar tidak membuat gerakan pedagang terhambat.

a.

Definisi tentang Koridor Jalan

Koridor adalah suatu area memanjang linier yang mempunyai batasan di kedua sisi ruang tersebut baik secara alami maupun buatan dimana koridor berhubungan dengan perancangan kota jalur lalu lintas berupa jalan baik lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki (Wiharnanto dalam Nilton, 2013).

Pengertian koridor jalan menurut Allan B. Jacobs (Buku *Great Streets*, 1995) merupakan area jalur memanjang yang mempunyai kejelasan batas antara area bagi pengguna kendaraan dan juga area bagi pejalan kaki tanpa menghilangkan identitas dari karakter area koridor jalan itu sendiri. Menurut Bishop dalam Dipta (2015) koridor dibedakan menjadi:

Koridor Komersil, Merupakan lajur memanjang yang cukup padat karena berada di kawasan komersial seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, pendidikan maupun perdagangan disepanjang kiri kanan lintasan lajur tersebut. Koridor ini biasanya dilengkapi dengan *pedestrian ways*.

Scenic Koridor, Merupakan lajur memanjang dengan pemandangan alam yang dapat membuat pejalan kaki maupun pengendara transportasi memiliki pengalaman berbeda tentang koridor ini. Koridor jarang ditemui di perkotaan dan lebih sering ditemui di pedesaan.

Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk elemen kota tidak akan terlepas dari faktor yang ada dalam koridor tersebut yaitu:

- *Fasade*
- *Figure Ground*
- *Pedestrian Ways*

Shirvani dalam Mulyandari, H. (Pengantar Arsitektur Kota, 2011) memberikan gagasan perancangan dalam menangani sirkulasi antara lain:

1. Ruang Jalan merupakan “unsur ruang terbuka visual positif” berupa:
 - a. Menutupi tampilan yang kurang nyaman dipandang mata dengan lanskap,
 - b. Pemberlakuan persyaratan tinggi dan sepadan bagi bangunan yang berada dekat dengan jalan,
 - c. Menyediakan median jalan yang dikombinasi dengan penghijauan,
2. Sirkulasi atau jalan bisa sebagai arah orientasi bagi para pengguna jalan dan lingkungan sekitar menjadi jelas batasannya.
3. Kerjasama antara pemerintah dan masyarakat dirasakan perlu untuk bersama-sama mencapai tujuan.

Menurut Mulyandari, H. dalam bukunya yang berjudul Pengantar Arsitektur Kota (2011) *setting area* perlu memperhatikan dimensi kinerja (*dimension of performance*) dan meta kriteria dari sebuah tempat, yaitu

1. Dimensi kinerja yang terdiri dari:

- a. Dimensi vitalitas, menitikberatkan pada logis atau tidaknya pelayanan karena perencana hendaknya bertindak melakukan perubahan kondisi yang telah ada menjadi lingkungan yang lebih sehat. Dimana untuk mendapatkan lingkungan yang sehat dapat dilakukan dengan 3 (tiga) prinsip, yaitu:

Keberlangsungan (sustenance)

Merupakan sistem yang berkaitan dengan jaringan sistem supply dan saluran pembuangan, konservasi ruang terbuka (termasuk tanah dan tumbuhan), keberadaan lokasi hunian, efek bangunan dan lanskap terhadap derajat ketertutupan bangunan dan sistem pergerakan udara, perbandingan antara kepadatan penduduk dengan sumber daya yang tersedia.

Keamanan (safety)

Keamanan yang dimaksud adalah keamanan terhadap polusi udara, air maupun tanah, kontaminasi makanan, keracunan, wabah penyakit, kecelakaan fisik, kekerasan, banjir dan kebakaran maupun gempa bumi

Kesesuaian (consonance)

Antara lingkungan dan standar kebutuhan manusia terhadap kenyamanan harus sama atau sesuai.

Untuk dimensi vitalitas bisa dilakukan dengan prinsip “*zoning*” atau tata guna lahan (*land use*) yang harus disediakan ruang antar *zoning* atau ruang terbuka (*open space*).

b. *Sense & identity*

Karakter "*sense*" terdiri dari 3 (tiga) , yaitu "*sense of place*", berhubungan dengan cara seseorang mengenali suatu tempat atau kota yang mempunyai ciri atau karakter tersendiri atau masing-masing.

"*a good of place*", berhubungan dengan persepsi seseorang dalam mengenali sebuah kota yang dapat diceritakan kembali sebagai pengalaman dalam mengenali suatu tempat atau kota.

"*identifiable place*", berhubungan dengan pengidentifikasian sebuah kota yang berkaitan dengan identitas budaya masyarakat setempat.

Untuk mengenali dan mengingat sebuah tempat atau kota adalah dengan cara memahami bentuknya yang spesifik, mengenali aktivitasnya, keterhubungan antar suatu tempat (sequensial linkages) dan pengenalan waktu dengan jaraknya.

Sedangkan tujuan dari orientasi waktu adalah untuk mengatur kegiatan (waktu terjadinya sebuah kegiatan), mengatur pertemuan dengan orang lain, emotional sense yang terkait dengan waktu lalu dan waktu yang akan datang.

Memori manusia terhadap ruang lebih baik dibandingkan terhadap waktu karena berkaitan dengan penanda dari luar seperti: karakter kegiatan, *sign*, simbol, *lighting*, *historic preservation*, perayaan, dll.

c. Akses

Akses selalu berhubungan dengan lokasi antara tempat tinggal, dan tempat bekerja, kegiatan rekreasi, berobat, pendidikan, tempat ibadah, dll.

d. *Fit* (kesesuaian atau kecocokan)

Hal yang menyangkut *fit* terbagi menjadi 3 bagian yaitu: *comfort* (kenyamanan), *satisfaction* (kepuasan), *efficiency* (efisiensi). Dimana harus menyediakan lahan cadangan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan penyediaan lahan parkir.

e. Kontrol

Untuk mengontrol sebuah tempat atau kota secara fisik bisa dilakukan dengan cara menggunakan:

- Penanda batas berupa pagar, papan nama, tanaman
- Cara memandang (*visibility*) dengan melihat garis menerus atas bangunan pada jalan yang sama agar identitas kota tersebut tidak hilang
- Merekayasa akses pintu masuk dan peraturan tentang jalan
- Organisasi sosial (RT/ RW)
- Rambu-rambu lalu lintas dan penanda jalan
- Zonasi perkotaan atau tempat yang dibagi sesuai dengan tata guna lahan yang ada

1. Meta kriteria, yaitu

a. Efisiensi, Pencapaian suatu kinerja terhadap pengurangan kinerja yang lain yang menganalisa manfaat dan kerugian terhadap aspek-aspek yang dianggap sebagai prioritas.

b. Keadilan, berupa arahan yang menunjukkan penyebaran manfaat terhadap pelaku kegiatan.

Pada aspek meta kriteria ini terdapat 3 (tiga) unsur yang saling berhubungan yaitu pengguna (*user*), pengontrol (*controller*) dan pemilik (*owner*).

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan ini menggunakan metode kualitatif dimana metode ini dianggap sebagai suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metode yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia (Antariksa, 2017).

Metode kualitatif dalam penelitian ini secara spesifik yang dipilih adalah yang bersifat eksploratif dikarenakan sifat pendekatan kualitatif eksploratif yang fleksibel. Inti sari dari penelitian ini adalah hasil akhir dari pengumpulan data yang menggambarkan fakta situasi lapangan.

Metode Pengumpulan data merupakan sarana pengumpulan data yang menentukan tingkat keberhasilan sebuah penelitian (Bungin, 2001). Metode pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain :

Survei Primer

Metode pengumpulan data meliputi pengamatan *behavior setting* di lapangan, wawancara serta pengukuran langsung di lokasi pengamatan. Survei primer dilakukan untuk dapat mengenal sistem sosial dari dalam *setting*, dalam arti melihat pola-pola perilaku sistematis yang ditunjukkan oleh pedagang kaki lima dan pelanggan di sepanjang koridor Jalan Kintamani dengan cara mengamati dan menurut alasan yang ada tanpa harus mengambil sampel dalam batasan ruang dan waktu tertentu.

Behavior setting merupakan tatanan dari proses sosial pada masing-masing individu pada saat merespon atau mempersepsikan lingkungan di sekitarnya baik lingkungan alami maupun buatan. Perilaku sosial tiap individu ini tergantung pada beberapa hal, antara lain: Ruang personal (*personal space*), Teritorialitas (*territoriality*), Kepadatan/ kepadatan (*crowding dan density*), Privasi (*privacy*).

Survei Sekunder

Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini dilakukan dengan cara:

a. Survei instansi,

Data yang berkaitan dengan kebijakan tata ruang dan penataan PKL, data infrastruktur pendukung kawasan perdagangan. Data-data ini digunakan untuk melihat bagaimana kondisi

eksisting kota Batam terkait pengalokasian ruang untuk PKL

- b. Survei literatur,
Survei ini dengan cara melakukan tinjauan teori dari pakar-pakar yang berhubungan dengan penelitian ini. Studi literatur ini dilakukan untuk mendapatkan karakteristik PKL yang berpengaruh dalam penataan PKL koridor Jalan Kintamani.

Mengacu pada analisis data tersebut, data dan informasi diolah dan dianalisis dengan menggunakan langkah-langkah pada halaman berikut:

1. Pemilihan data-data yang diperoleh melalui wawancara dan dokumen yang sesuai dengan tujuan penelitian.
2. Pengelompokkan data dalam bentuk pola, kedudukan dan kuantitas. Dengan maksud agar bisa melihat letak fenomena yang ada secara keseluruhan.

Menurut Laurens (2004) pengamatan *behavior setting* dapat dianalisa melalui yaitu:

- a. Time budget
Untuk member gambaran umum kegiatan pengguna dalam waktu tertentu
- b. Sensus
Untuk menggambarkan proses pembelajaran semua kegiatan seseorang dalam waktu tertentu melalui metode pengamatan
- c. Studi asal dan tujuan
Untuk mengamati dan mengidentifikasi pola-pola pergerakan dari awal sampai akhir seseorang di waktu dan tempat tertentu

Penekanan dalam kajian *behavior setting* menurut Haryadi & Setiawan (1995) adalah mengidentifikasi perilaku-perilaku yang ada secara berkala di suatu tempat atau *setting* tertentu. Kajian terhadap *behavior setting* ditentukan oleh 2 (dua) aspek penting yaitu mengidentifikasi dan mengukur perilaku-perilaku seseorang secara berkala.

Waktu pelaksanaan penelitian berdasarkan pada jam-jam sibuk dimana aktivitas koridor Jalan Kintamani meningkat, yaitu jam berangkat sekolah dan kerja, jam makan siang, jam pulang anak-anak sekolah ataupun pulang kerja. Dalam satu hari perubahan aktivitas berjualan dengan pedagang yang berbeda terjadi beberapa kali sehingga waktu pelaksanaan penelitian di bagi menjadi 3 perkiraan waktu, antara lain sebagai berikut:

Tabel 1. Waktu Pelaksanaan Penelitian

No	Tahapan Waktu	Pukul
1.	Tahap I – Pagi Hari	07.00 WIB s/d 09.00 WIB
2.	Tahap II – Siang Hari	11.00 WIB s/d 15.00 WIB
3.	Tahap III – Sore - Malam Hari	17.00 WIB s/d 19.00 WIB

Penentuan Informan Penelitian

Informan sebagai sumber informasi penyusunan penelitian ini antara lain adalah:

- Informan dari Pedagang Kaki Lima berjualan di koridor Jalan Kintamani Batam
- Informan dari pengurus Maha Vihara Duta Maitreya Batam

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Penggunaan Lokasi Berdagang Pedagang Kaki Lima

Fenomena yang terjadi di koridor Jalan Kintamani mengungkapkan hal lain yang menjadi dasar pemilihan lokasi berdagang di antara para pedagang kaki lima tersebut selain kemudahan pencapaian lokasi berjualan. Durasi berjualan, biaya operasional dan keterkaitannya pada pihak ketiga yang dianggap sebagai pengelola lokasi berdagang di koridor jalan ini juga menjadi alasan utama.

Perbedaan atau pertimbangan para pedagang kaki lima dalam pemilihan lokasi berdagang ini dapat ditemui pada hal-hal sebagai berikut:

1. Para pedagang kaki lima yang berjualan bukan makanan olahan lebih memilih berjualan di koridor Jalan Kintamani yang berada di depan Perumahan Kampung Tua Toa Pek Kong Sungai Panas dari pada harus berselisih paham dengan para pedagang kaki lima yang berjualan di depan Pertokoan Kintamani. Hal ini dikarenakan mereka mempunyai durasi berjualan yang lebih panjang dibandingkan para pedagang kaki lima yang berjualan makanan.
2. Pedagang kaki lima yang berjualan makanan siap saji memilih berjualan di depan Pertokoan Kintamani dikarenakan lokasi berjualannya lebih strategis dan gampang dicari terutama oleh para "OJOL" (ojek *online*)
3. Lokasi yang paling banyak diminati oleh para pedagang kaki lima terutama yang berjualan makanan siap saji adalah lokasi yang berada persis di depan Komplek Maha Vihara Duta Maitreya walaupun lebih mahal karena adanya iuran yang dibayar jauh lebih mahal tetapi lokasi ini lebih menjanjikan fasilitas bagi para pelanggan dikarenakan adanya area taman sebagai tempat duduk kedua selain meja kursi yang telah disiapkan oleh pedagang.
4. Pedagang kaki lima siap saji lebih memilih lokasi dengan biaya operasional lebih mahal dengan pertimbangan barang dagangan cepat laku dan langganan bertambah.
5. Pedagang kaki lima siap saji biasanya menggunakan lokasi berjualan secara bergantian berdasarkan waktu berjualan antar pedagang kaki lima pagi hari, pedagang kaki lima sore hari maupun pedagang kaki lima malam hari sehingga bisa dianggap bahwa

lokasi berjualan siap saji merupakan daerah strategis berjualan bagi para pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani.

6. Lokasi koridor Jalan Kintamani yang berdekatan dengan rumah menjadi pertimbangan para pedagang kaki lima terutama pedagang kaki lima makanan siap saji sehingga bila bahan baku berjualan habis bisa diambil atau diantar secepatnya ke lokasi berjualan.
7. Ketersediaan lahan parkir gratis area badan jalan depan kompleks Maha Vihara Duta Maitreya tersebut.

Hasil dari pengamatan dan wawancara dengan beberapa informan yang berjualan di area segmen I dan area segmen II sedikit berbeda berdasarkan iuran yang dibayar. Pedagang kaki lima di segmen I hanya dipungut uang kebersihan oleh Dinas Kebersihan Pemko Batam, sedangkan di area segmen II selain iuran ke Dinas Kebersihan Pemko Batam juga harus membayar uang lingkungan kepada pihak organisasi RT/RW Perumahan Kintamani dan juga uang keamanan pada pihak Keamanan Perumahan Kintamani.

Dimana waktu berjualan di area segmen I lebih fleksibel pengaturan jam operasionalnya tergantung dari para pedagang kaki lima karena di segmen I belum tersentuh oleh manajemen pengelola sehingga jam operasionalnya cenderung lebih panjang dan sarana dan perlengkapan berjualannya kebanyakan berada di lokasi berjualan dan tanpa dipungut biaya keamanan dan biaya organisasi. Sedangkan di area segmen II jam operasionalnya lebih singkat dimana rata-rata antar para pedagang kaki lima yang berbeda waktu berjualannya hanya mempunyai waktu selama \pm 5 jam untuk berjualan dengan berbagai biaya operasional yang harus dibayar setiap bulannya baik kepada pihak pengelola, pihak keamanan maupun pihak pemilik bangunan pertokoan di belakang lokasi berjualan para pedagang kaki lima tersebut.

Tabel 2. Sistem Pengelolaan dan Peranan Pengelola terhadap Perkembangan Pedagang Kaki Lima Koridor Jalan Kintamani

No	Tahapan Waktu	Segmen I	Segmen II
1.	Dinas Kebersihan Pemko	√	√
2.	Pihak Organisasi (RT/RW)	-	√
3.	Pihak Keamanan	-	√
4.	Pihak Pemilik Bangunan Pertokoan (listrik dan air)	-	√

2. Setting Area Pedagang Kaki Lima di Koridor Jalan Kintamani

Setting area pedagang kaki lima di koridor Jalan Kintamani ini berdasarkan hasil pengamatan di lapangan para pedagang kaki lima yang dilihat dari pemilihan lokasi berjualan, jenis barang

dagangan dan juga sarana berdagang maka analisa yang didapat setiap segmennya ditemukan masing-masing karakteristiknya dan *behavior setting*-nya memiliki ciri-ciri tersendiri, antara lain:

a. Segmen I

- Warung Rokok

Warung ini sebetulnya tidak hanya menjual rokok tetapi juga menjual makanan kecil, minuman ringan dan juga menjual bensin eceran. Warung ini termasuk pedagang kaki lima pertama yang berjualan dan menempati bahu jalan persimpangan koridor Jalan Kintamani menuju area lainnya. Sebelumnya hanya ada pangkalan ojek di area ini yang mana para tukang ojek kesulitan mencari kebutuhan mereka sambil menunggu pelanggan datang terutama minuman, rokok dan bensin. Di tahun 2000-an daerah ini masih berupa rawa, hutan dan kawasan bakau, sehingga salah satu tukang ojek berinisiatif untuk membuka warung di lokasi yang berada persis di depan pangkalan ojek ini. Warung ini dijaga oleh istrinya dan sekaligus menjadi tempat tinggal sepasang suami istri ini sampai sekarang.

- Gerobak kayu pedagang ayam penyet yang dilengkapi tempat makan dan minum

Pedagang kaki lima ini menggunakan sarana berdagang utamanya adalah gerobak kayu yang berfungsi sebagai tempat kasir, memajang dan menyimpan bahan makanan serta peralatan masak lainnya, seperti kompor, *rice cooker*, *box* es batu, gelas, piring, sendok dan garpu dan dilengkapi oleh meja dan kursi bagi pelanggannya yang ingin makan di tempat serta diberi atap *spandex* sebagai pelindung terhadap cuaca terutama terhadap angin dan hujan. Tempat berjualannya semi permanen, waktu berjualannya sore sekitar jam 17.00 WIB dan tutup sekitar jam 23.00 WIB untuk *weekday* dan 24.00 WIB untuk *weekend*. Walaupun pedagang kaki lima ayam penyet waktu berjualannya sore tetapi sarana dagangannya baik gerobak kayu maupun meja dan kursi tidak dibawa pulang, hanya kursi yang disimpan dipojok bangunan semi permanen ini.



Gambar 1. Meja Makan Pelanggan Dibiarkan di Bahu Jalan

- Pedagang kaki lima *food truck* aneka buah dan buah mangga

Pedagang kaki lima yang berjualan aneka buah dan pedagang kaki lima yang berjualan buah mangga menggunakan mobil *pick-up* sebagai sarana berjualan mereka. Waktu berjualan tiap harinya rata-rata dari jam 09.00 WIB sampai jam 18.00 WIB baik *weekday* maupun *weekend*. Para pelanggan pedagang kaki lima aneka buah dan pedagang kaki lima buah mangga biasanya parkir atau berhenti sebentar di antara bahu jalan karena tidak adanya parkir untuk kendaraan terutama kendaraan mobil, hal ini berlaku sama bagi para pelanggan yang menggunakan motor yang rata-rata juga parkir di area kosong diantara kedua pedagang kaki lima tersebut.

Perilaku memarkirkan kendaraan sembarangan ini kadang membuat lalu lintas menjadi macet terutama di sore hari karena perempatan jalan ini akan padat kendaraan yang berasal dari kepadatan kendaraan dari arah jalan raya Laksamana Bintan terutama pada jam-jam pulang kerja. Lokasi berjualan ini akan menjadi ruang negatif setelah pedagang kaki lima aneka buah dan buah mangga berkemas-kemas pulang, area berjualan ini menjadi ruang kosong karena tidak ada aktivitas berjualan dan biasanya malam hari area ini berubah fungsi menjadi area parkir bagi pelanggan pedagang kaki lima yang berjualan ayam penyet.



Gambar 2. Meja Makan Pelanggan Dibiarkan di Bahu Jalan



Gambar 3. Salah Satu Cara Pelanggan PKL *Food Truck* Buah Mangga Memarkirkan Kendaraan

b. Segmen II

- Pedagang kaki lima *food truck* bakso gelas dan tempat makan-minum

Pedagang kaki lima ini menjual makanan bakso gelas dengan menggunakan sarana *food truck*. Pedagang kaki lima ini berjualan di area segmen II yang memanfaatkan bahu jalan di depan pertokoan Kintamani dengan waktu berjualannya adalah mulai pada sore hari 14.30 WIB sampai jam 22.00 WIB untuk *weekday* dan sampai jam 24.00 WIB bila *weekend*. *Setting area* yang dibutuhkan pedagang kaki lima ini cukup besar dibandingkan dengan sarana berdagang pedagang kaki lima lainnya. Pedagang kaki lima ini membutuhkan area untuk sarana berdagangnya juga tempat meja-kursi untuk pelanggan yang ingin bersantap di tempat, belum lagi ditambah dengan kebutuhan parkir bagi pelanggan yang membawa kendaraan baik kendaraan beroda dua maupun beroda empat yang biasanya memarkirkan kendaraan di seberang area berdagang pedagang kaki lima ataupun di badan jalan pertokoan Kintamani di sepanjang koridor Jalan Kintamani ini.



Gambar 4. Area Berjualan PKL *Food Truck* Bakso Gelas dan Tempat Makan-Minum di Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani

- Pedagang kaki lima gerobak motor
- Pedagang kaki lima yang menggunakan sarana gerobak motor ini terbilang paling banyak di sepanjang koridor Jalan Kintamani ini. Waktu berjualannya juga kebanyakan sama yaitu di sore hari jam 15.30 WIB sampai jam 23.00 WIB untuk *weekday* dan sampai jam 24.00 WIB bila *weekend*. Kebanyakan jenis dagangan ini juga hampir sama yaitu waktu mengelola makanannya relatif singkat antara 5 menit sampai 15 menit. Kebanyakan pelanggannya adalah anak-anak sekolah (sekolah Maitreyawira dan Universitas Universal), para pekerja yang pulang kerja dan juga para penghuni perumahan di sekitar koridor Jalan Kintamani ini.



Gambar 5. Area Berjualan PKL Gerobak Motor di Sepanjang Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani



Gambar 6. Salah Cara Para Pelanggan Memarkirkan Kendaraan Saat Membeli Jajanan dari PKL di Sepanjang Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani

- Pedagang kaki lima gerobak motor dan tempat makan-minum
Pedagang kaki lima ini kebanyakan juga menggunakan sarana berjualannya dengan gerobak motor tetapi butuh waktu untuk mengolah barang yang akan dijual walaupun bahan dasar jualannya telah dipersiapkan sebelum datang ke lokasi berjualan. Pedagang kaki lima jenis ini seperti pedagang kaki lima yang berjualan siomay atau batagor, rujak buah, bubur ayam, nasi goreng. Untuk itu para pedagang kaki lima ini menyediakan sarana meja-kursi bagi para pelanggan yang harus menunggu antrian pada saat ramai ataupun bagi pelanggan yang ingin menyantap langsung makanan yang sudah dipesan. Walaupun disediakan tempat meja dan kursi tetapi kebanyakan pelanggannya membawa pulang makanan atau "take away".
Pedagang kaki lima jenis ini juga banyak ditemui di area segmen II koridor Jalan Kintamani. Waktu berjualannya juga relatif sama yaitu buka jam 14.30 WIB dan tutup jam 23.00 WIB pada *weekday* dan 24.00 WIB pada *weekend*.
Kebersihan area berjualan pedagang kaki lima ini agak sedikit kurang bersih, bisa dilihat di gambar dibawah ini banyak sampah yang berasal dari bekas tempat makan dan minum pelanggan yang

berbahan plastik yang kena angin jatuh ke lantai ataupun sampah kantong plastik dari kantong plastik kerupuk yang dijual para pedagang kaki lima sambil menunggu makanan yang dipesan oleh pelanggan yang kadang kala tidak dipungut kembali untuk dibuang ke tempat sampah. Fenomena di lapangan, masalah ini muncul disebabkan oleh beberapa faktor:

1. Para pedagang kaki lima lebih fokus pada barang dagangan yang dipesan oleh para pelanggan terutama pada jam-jam ramai pembeli.
2. Para pedagang kaki lima merasa bahwa mereka sudah membayar Rp 2.000,-/ hari kepada dinas kebersihan Pemerintah Kota Batam sehingga ada yang akan memungut dan membersihkan sampah-sampah tersebut.
3. Petugas kebersihan yang bertugas untuk mengambil sampah bekas berjualan para pedagang kaki lima ini tidak datang setiap hari sehingga sering kali sampah menumpuk di beberapa titik terutama area segmen II koridor Jalan Kintamani ini dan beberapa sampah yang ringan akan tertiuip angin ataupun sampah yang menumpuk tersebut diabrak-abrik oleh hewan liar yang mencari makan di sekitaran area berjualan para pedagang kaki lima ini.



Gambar 7. Area Berjualan PKL Gerobak Motor dan Tempat Makan-Minum di Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani

Para pelanggan yang datang kebanyakan menggunakan kendaraan akan memarkirkan kendaraannya di depan kompleks Maha Vihara Duta Maitreya terutama para pelanggan yang membawa mobil. Sedangkan para pelanggan yang menggunakan kendaraan motor akan memarkirkan kendaraannya di antara area perbatasan antar para pedagang kaki lima tersebut.



Gambar 8. Area Parkir Pelanggan PKL Gerobak Motor dan Tempat Makan-Minum di Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani

- Pedagang kaki lima lesehan
Pedagang kaki lima lesehan kebanyakan berada di area segmen II yang mendekati pertemuan antara jalan Kintamani menuju jalan utama Jalan H. Fisabilillah. Area berjualannya menggunakan area jalan di depan pertokoan Kintamani dimana malam hari jarang dilalui oleh kendaraan sehingga area jalan ini cukup luas untuk aktivitas lesehan para pelanggannya juga area lahan kosongnya juga cukup luas untuk dijadikan parkir.
- Waktu berjualannya relatif lebih malam karena menunggu area jalan ini kosong dari kegiatan lalu lintas kendaraan dan berhentinya kegiatan dari beberapa toko yang ada di pertokoan Kintamani ini.



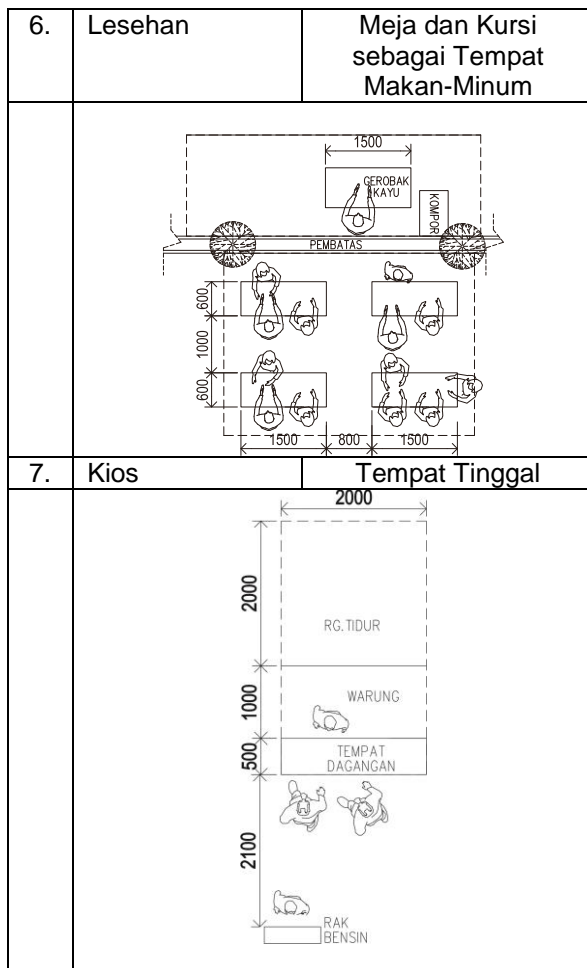
Gambar 9. Area Berjualan PKL Lesehan di Area Segmen II Koridor Jalan Kintamani

3. Pengelompokan Setting Denah Pedagang Kaki Lima

Dari identifikasi sarana usaha yang digunakan para Pedagang Kaki Lima yang berjualan pada pagi hari, siang hari maupun malam hari baik di area segmen I maupun area segmen II maka dapat dikelompokkan setting sarana fisik yang digunakan oleh Pedagang Kaki Lima yang berjualan di area sepanjang koridor Jalan Kintamani, yaitu:

Tabel 3. Setting Sarana Fisik PKL Koridor Jalan Kintamani

No	Sarana Fisik PKL	
	Utama	Pendukung
1.	Gerobak Motor	-
2.	Gerobak Motor	Meja dan Kursi sebagai Tempat Makan-Minum
3.	Food Truck	-
4.	Food Truck	Meja dan Kursi sebagai Tempat Makan-Minum
5.	Gerobak Kayu	Meja dan Kursi sebagai Tempat Makan-Minum



Sumber: Penulis, 2020

Dimana dari 7 (tujuh) jenis sarana berjualan para pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani menurut sarana berdagang utamanya sama yaitu menggunakan gerobak kayu maupun gerobak yang menggunakan material aluminium dengan ukuran standar yang sama, yang membedakan hanya pada sarana servisnya terutama pada sarana berdagang pendukungnya. Sarana pendukungnya dapat dibagi menjadi 3 kelompok berdasarkan kebutuhan ruang untuk berjualan, yaitu:

a. Tipe servis luas

Tipe ini menjadi kebutuhan ruang untuk para pedagang kaki lima yang menggunakan sarana berjualan dengan menggunakan gerobak kayu yang dilengkapi tempat makan dan minum dan pedagang kaki lima yang menggunakan lesehan sebagai tempat makan dan minum bagi para pelanggannya serta warung rokok yang mempunyai tipe untuk tempat tinggal.

b. Tipe servis sedang

Tipe ini mempunyai kebutuhan ruang yang sedikit lebih kecil dibandingkan dengan tempat pedagang kaki lima tipe servis luas. Biasanya tipe ini digunakan untuk

para pedagang kaki lima yang menggunakan *food truck* dan juga pedagang yang selain menggunakan *food truck* juga menyediakan tempat makan dan minum bagi para pelanggannya.

c. Tipe servis sempit

Tipe ini termasuk paling kecil dan paling banyak digunakan oleh para pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani karena hanya melayani pelanggan yang *take away*. Para pedagang kaki lima ini hanya kebanyakan menggunakan gerobak motor maupun gerobak motor dengan dilengkapi meja kursi sebagai tempat duduk bagi para pelanggan yang sedang mengantri.

4. Pola Penyebaran Pedagang Kaki Lima

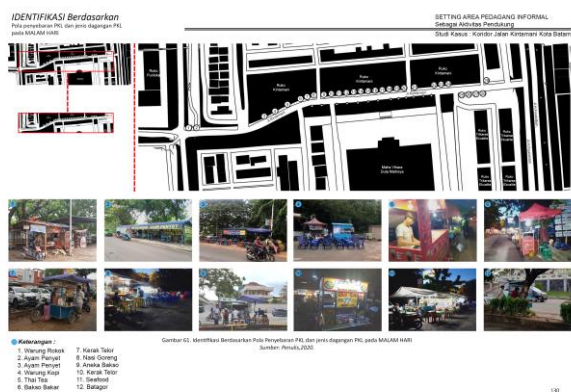
Pola penyebaran Pedagang Kaki Lima di area sepanjang koridor Jalan Kintamani bisa dilihat dihalaman berikut ini dimana pola penyebaran dari para pedagang kaki lima ini dibagi berdasarkan lokasi dan *time budget* atau berdasarkan waktu pengamatan. Dimana lokasi berjualan para pedagang kaki lima ini dibedakan atau dibagi menjadi 2 (dua) segmen yaitu segmen I dan segmen II. Sedangkan untuk waktu pengamatan (*time budget*) dibedakan menjadi 3 (tiga) waktu yaitu waktu pagi, waktu siang dan waktu malam.



Gambar 10. Pola Penyebaran PKL di Koridor Jalan Kintamani Pada Pagi Hari



Gambar 11. Pola Penyebaran PKL di Koridor Jalan Kintamani Pada Siang Hari



Gambar 12. Pola Penyebaran PKL di Koridor Jalan Kintamani Pada Malam Hari

5. Pola Pelayanan Pedagang Kaki Lima

Pembagian kegiatan jual-beli sektor informal menurut pola pelayanan aktivitasnya dibagi menjadi fungsi pelayanan, kelompok pengguna jasa, skala pelayanan dan waktu pelayanan (Hanarti, 1999).

a. Fungsi Pelayanan

Pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani kebanyakan melayani penjualan dengan pola siap saji yaitu dengan cara digoreng, dipanggang atau makanan tinggal dicampur karena sudah dipersiapkan bahan-bahannya sebelum siap berjualan. Selain melakukan fungsi pelayanan perdagangan dan jasa, kegiatan dagang PKL di area ini juga bersifat rekreasi karena aktivitasnya menjadi tonton bagi para pengunjung atau pengguna jalan yang beristirahat atau berkumpul di seberangnya.

b. Kelompok pengguna jasa

Tabel 4. Kelompok Pengguna Jasa PKL di Koridor Jalan Kintamani

No	Sarana Transportasi yang digunakan	
	Jalan kaki	Kendaraan (motor dan mobil)
1.	Anak-anak sekolah dan universitas	Anak-anak sekolah dan universitas
2.	Pekerja baik perkantoran maupun pertokoan di sekitar koridor jalan	Pekerja baik perkantoran maupun pertokoan di sekitar koridor jalan maupun di luar koridor
3.	Penghuni kawasan baik perumahan maupun pertokoan di sekitar koridor jalan	Penghuni kawasan baik perumahan maupun pertokoan baik yang berasal dari sekitar koridor jalan maupun di luar koridor jalan

c. Sifat layanan Pedagang Kaki Lima

Sebagian besar pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani, sifat layanannya adalah keliling (*mobile*) dan semi menetap (*semi static*). Pedagang kaki lima yang sifat layanannya keliling (*mobile*) biasa makanan yang dijual sebagian besar adalah makanan yang cepat saji sehingga para pengunjung bisa *take away* atau bisa sambil menyantap makanan tanpa perlu tempat duduk ataupun meja. Contohnya pedagang kaki lima yang berjualan cimol, rujak buah, es pisang ijo, bakso bakar, roti goreng, dll. Sedangkan pedagang kaki lima yang layanannya bersifat semi menetap (*semi static*) biasanya perlu meja dan kursi bagi pembelinya karena makanan yang dijual perlu waktu untuk disajikan dan juga pembeli butuh tempat untuk menyantapnya. Pedagang kaki lima seperti ini biasanya menjual makanan-makanan berat seperti nasi ayam penyet, nasi pecel lele, masakan seafood, bakso, nasi uduk, lontong sayur, dll.

KESIMPULAN

Pengumpulan data yang dilakukan dengan cara pengumpulan data dan pengamatan langsung yang kemudian diolah menjadi data yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dapat disimpulkan bahwa:

1. adanya aktivitas di dalam kawasan Komplek Maha Vihara Duta Maitreya baik di area peribadatan maupun area pendidikan serta aktivitas penghuni dan pengguna jalan di koridor Jalan Kintamani ditambah dengan aktivitas pendukung dari pedagang informal membuat koridor Jalan Kintamani ini semakin ramai sehingga aktivitas perekonomiannya dan aktivitas sosial karena adanya kegiatan rekreasi yang timbul dari kegiatan jual-beli dari pedagang kaki lima tersebut dapat menunjang keberlangsungan aktivitas keseluruhan dari koridor Jalan Kintamani dan sekitarnya.
2. Parkir di badan jalan merupakan masalah utama yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Permasalahan tersebut disebabkan menyempitnya badan jalan karena penggunaan badan jalan untuk ruang parkir secara berlebihan. Kondisi tersebut diperparah oleh volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kebanyakan pelanggan memilih memarkirkan kendaraan di area ini karena tidak dipungut biaya parkir.
3. Bila dilihat dari teori *setting area* menurut Mulyandari bahwa area berjualan para pedagang kaki lima koridor Jalan Kintamani bisa ditata menjadi pola tata ruang yang lebih maksimal dan fungsional. Kurangnya pohon pelindung terutama daerah segmen II yang menyebabkan ketidaknyamanan terutama terhadap sinar matahari arah barat yang tepat

berada di depan para pedagang kaki lima terutama siang hari sampai sore hari bagi para pelanggan maupun para pedagang kaki lima itu sendiri. Belum adanya tong sampah di area sepanjang koridor Jalan Kintamani ditambah dengan tidak rutinnya Dinas Kebersihan Pemerintah Kota Batam mengambil sampah yang terkadang sampai menumpuk menjadikan kualitas koridor Jalan Kintamani berkurang.

4. Koridor Jalan Kintamani merupakan lokasi strategis bagi para pelaku ekonomi terutama para pedagang informal seperti para pedagang kaki lima yang berjualan makanan. Sedangkan lokasi yang paling banyak diminati oleh para pedagang kaki lima terutama yang berjualan makanan siap saji adalah lokasi yang berada persis di depan Komplek Maha Vihara Duta Maitreya walaupun lebih mahal biaya operasionalnya karena adanya iuran kebersihan, iuran pihak pengelola, pihak keamanan, iuran listrik, iuran air, iuran titip yang bila dijumlahkan cukup tinggi biayanya tetapi lokasi ini lebih menjanjikan fasilitas bagi para pelanggan dikarenakan adanya area taman sebagai tempat duduk.
5. Belum adanya jalur pedestrian untuk para pengunjung yang berjalan kaki maupun jalur penyebrangan bagi para pejalan kaki terutama anak-anak sekolah Maitreya yang membeli jajanan yang dijual oleh para pedagang kaki lima tersebut.
6. Pola penyebaran tempat berjualan para pedagang kaki lima di sepanjang koridor Jalan Kintamani sifatnya memanjang (linier) mengikuti bentuk Jalan Kintamani itu sendiri.
7. Pola *setting area* yang bisa mewadahi aktivitas para pedagang kaki lima yang ada di area sepanjang koridor Jalan Kintamani dipengaruhi beberapa faktor, antara lain:
 - a. Karakter
Karakter pedagang kaki lima di area sepanjang koridor Jalan Kintamani dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu
 - Pedagang kaki lima yang menetap, memerlukan ruang penyimpanan bagi sarana berdagangnya yang kebanyakan berupa gerobak kayu maupun aluminium, antara lain: warung rokok, pedagang ayam penyet, bakso gelas, lesehan.
Pedagang kaki lima yang menetap kebanyakan berada di lokasi segmen I dan segmen II (area depan gerbang Perumahan Kintamani sampai ke depan Indomaret pertokoan Kintamani)
 - Pedagang kaki lima yang tidak menetap (*mobile*) kebutuhan ruangnya relatif lebih kecil karena tidak memerlukan ruang yang banyak sebagai lokasi berjualannya. Sarana

berjualannya bisa digunakan juga sebagai sarana penyimpanan barang dan peralatan dagangannya juga sebagai sarana transportasi pulang ke rumah ataupun ke tempat lainnya, pedagang kaki lima yang menggunakan sarana ini antara lain pedagang kaki lima yang menjual cimol, bakso goreng, molen mini, nasi goreng, air tebu, jus buah, *thai tea*, siomay.

Pedagang kaki lima yang mempunyai karakter seperti ini selalu berada di segmen II yang memanfaatkan area pertokoan di sebelah Indomaret pertokoan Kintamani sampai ke area pertemuan antara jalan Kintamani dan jalan H. Fisabilillah.

b. Pengelola

Pihak pengelola mempengaruhi *setting area* berdagang para pedagang kaki lima dimana hal ini bisa dilihat dari.

Segmen I

Segmen I para pedagang kaki lima hanya berhubungan dengan Dinas Kebersihan Pemerintah Kota Batam dan belum ada pihak pengelolanya yang mengatur waktu berjualan dan keamanan selama para pedagang kaki lima berjualan. Segmen ini tidak ada sistem "giliran berjualan" karena lokasinya kurang strategis. Lokasi dekat sekali dengan perempatan jalan yang menghubungkan Jalan Kintamani dengan area di sekitarnya. Hal ini membuat waktu berjualan para pedagang kaki lima menjadi lebih panjang, hanya menunggu sampai lampu jalan menyala karena lokasi berjualan ini lumayan gelap bila malam hari karena cahaya lampu jalan terhalang oleh pepohonan yang cukup rindang di area segmen I ini.

Area parkir kendaraan terutama mobil di segmen I ini cukup menimbulkan masalah, mengingat perempatan jalan ini cukup ramai dilalui oleh kendaraan baik kendaraan beroda dua maupun kendaraan beroda empat.

Segmen II

Area segmen II merupakan area yang cukup ramai baik oleh para pedagang kaki lima yang berjualan maupun cukup ramai oleh para pelanggan dan pengunjung yang datang. Hal ini menjadikan area segmen II menjadi area "rebutan" bagi para pedagang kaki lima.

Pihak pengelola area segmen II ini adalah pihak sosial (RT/ RW) yang membagi waktu berjualan para pedagang kaki lima menjadi 3 bagian yaitu waktu pagi hari, siang hari dan malam hari dan dibantu oleh pihak sekuriti pertokoan Kintamani dalam pengelolaan sehari-harinya.

Area segmen II ini juga secara tidak langsung mendapatkan fasilitas lebih dibandingkan area segmen I. Taman sebagai tempat duduk tambahan bagi para pelanggan dan para pengunjung ditambah terdapat 2 (dua) badan jalan dimana salah satunya selain menjadi jalur lalu lintas juga menjadi area parkir kendaraan para pengunjung tersebut.

Kekurangan area ini hanya pada saat siang hari sampai sore hari karena terkena langsung sinar matahari sore tanpa adanya pelindung yang bisa menghalangi silaunya cahaya matahari dan juga hawa panas yang dirasakan oleh para pedagang kaki lima dan juga para pengunjung.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada prodi magister teknik arsitektur Universitas Diponegoro yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian bagi tugas akhir sebagai rangkaian akhir dari pembelajaran selama kuliah di magister teknik arsitektur. Hasil dari penelitian ini kami berikan untuk menambah wawasan dan masukan pada Pemerintah Kota Batam dalam pembenahan infrastruktur dan pedagang informal di Kota Batam.

DAFTAR PUSTAKA

- Antariksa. Prof. Ir. M.Eng. Ph.D, 2017, *Teori dan Metode Pelestarian Arsitektur dan Lingkungan Binaan*: Penerbit Cahaya Atma Pustaka.
- Budihardjo, Eko. Prof. Ir. M.Sc., 1997, *Tata Ruang Perkotaan*: Penerbit P.T. Alumni
- Dermawan, E., dan Rosita, M., 2016, *Konsep Perancangan Arsitektur*: Penerbit Erlangga.
- Dermawan, E. Prof. Ir. M.Eng., 2009, *Ruang Publik Dalam Arsitektur Kota*: Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang.
- Jacobs, Allan B, 1995, *Greet Street*. Cambridge, MA: MIT Press
- Lynch, Kevin, 1960. *The Image of the City*. The MIT Press: USA
- Laguerre, S., Michel, 1994, *The Informal City*: MACMILLAN Press LTD London
- Haryadi, Setiawan, B., 1995, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Jakarta
- Haryono, Paulus. Drs. MT., 2007, *Sosiologi Kota Untuk Arsitek*: Penerbit PT Bumi Aksara
- M.A., Morissan, 2012, *Metodologi Penelitian Survei*: Kencana Prenada Media Group
- Mahi, K. A. Prof. Dr. Ir. MS., 2016, *Pengembangan Wilayah - Teori dan Aplikasi*: Penerbit Kencana.
- Manurung, Parmonangan, 2018, *Kota Untuk Semua – Ide Penataan Kota yang Komprehensif*: Penerbit Andi.
- Mulyandari, H., 2011, *Pengantar Arsitektur Kota*: Penerbit Andi Yogyakarta

Jurnal

- Syarlianti, Dessy. Hanan, Himasari. E, Kusuma, Hanson, 2016. *Elemen Pembentuk Jalan yang Baik berdasarkan Persepsi Pejalan Kaki*: Prosiding TEMU ILMIAH IPLBI
- Asha, Fikrani Fadhilla. Rochani, Agus, 2017. *Karakteristik Koridor Jalan Ditinjau dari Fisik Ruang “Studi Kasus: Koridor Jalan MT Haryono Kota Kendari*: Jurnal Planologi Vol. 14, No. 1, April 2017, ISSN : 1829-9172

Pra Tesis

- Pratiwi, Isna. 2017, *Keberadaan PKL sebagai Activity Support di Kampus UNNES Studi Kasus: Penggal Jalan Taman Siswa*, Program Studi Magister Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang.

Tesis

- Arcanjo, Nilton. 2013, *Pengaruh Pertumbuhan Activity Support Terhadap Sirkulasi dan Parkir di Koridor Jalan Jati Raya-Jalan Kanfer Banyumanik Semarang*.
- Mario Maharddhika. S, 2007, *Setting Group PKL di Kawasan Terminal Blok M*, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang.
- Mulyo, R. A., 2008, *Pengaruh Fungsi Bangunan dan Activity Support Terhadap Pertumbuhan Koridor (Studi Kasus: Jl. Letjend. Suprpto Kota Semarang)*. Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.
- Pratiwi, Isna, 2018, *Keberadaan PKL sebagai Activity Support di Koridor Jalan Taman Siswa, Semarang – The Existence of Street Vendors as The Activity Support Along Taman Siswa Street*, Semarang.
- Tony Subrata Suryat, 2008, *Hubungan Setting Trotoar Dengan Tuntutan Atribut Persepsi Pedagang Kaki Lima, studi kasus: Jl. Prof. H. Soedarto, SH Semarang*, Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro Semarang.

Desertasi

DIPTA, A. A. P, 2015. *Karakteristik Ruang Koridor Jalan Panggung Pecinan Kembang Jepun Surabaya Sebagai Koridor Wisata Urban Heritage*, Program Doctoral dissertation, UAJY.