

The Transformation of Public Space in the Shadow of Informality: A Spatial Analysis of GOR Sudiang, Makassar

Transformasi Ruang Publik dalam Bayang-Bayang Informalitas: Analisis Spasial GOR Sudiang, Makassar

Andi Andini Nurul Annisa^{1*}, Nur Natasya², Ibrahim Arifin^{3*}, Andi Syafirah Nurlayli Amal⁴

^{1,2,3,4}Pendidikan Sosiologi Universitas Negeri Makassar

ARTICLE INFO

Article history:

Received: April 19, 2025

Accepted: March 23, 2026

Kata Kunci:

Pedagang Kaki Lima; Ruang Publik; Mobilitas Perkotaan; Pencemaran Lingkungan; Sosiologi Ruang Kota; Makassar

Keywords:

Street Vendors; Public Space; Urban Mobility; Environmental Degradation; Urban Spatial Sociology; Makassar



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license. Copyright © 2026 by Author. Published by PT Citra Media Publishing.

ABSTRAK

Pertumbuhan sektor informal di kota-kota berkembang telah membentuk ulang fungsi ruang publik melalui interaksi antara aktivitas ekonomi, mobilitas, dan dinamika lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana keberadaan pedagang kaki lima (PKL) di kawasan GOR Sudiang, Kota Makassar, mentransformasi ruang publik menjadi ruang hibrid ekonomi–mobilitas serta menghasilkan dampak terhadap kemacetan dan pencemaran lingkungan. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara mendalam dengan pedagang dan pengguna ruang, serta dokumentasi visual. Analisis dilakukan secara tematik untuk mengidentifikasi pola transformasi ruang, praktik penyempitan mobilitas, dan tekanan ekologis yang muncul. Hasil penelitian menunjukkan empat temuan utama. Pertama, GOR Sudiang mengalami transformasi

fungsi dari ruang olahraga menjadi ruang hibrid yang memadukan aktivitas rekreasi dan perdagangan informal. Kedua, praktik spasial PKL dan parkir tidak teratur menyebabkan penyempitan ruang mobilitas dan intensifikasi kemacetan, terutama pada jam-jam kunjungan tinggi. Ketiga, konsentrasi aktivitas ekonomi tanpa dukungan infrastruktur pengelolaan lingkungan yang memadai berkontribusi terhadap akumulasi sampah dan penurunan kualitas kebersihan kawasan. Keempat, lemahnya tata kelola ruang publik memperlihatkan absennya integrasi antara perencanaan mobilitas, pengelolaan lingkungan, dan penataan sektor informal. Penelitian ini menegaskan bahwa kemacetan dan pencemaran di ruang publik tidak dapat dipahami semata sebagai persoalan teknis transportasi atau perilaku individu, melainkan sebagai konsekuensi dari proses produksi ruang yang melibatkan negosiasi antara kebutuhan ekonomi masyarakat dan kapasitas tata kelola kota.

ABSTRACT

The expansion of the informal sector in cities of the Global South has reshaped the function of public space through the interaction of economic activities, urban mobility, and environmental dynamics. This study aims to analyze how the presence of street vendors in the GOR Sudiang area of Makassar City transforms public space into a hybrid economic–mobility space and generates impacts on traffic congestion and environmental degradation. The research employs a qualitative approach with a case study design. Data were collected through field observations,

*Corresponding author

E-mail addresses: ibrahimarifin@unm.ac.id

in-depth interviews with vendors and space users, and visual documentation. Thematic analysis was conducted to identify patterns of spatial transformation, mobility-constraining practices, and emerging ecological pressures. The findings reveal four main patterns. First, GOR Sudiang has undergone a functional transformation from a sports facility into a hybrid space combining recreational and informal economic activities. Second, the spatial practices of street vendors and unregulated parking contribute to the narrowing of mobility space and the intensification of congestion, particularly during peak hours. Third, the concentration of economic activities without adequate environmental management infrastructure leads to waste accumulation and declining environmental quality. Fourth, weak public space governance reflects the lack of integration among mobility planning, environmental management, and informal-sector regulation. This study argues that congestion and environmental degradation in public spaces cannot be understood merely as technical transportation issues or individual behavioral problems, but rather as consequences of the social production of space shaped by negotiations between livelihood needs and urban governance capacities.

PENDAHULUAN

Urbanisasi di kawasan Global South ditandai oleh pertumbuhan penduduk yang pesat sekaligus ekspansi sektor ekonomi informal yang secara signifikan membentuk ulang ruang publik perkotaan (Dovey & Recio, 2024; Kamalipour & Peimani, 2019). Di banyak kota Asia, Afrika, dan Amerika Latin, ruang publik seperti trotoar, koridor transportasi, pasar, serta fasilitas rekreasi tidak lagi berfungsi semata sebagai ruang mobilitas atau interaksi sosial, melainkan juga sebagai ruang produksi ekonomi bagi masyarakat yang tersisih dari sektor formal (Peimani & Kamalipour, 2025; Thinh et al., 2025). Pedagang kaki lima (PKL) menjadi salah satu representasi paling nyata dari dinamika tersebut, di mana aktivitas ekonomi informal hadir sebagai strategi bertahan hidup sekaligus sebagai bagian integral dari lanskap kota (Lata, 2023).

Kehadiran PKL di ruang publik sering kali menimbulkan ambivalensi dalam tata kelola kota. Di satu sisi, sektor informal berkontribusi pada penyerapan tenaga kerja, perputaran ekonomi lokal, dan penyediaan barang dan jasa yang terjangkau. Di sisi lain, aktivitas tersebut kerap dipersepsikan sebagai sumber ketidakteraturan, kemacetan, dan degradasi lingkungan (Bandauko & Arku, 2025; Donovan, 2008; Patel et al., 2021). Ketegangan ini mencerminkan konflik antara kebutuhan ekonomi masyarakat dengan logika perencanaan formal yang menekankan keteraturan spasial dan efisiensi mobilitas (Ngwenya & Cirolia, 2021). Dalam konteks ini, ruang kota tidak dapat dipahami sebagai wadah fisik yang netral, melainkan sebagai hasil produksi sosial yang terbentuk melalui praktik keseharian, relasi kekuasaan, dan regulasi.

Literatur mengenai perkembangan kota menekankan bahwa sektor informal bukan sekadar sisa dari ekonomi tradisional yang belum modern, melainkan bagian dari proses produksi ruang kota itu sendiri. Praktik-praktik informal seringkali berkembang justru karena adanya ketidaksesuaian antara kebutuhan ekonomi masyarakat dengan kapasitas regulasi

dan perencanaan kota (Peimani & Kamalipour, 2025; Van Oostrum, 2022). Dalam banyak kasus, trotoar dan bahu jalan yang dirancang sebagai infrastruktur mobilitas mengalami apropriasi menjadi ruang ekonomi dan sosial (Ahmad et al., 2025; Medina Gavilanes & Cano-Ciborro, 2022; Sidel, 1998). Transformasi ini menciptakan ruang hibrid yang memadukan fungsi mobilitas, perdagangan, dan interaksi sosial secara bersamaan.

Kajian mengenai mobilitas perkotaan menunjukkan bahwa kemacetan tidak hanya dipengaruhi oleh volume kendaraan, tetapi juga oleh intensitas dan jenis penggunaan lahan di sekitar jaringan jalan (Sidel, 1998). Ketika aktivitas ekonomi terkonsentrasi di lokasi dengan kapasitas parkir dan manajemen lalu lintas yang terbatas, maka ruang sirkulasi akan mengalami tekanan yang signifikan. Di kota-kota berkembang, konsentrasi aktivitas informal di sekitar pusat keramaian sering kali menyebabkan penyempitan ruang efektif bagi kendaraan dan pejalan kaki (Djufri & ST, 2026; Fernando Holqi, 2025; Masyahid, 2025). Dengan demikian, kemacetan tidak semata-mata merupakan persoalan teknis transportasi, melainkan fenomena sosial-spasial yang berkaitan dengan konfigurasi ruang dan pola penggunaan lahan.

Selain persoalan mobilitas, aktivitas ekonomi informal juga berkaitan dengan tekanan terhadap lingkungan perkotaan. Persoalan pengelolaan sampah di kota-kota berkembang menunjukkan bahwa ketika sistem pengelolaan limbah tidak mengintegrasikan sektor informal, maka akumulasi sampah dan polusi cenderung terjadi di ruang publik yang menjadi pusat aktivitas ekonomi (Wilson et al., 2012). Perspektif ekologi politik perkotaan menjelaskan bahwa distribusi beban lingkungan dalam kota sering kali tidak merata, dan berkaitan dengan ketidakseimbangan dalam infrastruktur dan tata Kelola (Gandy, 2014; Heynen et al., 2006). Dalam konteks ini, pencemaran lingkungan yang muncul di sekitar aktivitas PKL bukan semata akibat perilaku individu, melainkan terkait dengan absennya sistem pengelolaan yang inklusif dan terintegrasi.

Di Indonesia, PKL telah lama menjadi bagian dari struktur sosial-ekonomi perkotaan. Penelitian menunjukkan bahwa upaya penertiban atau relokasi seringkali menghadapi resistensi karena tidak mempertimbangkan ketergantungan ekonomi pedagang terhadap lokasi strategis dengan arus pengunjung tinggi. Berbeda dengan pandangan yang sering menempatkan PKL sebagai gangguan terhadap keteraturan kota, banyak studi lokal menemukan bahwa PKL merupakan strategi ekonomi penting bagi jutaan rumah tangga urban yang bergantung pada penjualan langsung untuk pemenuhan kebutuhan hidup (Dedek Hardiyanti et al., 2025; Prasetya & Komara, 2019; Yoga Alvan Hadaina & Dovi Iwan Habibillah, 2024). Di Jakarta misalnya, (Rachmawan et al., 2021) menunjukkan bagaimana pedagang memilih lokasi yang strategis di sekitar stasiun kereta api, terminal bus, dan pusat perbelanjaan karena ketersediaan jam kunjungan tinggi. Ketergantungan terhadap lokasi strategis ini seringkali menyebabkan resistensi terhadap kebijakan relokasi, karena relokasi tanpa kompensasi ekonomi berpotensi menghancurkan basis penghidupan pedagang.

Penelitian lain di Malang oleh (Putri et al., 2022; Sengkoen et al., 2025) memperlihatkan bahwa upaya penertiban yang tidak mempertimbangkan jaringan sosial dan ekonomi pedagang justru memperlemah efektivitas kebijakan ruang publik. Mereka mencatat bahwa PKL memodifikasi konfigurasi ruang kota secara bottom-up dengan membentuk hubungan dagang yang berkelanjutan dengan komunitas lokal. Di Yogyakarta, (Ayudya et al., 2024; Pramitasari et al., 2025) menunjukkan fenomena serupa: PKL di kawasan Malioboro tidak hanya menyediakan barang dan jasa murah bagi wisatawan dan warga kota, tetapi juga memperkuat dinamika ruang melalui interaksi sosial yang intens antar aktor kota, bahkan menjadi atraksi tersendiri bagi pariwisata lokal. Temuan-temuan ini menunjukkan bahwa relasi antara PKL dan ruang publik di Indonesia lebih kompleks daripada sekadar masalah kepatuhan terhadap peraturan tata ruang.

Hingga kini, kebijakan penanganan PKL di berbagai kota Indonesia sering bersifat top-down dan reaktif. Kebijakan seperti relokasi menuju pusat niaga terpadu atau pasar khusus belum secara substansial mendorong integrasi PKL ke dalam sistem perencanaan yang lebih serius. Penertiban tanpa penyediaan mekanisme dukungan sosial-ekonomi berujung pada kembali merebaknya aktivitas informal di ruang yang sama, seperti jalan raya, trotoar, dan tepi fasilitas publik karena pedagang mencari akses terhadap arus manusia yang tinggi (Ayudya et al., 2024; Putri et al., 2022). Dalam banyak kasus, ruang publik yang menjadi target revitalisasi justru tetap mengalami dinamika informal yang tak terhindarkan, karena fungsi ekonomi informal merupakan respons adaptif terhadap kebutuhan sosial yang lebih luas.

Makassar sebagai salah satu pusat pertumbuhan di Indonesia Timur mengalami dinamika serupa. Pertumbuhan penduduk, peningkatan kepemilikan kendaraan, serta pembangunan fasilitas publik memperkuat intensitas penggunaan ruang kota. Kawasan GOR Sudiang, yang pada awalnya dirancang sebagai fasilitas olahraga dan rekreasi, berkembang menjadi pusat aktivitas ekonomi informal yang menarik mobilitas tinggi. Konsentrasi PKL di sekitar kawasan tersebut berdampingan dengan arus kendaraan dan aktivitas olahraga, sehingga menciptakan tekanan terhadap ruang mobilitas dan kualitas lingkungan.

Meskipun kajian mengenai PKL, kemacetan, dan pencemaran telah banyak dilakukan, sebagian besar penelitian masih memisahkan ketiga isu tersebut dalam analisis yang berbeda. Pendekatan yang mengintegrasikan ketiga dimensi tersebut dalam satu analisis ruang publik yang spesifik masih relatif terbatas, khususnya dalam konteks fasilitas olahraga publik. Berdasarkan argument tersebut, penelitian ini berupaya menganalisis bagaimana kawasan GOR Sudiang mengalami transformasi menjadi ruang hibrid yang memadukan fungsi rekreasi, perdagangan informal, dan mobilitas kendaraan, serta bagaimana interaksi antaraktivitas tersebut menghasilkan kemacetan dan tekanan lingkungan. Penelitian ini juga bertujuan untuk memahami bagaimana kondisi tersebut merefleksikan dinamika tata kelola

ruang publik di tingkat lokal, khususnya dalam konteks integrasi sektor informal dalam sistem perencanaan dan pengelolaan kota.

Dengan mengkaji kasus GOR Sudiang, penelitian ini berkontribusi pada pengembangan kajian sosiologi ruang kota dengan menunjukkan bahwa kemacetan dan pencemaran lingkungan di ruang publik tidak dapat dipahami sebagai persoalan teknis yang terpisah dari dinamika produksi dan penggunaan ruang. Studi ini menegaskan bahwa transformasi ruang publik merupakan hasil interaksi antara kebutuhan ekonomi masyarakat, kapasitas infrastruktur mobilitas, dan sistem tata kelola yang belum sepenuhnya terintegrasi. Melalui pendekatan ini, penelitian ini menawarkan perspektif yang lebih holistik dalam memahami hubungan antara sektor informal, mobilitas, dan keberlanjutan lingkungan di kota-kota berkembang.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus untuk memahami secara mendalam dinamika produksi ruang publik di kawasan GOR Sudiang, Kota Makassar. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini berorientasi pada pemaknaan praktik sosial dan spasial dalam konteks spesifik, yakni interaksi antara pedagang kaki lima (PKL), mobilitas kendaraan, dan kondisi lingkungan dalam satu lokasi tertentu (Creswell et al., 2006). Studi ini, melihat kompleksitas penggunaan ruang publik dapat dipahami sebagai hasil interaksi sosial yang berlangsung secara dinamis dalam praktik keseharian.

Lokasi penelitian dilakukan di kawasan GOR Sudiang sebagai fasilitas olahraga dan rekreasi publik yang dalam perkembangannya mengalami intensifikasi aktivitas ekonomi informal. Kawasan ini memperlihatkan konsentrasi PKL yang berdampingan dengan arus mobilitas kendaraan dan aktivitas masyarakat, sehingga menjadi ruang yang relevan untuk menganalisis transformasi fungsi ruang, penyempitan mobilitas, serta tekanan terhadap lingkungan. Dengan demikian, lokasi ini merepresentasikan pertemuan antara fungsi formal yang direncanakan dan praktik informal yang berkembang secara organik dalam ruang kota.

Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Observasi dilakukan secara langsung untuk mengidentifikasi pola penggunaan ruang, posisi lapak PKL, praktik parkir kendaraan, alur sirkulasi lalu lintas, serta kondisi kebersihan dan pengelolaan sampah di sekitar kawasan. Observasi dalam penelitian kualitatif berfungsi untuk menangkap perilaku dan interaksi sosial dalam konteks alami. Observasi dilakukan pada waktu-waktu dengan intensitas aktivitas tinggi guna memahami dinamika spasial yang bersifat temporal. Seluruh temuan dicatat secara sistematis dalam bentuk catatan lapangan untuk memastikan ketelitian dokumentasi empiris.

Wawancara mendalam dilakukan secara semi-terstruktur terhadap informan yang dipilih berdasarkan keterlibatan mereka dalam aktivitas di kawasan GOR Sudiang.

Wawancara semi-terstruktur memungkinkan fleksibilitas dalam menggali pengalaman dan persepsi informan, sekaligus menjaga fokus pada tema penelitian (Creswell, 2002). Pendekatan ini memungkinkan peneliti mengeksplorasi alasan pemilihan lokasi berdagang, pengalaman menghadapi kemacetan, praktik pengelolaan sampah, serta persepsi terhadap kondisi lingkungan dan tata kelola kawasan. Dengan metode ini, data yang diperoleh tidak hanya bersifat deskriptif, tetapi juga reflektif terhadap pengalaman sosial para aktor. Dokumentasi dilakukan melalui pengambilan foto kondisi lapangan, tata letak lapak, praktik parkir kendaraan, serta situasi kebersihan lingkungan. Dokumentasi visual dalam penelitian kualitatif berfungsi sebagai data pelengkap yang memperkuat hasil observasi dan wawancara serta memberikan bukti empiris atas konfigurasi spasial yang diamati.

Analisis data dilakukan secara tematik melalui proses reduksi, kategorisasi, dan interpretasi. Analisis tematik digunakan untuk mengidentifikasi pola dan tema yang muncul dari data lapangan. Data yang terkumpul diseleksi dan diorganisasikan sesuai fokus penelitian, kemudian diklasifikasikan ke dalam tema-tema yang mencerminkan transformasi ruang, praktik penyempitan mobilitas, serta dampak lingkungan. Proses analisis bersifat iteratif, di mana peneliti secara berulang membaca dan merefleksikan data untuk memastikan kedalaman interpretasi (Miles et al., 2014). Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber dan metode, yakni membandingkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi guna meningkatkan kredibilitas temuan (Denzin & Lincoln, 2011). Penelitian ini juga memperhatikan pertimbangan etis dengan memastikan persetujuan informan sebelum wawancara dilakukan serta menjaga kerahasiaan identitas mereka sesuai prinsip etika penelitian sosial.

HASIL

GOR Sudiang sebagai Ruang Hibrid

Kawasan GOR Sudiang pada awalnya diposisikan sebagai ruang olahraga dan rekreasi publik. Ia berfungsi sebagai pusat aktivitas fisik, pertemuan komunitas, serta penyelenggaraan event olahraga yang menarik mobilitas masyarakat dalam jumlah besar, terutama pada akhir pekan atau saat berlangsungnya kegiatan tertentu. Secara perencanaan formal, ruang ini memiliki fungsi utama sebagai fasilitas publik dengan orientasi pada kesehatan, rekreasi, dan aktivitas sosial. Di sekitar kawasan tersebut terdapat banyak pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan, bahu jalan, serta trotoar. Para pedagang menjajakan makanan, minuman, pakaian, dan berbagai kebutuhan lainnya dengan menggunakan gerobak, tenda darurat, maupun lapak sederhana di tepi jalan.

Gambar 1: Situasi lalu lintas di sekitar GOR Sudiang



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2025)

Temuan lapangan juga menunjukkan bahwa kendaraan milik pedagang dan pembeli sering diparkir di lokasi yang tidak semestinya, seperti di bahu jalan dan badan jalan. Keterbatasan area parkir resmi membuat pengunjung kesulitan mencari tempat parkir yang memadai. Salah satu informan menyatakan bahwa ia kerap memarkir kendaraan di area terlarang karena tidak tersedia alternatif parkir yang cukup. Hal ini menunjukkan bahwa transformasi ruang tidak semata-mata digerakkan oleh pedagang, tetapi juga oleh perilaku pengguna ruang yang beradaptasi terhadap keterbatasan infrastruktur. Dengan kata lain, ruang hibrid ini diproduksi oleh interaksi antara pedagang, pengunjung, dan kondisi tata kelola yang kurang terkoordinasi. Dari sisi temporal, transformasi ini bersifat situasional dan intensif pada waktu-waktu tertentu, terutama saat event berlangsung. Lonjakan pengunjung memperbesar kepadatan dan memperkuat dominasi fungsi ekonomi di atas fungsi mobilitas. Pada saat-saat tersebut, kawasan GOR Sudiang lebih menyerupai pasar temporer daripada fasilitas olahraga murni. Ini menunjukkan bahwa ruang kota bersifat dinamis dan diproduksi ulang melalui praktik sosial sehari-hari.

Observasi juga mencatat bahwa aktivitas perdagangan berlangsung beriringan dengan aktivitas olahraga dan mobilitas kendaraan. Tidak terdapat pemisahan yang jelas antara zona berdagang, zona parkir, dan jalur lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa dalam praktik sehari-hari, fungsi ruang di kawasan tersebut bercampur dan saling beririsan.

Temuan ini menunjukkan bahwa kawasan GOR Sudiang tidak lagi berfungsi secara tunggal sebagai ruang olahraga dan rekreasi, tetapi telah berkembang menjadi ruang yang menampung aktivitas ekonomi informal sekaligus mobilitas kendaraan dalam satu area yang sama. Kehadiran pedagang kaki lima beserta aktivitas parkir dan transaksi yang menyertainya membentuk konfigurasi ruang baru yang berbeda dari fungsi awal kawasan tersebut.

Pergeseran fungsi ruang yang ditandai dengan penggunaan bahu jalan dan trotoar sebagai lokasi berdagang serta parkir kendaraan. Jalan yang seharusnya berfungsi sebagai jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki turut menjadi ruang transaksi ekonomi. Aktivitas

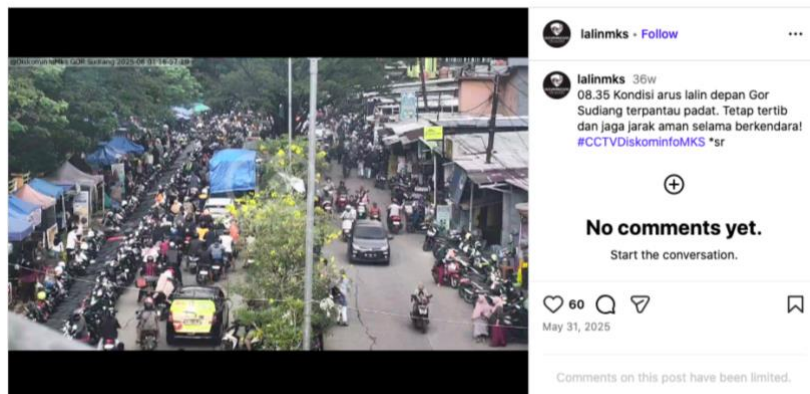
olahraga, perdagangan, dan mobilitas berlangsung secara bersamaan tanpa pembagian ruang yang terstruktur. Situasi ini menciptakan kepadatan spasial yang meningkat pada waktu-waktu tertentu, terutama ketika jumlah pengunjung membludak. Dengan demikian, GOR Sudiang dapat dipahami sebagai kawasan yang mengalami transformasi fungsi melalui praktik penggunaan ruang sehari-hari oleh berbagai aktor yang beraktivitas di dalamnya.

Praktik Spasial

Kemacetan lalu lintas di sekitar GOR Sudiang terjadi terutama pada jam-jam sibuk dan saat berlangsungnya kegiatan olahraga atau event tertentu. Salah satu faktor utama yang ditemukan adalah praktik parkir kendaraan yang tidak teratur. Kendaraan milik pedagang maupun pengunjung sering diparkir di trotoar, bahu jalan, bahkan sebagian badan jalan. Kondisi ini menyebabkan penyempitan jalur kendaraan yang seharusnya digunakan untuk sirkulasi lalu lintas.

Jumlah kendaraan pribadi, kendaraan umum, serta kendaraan pedagang meningkat signifikan pada waktu-waktu tertentu. Keterbatasan ruang parkir resmi membuat pengunjung memilih memarkir kendaraan di area terdekat dengan lokasi aktivitas, meskipun melanggar aturan. Informan yang diwawancarai menyampaikan bahwa kesulitan mencari tempat parkir yang aman dan strategis menjadi alasan utama praktik parkir tersebut. Selain itu, kurangnya koordinasi dalam pengaturan lalu lintas saat acara berlangsung memperparah kepadatan kendaraan di sekitar kawasan.

Gambar 2: Kondisi kemacetan di sekitar GOR Sudiang



Sumber: Instragram @lalinmks

Observasi juga menunjukkan bahwa aktivitas berdagang berlangsung di sisi jalan yang sama dengan jalur kendaraan. Beberapa pedagang menempatkan gerobak atau lapak mereka cukup dekat dengan badan jalan, sehingga ruang efektif untuk kendaraan menjadi semakin terbatas. Akumulasi antara kendaraan parkir, kendaraan yang melintas, serta aktivitas transaksi di tepi jalan menciptakan hambatan pergerakan kendaraan secara berulang.

Penyempitan ruang mobilitas di kawasan GOR Sudiang terjadi akibat penggunaan ruang jalan secara bersamaan untuk aktivitas parkir, perdagangan, dan lalu lintas kendaraan. Praktik parkir tidak teratur serta penempatan lapak di tepi jalan menyebabkan berkurangnya kapasitas ruang yang tersedia untuk sirkulasi kendaraan. Penyempitan ruang mobilitas terlihat dari berkurangnya lebar efektif jalan akibat keberadaan kendaraan parkir dan aktivitas berdagang di sisi jalan. Kendaraan yang melintas harus memperlambat laju atau bergantian melewati jalur yang tersisa, terutama ketika volume kendaraan meningkat. Pada saat bersamaan, aktivitas keluar-masuk kendaraan parkir menambah titik hambatan baru yang memperlambat arus lalu lintas. Kondisi ini memperlihatkan bahwa ruang mobilitas di kawasan GOR Sudiang tidak lagi berfungsi optimal sebagai jalur pergerakan kendaraan, melainkan menjadi ruang yang dipenuhi berbagai aktivitas yang saling bersinggungan dan mempengaruhi kelancaran lalu lintas.

Eksternalitas Lingkungan di Sekitar GOR Sudiang

Aktivitas pedagang kaki lima di sekitar GOR Sudiang menghasilkan timbunan sampah berupa plastik pembungkus, sisa makanan, dan limbah organik yang berserakan di sekitar lokasi berdagang. Sampah ditemukan di tepi jalan, sekitar lapak, serta di area yang tidak dilengkapi tempat pembuangan yang memadai. Pada beberapa titik, peneliti juga mencatat adanya praktik pembakaran sampah dalam skala kecil sebagai cara cepat untuk mengurangi tumpukan limbah. Keterbatasan akses terhadap fasilitas pembuangan sampah menjadi salah satu alasan pembuangan sampah dilakukan secara tidak teratur.

Gambar 2: Pedagan Kaki Lima dan Penyebaran Sampah



Sumber: Dokumentasi peneliti (2025)

Informan menyampaikan bahwa sulitnya menemukan tempat sampah yang layak menyebabkan pedagang dan pengunjung membuang limbah di sekitar lokasi aktivitas. Selain itu, penggunaan bahan bakar untuk memasak oleh pedagang makanan turut menghasilkan asap yang berkontribusi pada kualitas udara di sekitar kawasan. Kemacetan lalu lintas yang terjadi pada waktu-waktu tertentu juga menyebabkan kendaraan dalam kondisi berhenti atau berjalan lambat, sehingga meningkatkan emisi gas buang di area

tersebut. Observasi menunjukkan bahwa akumulasi sampah tidak hanya berasal dari pedagang, tetapi juga dari pengunjung yang beraktivitas di kawasan GOR Sudiang. Tidak adanya sistem pengelolaan sampah berbasis kawasan yang terorganisir menyebabkan limbah menumpuk sebelum akhirnya dibersihkan.

Aktivitas perdagangan dan mobilitas di sekitar GOR Sudiang menghasilkan dampak lingkungan berupa akumulasi sampah dan peningkatan polusi udara. Keterbatasan fasilitas pengelolaan limbah serta praktik pembuangan yang tidak teratur memperkuat terjadinya pencemaran di kawasan tersebut. Kondisi lingkungan di sekitar GOR Sudiang memperlihatkan adanya penurunan kualitas kebersihan pada waktu-waktu dengan intensitas aktivitas tinggi. Sampah plastik dan sisa makanan menumpuk di sekitar lapak dan tepi jalan, menciptakan kesan kumuh serta berpotensi menjadi sumber gangguan kesehatan. Asap dari aktivitas memasak dan pembakaran sampah, ditambah emisi kendaraan saat kemacetan, membentuk kondisi udara yang kurang nyaman bagi pengunjung dan warga sekitar. Situasi ini menunjukkan bahwa aktivitas ekonomi dan mobilitas yang berlangsung secara bersamaan tanpa dukungan sistem pengelolaan lingkungan yang memadai dapat menghasilkan tekanan terhadap kualitas lingkungan kawasan.

PEMBAHASAN

Penelitian ini menemukan bahwa kawasan GOR Sudiang telah mengalami transformasi fungsi dari ruang olahraga menjadi ruang hibrid yang memadukan aktivitas rekreasi, perdagangan informal, dan mobilitas kendaraan. Aktivitas pedagang kaki lima (PKL) yang memanfaatkan bahu jalan dan trotoar, serta praktik parkir tidak teratur oleh pedagang dan pengunjung, menyebabkan penyempitan ruang sirkulasi kendaraan. Ruang jalan yang semula dirancang untuk mobilitas berubah menjadi ruang transaksi dan parkir, sehingga memicu kepadatan lalu lintas, terutama pada waktu kunjungan tinggi dan saat event berlangsung. Selain itu, penelitian ini menemukan adanya dampak lingkungan berupa akumulasi sampah plastik dan limbah organik, serta peningkatan emisi kendaraan akibat kemacetan. Kondisi tersebut diperparah oleh keterbatasan fasilitas pengelolaan sampah dan lemahnya pengaturan zonasi ruang. Tidak adanya pembagian ruang yang jelas antara fungsi perdagangan, parkir, dan mobilitas menunjukkan fragmentasi tata kelola ruang di kawasan tersebut. Dengan demikian, kemacetan dan pencemaran lingkungan muncul sebagai konsekuensi dari tumpang tindih fungsi ruang yang tidak terintegrasi.

Fenomena yang ditemukan di GOR Sudiang sejalan dengan karakteristik urbanisasi di kota-kota berkembang, di mana sektor informal memainkan peran signifikan dalam struktur ekonomi perkotaan. Kehadiran PKL di ruang publik bukan sekadar penyimpangan dari tata kota formal, melainkan respons terhadap kebutuhan ekonomi dan tingginya konsentrasi aktivitas manusia dalam satu titik ruang (Azunre et al., 2021; Rafieian & Kianfar, 2023). Di banyak kota Asia Tenggara, ruang publik seperti stadion, terminal, dan pasar sering

berkembang menjadi ruang ekonomi informal yang hidup berdampingan dengan fungsi formalnya (Mironowicz & Ciesielski, 2023; Swapan & Khan, 2022). Dari perspektif tata kelola kota, ketidakteraturan spasial yang muncul di GOR Sudiang mencerminkan tantangan dalam integrasi sektor informal ke dalam sistem perencanaan dan manajemen ruang kota. Sebagaimana kota-kota di negara berkembang kerap menghadapi dilema antara menjaga keteraturan ruang dan mempertahankan fungsi ekonomi informal sebagai sumber penghidupan masyarakat berpendapatan rendah (Certomà et al., 2020; Torabi Moghadam et al., 2024). Konteks ini menunjukkan bahwa dinamika yang terjadi di GOR Sudiang bukanlah kasus terisolasi, melainkan bagian dari pola urbanisasi yang lebih luas.

Terjadi ketidaksinkronan antara intensitas aktivitas sosial-ekonomi dengan kapasitas infrastruktur dan regulasi spasial. Ketika ruang publik dengan mobilitas tinggi tidak disertai dengan sistem zonasi, parkir, dan pengelolaan limbah yang memadai, maka ruang tersebut akan berkembang secara organik melalui praktik penggunaannya (Harvey, 2010). Dimana, kemacetan dan pencemaran bukan sekadar akibat perilaku individu, tetapi merupakan hasil dari proses produksi ruang yang tidak terkoordinasi antara kebijakan formal dan praktik sosial. Ruang publik kota merupakan arena interaksi antara kebutuhan ekonomi, mobilitas, dan rekreasi yang berlangsung secara simultan. Ketika sektor informal tidak diintegrasikan dalam desain dan tata kelola ruang, maka tekanan terhadap kapasitas ruang akan meningkat (Lefebvre, 2012). Oleh karena itu, memahami dinamika PKL di GOR Sudiang tidak cukup melalui pendekatan penertiban semata, tetapi perlu melihatnya sebagai bagian dari ekosistem ekonomi perkotaan yang memerlukan pengaturan inklusif dan adaptif. Sejalan dengan studi-studi sebelumnya di kota lain di Indonesia dan Asia, fenomena di GOR Sudiang menunjukkan pola yang serupa, yaitu penggunaan ruang sirkulasi sebagai ruang ekonomi. Namun, berbeda dengan beberapa kota yang telah menerapkan relokasi atau zonasi tematik untuk PKL, kawasan GOR Sudiang menunjukkan belum adanya integrasi spasial yang sistematis antara perdagangan informal dan fungsi mobilitas. Hal ini menempatkan GOR Sudiang pada tahap pengelolaan ruang yang masih reaktif, bukan preventif atau terencana.

Dibutuhkan pendekatan integratif maupun partisipatif. Pemerintah kota perlu mengembangkan zonasi berbasis aktivitas dengan menyediakan area khusus bagi PKL tanpa mengganggu jalur mobilitas utama. Membangun sistem parkir terorganisir dan pengaturan lalu lintas saat event harus diperkuat untuk mengurangi tekanan terhadap ruang sirkulasi. Dan mengintegrasikan pengelolaan sampah berbasis kawasan dengan melibatkan pedagang dan komunitas lokal perlu dilakukan untuk mengurangi dampak lingkungan. Pendekatan ini tidak hanya menjaga keteraturan ruang, tetapi juga mempertahankan fungsi ekonomi sektor informal sebagai bagian dari dinamika kota.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa kawasan GOR Sudiang di Kota Makassar telah mengalami transformasi fungsi dari ruang olahraga publik menjadi ruang hibrid yang memadukan aktivitas rekreasi, perdagangan informal, dan mobilitas kendaraan. Transformasi tersebut terjadi melalui praktik penggunaan ruang sehari-hari oleh pedagang kaki lima, pengunjung, dan pengguna jalan, yang secara simultan memanfaatkan area yang sama tanpa pembagian zonasi yang jelas. Akibatnya, ruang sirkulasi mengalami penyempitan, kapasitas mobilitas menurun, dan kemacetan menjadi fenomena rutin terutama pada waktu kunjungan tinggi dan saat event berlangsung.

Selain tekanan terhadap mobilitas, penelitian ini juga menemukan adanya dampak lingkungan berupa akumulasi sampah dan peningkatan emisi kendaraan. Kondisi tersebut tidak semata-mata disebabkan oleh aktivitas pedagang, tetapi merupakan hasil dari konsentrasi aktivitas sosial-ekonomi yang tidak diimbangi dengan sistem pengelolaan ruang dan lingkungan yang terintegrasi. Dengan demikian, kemacetan dan pencemaran di kawasan GOR Sudiang tidak dapat dipahami sebagai persoalan individual, melainkan sebagai konsekuensi dari tumpang tindih fungsi ruang dan fragmentasi tata kelola.

Secara konseptual, studi ini menegaskan bahwa ruang publik perkotaan bersifat dinamis dan dapat mengalami perubahan fungsi melalui praktik sosial yang berlangsung secara berulang. Sektor informal memiliki peran signifikan dalam membentuk konfigurasi spasial kota, sehingga pendekatan penanganan yang bersifat represif atau administratif semata tidak akan menyelesaikan persoalan secara berkelanjutan. Diperlukan integrasi antara perencanaan spasial, pengaturan mobilitas, dan pengelolaan lingkungan yang mempertimbangkan keberadaan ekonomi informal sebagai bagian dari ekosistem kota.

Penelitian ini memberikan kontribusi pada kajian sosiologi ruang kota dengan menunjukkan bagaimana konflik fungsi dan ketidakteraturan spasial di ruang publik muncul dari ketidaksinkronan antara desain formal dan praktik penggunaan aktual. Ke depan, pengelolaan kawasan seperti GOR Sudiang perlu diarahkan pada pendekatan kolaboratif yang mengintegrasikan zonasi perdagangan, sistem parkir terorganisir, serta pengelolaan sampah berbasis kawasan, guna menciptakan keseimbangan antara aktivitas ekonomi, mobilitas, dan kualitas lingkungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, M. R. S., Puspita, N., Fhath, M., & JT, A. R. (2025). Contested Urban Space: Informal Parking Practices and Urban Marginalization in Makassar City. *DISCOURSE: Indonesian Journal of Social Studies and Education*, 2(3), 170–178. <https://doi.org/10.69875/djosse.v2i3.285>
- Ayudya, D., Nuryanti, W., & Roychansyah, M. S. (2024). The morphology of urban tourism space (case: Malioboro Main Street as cosmological Axis of Yogyakarta city, Indonesia).

International Journal of Tourism Cities, 10(4), 1266–1290. <https://doi.org/10.1108/IJTC-12-2023-0261>

- Azunre, G. A., Amponsah, O., Takyi, S. A., & Mensah, H. (2021). Informality-sustainable city nexus: The place of informality in advancing sustainable Ghanaian cities. *Sustainable Cities and Society*, 67, 102707. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.102707>
- Bandauko, E., & Arku, G. (2025). 'They want to get rid of us by all means': A critical analysis of policy and governance responses and their implications for street traders' access to urban space in Harare, Zimbabwe. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 43(5), 917–936. <https://doi.org/10.1177/23996544241298414>
- Certomà, C., Chelleri, L., & Notteboom, B. (2020). The 'fluid governance' of urban public spaces. Insights from informal planning practices in Rome. *Urban Studies*, 57(5), 976–995. <https://doi.org/10.1177/0042098018819734>
- Creswell, J. W. (2002). Desain penelitian. *Pendekatan Kualitatif & Kuantitatif*, Jakarta: KIK, 121–180.
- Creswell, J. W., Shope, R., & Green, D. O. (2006). *How interpretive qualitative research extends mixed methods research*.
- Dedek Hardiyanti, Mellyana Candra, Norsyakina Norsyakina, & Ririn Murtiani. (2025). Perlawanan Pedagang Kaki Lima dan Dampaknya Terhadap Kebijakan Ekonomi Lokal di Kota Tanjungpinang. *Desentralisasi: Jurnal Hukum, Kebijakan Publik, Dan Pemerintahan*, 2(2), 43–54. <https://doi.org/10.62383/desentralisasi.v2i2.616>
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2011). *The Sage handbook of qualitative research*. sage.
- Djufri, I., & ST, M. S. P. (2026). *MACET ADALAH BAHASA KEKUASAAN: Kontrol, Disiplin Ruang, dan Konflik Mobilitas dalam Perencanaan Kota Modern*. Feniks Muda Sejahtera.
- Donovan, M. G. (2008). Informal Cities and the Contestation of Public Space: The Case of Bogotá's Street Vendors, 1988—2003. *Urban Studies*, 45(1), 29–51. <https://doi.org/10.1177/0042098007085100>
- Dovey, K., & Recio, R. B. (2024). Inventraset assemblages: The spatial logic of informal street vending, transport and settlement. *Urban Studies*, 61(12), 2265–2289. <https://doi.org/10.1177/00420980231223060>
- Fernando Holqi, F. G. (2025). Policy Governance Analysis: A Study of Illegal Parking on One-Way Traffic in Malang City, Indonesia. *Journal of Sustainable Social Development*, 3(1), 17–29. https://so16.tci-thaijo.org/index.php/J_SSD/article/view/1090
- Gandy, M. (2014). *The Fabric of Space: Water, Modernity, and the Urban Imagination*. The MIT Press. <https://doi.org/10.7551/mitpress/8313.001.0001>
- Harvey, D. (2010). *Social justice and the city* (Vol. 1). University of Georgia press.
- Heynen, N., Kaika, M., & Swyngedouw, E. (2006). *In the nature of cities: Urban political ecology and the politics of urban metabolism* (Vol. 3). Taylor & Francis. <https://lcn.loc.gov/2005012463>
- Kamalipour, H., & Peimani, N. (2019). Negotiating Space and Visibility: Forms of Informality in Public Space. *Sustainability*, 11(17), 4807. <https://doi.org/10.3390/su11174807>
- Lata, L. N. (2023). The production of counter-space: Informal labour, social networks and the production of urban space in Dhaka. *Current Sociology*, 71(6), 1159–1177. <https://doi.org/10.1177/00113921221078049>

- Lefebvre, H. (2012). From the production of space. In *Theatre and performance design* (pp. 81–84). Routledge. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9780203124291-13/production-space-henri-lefebvre>
- Masyahid, M. D. (2025). Involvement of Informal Actors in Parking Management at Pasar Anyar Tangerang. *JOAEN: JOURNAL OF ACADEMIC AND ENTREPRENEUR*, 2(1), 80–87. <https://doi.org/https://doi.org/10.24076/joaen.2025v2i1.2137>
- Medina Gavilanes, A., & Cano-Ciborro, V. (2022). Cartographies of Everyday Conflicts in Public Spaces. Informal Micro-activities on Formal Infrastructure. Carapungo Entry Park, Quito. *Revista INVI*, 37(106). <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.67122>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook*. Sage Publications.
- Mironowicz, I., & Ciesielski, M. M. (2023). Informal practices in urban planning and governance. Examples from Polish cities. *Planning Practice & Research*, 38(4), 612–624. <https://doi.org/10.1080/02697459.2023.2238411>
- Ngwenya, N., & Cirolia, L. R. (2021). Conflicts Between and Within: The 'Conflicting Rationalities' of Informal Occupation in South Africa. *Planning Theory & Practice*, 22(5), 691–706. <https://doi.org/10.1080/14649357.2020.1808237>
- Patel, S., Furlan, R., & Grosvald, M. (2021). A Framework for Enhancing the Spatial Urban Form of Informal Economies in India: The Case of Krishna Rajendra Market, Bangalore. *Sage Open*, 11(2). <https://doi.org/10.1177/21582440211023184>
- Peimani, N., & Kamalipour, H. (2025). Mapping the Spatiality of Informal Street Vending. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 18(3), 329–348. <https://doi.org/10.1080/17549175.2022.2150267>
- Pramitasari, D., Anggi, M., Isnaemi, L. D., & Gultom, Y. Z. (2025). Daily needs stores in the collective memory and living heritage of Malioboro, Yogyakarta city, Indonesia. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 1–16. <https://doi.org/10.1080/13467581.2025.2540081>
- Prasetya, A., & Komara, B. D. (2019). PERLAWANAN PEDAGANG KAKI LIMA TERHADAP KEBIJAKAN RELOKASI PEMERINTAH DAERAH. *Jurnal Riset Entrepreneurship*, 2(2), 1. <https://doi.org/10.30587/jre.v2i2.955>
- Putri, N. C., Sasongko, W., & Surjono, S. (2022). Hubungan Aktivitas PKL Dengan Kualitas Ruang Publik Kawasan Pasar Loak Comboran Malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 11(2), 49–58. <https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/233>
- Rachmawan, D., Fathy, R., & Luthfi, M. (2021). Vulnerability and Survival Strategy by Food Street Vendors: Case Study in Triangle Gold of DKI Jakarta. *JSW (Jurnal Sosiologi Walisongo)*, 5(2), 111–126. <https://doi.org/10.21580/jsw.2021.5.2.6049>
- Rafieian, M., & Kianfar, A. (2023). Gaps in urban planning: A systematic review of policy-making in the informality of urban space. *Habitat International*, 142, 102962. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2023.102962>
- Sengkoen, A. P. A. K., Witjaksono, A., Reza, M., & Samadh, T. N. (2025). STRATEGI PENINGKATAN FUNGSI RUANG PUBLIK DI KOTA MALANG (Studi Kasus : Kawasan

- Velodrome dan Sekitarnya). *Pawon: Jurnal Arsitektur*, 9(02), 301–314. <https://doi.org/10.36040/pawon.v9i02.13400>
- Sidel, J. T. (1998). Macet Total: Logics of Circulation and Accumulation in the Demise of Indonesia's New Order. *Indonesia*, 66, 158. <https://doi.org/10.2307/3351451>
- Swapan, M. S. H., & Khan, S. (2022). Urban informality and parallel governance systems: shaping citizens' engagements in urban planning processes in Bangladesh. *International Planning Studies*, 27(1), 1–17. <https://doi.org/10.1080/13563475.2021.1899902>
- Thinh, N. K., Peimani, N., & Kamalipour, H. (2025). Forms and spatiality of street vending in informal settlements: The case of in-between spaces in Hanoi. *Cities*, 161, 105870. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.105870>
- Torabi Moghadam, S., Lombardi, P., & Tardivo, G. (2024). Inclusive urban planning for upgrading an informal settlement. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1–25. <https://doi.org/10.1080/17549175.2024.2328356>
- Van Oostrum, M. (2022). Appropriating public space: transformations of public life and loose parts in urban villages. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 15(1), 84–105. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1886973>
- Wilson, D. C., Rodic, L., Scheinberg, A., Velis, C. A., & Alabaster, G. (2012). Comparative analysis of solid waste management in 20 cities. *Waste Management & Research: The Journal for a Sustainable Circular Economy*, 30(3), 237–254. <https://doi.org/10.1177/0734242X12437569>
- Yoga Alvan Hadaina, & Dovi Iwan Habibillah. (2024). Analisis Pemerintah Kecamatan Kencong dalam Penertiban Area Pedagang Kaki Lima (PKL) untuk Meningkatkan Penjualan di Alun-Alun Kecamatan Kencong Jember. *Al-Kharaj: Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, 6(8). <https://doi.org/10.47467/alkharaj.v6i8.4470>