
KAJIAN KARAKTERISTIK PEDAGANG KAKI LIMA (PKL) YANG MEMPENGARUHI TERGANGGUNYA SIKULASI LALULINTAS DI JALAN UTAMA PERUMAHAN BUMI TLOGOSARI SEMARANG

Ummi Hanifah Marshush¹ dan Wakhidah Kurniawati²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email: hanifahummi@gmail.com

Abstrak: *Pertumbuhan Pedagang Kaki Lima (PKL) di perkotaan merupakan fenomena sosial yang tidak dapat dihindari. Pertumbuhan PKL ini menyebar di seluruh fungsional kota, salah satunya pada kawasan perumahan. Di dalam Perumahan Bumi Tlogosari Semarang, PKL yang berjumlah 126 unit tersebar secara linier pada bahu jalan di sepanjang Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2. Aktivitas PKL yang menggunakan ruang bahu jalan tentu saja akan berimplikasi terhadap terganggunya sirkulasi lalu lintas. Hal ini disebabkan karena pada kedua ruas jalan tersebut merupakan jalan utama perumahan dengan volume lalu lintas yang tinggi. Namun, tiap jenis PKL yang ada pada ruas jalan tersebut yaitu meliputi PKL unprocessed, PKL prepared food, PKL semiprocessed, PKL non food dan PKL service memiliki tingkat pengaruh yang berbeda terhadap terganggunya sirkulasi lalu lintas tergantung pada karakteristik yang dimiliki. Tujuan dari penelitian ini yaitu mengkaji tingkat pengaruh tiap jenis PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalu lintas berdasarkan pada karakteristik yang dimiliki di Jalan Utama Perumahan Bumi Tlogosari. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif yang didukung dengan teknik analisis distribusi frekuensi, sirkulasi lalu lintas dan pembobotan. Hasil yang didapatkan dari penelitian ini yaitu PKL semiprocessed sangat mempengaruhi sirkulasi lalu lintas. Hal ini disebabkan karena membutuhkan ruang aktivitas yang besar untuk meletakkan peralatan memasak, meja, kursi dan peralatan makan lainnya. Sarana aktivitas tersebut diletakkan tepat memenuhi bahu jalan, sehingga ruang parkir yang tersedia untuk konsumen hanyalah pada jalur lalu lintas. Hal ini tentu saja akan mengurangi lebar efektif jalur lalu lintas. Selain itu, sarana aktivitas tersebut tergolong dalam tipe unit static dimana terdapat perkerasan sehingga tidak mudah dipindahkan dan dibongkar.*

Kata Kunci: *Karakteristik Pedagang Kaki Lima, Sirkulasi Lalu Lintas, Pengaruh*

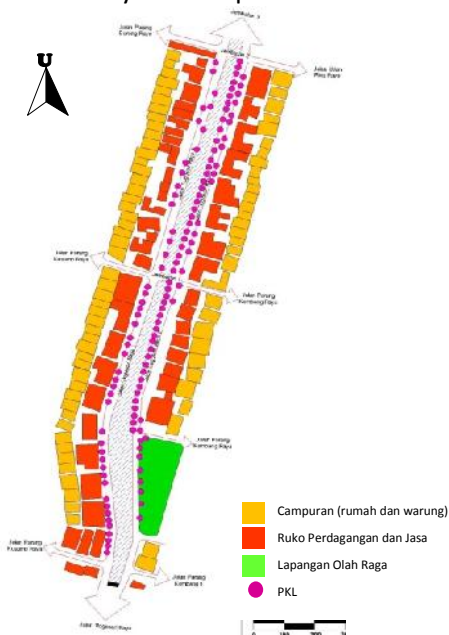
Abstract: *The growth of street vendors in urban areas is a social phenomenon that can not be avoided. The growth of these street vendors spread across the functional city, one of them in residential areas. In Bumi Tlogosari Semarang residence, street vendors totaling 126 units spread linearly on Tlogosari Raya 1 and Jalan Tlogosari Tlogosari Raya 2 street. Activities of street vendors who use the road shoulder space will certainly have implications for the disruption of traffic circulation. This is because on both sides of the road is the residential main road with high traffic volume. However, each type of street vendors on the road section which includes unprocessed vendors, prepared food vendors, semiprocessed vendors, non-food vendors and service vendors have different levels of influence on the disruption of traffic circulation that depends on the characteristics. The purpose of this study is to assess the effect of each type of street vendors that disruption to traffic circulation based on their characteristics in the Bumi Tlogosari Residence main street. The study was conducted using quantitative methods that are supported by frequency distribution statistic analysis, traffic circulation and scoring. The results from this research that semiprocessed vendors the most affecting traffic circulation. This is because the activity requires a large space to put cooking utensils, tables, chairs and other tableware. Means the activity is put right shoulder meets the road, so the parking spaces are available only on the traffic lane. This of course will reduce the effective width of the traffic lane. In addition, the activity means belonging to the static type of unit where there is pavement that is not easily removed.*

Keyword: *Characteristics of Street Vendors, Traffic Circulation, Influence*

PENDAHULUAN

Fenomena sektor informal seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan fenomena sosial yang terjadi di berbagai negara, yaitu salah satunya di Negara Indonesia yang keberadaannya mencapai 30-50% (Effendi dalam Amiranti dan Sudarma, 2008). Para pelaku PKL ini merupakan kelompok yang tergolong marginal, karena mereka rata-rata tersisih dari arus kehidupan yang formal, tidak terjangkau dan tidak dilindungi oleh hukum, serta sering kali menjadi objek penertiban dan penataan kota (Alisjahbana dalam Priartha, 2011). Fenomena keberadaan PKL di perkotaan sudah tersebar diseluruh kawasan fungsional kota seperti kawasan perkantoran, pendidikan, perbelanjaan, industri, perumahan dan lain sebagainya. Salah satu kawasan yang menjadi target lokasi berdagang PKL di Kota Semarang yaitu kawasan Perumahan Bumi Tlogosari.

Keberadaan PKL di dalam perumahan ini menempati berbagai ruang publik seperti bahu jalan, median jalan dan taman bermain. Namun dalam penelitian ini, wilayah studi difokuskan pada PKL yang berada pada bahu jalan di sepanjang Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2. Berikut merupakan deliniasi wilayah studi penelitian.



Sumber: RDTRK Smarang, 2000-2010

GAMBAR 1
DELINIASI WILAYAH STUDI

Pemilihan lokasi penelitian pada kedua ruas jalan tersebut disebabkan karena terdapat kumpulan PKL dengan jumlah yang besar yaitu sebanyak 126 unit. Keberadaan PKL yang menggunakan bahu jalan tersebut tentu saja akan memberikan dampak pada terganggunya sirkulasi lalulintas. Hal ini disebabkan karena kedua ruas jalan tersebut merupakan jalan utama untuk memasuki dan keluar dari perumahan dengan tingkat volume lalulintas yang tinggi. Volume lalulintas yang tinggi pada kedua ruas jalan tersebut kemudian membutuhkan kapasitas jalan maksimum. Namun, kapasitas jalan tersebut justru terlihat semakin sempit karena adanya PKL yang menjadi faktor hambatan samping jalan.

PKL yang berada di sepanjang Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari 2 terdiri dari 5 jenis yaitu meliputi PKL *unprocessed*, PKL *prepared food*, PKL *semiprocessed*, PKL *non food* dan PKL *service*. Pengelompokan jenis PKL tersebut didasarkan pada perbedaan jenis barang dagangan. Perbedaan barang yang dijual oleh PKL maka akan berbeda pula aktivitas yang dilakukan. Tiap jenis PKL menggunakan sarana aktivitas dan ukuran yang berbeda. Hal ini disebabkan karena perbedaan peralatan pendukung aktivitas yang digunakan, misalnya pada PKL *semiprocessed* membutuhkan peralatan pendukung seperti alat memasak, meja dan kursi untuk konsumen serta peralatan makan, namun peralatan tersebut tidaklah dibutuhkan oleh jenis PKL lainnya. Semakin banyaknya peralatan pendukung yang digunakan maka semakin besar ruang aktivitas yang dibutuhkan. Kemudian untuk karakteristik tipe unit tiap jenis PKL juga berbeda yaitu meliputi PKL yang bersifat *mobile*, *semistatic* dan *static*. Untuk unit PKL *mobile* akan membawa pulang seluruh sarana aktivitas karena sifatnya yang mudah dipindahkan. Sedangkan unit PKL *static* akan meninggalkan sarana aktivitas dilokasi berdagang karena sifatnya yang tidak dapat dipindahkan, sehingga PKL tersebut akan selalu memberikan hambatan samping sepanjang hari. Perbedaan karakteristik tiap jenis PKL yang telah dijelaskan tersebut

menyebabkan adanya perbedaan tingkat pengaruhnya terhadap sirkulasi lalulintas. Dari penjelasan tersebut, maka tujuan dari penelitian ini yaitu mengkaji tingkat pengaruh tiap jenis PKL terhadap terganggunanya sirkulasi lalulintas berdasarkan pada karakteristik yang dimiliki.

KAJIAN LITERATUR

Pedagang Kaki Lima

Pedagang Kaki Lima di perkotaan merupakan fenomena umum yang telah banyak diperdebatkan oleh para ahli. Menurut McGee dan Yeung (1977:28), PKL atau yang disebut dengan *hawkers* yaitu orang-orang yang menawarkan barang atau jasa untuk dijual di tempat umum, terutama di jalan-jalan

dan trotoar. Aktivitas PKL secara umum dilakukan pada ruang publik seperti trotoar, taman, bahu jalan, kawasan tepi sungai, atau diatas drainase, sehingga mengakibatkan permasalahan perubahan fungsi ruang publik (Soetomo, dalam Widjajanti, 2012).

Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Aktivitas PKL yang dilakukan pada dasarnya memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Menurut McGee dan Yeung (1977:72) aktivitas PKL memiliki 3 aspek penting yaitu aspek pergerakan (*flow*), aspek ruang atau spasial aktivitas PKL dan aspek aktivitas PKL. Berikut penjelasan dari masing-masing aspek tersebut.

TABEL I
KARAKTERISTIK PEDAGANG KAKI LIMA

Aspek	Penjelasan
Aspek Pergerakan (<i>Flow</i>)	Aktivitas PKL tidak akan lepas dari 2 pelaku yaitu PKL itu sendiri dan konsumen. Pergerakan yang dilakukan oleh PKL meliputi pergerakan dari tempat tinggal menuju lokasi berdagang dan pergerakan dari lokasi memperoleh barang menuju ke lokasi berdagang. Sedangkan pergerakan konsumen yaitu berawal dari tempat tinggal atau tempat bekerja menuju ke PKL. Dalam mendefinisikan pergerakan tersebut terdiri dari 3 indikator yaitu jarak antara kedua lokasi tersebut, waktu pergerakan dan moda transportasi yang digunakan (McGee dan Yeung, 1977: 72)
Aspek Ruang Aktivitas PKL	Lokasi berdagang Pedagang Kaki Lima Sektor informal menepati lokasi yang tidak sesuai seperti pada ruang terbuka (<i>Open Space</i>), penutupan jalan-jalan tertentu, pemanfaatan bagian tertentu dari jalan dan lain sebagainya. Menurut Bromley (dalam Manning, 1985:238), PKL selalu memilih ruang yang paling menguntungkan dimana terdapat pengunjung yang berlalu lalang.
	Sarana Aktivitas Pedagang Kaki Lima Menurut Waworoentoe (dalam Widjajanti, 2009), sarana fisik pedagang PKL meliputi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kios: Jenis PKL menetap karena sarana aktivitas yang permanen atau tidak dapat dipindahkan ▪ Warung semipermanen: Beberapa gerobak yang diatur berderet yang dilengkapi dengan meja dan bangku-bangku panjang ▪ Gerobak: Sarana aktivitas dengan menggunakan kereta dorong ▪ Meja/jongko: Bentuk sarana berdagang seperti ini menggunakan alat bantu berupa meja ▪ Gelaran: Sarana aktivitas ini biasanya menggelar barang dagangannya diatas kain, tikar dan lainnya ▪ Kendaraan: Sarana aktivitas berupa kendaraan baik itu mobil maupun sepeda motor sehingga mudah berpindah tempat
	Ukuran Sarana Aktivitas Pedagang Kaki Lima Sarana aktivitas yang digunakan oleh PKL terkait dengan ruang yang digunakan maka sangat dipengaruhi oleh ukuran sarana aktivitas tersebut. Menurut McGee dan Yeung (1977: 87), ukuran sarana aktivitas PKL terbagi menjadi 4 yaitu ukuran besar (>10 m ²), ukuran medium (3-10 m ²), ukuran kecil (1-3 m ²) dan ukuran sangat kecil (< 1 m ²).
	Tipe Unit Pedagang Kaki Lima Menurut McGee dan Yeung (1977:82-83), dibedakan menjadi 3 yaitu pedagang menetap (<i>static</i>), pedagang semi menetap (<i>semi static</i>), dan pedagang keliling (<i>mobile</i>). Tipe unit PKL ini kemudian berkaitan dengan perlakuan terhadap sarana aktivitas PKL setelah aktivitas berakhir, yaitu ditinggal seluruhnya di lokasi berdagang, dibawa pulang sebagian dan ditinggal sebagian dan dibawa pulang seluruhnya.
Aspek Aktivitas PKL	Jenis Barang Dagangan Pedagang Kaki Lima Menurut McGee dan Yeung (1977: 81-82), jenis dagangan Pedagang Kaki Lima meliputi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ PKL <i>Unprocessed</i> dan <i>semiprocessed</i>: Bahan mentah makanan seperti daging, buah dan sayuran. Selain itu juga dapat berupa barang-barang setengah jadi seperti beras ▪ PKL <i>Prepared food</i>: Makanan atau minuman yang telah dimasak dan langsung disajikan ditempat maupun dibawa pulang ▪ PKL <i>Non Food</i>: Barang dagangan yang tidak berupa makanan contohnya adalah mulai dari tekstil sampai dengan obat-obatan ▪ PKL <i>service</i>: Jasa pelayanan yang diperdagangkan adalah jasa perorangan, seperti tukang membuat kunci, penjahit, reparasi jam dan lain-lain
	Waktu Aktivitas Pedagang Kaki Lima Penentuan periode waktu kegiatan PKL didasarkan pula dengan perilaku kegiatan formal atau kondisi yang ada. Waktu berdagang PKL dapat terbagi menjadi dua periode waktu dalam satu hari yaitu pagi/siang dan sore/malam (McGee dan Yeung, 1977:38).

Sirkulasi Lalulintas

Tingkat Hambatan Samping Jalan, adalah dampak terhadap kinerja arus lalu lintas yang berasal dari aktivitas yang ada di samping segmen jalan dan sering kali menimbulkan berbagai konflik yang besar pengaruhnya terhadap kelancaran lalu lintas. Berdasarkan pada manual kapaistas jalan indonesia (1997), rumus tingkat hambatan samping yaitu:

$$SCF = PED + PSV + EEV + SMV$$

Keterangan:

Jenis Hambatan Samping	Bobot
Pejalan Kaki (PED)	0.5
Parkir, Kendaraan Berhenti (PSV)	1.0
Kendaraan Masuk + Keluar (EEV)	0.7
Kendaraan Lambat (SMW)	0.4
Pedagang Kaki Lima (PKL)	1.0

**TABEL II
KELAS HAMBATAN SAMPING JALAN**

Nilai Bobot	Kondisi Khusus	Kelas Hambatan Samping
< 100	Daerah permukiman, jalan samping tersedia	Sangat rendah (VL)
100-299	Daerah permukiman, beberapa angkutan umum	Rendah (L)
300-499	Daerah industri, beberapa toko di sisi jalan	Sedang (M)
500-899	Daerah komersial, aktivitas sisi jalan tinggi	Tinggi (H)
>900	Daerah komersial, aktivitas pasar sisi jalan	Sangat tinggi (VH)

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

Kapasitas Jalan, merupakan arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Persamaan dasar untuk menentukan kapasitas adalah sebagai berikut.

$$C = C_o \cdot FC_w \cdot FC_{sp} \cdot FC_{sf} \cdot FC_{cs}$$

Dimana :

- C = Kapasitas (smp/jam)
- C_o = Kapasitas dasar (smp/jam)
- FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalan
- FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi)
- FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan
- FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

Volume Lalulintas, adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik selama periode waktu tertentu atau jumlah kendaraan melewati bagian atau potongan dari ruas jalan selama periode waktu tertentu.

$$Q = \frac{N}{T}$$

Dimana,

- Q = Volume (Smp/Jam)
- N = Jumlah Kendaraan (Smp)
- T = Waktu Pengamatan (Jam)

Volume lalu lintas dinyatakan dalam satuan smp/jam (Q_{smp}). Semua jenis kendaraan yang melintas pada suatu ruas jalan di konversikan menjadi satuan mobil penumpang (smp) dengan menggunakan ekivalensi mobil penumpang (emp) yang diturunkan secara empiris untuk tiap tipe kendaraan.

**TABEL III
NILAI EMP TIAP JENIS KENDARAAN**

Jenis Kendaraan	Emp
Sepeda Motor	0.5
Kendaraan Penumpang / Kendaraan Roda Tiga	1.0
Truk Kecil (berat <5 ton) / Bus – mikro	2.5
Truk Sedang (berat >5 ton)	2.5
Truk Berat (berat <10 ton)	3.0
Bus	3.0

Sumber: Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997)

Tingkat Pelayanan Jalan (LOS), adalah suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. Berikut merupakan rumus yang digunakan untuk menghitung tingkat pelayanan jalan.

$$LOS = \frac{V}{C}$$

Dimana:

- LOS : Level of Service
- V : Volume Lalu Lintas (smp/jam)
- C : Capasitas aktual (smp/jam)

**TABEL IV
STANDAR TINGKAT PELAYANAN JALAN**

LOS	V/C	Keterangan
A	<0.60	Arus lancar, volume rendah, kecepatan tinggi
B	0.60-0.70	Arus stabil, kecepatan terbatas, volume sesuai
C	0.70-0.80	Arus stabil, kecepatan dipengaruhi oleh lalu lintas, volume sesuai
D	0.80-0.90	Mendekati arus tidak stabil, kecepatan

LOS	V/C	Keterangan
		rendah
E	0.90-1.00	Arus tidak stabil, kecepatan rendah, volume mendekati kapasitas
F	>1.00	Arus yang terhambat, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, banyak berhenti

Sumber: Tamin (2000:47)

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai kajian karakteristik pedagang kaki lima (PKL) yang mempengaruhi terganggunya sirkulasi lalulintas di jalan utama Perumahan Bumi Tlogosari dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif yang mendasarkan penelitian pada kajian teori yang terkait dengan karakteristik PKL dan sirkulasi lalulintas.

Metode pengumpulan data dilakukan dengan 2 cara yaitu secara primer dengan observasi lapangan untuk mendapatkan data mengenai karakteristik PKL dan perhitungan lalulintas (*traffic counting*) untuk mendapatkan data kondisi sirkulasi lalulintas, serta secara sekunder yaitu dengan mengkaji standar-standar yang telah ditetapkan dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI).

Dalam penelitian yang dilakukan ini, menggunakan 3 teknik analisis, yaitu analisis distribusi frekuensi untuk menjelaskan mengenai tipe karakteristik PKL, analisis sirkulasi lalulintas untuk mengetahui pengaruh adanya PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas dan analisis pembobotan untuk mengetahui tingkat pengaruh tiap jenis PKL berdasarkan pada karakteristik yang

dimiliki terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas. Pada analisis pembobotan, untuk menentukan jumlah kelas yang didasarkan variabel yang digunakan yaitu variabel aspek ruang aktivitas PKL, aspek aktivitas PKL dan aspek pergerakan konsumen dengan menggunakan rumus Sturges (dalam Nazir, 2003: 379) yaitu:

$$\begin{aligned} \text{Jumlah jenjang skor} &= 1 + 3,322 \log n \\ &= 1 + 3,322 \log 3 \\ &= 1 + 3,322 (0,48) \\ &= 3 \end{aligned}$$

Keterangan : $n = \sum$ variabel yang digunakan

Berdasarkan pada hasil perhitungan kelas, maka didapatkan 3 kelas pengaruh. Untuk skala dengan bobot 1 digunakan untuk menyatakan bahwa karakteristik PKL kurang mempengaruhi sirkulasi lalulintas, bobot 2 untuk cukup menyatakan bahwa karakteristik PKL mempengaruhi sirkulasi lalulintas dan bobot 3 untuk menyatakan bahwa karakteristik PKL sangat mempengaruhi sirkulasi lalulintas. Analisis pembobotan dapat dilakukan dengan menilai kondisi di lapangan dengan kriteria penelitian yang disusun berdasarkan pada kajian teori. Kriteria yang digunakan dalam melakukan analisis pembobotan atau *scoring* untuk menentukan karakteristik PKL yang paling mempengaruhi sirkulasi lalulintas di sepanjang jalan utama Perumahan Bumi Tlogosari dapat dilihat pada **Tabel V** berikut.

TABEL V
KRITERIA PEMBOBOTAN KARAKTERISTIK PEDAGANG KAKI LIMA

Variabel	Indikator	Nilai		
		Kurang Mempengaruhi	Cukup Mempengaruhi	Sangat Mempengaruhi
		1	2	3
Aspek Ruang Aktivitas PKL	Lokasi berdagang PKL	Jalur hijau	Bahu jalan	Bahu jalan sampai masuk jalur lalulintas
	Ukuran Sarana Aktivitas PKL	$\leq 1 \text{ m}^2$	1-3 m^2	$>3 \text{ m}^2$
	Tipe Unit PKL	<i>Mobile</i>	<i>Semistatic</i>	<i>Static</i>
Aspek Aktivitas PKL	Jenis Barang Dagangan PKL	Makanan	Non Makanan	Jasa
	Waktu Aktivitas PKL	≤ 6 jam	6-10 jam	>10 jam
Aspek Pergerakan Konsumen	Sarana transportasi yang digunakan	Sepeda	Sepeda Motor	Mobil
	Lokasi parkir konsumen	Halaman Ruko	Bahu Jalan	Jalur Lalulintas

Sumber: Hasil Analisis, 2013

TABEL VI
TINGKAT PENGARUH BERDASARKAN BOBOT

Jumlah Skor	Tingkat	Asumsi
14 – 15.7	Kurang Mempengaruhi	Karakteristik PKL yang memberikan kontribusi pengaruh yang kecil atau keberadaanya hampir tidak berpengaruh terhadap sirkulasi lalulintas
15.8 – 17.4	Cukup Mempengaruhi	Karakteristik PKL yang memberikan kontribusi pengaruh yang sedang terhadap sirkulasi lalulintas
17.5 – 19.1	Sangat Mempengaruhi	Karakteristik PKL yang menjadi faktor utama yang menyebabkan sirkulasi lalulintas menjadi terhambat

Sumber : Hasil Analisis, 2013

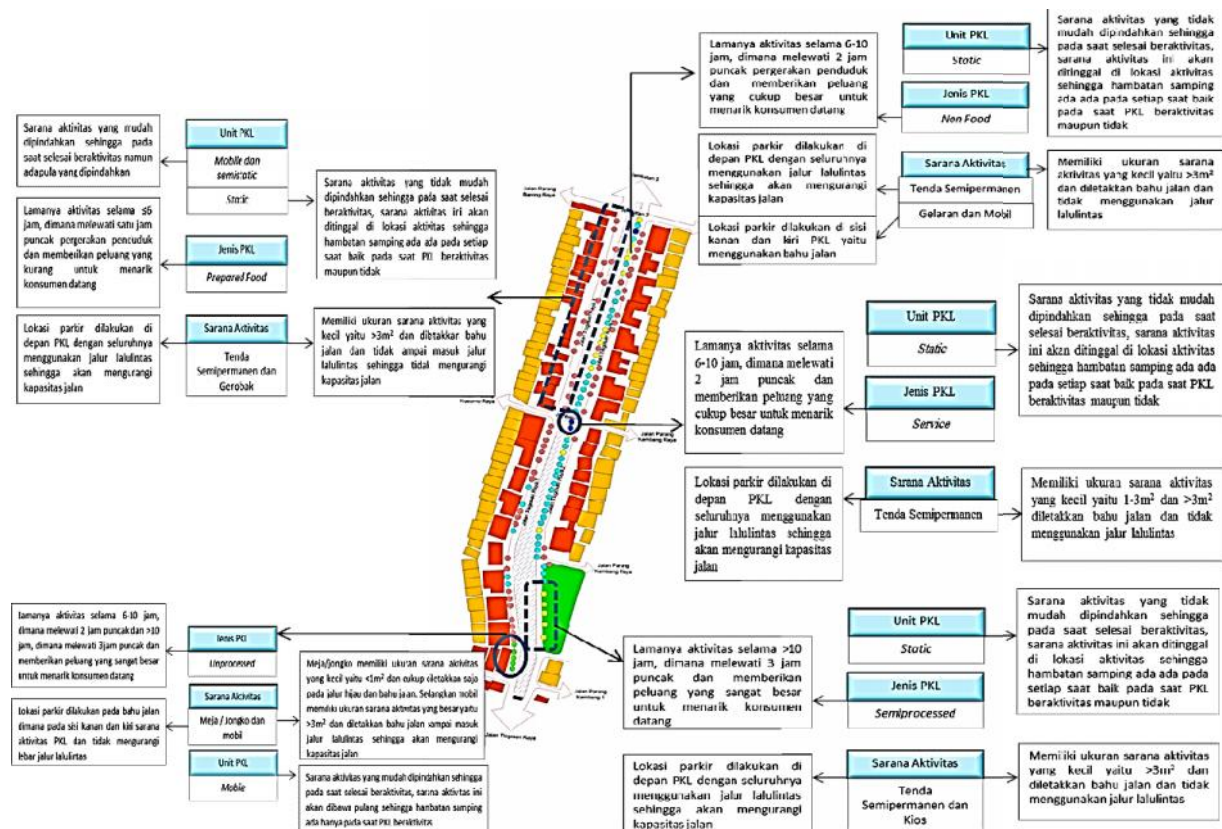
Kriteria tersebut digunakan untuk menentukan nilai dari tiap unit PKL. Sedangkan untuk menentukan kelas tingkat pengaruh PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas dengan menentukan *range* kelas dengan menggunakan rumus berikut (Nazir, 2003: 380).

$$\text{Nilai Range} = (\Sigma \text{skor terbesar} - \Sigma \text{skor terkecil}) / 3$$

Dasar penentuan tingkat pengaruh tiap jenis PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas dapat dilihat pada **Tabel VI**.

PEMBAHASAN

Analisis tipe karakteristik PKL, yang terbentuk pada tiap jenis PKL yang ada di wilayah studi satu dengan lainnya saling berbeda. Tipe karakteristik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah beragamnya karakteristik yang terbentuk pada tiap jenis PKL. Jumlah PKL untuk tiap jenis PKL akan mempengaruhi jumlah tipe karakteristik yang terbentuk. Semakin banyaknya jumlah PKL maka karakteristik yang terbentuk akan lebih beragam. Berikut penjelasan mengenai karakteristik untuk tiap jenis PKL.



Sumber : Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 2
ANALISIS KARAKTERISTIK PEDAGANG KAKI DI JALAN TLOGOSARI RAYA 1 DAN JALAN TLOGOSARI RAYA 2

Berdasarkan pada karakteristik PKL pada gambar diatas, dapat diketahui bahwa tiap jenis PKL memiliki karakteristik yang berbeda, bahkan untuk satu jenis PKL saja memiliki karakteristik yang berbeda. Perbedaan karakteristik tiap jenis PKL ini kemudian dapat distrukturkan ke dalam

beberapa tipe. Tipe karakteristik yang terbentuk kemudian akan digunakan untuk analisis ketiga yaitu analisis pembobotan untuk mengetahui tingkat pengaruh tiap jenis PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas. Berikut merupakan tipe karakteristik yang terbentuk dari tiap jenis PKL.

TABEL VII
TIPE KARAKTERISTIK PEDAGANG KAKI LIMA

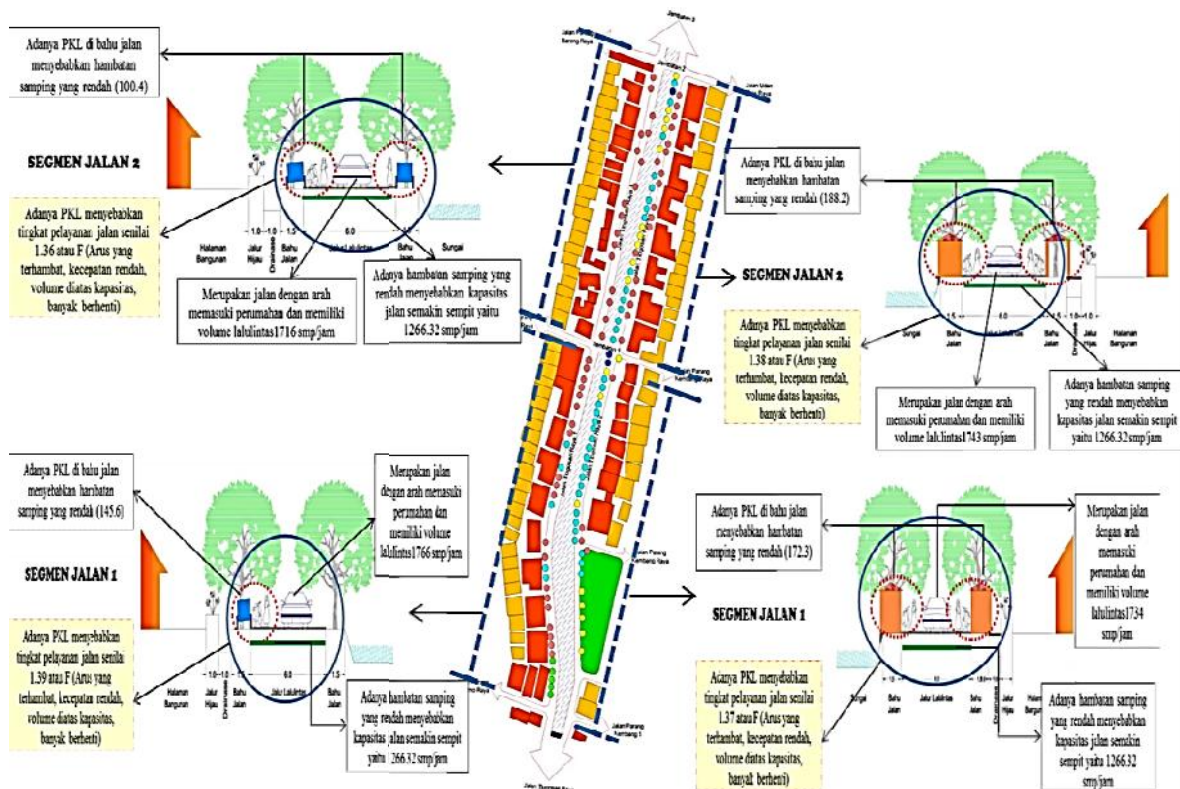
Tipe Karakteristik PKL	Aspek Ruang Aktivitas PKL				Aspek Aktivitas PKL		Aspek Pergerakan Konsumen	
	Sarana Aktivitas PKL	Lokasi berdagang PKL	Ukuran Sarana Aktivitas	Tipe Unit PKL	Jenis Barang Dagangan	Waktu Aktivitas PKL	Lokasi Parkir Konsumen	Moda Transportasi Konsumen
PKL Unprocessed								
A	Mobil	Bahu jalan sampai jalur lalulintas	>3 m ²	Mobile	Makanan	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
B	Meja/jongko	Jalur Hijau	≤ 1 meter ²	Mobile	Makanan	6-10 Jam	Bahu Jalan	Motor
C	Meja/jongko	Bahu Jalan	≤ 1 meter ²	Mobile	Makanan	6-10 jam	Bahu Jalan	Motor
PKL Prepared Food								
A	Gerobak	Bahu jalan sampai jalur lalulintas	1-3 meter ²	Mobile	Makanan & minuman	6-10 jam	Bahu Jalan	Motor
B	Gerobak	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
C	Gerobak	Bahu jalan sampai jalur lalulintas	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
D	Gerobak	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
E	Gerobak	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	6-10 jam	Bahu Jalan	Motor
F	Tenda Semi permanen	Bahu jalan	1-3 meter ²	Semi static	Makanan, minuman	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
G	Gerobak	Bahu jalan	>3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	> 10 jam	Bahu Jalan	Motor
H	Gerobak	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	≤ 6 jam	Bahu Jalan	Motor
I	Gerobak	Bahu jalan	>3 meter ²	Mobile	Makanan & minuman	≤ 6 jam	Bahu Jalan	Motor
J	Gerobak	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan & minuman	≤ 6 jam	Bahu Jalan	Motor
K	Tenda Semi permanen	Bahu jalan	1-3 meter ²	Semi static	Makanan, minuman	6-10 jam	Bahu Jalan	Motor
L	Tenda Semi permanen	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	6-10 jam	Bahu Jalan	Motor
M	Tenda Semi permanen	Bahu jalan	>3 meter ²	Static	Makanan, minuman	≤ 6 jam	Jalur Lalulintas	Motor
O	Gerobak	Bahu jalan sampai jalur lalulintas	>3 meter ²	Static	Makanan, minuman	≤ 6 jam	Jalur Lalulintas	Motor
P	Tenda Semi permanen	Bahu jalan	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	≤ 6 jam	Jalur Lalulintas	Motor
Q	Gerobak	Bahu jalan sampai jalur lalulintas	1-3 meter ²	Mobile	Makanan, minuman	≤ 6 jam	Jalur Lalulintas	Motor
PKL Semiprocessed								
A	Tenda Semi permanen & Kios	Bahu Jalan	>3 m ²	Static	Makanan	> 10 jam	Jalur Lalulintas	Motor

Tipe Karakteristik PKL	Aspek Ruang Aktivitas PKL				Aspek Aktivitas PKL		Aspek Pergerakan Konsumen	
	Sarana Aktivitas PKL	Lokasi berdagang PKL	Ukuran Sarana Aktivitas	Tipe Unit PKL	Jenis Barang Dagangan	Waktu Aktivitas PKL	Lokasi Parkir Konsumen	Moda Transportasi Konsumen
PKL Non Food								
A	Tenda Semipermanen	Bahu Jalan	>3 meter ²	Mobile	Non Makanan	6-10 Jam	bahu jalan	Motor
B	Mobil/Gelaran	Bahu Jalan	>3 meter ²	Static	Non Makanan	6-10 Jam	jalur lalulintas	Motor
PKL Service								
A	Tenda Semipermanen	Bahu Jalan	> 3 m ²	Static	Pelayanan	6-10 jam	jalur lalulintas	Motor
B	Tenda Semipermanen	Bahu Jalan	1-3 m ²	Static	Pelayanan	6-10 jam	jalur lalulintas	Motor

Sumber : Hasil Analisis, 2013

Analisis sirkulasi lalulintas, meliputi 4 tahapan perhitungan yaitu hambatan samping jalan, kapasitas jalan, volume lalulintas dan tingkat pelayanan jalan. Dalam melakukan tiap tahapan perhitungan tersebut, wilayah studi yang terdiri dari 2 ruas jalan yaitu Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2 kemudian masing-masing terbagi lagi menjadi 2 segmen jalan. Dengan demikian, maka dalam analisis ini terdiri dari 4 segmen jalan.

Pembagian menjadi 4 segmen jalan ini dilakukan untuk memudahkan dalam perhitungan, namun pada akhir analisis ini dapat diambil satu kesimpulan tingkat pelayanan jalan akibat adanya PKL. Berikut merupakan hasil dari perhitungan analisis pengaruh keberadaan PKL terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas di Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2.



Sumber : Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 3
ANALISIS PENGARUH KEBERADAAN PEDAGANG KAKI LIMA TERHADAP SIRKULASI LALULINTAS JALAN TLOGOSARI RAYA 1 DAN JALAN TLOGOSARI RAYA 2

Analisis pembobotan, tingkat pengaruh karakteristik PKL terhadap sirkulasi lalulintas. Tiap jenis PKL yaitu PKL *unprocessed*, PKL *prepared food*, PKL *semiprocessed*, PKL *non food* dan PKL *service* memiliki tingkat pengaruh terhadap terganggunya sirkulasi lalulintas yang berbeda. Hal ini dipengaruhi oleh karakteristik yang dimiliki tiap jenis PKL tersebut. Menilik pada analisis yang pertama yaitu menghasilkan tipe karakteristik untuk tiap jenis PKL pada Jalan Tlogosari Raya 1 dan Jalan Tlogosari Raya 2, maka tipe karakteristik tersebut yang kemudian digunakan dalam analisis pembobotan ini. (Tabel VII)

Keberadaan PKL dengan beragam karakteristik memberikan pengaruh yang besar terhadap sirkulasi lalulintas. Namun, tiap karakteristik dari PKL *unprocessed*, PKL *prepared food*, PKL *semiprocessed*, PKL *non food* dan PKL *service* memberikan tingkat pengaruh yang berbeda-beda. Berdasarkan pada hasil temuan studi di atas dapat diketahui tingkatan pengaruh dari tiap jenis PKL yang ada dan sebaran dari tiap tingkat pengaruh karakteristik PKL dapat dilihat pada gambar berikut.

TABEL VII
ANALISIS TINGKAT PENGARUH KARAKTERISTIK PKL TERHADAP TERGANGGUNYA SIKULASI LALULINTAS DI JALAN UTAMA PERUMAHAN BUMI TLOGOSARI

Tipe Karakteristik PKL	Ruang Aktivitas PKL			Aktivitas PKL		Pergerakan Konsumen		Jumlah Bobot	Rata-Rata Bobot/Jenis	Tingkat Pengaruh
	Lokasi Aktivitas	Ukuran Sarana	Tipe Unit	Jenis Barang Dagangan	Waktu Aktivitas	Lokasi Parkir Konsumen	Moda Transportasi			
A	3	3	1	3	3	2	2	17	14	Kurang
B	1	1	1	3	2	2	2	12		
C	2	1	1	3	2	2	2	13		
A	3	2	1	3	2	2	2	15	15	Kurang
B	2	2	1	3	3	2	2	15		
C	3	2	1	3	3	2	2	16		
D	2	2	1	3	3	2	2	15		
E	2	2	1	3	2	2	2	14		
F	2	2	2	3	3	2	2	16		
G	2	3	1	3	3	2	2	16		
H	2	2	1	3	1	2	2	13		
I	2	3	1	3	1	2	2	14		
J	2	2	1	3	1	2	2	13		
K	2	2	2	3	2	2	2	15		
L	2	2	1	3	2	2	2	14		
M	2	3	3	3	1	3	2	17		
O	3	3	3	3	1	3	2	18		
P	2	2	1	3	1	3	2	14		
Q	3	2	1	3	1	3	2	15		
A	2	3	3	3	3	3	2	19	19	Sangat
A	2	3	2	2	2	2	2	15	16	Cukup
B	2	3	3	2	2	3	2	17		
A	2	3	3	1	2	3	2	16	16	Cukup
B	2	2	3	1	2	3	2	15		

Sumber : Hasil Analisis, 2013



Sumber: Hasil Analisis, 2013

GAMBAR 4
TINGKAT PENGARUH KARAKTERISTIK PKL

KESIMPULAN

Berdasarkan tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini yaitu mengkaji karakteristik PKL yang mempengaruhi sirkulasi lalulintas di Jalan utama Perumahan Bumi Tlogosari, maka didapatkan beberapa kesimpulan yaitu PKL *unprocessed* dan PKL *prepared food* kurang mempengaruhi terganggunya sirkulasi lalulintas, PKL *non food* dan PKL *service* kurang mempengaruhi sirkulasi lalulintas dan PKL *semiprocessed* sangat mempengaruhi terganggunya sirkulasi lalulintas.

Tingginya pengaruh PKL *semiprocessed* disebabkan karena ruang aktivitas yang digunakan cukup besar yaitu $>3 \text{ m}^2$ yang digunakan untuk meletakkan peralatan memasak, meja, kursi dan peralatan makan lainnya. Sarana aktivitas tersebut diletakkan memenuhi bahu jalan, sehingga ruang parkir yang tersedia untuk konsumen hanyalah pada jalur lalulintas. Hal ini tentu saja akan

mengurangi lebar efektif jalur lalulintas. Kondisi ini menyebabkan sarana aktivitas PKL *semiprocessed* setiap saat akan mengurangi ruang sirkulasi lalulintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Amiranti, Sri dan Erwin Sudarma. 2008. "Kajian Karakteristik Lokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai Bagian dari Manajemen Lingkungan Perkotaan di Surabaya." *Purifikasi*, Vo. 3, No. 2.
- Manning, Chris dan Tadjuddin Noer Effendi. 1996. *Urbanisasi, Pengangguran dan Sektor Informal di Kota*. Yayasan Obor Jakarta: Jakarta.
- Manual Kapasitas Jalan Indonesia. 1997.
- McGee, T.G dan Y.M. Yeung. 1977. *Hawkers In Southeast Asian Cities: Planning For The Bazaar Economy*. International Development Research Centre (IDRC): Ottawa.
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia: Jakarta.
- Priartha, I Wayan Wana. 2011. "Sikap Pedagang Kaki Lima Terhadap Lingkungan di Kota Denpasar". *Bumi Lestari*. No. 1.
- RDRK Smarang Kota Semarang 2000-2010
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. ITB: Bandung.
- Widjajanti, Retno. 2009. "Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima Pada Kawasan Komersial Di Pusat Kota Studi Kasus Simpang Lima Semarang." *Teknik*, Vol. 30, No. 3. Hal. 162-170.
- _____. 2012. "Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima DI Ruang Kota (Studi Kasus: Kawasan Pendidikan Tembalang, Kota Semarang." *Pembangunan Wilayah Dan Kota*, Vol. 8. No. 4. Hal. 412-424