

**TUGAS AKHIR  
(SKRIPSI)**

**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
Di Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate



**Disusun oleh :  
MUHAMMAD FAISAL  
06.24.003**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
(TEKNIK PLANOLOGI)  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG  
2012**

# LEMBAR PENGESAHAN

## TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
Di Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate**

**Disusun Oleh:**  
Nama : MUHAMMAD FAISAL  
Nim : 06.24.003

**Dipertahankan Dihadapan Penguji Ujian Skripsi  
Strata Satu (SI)  
Di**

**Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota  
(Teknik Planologi)  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
Pada Hari/Tanggal : .....,..... 2012  
Dengan Nilai :**

### Anggota Penguji


**Penguji I**

  
(Arief Setiyawan, ST, MTP)

**Penguji II**

  
(Maria C. Endarwati, ST, MIUM)

**Penguji III**

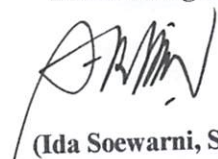
  
(Endratna Budi S, ST)

**Menyetujui**

**Pembimbing I**

  
(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP)

**Pembimbing II**

  
(Ida Soewarni, ST)

**Mengetahui,**

**Dekan  
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Malang**

  
(Ir. A. Agus Santosa, MT)

**Ketua Jurusan  
Program Studi  
Perencanaan Wilayah Dan Kota  
(Teknik Planologi)  
FTSP - ITN Malang**

  
(DR. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

## **ARRANGEMENT CONCEPT OF THE STREET VENDORS ON JALAN TAPAK SATU PLUS KOTA TERNATE**

### **Abstraction**

Street vendors in its development into one of the informal sector whose existence is often underestimated. Hence the existence always gives a negative impression, then the vendors can be developed further by some arrangement that will hopefully be a dominant sector in its existence as one of the informal sector. With a little bit good governance and the addition of support facilities, those street vendors expected to increase the income of the informal sector

A research using descriptive method basically emphasizes qualitative research without matter but with a strong foundation and the corresponding descriptions. This kind of study pay attention to several variables that have been assigned to be observed, which is used as the basis for consideration in the arrangement of street vendors in Tapak Satu Plus. With some considerations and some basic theories basic of this study, it's expected to produce governance can enhance the image of street vendors become more positive as well as being one of the leading sectors in the urban economy. Arrangement of street vendors who pay attention to certain industries will lift the impression and get a decent place in society.

Street vendors along the Tapak Satu Plus Street itself has some shortcomings, so it requires an innovative arrangement which aims to change the negative image over the years. This arrangement ultimately seek to influence the actors in it, one to increase the quantity of income street vendors themselves. In addition to other relevant parties will change the views of the street vendors that basically isn't a disorder that should be eliminated but as a regional asset and potential one, and as a supporting factors of urban economic growth. Yet, addition of some various attraction along the corridor can attract more costumers.

*Keywords: street vendors, support facilities, regional assets*

# **KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA DI JALAN TAPAK SATU PLUS KOTA TERNATE**

## **Abstraksi**

Pedagang kaki lima yang umumnya disebut dengan PKL pada perkembangannya menjadi salah satu sektor informal yang keberadaannya sering dipandang sebelah mata. Oleh karena keberadaannya yang seperti ini selalu memberikan kesan negatif, maka pedagang kaki lima dapat dikembangkan lebih maju dengan beberapa penataan yang diharapkan akan menjadi sektor unggulan dalam keberadaannya sebagai salah satu sektor informal. Dengan sedikit tata kelola dan penambahan fasilitas pendukung, diharapkan dapat meningkatkan penghasilan bagi sektor informal, dalam hal ini khususnya bagi pedagang kaki lima.

Pada dasarnya penelitian dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif menekankan pada penelitian tanpa hitungan tetapi dengan dasar yang kuat dan deskripsi yang sesuai. Penelitian ini memperhatikan beberapa variabel yang telah ditetapkan untuk diamati, yang kemudian digunakan sebagai dasar pertimbangan dalam penataan pedagang kaki lima di sepanjang kawasan jalan Tapak Satu Plus. Dengan beberapa pertimbangan dan teori pendukung yang menjadi dasar dari penelitian ini, maka diharapkan akan menghasilkan tata kelola yang dapat meningkatkan citra pedagang kaki lima menjadi lebih positif serta menjadi salah satu sektor unggulan dalam ekonomi perkotaan.

Pedagang kaki lima di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus sendiri memiliki beberapa poin kekurangan, sehingga diperlukan suatu inovasi penataan yang mana bertujuan untuk mengubah imej negatif selama ini. Penataan ini pada akhirnya berusaha mempengaruhi para pelaku yang ada didalamnya, salah satunya untuk meningkatkan kuantitas penghasilan pedagang kaki lima itu sendiri. Selain itu bagi pihak terkait lain akan mengubah pandangannya tentang pedagang kaki lima yang pada dasarnya bukan merupakan suatu gangguan yang harus dihilangkan tetapi sebagai aset wilayah dan faktor pendukung ekonomi perkotaan yang potensial.

**Kata kunci:** *pedagang kaki lima, fasilitas pendukung, aset wilayah*

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Dengan mengucapkan syukur kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan judul: **“Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima Di Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate”** dengan baik. Penyusunan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat penting bagi mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Nasional Malang dalam menyelesaikan program Strata-1/S1.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menata pedagang kaki lima (PKL) yang berada di Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate, sehingga pedagang kaki lima yang selama ini dianggap sebagai pengganggu bisa menjadi sektor unggulan dalam sektor informal. Dari penataan ini, akan menghasilkan beberapa keuntungan, baik bagi para PKL maupun bagi pengunjung.

Dengan menggunakan metode analisis deksriptif kualitatif yang terdiri dari beberapa analisis yang dilakukan, diharapkan dapat menghasilkan konsep penataan yang sesuai dengan kondisi lokasi studi. Analisis yang dilakukan antara lain analisis karakteristik lokasi penelitian, analisis karakteristik pedagang kaki lima (PKL), analisis penyediaan fasilitas dan utilitas, analisis karakteristik pembeli, analisis tapak, dan analisis penataan pedagang kaki lima. Dalam analisis karakteristik lokasi penelitian akan dibahas mengenai karakteristik dari lokasi penelitian sehingga menghasilkan karakteristik dari lokasi studi yang akan digunakan untuk analisis kedepannya. Analisis karakteristik PKL dilakukan untuk menemukenali karakteristik dari PKL yang melakukan aktivitas di lokasi ini. Analisis penyediaan fasilitas dan utilitas dilakukan untuk penyediaan fasilitas dan utilitas yang dibutuhkan di lokasi penelitian guna menunjang kegiatan PKL. Analisis karakteristik pembeli dilakukan untuk menemukenali karakteristik dari pembeli yang berkunjung di lokasi ini. Sedangkan analisis tapak dilakukan untuk menentukan kondisi tapak di lokasi studi yang menjadi tempat bagi PKL. Yang terakhir adalah analisis penataan pedagang kaki lima yang akan menentukan beberapa penentuan penataan untuk penataan pedagang kaki lima (PKL) di Jalan

Tapak Satu Plus Kota Ternate. Dengan analisis yang dilakukan, penulis dapat merumuskan suatu konsep penataan yang dapat diaplikasikan sehingga lokasi studi dapat tertata dengan baik.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, saya banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak, mulai dari tahap awal pengajuan judul sampai tahap penyusunan. Dengan terselesainya laporan Tugas Akhir ini, sepatutnya penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT yang selalu memberikan hikmah kesehatan dan kesempatan kepada peneliti untuk menyusun laporan ini sehingga dapat terselesaikan dengan sebaik-baiknya.
2. Kedua orang tua dan keluarga besar di Ternate, yang selalu memberikan dukungan dan doa selama ini.
3. Bapak Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang
4. Bapak Arief Setiyawan, ST, MT, selaku Sekretaris Jurusan Teknik Planologi dan koordinator Skripsi
5. Ibu Ir. Hj. Agustina Nurul Hidayati, MTP dan ibu Ida Soewarni, ST, selaku pembimbing I dan II yang telah membimbing saya selama pengerjaan Tugas Akhir ini.
6. Para dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktunya dan juga atas masukan dan tanggapan terhadap materi studi ini.
7. Bapak Ibu Dosen serta tenaga pengajar di Fakultas Teknik Planologi yang telah membimbing saya dalam pencarian judul dan pembelajaran tentang referensi yang saya gunakan.
8. Seluruh kawan-kawan angkatan 2006 Teknik Planologi dan teman-teman lain yang telah membantu dan memotivasi saya dalam menyusun Tugas Akhir ini.
9. Semua pihak yang telah mendukung proses akademik maupun non-akademik dan tak bisa disebutkan satu persatu sehingga studi ini dapat berjalan sebagaimana mestinya.

Dengan keterbatasan sebagai seorang mahasiswa, saya menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam Tugas Akhir ini karena berbagai keterbatasan yang dimiliki. Akhir kata, saya mengharapkan kritik maupun saran yang sekiranya dapat membantu dan menunjang dalam penyempurnaan Tugas Akhir ini, sehingga dapat berguna bagi saya maupun teman-teman lainnya.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Malang, 2012

Muhammad Faisal

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR PETA</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR DIAGRAM</b> .....	<b>xvi</b>

### **BAB I PENDAHULUAN**

1.1 Latar belakang .....	1
1.2 Rumusan masalah .....	4
1.3 Tujuan dan sasaran .....	4
1.4 Keluaran dan kegunaan .....	5
1.4.1 Keluaran .....	5
1.4.2 Kegunaan .....	6
1.5 Ruang lingkup .....	7
1.5.1 Lingkup lokasi .....	8
1.5.2 Lingkup materi .....	9
1.6 Sistematika pembahasan .....	11

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

2.1 Penataan pedagang kaki lima .....	13
2.2 Pedagang kaki lima .....	25
2.2.1 Pengertian pedagang kaki lima .....	26
2.2.2 Karakteristik pedagang kaki lima .....	29
2.2.3 Karakteristik lokasi aktivitas pedagang kaki lima .....	39
2.3 Pengertian dan karakteristik konsumen .....	40
2.4 Permasalahan pedagang kaki lima .....	42
2.5 Jalan .....	44
2.5.1 Sistem jaringan jalan .....	45
2.5.2 Jalan menurut fungsi .....	45



2.5.3 Jalan menurut status . . . . .	46
2.5.4 Jalan menurut kelas . . . . .	47
2.6 Kapasitas jalan . . . . .	47
2.7 Tingkat pelayanan jalan . . . . .	48
2.8 Lalu lintas . . . . .	50
2.9 Variabel penelitian . . . . .	51

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

3.1 Metode pengumpulan data . . . . .	53
3.1.1 Tahap persiapan . . . . .	54
3.1.2 Teknik survey . . . . .	54
3.2 Metode analisa . . . . .	56
3.2.1 Analisa karakteristik lokasi studi . . . . .	56
3.2.2 Analisa karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi . . . . .	62
3.2.3 Analisa karakteristik pembeli . . . . .	63
3.2.4 Analisa fasilitas dan utilitas di lokasi studi . . . . .	65
3.2.5 Kebutuhan ruang . . . . .	65
3.2.6 Penataan pedagang kaki lima di lokasi studi . . . . .	66

### **BAB IV DATA**

4.1 Tinjauan eksternal wilayah studi . . . . .	69
4.1.1 Gambaran administrasi dan fisik eksternal . . . . .	69
A. Kota Ternate . . . . .	69
B. Fisik dasar . . . . .	70
4.1.2 Kebijakan tata ruang Kota Ternate . . . . .	75
4.1.3 Gambaran pedagang kaki lima di Kota Ternate . . . . .	76
4.2 Tinjauan internal wilayah studi . . . . .	80
4.2.1 Administrasi geografis lokasi studi . . . . .	80
4.2.2 Pola penggunaan lahan lokasi studi . . . . .	83
4.3 Gambaran lokasi studi . . . . .	87
4.3.1 Karakteristik lokasi studi . . . . .	87

4.3.2 Karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi . . . . .	100
4.3.3 Karakteristik pembeli di lokasi studi . . . . .	104
4.3.4 Kebutuhan fasilitas dan utilitas . . . . .	110

## **BAB V ANALISA PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**

5.1 Analisa karakteristik lokasi studi . . . . .	115
5.1.1 Analisa sistem transportasi . . . . .	115
5.1.2 Analisa keamanan . . . . .	124
5.1.3 Analisa kondisi kebersihan . . . . .	129
5.1.4 Analisa elemen alamiah . . . . .	129
5.1.5 Kesimpulan analisa karakteristik lokasi . . . . .	132
5.2 Analisa karakteristik pedagang kaki lima . . . . .	135
5.2.1 Analisa waktu berjualan . . . . .	137
5.2.2 Analisa sarana berjualan . . . . .	140
5.2.3 Analisa ruang berjualan . . . . .	142
5.2.4 Kesimpulan analisa karakteristik PKL . . . . .	143
5.3 Analisa karakter pembeli . . . . .	145
5.3.1 Analisa cara berkunjung pembeli . . . . .	145
5.3.2 Analisa waktu berkunjung pembeli . . . . .	146
5.3.3 Berdasarkan usia dan asal pembeli . . . . .	147
5.3.4 Berdasarkan moda yang digunakan . . . . .	148
5.3.5 Berdasarkan kebiasaan yang dilakukan . . . . .	149
5.3.6 Kesimpulan analisa karakteristik pembeli . . . . .	150
5.4 Analisa fasilitas dan utilitas . . . . .	151
5.4.1 Analisa fasilitas parkir . . . . .	152
5.4.2 Analisa kebutuhan tempat sampah . . . . .	153
5.4.3 Kesimpulan fasilitas dan utilitas . . . . .	154
5.5 Analisa penataan pedagang kaki lima . . . . .	155
5.5.1 Penentuan sarana berjualan . . . . .	156
5.5.2 Penentuan ruang parkir . . . . .	157
5.5.3 Peletakan elemen . . . . .	158

5.5.4 Kesimpulan analisa penataan pedagang kaki lima . . . . .	160
--	-----

**BAB VI KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**

6.1 Konsep pedagang kaki lima tepi pantai ( <i>Hawkers Waterfront</i> ) . . . . .	164
6.2 Konsep fisik . . . . .	166
6.2.1 Sarana berjualan . . . . .	166
6.2.2 Tempat sampah . . . . .	166
6.3 Konsep non fisik . . . . .	167
6.4 Ilustrasi gambar site konsep penataan di lokasi studi . . . . .	171

**BAB VII PENUTUP**

7.1 Kesimpulan . . . . .	174
7.1.1 Kesimpulan karakteristik pedagang kaki lima . . . . .	174
7.1.2 Kesimpulan fasilitas dan utilitas . . . . .	175
7.1.3 Kesimpulan konsep penataan PKL . . . . .	175
7.2 Rekomendasi . . . . .	176

Daftar pustaka

Lampiran

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Jenis kendaraan alat transportasi . . . . .	23
Tabel 2.2	Rumusan variabel . . . . .	51
Tabel 4.1	Ketinggian dari permukaan laut di Kota Ternate . . . . .	73
Tabel 4.2	Curah hujan Kota Ternate . . . . .	74
Tabel 4.3	Kelembaban nisbi, angin dan penyinaran matahari . . . . .	74
Tabel 4.4	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Senin, 22 Agustus 2011) . . . . .	90
Tabel 4.5	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Selasa, 23 Agustus 2011) . . . . .	91
Tabel 4.6	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Jumat, 26 Agustus 2011) . . . . .	91
Tabel 4.7	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Sabtu, 27 Agustus 2011) . . . . .	92
Tabel 4.8	Lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus . . . . .	92
Tabel 4.9	Waktu mulai berjualan pedagang kaki lima . . . . .	100
Tabel 4.10	Karakteristik PKL berdasarkan ruang berjualan . . . . .	102
Tabel 4.11	Prosentase cara berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	105
Tabel 4.12	Prosentase waktu berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	107
Tabel 4.13	Prosentase moda yang digunakan oleh pembeli . . . . .	108
Tabel 4.14	Prosentase kebiasaan yang dilakukan oleh pembeli . . . . .	110
Tabel 5.1	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Senin, 22 Agustus 2011) . . . . .	119
Tabel 5.2	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Selasa, 23 Agustus 2011) . . . . .	119
Tabel 5.3	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Jumat, 26 Agustus 2011) . . . . .	120
Tabel 5.4	Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus (Hari/tanggal : Sabtu, 27 Agustus 2011) . . . . .	120

Tabel 5.5	Lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus . . . . .	121
Tabel 5.6	Karakteristik tingkat pelayanan . . . . .	123
Tabel 5.7	Kesimpulan analisa karakteristik lokasi studi . . . . .	132
Tabel 5.8	Waktu memulai berjualan pedagang kaki lima . . . . .	138
Tabel 5.9	Analisis karakteristik PKL berdasarkan waktu berjualan . . . . .	138
Tabel 5.10	Pemilihan alternatif sarana berjualan . . . . .	140
Tabel 5.11	Kesimpulan analisa karakteristik PKL . . . . .	143
Tabel 5.12	Prosentase cara berkunjung pembeli . . . . .	146
Tabel 5.13	Prosentase waktu berkunjung pembeli . . . . .	147
Tabel 5.14	Prosentase moda yang digunakan . . . . .	148
Tabel 5.15	Prosentase kebiasaan yang dilakukan . . . . .	149
Tabel 5.16	Kesimpulan analisa karakteristik pembeli . . . . .	150
Tabel 5.17	Analisa fasilitas dan utilitas . . . . .	151
Tabel 5.18	Kesimpulan analisa fasilitas dan utilitas . . . . .	154
Tabel 5.19	Matriks peletakkan antar zonasi . . . . .	155
Tabel 5.20	Kesimpulan analisa penataan PKL . . . . .	161
Tabel 6.1	Konsep non fisik . . . . .	167
Tabel 6.2	Konsep PKL tepi pantai (hawkers waterfront) . . . . .	168

## DAFTAR PETA

Peta 1.1	Peta administrasi kelurahan . . . . .	10
Peta 4.1	Peta administrasi Kota Ternate . . . . .	71
Peta 4.2	Peta orientasi wilayah studi . . . . .	81
Peta 4.3	Peta orientasi lokasi studi . . . . .	82
Peta 4.4	Peta pola penggunaan lahan . . . . .	86
Peta 4.5	Peta sirkulasi kendaraan . . . . .	89
Peta 4.6	Peta kondisi keamanan . . . . .	97
Peta 4.7	Peta kondisi kebersihan . . . . .	98
Peta 4.8	Peta kondisi elemen alamiah . . . . .	99
Peta 4.9	Peta karakteristik pedagang kaki lima . . . . .	106
Peta 4.10	Peta fasilitas dan utilitas . . . . .	114
Peta 5.1	Peta analisa sirkulasi . . . . .	118
Peta 5.2	Peta analisa keamanan lalu lintas . . . . .	126
Peta 5.3	Peta analisa pencahayaan . . . . .	127
Peta 5.4	Peta analisa tindak kriminalitas . . . . .	128
Peta 5.5	Peta analisa kondisi kebersihan . . . . .	130
Peta 5.6	Peta analisa elemen alamiah . . . . .	136
Peta 6.1	Peta konsep penataan pedagang kaki lima . . . . .	172



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Jalan Tapak Kota Ternate . . . . .	8
Gambar 2.1	Model sirkulasi . . . . .	17
Gambar 2.2	Kebutuhan ruang duduk 1 orang . . . . .	20
Gambar 2.3	Kebutuhan ruang 3 orang berjalan . . . . .	20
Gambar 2.4	Parkir tegak lurus . . . . .	21
Gambar 2.5	Parkir sudut 45° . . . . .	22
Gambar 2.6	Parkir sudut 60° . . . . .	22
Gambar 2.7	Parkir sudut 90° . . . . .	22
Gambar 2.8	Parkir parallel . . . . .	23
Gambar 2.9	Parkir khusus penderita cacat . . . . .	23
Gambar 2.10	Pola penyebaran memanjang . . . . .	32
Gambar 2.11	Pola penyebaran mengelompok . . . . .	33
Gambar 4.1	Lokasi PKL di Jalan Pahlawan Revolusi . . . . .	77
Gambar 4.2	Lokasi PKL di Jalan Hasan Boesoeri (Penjualan besi putih) . . . . .	77
Gambar 4.3	Lokasi PKL di Jalan Hasan Boesoeri (Depan Benteng Orange) . . . . .	78
Gambar 4.4	Lokasi PKL di Jalan Tapak Satu Plus . . . . .	79
Gambar 4.5	Pemukiman warga di bagian barat Jalan Tapak Satu Plus	83
Gambar 4.6	Lapangan sepakbola di bagian utara Jalan Tapak Satu Plus . . . . .	84
Gambar 4.7	Fasilitas umum Dodoku Ali . . . . .	84
Gambar 4.8	Pasar Gamalama di bagian selatan Jalan Tapak Satu Plus	85
Gambar 4.9	Terminal umum di bagian selatan lokasi studi . . . . .	85
Gambar 4.10	Kondisi sarana berjualan di lokasi studi . . . . .	101
Gambar 4.11	Pergerakan pedagang melintasi jalan . . . . .	104
Gambar 4.12	Salah satu cara berkunjung pembeli . . . . .	105
Gambar 4.13	Salah satu waktu berkunjung pembeli . . . . .	107
Gambar 4.14	Moda/sarana yang digunakan ketika berkunjung . . . . .	108

Gambar 4.15	Salah satu bentuk parkir di Jalan Tapak Satu Plus . . . . .	111
Gambar 4.16	TPS yang berada di bagian selatan lokasi studi . . . . .	112
Gambar 4.17	Tempat sampah yang sudah rusak . . . . .	112
Gambar 5.1	Sarana berjualan dan konsep yang digunakan . . . . .	157
Gambar 5.2	Bentuk parkir dan konsep parkir yang digunakan . . . . .	158
Gambar 6.1	Konsep penataan parkir . . . . .	170
Gambar 6.2	Konsep sarana berjualan . . . . .	171
Gambar 6.3	Sarana lesehan bagi pembeli . . . . .	171
Gambar 6.4	Konsep peletakkan elemen . . . . .	171



## DAFTAR DIAGRAM

Diagram 3.1	Kerangka pikir . . . . .	67
Diagram 3.2	Kerangka kerja . . . . .	68
Diagram 4.1	Waktu mulai berjualan . . . . .	100
Diagram 4.2	Prosentase cara berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	105
Diagram 4.3	Prosentase waktu berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	107
Diagram 4.4	Prosentase moda yang digunakan oleh pembeli . . . . .	109
Diagram 4.5	Prosentase kebiasaan yang dilakukan oleh pembeli . . . . .	110
Diagram 5.1	Analisa kondisi kebersihan di lokasi studi . . . . .	129
Diagram 5.2	Waktu mulai berjualan . . . . .	138
Diagram 5.3	Analisa karakteristik PKL . . . . .	139
Diagram 5.4	Prosentase cara berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	146
Diagram 5.5	Prosentase waktu berkunjung pembeli di lokasi studi . . . . .	147
Diagram 5.6	Prosentase moda yang digunakan oleh pembeli . . . . .	148
Diagram 5.7	Prosentase kebiasaan yang dilakukan oleh pembeli . . . . .	149
Diagram 5.8	Analisa proses pengolahan sampah . . . . .	154
Diagram 5.9	Keterkaitan antar zonasi . . . . .	156

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sektor informal memiliki peran yang besar di Negara-negara sedang berkembang termasuk Indonesia. Sektor informal adalah sektor yang tidak terorganisasi (unorganized), tidak teratur (unregulated), dan kebanyakan legal tetapi tidak terdaftar (unregistered).<sup>1</sup> Sektor informal memiliki karakteristik seperti jumlah unit usaha yang banyak dalam skala kecil, kepemilikan oleh individu atau keluarga, teknologi yang sederhana dan padat tenaga kerja, tingkat pendidikan dan keterampilan yang rendah, akses ke lembaga keuangan daerah, produktivitas tenaga kerja yang rendah dan tingkat upah yang juga relatif lebih rendah dibandingkan sektor formal.

Dalam sektor informal, terdapat banyak usaha yang bergerak didalamnya, diantaranya pedagang kaki lima. Pedagang kaki lima (PKL) merupakan bagian dari usaha sektor informal di wilayah perkotaan. Menurut pengamatan dari Fakultas Hukum Unpar dalam hasil penelitiannya yang berjudul "*Masalah Pedagang Kaki Lima di Kotamadya Bandung dan penertibnya melalui operasi TIBUM 1980*", menyatakan bahwa yang dimaksud dengan pedagang kaki lima ialah orang (pedagang-pedagang) golongan ekonomi lemah, yang berjualan barang kebutuhan sehari-hari, makanan atau jasa dengan modal yang relatif kecil, modal sendiri atau modal orang lain, baik berjualan di tempat terlarang maupun tidak. Istilah kaki lima diambil dari pengertian tempat di tepi jalan yang lebarnya lima kaki. Tempat ini umumnya terletak ditrotoar, depan toko dan tepi jalan.

Ada yang menyatakan bahwa istilah pedagang kaki lima berasal dari orang yang berdagang yang menggelarkan barang dagangannya, mereka cukup menyediakan tempat darurat, seperti bangku-bangku yang biasanya yang berkaki empat, ditambah dengan sepasang kaki pedagangnya sehingga berjumlah lima,

---

<sup>1</sup> <http://www.ugm.ac.id/index.php?page=rilis&artikel=322>, pada tanggal 14 Februari 2012 pukul 18.58 WIB

maka timbullah julukan pedagang kaki lima. Terlepas dari asal usul nama kaki lima tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pedagang kaki lima ialah setiap orang yang melakukan kegiatan usaha dengan maksud memperoleh penghasilan yang sah, dilakukan secara tidak tetap, dengan kemampuan terbatas, berlokasi di tempat atau pusat-pusat konsumen, dan tidak memiliki izin usaha.<sup>2</sup>

Dalam perencanaan suatu kota, para perencana ataupun penentu kebijakan seringkali kurang optimal dalam menetapkan kebijakan mengenai lokasi-lokasi kegiatan informal, akibatnya para pedagang yang bergerak dalam sektor informal menempati ruang-ruang kota yang tersisa (*left-over urban space*) yang menimbulkan rasa tidak aman dalam bekerja karena harus siap digusur sewaktu-waktu. Permasalahan PKL juga muncul karena belum adanya ruang/tempat yang memadai secara layak para PKL di dekat pusat-pusat kegiatan yang juga membutuhkan keberadaan mereka.

Penyelesaian yang bersifat represif/menekan/menindas seperti yang banyak terjadi saat ini, hanya merugikan satu pihak dengan tidak mempertimbangkan dampak selanjutnya. Kecenderungan penataan ruang kota di berbagai kota besar di Indonesia saat ini terkesan bersifat represif atau yang lazim disebut "*negative planning*". Lebih banyak berwujud larangan dan aturan-aturan yang keras dan kaku, ketimbang pembinaan dan pewadahan yang luwes dan kenyal.

Lokasi studi pada penelitian ini berada di Jalan Tapak yang berada di kawasan pusat Kota Ternate. Jalan Tapak secara keseluruhan merupakan kawasan reklamasi pantai yang menghubungkan tiga kelurahan, yakni Kelurahan Gamalama, Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio. Jalan Tapak terbagi atas 4 bagian, yaitu Tapak Tiga, Tapak Dua, Tapak Satu, dan Tapak Satu Plus.

Pada penelitian ini, peneliti memilih Jalan Tapak Satu Plus yang berada paling utara dari Jalan Tapak sebagai lokasi penelitian. Jalan Tapak Satu Plus terdapat di Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio yang menghubungkan Kelurahan Soa Sio dengan Terminal Umum serta Pasar

---

<sup>2</sup> Buchari Alma. *Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa*, ALFABETA, Bandung, 2007, hal 64

Gamalama. Karena lokasinya yang berhadapan langsung dengan pantai, maka lokasi ini selalu ramai pada setiap hari, dimulai dari pukul 14.00 WIB hingga pukul 24.00 WIB dengan kegiatan yakni menikmati aneka jenis dagangan yang disediakan oleh para pedagang sambil menikmati suasana pantai, baik sore maupun malam hari. Peneliti memilih Jalan Tapak Satu Plus sebagai lokasi studi penelitian ini dengan alasan lokasi ini merupakan salah satu tempat pemusatan lokasi perdagangan di Kota Ternate. Pedagang kaki lima yang tidak tertata dan teratur di lokasi ini merupakan salah satu permasalahan yang dihadapi dalam upaya merevitalisasi lokasi perdagangan di lokasi tersebut. Sebelumnya ada upaya penataan yang dilakukan oleh pemerintah kota (Pemkot) dengan menyediakan lahan untuk tempat berjualan. Namun nyatanya, hal itu tidak secara signifikan membuat para pedagang di lokasi ini tetap menempati lokasi ini yang belum tertata dan teratur, sehingga kesemrawutan dan kekumuhan tetap terlihat di lokasi ini (Malut Post, 2009).

Aktivitas pedagang kaki lima di lokasi ini menggunakan trotoar sebagai tempat untuk meletakkan lapak yang digunakan sebagai sarana berjualan. Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa aktivitas berjualan di lokasi ini memberikan kesan kekumuhan, dimana bangunan yang terdapat di lokasi studi tergolong sederhana. Bangunan sederhana ini bisa dilihat pada lapak yang digunakan sebagai sarana berjualan sudah tampak terlihat lapuk. Masalah lain di lokasi ini adalah rusaknya tempat sampah yang terdapat di lokasi ini dan juga tidak dimanfaatkannya dengan baik adanya Tempat Pembuangan Sampah (TPS) di bagian selatan dari lokasi ini, sehingga sampah yang dihasilkan dari aktivitas berjualan diletakkan di depan tempat berjualan atau di median jalan yang selanjutnya diangkut oleh petugas kebersihan. Selain itu, sampah-sampah juga sering dibuang ke perairan darat yang berada di sebelah barat dari lokasi, baik itu oleh para penjual maupun pembeli, yang membuat perairan darat tersebut terlihat lebih kotor dari kondisi sebelumnya.

Jalan Tapak juga merupakan jalan penghubung ke pusat kota. Keadaan ini juga tidak terlepas dari adanya terminal umum dengan tipe A yang merupakan tempat pemberhentian terakhir bagi kendaraan-kendaraan yang ada di Kota

Ternate. Selain itu, lokasi ini berdekatan juga dengan pusat perdagangan dan jasa yang jaraknya  $\pm$  700 meter ke arah selatan dari lokasi ini.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan judul yang diangkat yakni konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus yang dilatarbelakangi permasalahan, mengharuskan lokasi tersebut diperhatikan, khususnya dalam hal penataan. Permasalahan-permasalahan yang ditemukan di lokasi ini antara lain :

- A. Waktu memulai berjualan yang belum teratur.
- B. Kondisi lapak memberikan kesan kumuh.
- C. Jarak antar lapak yang tidak teratur.
- D. Peralatan berdagang berupa lapak, kursi dan meja yang disimpan di trotoar pasca berjualan.
- E. Kondisi penerangan yang belum mendukung ketika terjadi pemadaman listrik
- F. Tempat sampah dalam kondisi rusak dan tidak dapat digunakan lagi.
- G. Pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan.
- H. Ruang parkir menggunakan badan jalan dengan bentuk yang tidak teratur.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka dalam penelitian ini dibagi pada penataan yang bersifat fisik dan non fisik. Sehingga rumusan masalah yang diangkat pada penelitian ini adalah, "*bagaimana konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus*" berdasarkan permasalahan yang ada ?

## 1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian adalah untuk menjawab pertanyaan yang diungkap dalam rumusan masalah. Sedangkan tujuan utama penelitian ini adalah memberikan konsep penataan pedagang kaki lima di lokasi studi, dengan sasaran yang ingin dicapai antara lain :

- A. Mengidentifikasi karakteristik lokasi studi
- B. Mengidentifikasi karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi
- C. Mengidentifikasi karakteristik pembeli di lokasi studi

- D. Mengidentifikasi fasilitas dan utilitas pendukung
- E. Menyusun konsep penataan pedagang kaki lima berdasarkan permasalahan yang ditemukan di lokasi studi.

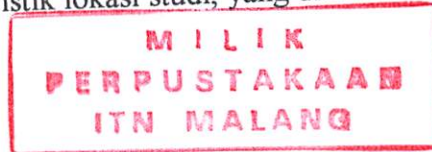
## 1.4 Keluaran dan Kegunaan

### 1.4.1 Keluaran

Keluaran yang diharapkan dari penelitian ini adalah terwujudnya lokasi pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus yang teratur, rapi, dan bersih, baik demi kepentingan pedagang, pembeli, maupun pengguna jalan yang melewati jalan ini. Selain itu, dari sasaran yang telah diuraikan sebelumnya, terdapat pula beberapa keluaran, yaitu :

A. Sasaran I, mengidentifikasi karakteristik lokasi studi, yang dilihat dari :

1. Sistem transportasi
2. Kondisi keamanan
3. Kondisi kebersihan
4. Elemen alamiah



Keluaran yang diharapkan yaitu mengetahui karakter dari lokasi studi yang digunakan dalam mendukung adanya aktivitas pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus, berdasarkan variabel-variabel yang telah disebutkan, sehingga dapat menjadi salah satu acuan dalam penentuan konsep penataan di lokasi ini.

B. Sasaran II, mengidentifikasi karakteristik pedagang kaki lima, meliputi :

1. Waktu mulai berjualan
2. Sarana berjualan
3. Ruang berjualan

Keluaran yang diharapkan adalah dapat menjawab beberapa permasalahan di lokasi studi yang ada didalamnya, sehingga permasalahan-permasalahan di lokasi studi yang diangkat dalam penelitian ini dapat diminimalkan.

C. Sasaran III, mengidentifikasi karakteristik pembeli di lokasi studi, meliputi :

1. Cara berkunjung
2. Waktu berkunjung

3. Usia dan asal pembeli
4. Sarana yang digunakan ketika berkunjung
5. Kebiasaan yang dilakukan

Keluaran yang diharapkan dari sasaran ini adalah menemukan karakteristik pembeli di lokasi studi yang mempunyai keterkaitan dengan pedagang kaki lima sehingga dapat dijadikan acuan dalam penentuan konsep penataan di lokasi ini.

D. Sasaran IV, mengidentifikasi fasilitas dan utilitas pendukung, meliputi :

1. Tempat sampah
2. Ruang parkir

Keluaran yang diharapkan adalah mengetahui kondisi fasilitas dan utilitas yang telah ada maupun yang belum terpenuhi untuk menunjang kegiatan pedagang kaki lima di lokasi studi.

E. Sasaran V, menyusun konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya.

Berdasarkan sasaran serta keluaran dari masing-masing sasaran yang telah disebutkan di atas, maka output yang ingin dihasilkan yaitu suatu Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan permasalahan yang ditemukan di lokasi studi.

#### **1.4.2 Kegunaan**

Kegunaan dari penelitian tentang konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus diuraikan dalam tiga bagian, yakni :

A. Manfaat bagi peneliti

Adapun kegunaan atau manfaat dari penelitian tentang konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus ini bagi peneliti adalah :

1. Teori-teori serta studi lapangan yang pernah didapatkan dibangku perkuliahan sekiranya dapat diterapkan dalam penelitian ini, sehingga dapat menambah wawasan dan pengetahuan dalam menempuh studi penelitian ini.
2. Dapat memberikan serta menambah pengetahuan bagi peneliti dikemudian hari dalam memecahkan masalah atau kasus-kasus yang terkait dengan

bidang perencanaan, khususnya yang berkaitan dengan penataan pedagang kaki lima (PKL).

3. Dapat memberikan sumbangsih penataan terhadap lokasi pedagang kaki lima yang menjadi lokasi studi dan juga bagi lokasi-lokasi pedagang kaki lima lainnya yang berada di Kota Ternate.

#### B. Manfaat bagi pemerintah

Adapun kegunaan atau manfaat dari studi penelitian tentang konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus bagi pemerintah adalah :

1. Mendorong dan mempercepat perkembangan kota dan kawasan-kawasan tertentu untuk mencapai kemajuan dan kemandirian kota.
2. Sekiranya pemerintah dapat melakukan pembenahan di lokasi studi menjadi lokasi pedagang kaki lima yang bersih, sehat, dan tertata.

#### C. Manfaat bagi masyarakat

Adapun kegunaan atau manfaat dari studi penelitian ini bagi masyarakat Kota Ternate adalah :

1. Masyarakat Kota Ternate, baik pedagang maupun pembeli bisa mendapatkan dan merasakan fasilitas yang lebih baik selama berada di lokasi studi, dan juga masyarakat lain yang melewati jalan ini dapat merasakan atau menikmati keindahan jalan ini bila dalam keadaan bersih, sehat, dan tertata rapi.
2. Baik PKL maupun pembeli bisa merasakan keamanan serta kenyamanan selama berada di lokasi ini.

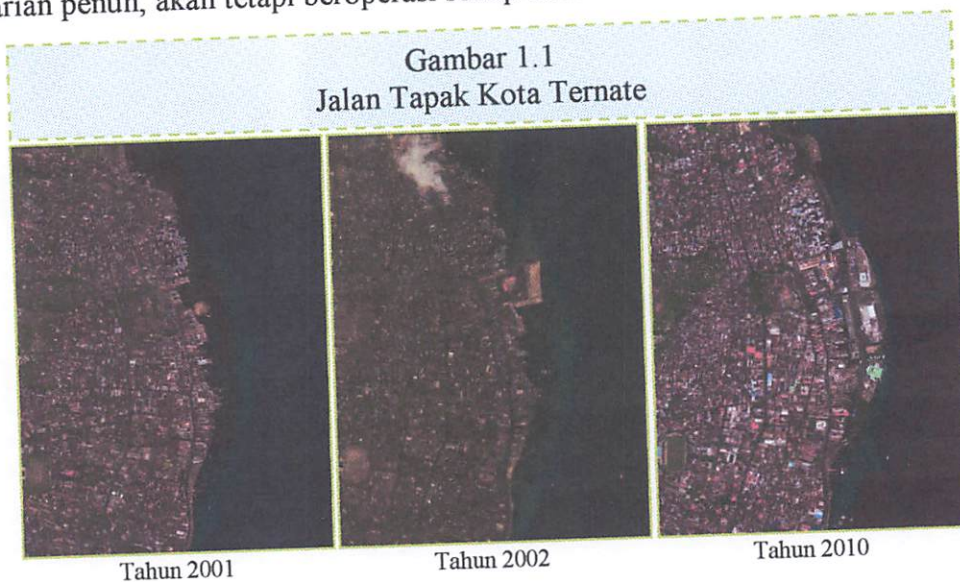
### 1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi terbagi menjadi dua yaitu ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup lokasi studi berkaitan dengan batas wilayah penelitian, sedangkan ruang lingkup materi berarti membatasi materi pembahasan berdasarkan permasalahan yang terdapat di lokasi studi.



### 1.5.1 Lingkup Lokasi

Lokasi studi yang berada di Jalan Tapak Satu Plus ini awalnya merupakan daerah pinggiran pantai yang kini telah dibuat reklamasi pantai yang panjangnya  $\pm$  600 meter. Jalan yang merupakan lokasi penelitian ini terdapat di Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio, Kota Ternate. Semenjak dibuatnya reklamasi pantai, kegiatan berjualan pun mulai terjadi di lokasi ini, yang mulai beroperasi pukul 14.00 WIB hingga 24.00 WIB. Para pedagang yang beraktivitas di lokasi ini menggunakan trotoar yang ada di sepanjang jalan ini untuk melakukan aktivitasnya. Kegiatan berjualan di lokasi ini tidak berlangsung selama seharian penuh, akan tetapi beroperasi setiap hari.



*Sumber : Google Earth*

Mengingat bahwa lokasi studi berada di Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio, maka batas administrasi dari Kelurahan Makassar Timur dan Soa Sio adalah :

- Sebelah Utara : Kelurahan Salero
- Sebelah Selatan : Kelurahan Gamalama
- Sebelah Timur : Selat Halmahera
- Sebelah Barat : Kelurahan Makassar Barat dan Kelurahan Soa

Sedangkan batas fungsi kawasan dari lokasi studi yaitu

- Sebelah Utara : Dodoku Ali

- Sebelah Selatan : Pasar Gamalama serta Terminal Umum
- Sebelah Timur : Selat Halmahera
- Sebelah Barat : Permukiman Warga Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1

### 1.5.2 Lingkup Materi

Lingkup materi dimaksudkan untuk memberikan batasan pembahasan permasalahan secara proporsional sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.

Adapun lingkup materi dalam penelitian ini adalah :

#### A. Mengidentifikasi karakteristik lokasi studi

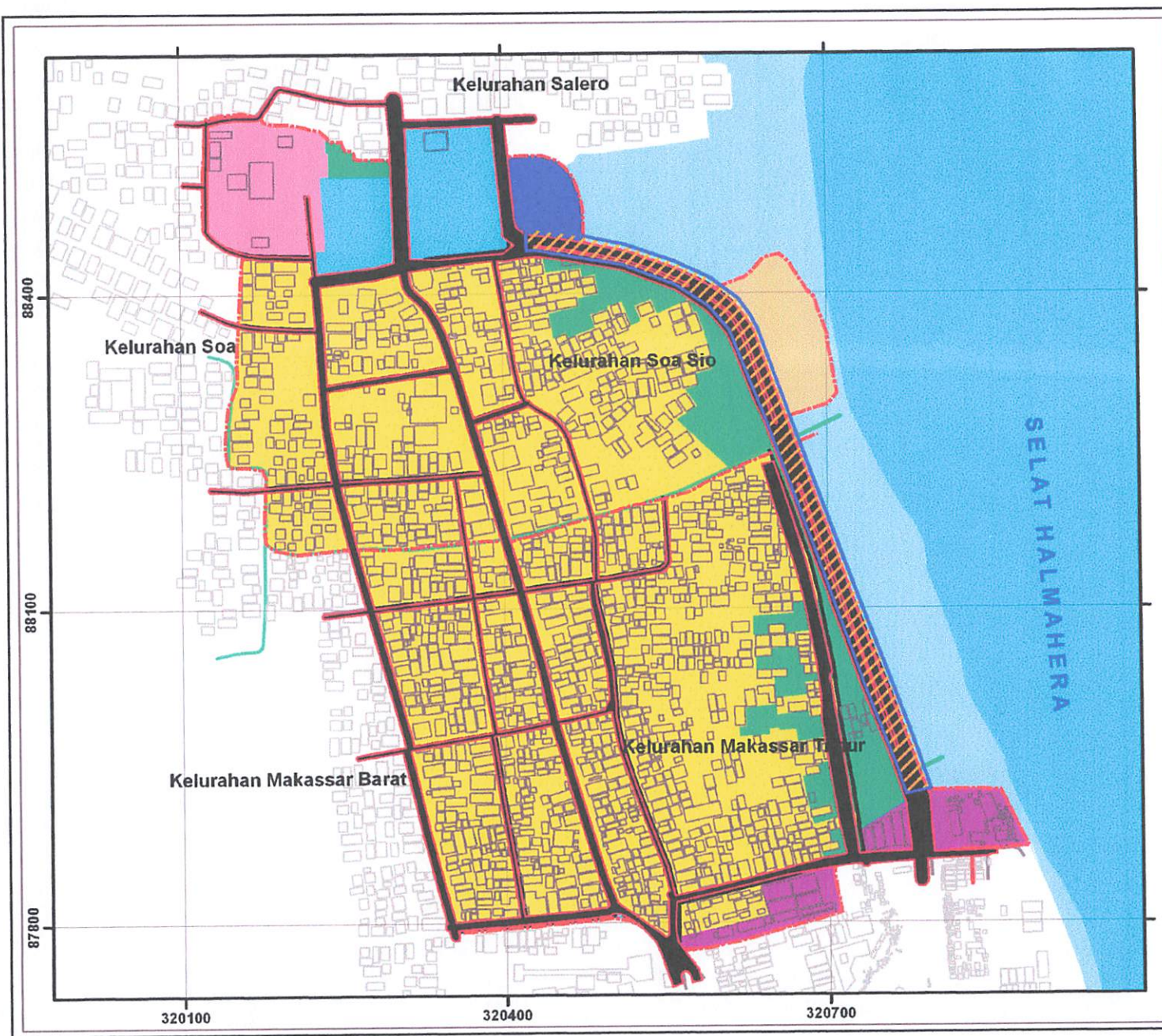
1. Sistem transportasi
  - a. Sirkulasi
  - b. Volume lalu lintas
  - c. Kapasitas jalan
  - d. Tingkat pelayanan jalan
2. Kondisi keamanan
  - a. Keamanan lalu lintas
  - b. Pencahayaan
  - c. Tindak kriminalitas
3. Kondisi kebersihan
4. Elemen alamiah
  - a. Air laut
  - b. Vegetasi
  - c. Sensori

#### B. Mengidentifikasi karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi

1. Waktu mulai berjualan
2. Sarana berjualan
3. Ruang berjualan

#### C. Mengidentifikasi karakteristik pembeli di lokasi studi

1. Cara berkunjung

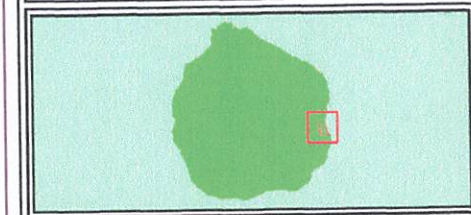


**TUGAS AKHIR**  
**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

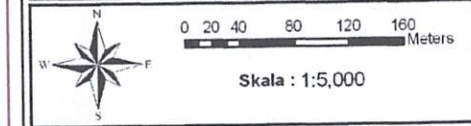
**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

**JUDUL PETA**  
**Peta Administrasi Kelurahan**

- Legenda :**
- Batas Kelurahan
  - Jalan
  - Sungai
  - Laut
  - Permukiman
  - Perdagangan dan Jasa
  - Ruang Terbuka Hijau
  - Fasilitas Umum
  - Perairan Darat
  - Keraton
  - Lahan Kosong
  - Daratan
  - Lokasi Studi



**No. Peta : 1.1**



- Sumber :**
1. Google Earth Pro.2010
  2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
  3. Hasil Survey

2. Waktu berkunjung
  3. Usia dan asal pembeli
  4. Moda yang digunakan
  5. Kebiasaan yang dilakukan
- D. Mengidentifikasi kebutuhan fasilitas dan utilitas di lokasi studi
1. Tempat sampah
  2. Ruang parkir
- E. Konsep penataan pedagang kaki lima di lokasi studi yang diharapkan dapat menjawab permasalahan-permasalahan yang ada, antara lain :
1. Konsep sarana berjualan, baik untuk penjual maupun pembeli, akan digunakan konsep yang sekiranya dapat menjawab permasalahan yang ada.
  2. Konsep ruang berjualan, yang diharapkan dapat menjawab permasalahan di lokasi studi, seperti jarak antara pedagang yang tidak teratur, serta pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan
  3. Kebutuhan fasilitas dan utilitas pendukung pada aktifitas pedagang kaki lima, seperti penyediaan tempat sampah, serta penataan ruang parkir berdasarkan bentuk parkir yang disesuaikan dengan asumsi dari jumlah kendaraan pembeli.

## **1.6 Sistematika Pembahasan**

### **BAB I : Pendahuluan**

Menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, keluaran dan kegunaan, ruang lingkup, serta sistematika pembahasan.

### **BAB II : Kajian Pustaka**

Kajian pustaka menguraikan tentang teori-teori yang berkaitan dengan tema penelitian dan yang akan digunakan sebagai bahan acuan dalam penelitian ini.

### **BAB III : Metodologi Penelitian**

Menguraikan tentang metode yang digunakan dalam penelitian terkait dengan konsep penataan pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate.

### **BAB IV : Data**

Menguraikan gambaran umum Kota Ternate, gambaran umum pedagang kaki lima di Kota Ternate yang berada dalam lingkup Kota Ternate, gambaran umum dari lokasi studi, karakteristik dari pedagang dan pembeli, serta kebutuhan fasilitas dan utilitas yang dibutuhkan dalam mendukung aktifitas berjualan di lokasi studi

### **BAB V : Analisa**

Menguraikan tentang data serta analisa yang digunakan dalam menganalisa penelitian terkait permasalahan yang ditemukan di lokasi studi.

### **BAB VI : Konsep Penataan**

Menguraikan konsep yang digunakan dalam penelitian serta penataan pedagang kaki lima berdasarkan permasalahan yang ditemukan di lokasi studi.

### **BAB VII : Kesimpulan**

Memberikan kesimpulan dan rekomendasi terkait konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan permasalahan yang diangkat.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Tinjauan pustaka merupakan bagian dari sub bab yang menjelaskan tentang teori yang berkaitan dengan tema penelitian dan akan digunakan sebagai bahan acuan dalam penelitian ini. Tujuannya, untuk menunjang perumusan masalah sekaligus menentukan variabel yang akan digunakan dalam penelitian.

#### **2.1 Penataan Pedagang Kaki Lima**

Penataan pedagang kaki lima yang terdapat pada suatu kota tidak terlepas dari penataan ruang kota tersebut. Baik tidaknya suatu penataan secara jelas akan berdampak pada ruang kota itu sendiri. Yang dimaksud dengan Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.<sup>1</sup>

Jika dikaitkan dengan tema penelitian ini, maka penataan yang dimaksud disini yaitu upaya penanganan tapak (site) secara optimal melalui proses keterpaduan penganalisaan dari suatu tapak dan kebutuhan program penggunaan tapak. Dengan demikian, setiap elemen dan fasilitas akan diletakkan di atas lahan dalam keterpaduan fungsi dan selaras dengan karakteristik tapak dan lingkungan alamnya. Mengingat penataan tapak merupakan bagian dari perencanaan tapak maka untuk kasus ini akan menggunakan pendekatan analisa tapak (analysis site) sebagai metode untuk mengidentifikasi karakter tapak.

Pada perencanaan lansekap ada tiga faktor penting untuk dianalisa yaitu ekologi lansekap, manusia dengan sosial ekonomi budayanya, dan estetika. Estetika pada lansekap merupakan faktor yang tidak berdiri sendiri tetapi merupakan gabungan dari kedua faktor lainnya.<sup>2</sup>

Beranjak dari definisi perencanaan tapak (site planning) yakni seni menata lingkungan buatan manusia dan lingkungan alamiah guna menunjang kegiatan

---

<sup>1</sup> Peraturan Presiden No.65 Thn 2006 Tentang Pertanahan dan Undang-undang RI. No. 26 Thn 2007 Tentang Penataan Ruang, Citra Umbara, Bandung, 2007, hal. 209

<sup>2</sup> Rustam Hakim,dkk. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Jakarta, 2002, hal 4

manusia, maka tujuan dari analisa tapak ini adalah menata lingkungan baik alamiah maupun buatan manusia guna menunjang kegiatan manusia. Adapun yang dilakukan dalam analisa site yaitu menganalisa terhadap potensi dan kendala yang mungkin timbul dari rancangan kita. Ada tiga hal yang perlu dipertimbangkan dalam analisa tapak yaitu :<sup>3</sup>

- Analisa terhadap aktivitas dan fungsi pemakai
- Analisa terhadap spatial / lingkungan tapak (alamiah dan buatan)
- Konteks penganalisaan terhadap behavioral (pola aktivitas sosial, ekonomi, budaya dan lingkungan tapak sekitarnya termasuk kebijakan umum yang mempengaruhi pengembangan tapak.

Analisa tapak dibagi menjadi dua bagian, yakni analisa tapak terhadap lingkungan alamiah dan analisa terhadap lingkup buatan.<sup>4</sup>

#### A. Analisa lingkungan alamiah

Lingkungan alamiah adalah elemen-elemen alami dan keadaan tempat sekitar tapak yang meliputi :

##### 1. Iklim

Analisa terhadap faktor klimatologi meliputi aspek – aspek bagaimana suhu secara regional, suhu di dalam tapak, sudut atau arah sinar matahari, curah hujan, kekuatan angin, frekuensi angin, dan kelembapan. Pengaruh iklim ini akan mempengaruhi ruang – ruang yang dikehendaki ataupun keterlindungan terhadap pengaruh panas dan teduhnya suatu ruang. Iklim menjadi bagian yang akan dibahas dalam analisa lingkungan alamiah karena iklim memiliki pengaruh terhadap kenyamanan dalam penataan tapak.

##### 2. Air (Laut)

Analisa terhadap unsur adanya air dalam tapak dikarenakan tiga hal :

- a. Air sangat penting sebagai elemen dasar yang menunjang kehidupan

<sup>3</sup> Rustom Hakim, dkk. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Jakarta, 2002, hal 230

<sup>4</sup> Ibid. hal 230-236

b. Tinggi muka air dan air bawah tanah mempengaruhi potensi pengembangan tapak

c. Air merupakan elemen lansekap

### 3. Tanah

Analisa tanah menjadi penting karena mempengaruhi :

a. Sifat ekologis sebagai medium untuk menunjang keberlangsungan kehidupan tumbuh – tumbuhan

b. Sebagai pemilihan konstruksi

c. Sebagai potensi tapak

### 4. Topografi

Bentuk muka tanah atau topografi mempengaruhi rancangan dalam 3 (tiga) hal, yakni:

a. Mempengaruhi iklim dan cuaca

b. Mempengaruhi bidang muka tanah untuk keperluan konstruksi

c. Menggambarkan karakter tapak

### 5. Vegetasi

Suatu kumpulan vegetasi akan mempengaruhi kondisi iklim, karakter tapak dan tipe tanah. Disamping itu juga mempengaruhi kondisi hidrologis setempat. Lebih dari itu vegetasi merupakan potensi tapak yang penting dalam hal pembentukan skala, tekstur, warna, dan bentuk tajuk, karakter tapak serta komposisi.

### 6. Sensori

Analisa yang perlu dilakukan adalah view atau titik pandang atau penglihatan. View dari tapak termasuk posisi titik pandang yang potensial untuk melihat potensi lansekap. Apakah pandangan itu positif atau negatif.

### 7. Sumber kebisingan

Dimana terdapat sumber kebisingan. Berapa besar kekuatan sumber kebisingan tersebut. Apa yang menyebabkan timbulnya kebisingan. Ke arah mana sumber kebisingan bergerak dll.



## 8. Pemandangan yang baik dan pemandangan buruk

Analisa potensi pemandangan yang menarik dan kurang menarik. Didasari bahwa hal menarik atau kurang menarik mempunyai penilaian yang relatif (subyektif). Namun bila dikaitkan dengan tujuan dan sasaran perancangan, maka penilaian tersebut dapat dibuat dengan cara memperbandingkan satu dengan yang lainnya. Mana yang lebih potensi dengan yang lainnya.

### B. Analisa lingkungan buatan

Pada tahap ini yang perlu diperhatikan yaitu meliputi :

#### 1. Batasan tapak

Batasan tapak dalam master plan perlu dikenali. Dikaitkan dengan skala gambar, berupa luasan kuantitatif bangunan dan ruang luarnya dengan satuan meter persegi. Mengenali pencapaian dari luar tapak. Mengenali lingkungan di sekitar tapak, apa fungsi lingkungan sekitarnya. Bagaimana hubungan tapak dengan kegiatan lingkungan sekitarnya.

#### 2. Konsepsi ruang

Konsepsi ruang dilakukan untuk mengetahui pola dan sistem tata letak bangunan berdasarkan penentuan aktivitas atau kegiatan dalam tapak. Berikut pemahaman mengenai tata letak bangunan dan pola bangunan yang digunakan dalam penelitian ini.

- a. Sistem tata letak bangunan yaitu proses penanganan tapak dari sisi tatanan bangunan agar dapat berfungsi secara optimal.
- b. Sistem cluster yaitu ruang-ruang yang dikelompokkan berdasarkan adanya hubungan atau bersama-sama memanfaatkan ciri. Adapun yang akan menjadi pertimbangan sistem cluster dalam penelitian ini yaitu kesamaan karakter dagangan PKL yang dipengaruhi oleh faktor modal tiap pedagang yang kemudian akan mempengaruhi luasan ruang berjualan.
- c. Pola bangunan yaitu bagian dari penanganan tapak agar tercapai fungsi kawasan secara optimal, adapun pola bangunan diantaranya

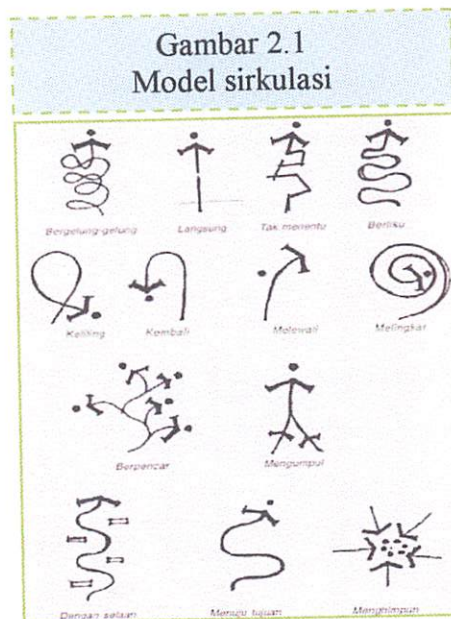
pola grid (Grid Pattern) dan pola Geometris dengan memanfaatkan pola sumbu Axis dalam konsepnya.

### 3. Pola sirkulasi dan Parkir

#### a. Pola sirkulasi

Pola sirkulasi yang ada pada kawasan penataan sudah sepantasnya dipelajari agar konsep dari sirkulasi tersebut sesuai dengan karakter pengguna, yaitu pejalan kaki, ataupun sirkulasi kendaraan bermotor.

- Beberapa model sirkulasi yaitu : bergelung – gelung, langsung, tak menentu, berliku, keliling, kembali, melewati, melingkar, berpencar, mengumpul, dengan selaan, menuju tujuan, menghimpun.<sup>5</sup> Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Sumber : Buku *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Rustam Hakim, 2002, 118

- Faktor – faktor yang merangsang manusia untuk bergerak, antara lain :<sup>6</sup>
  - Bila ada sesuatu yang menyenangkan
  - Bila ada benda-benda yang diinginkan
  - Sedikit mempunyai halangan

<sup>5</sup> Rustam Hakim, dkk. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Jakarta, 2002, hal 117

<sup>6</sup> *Ibid*, hal 119

- Adanya tanda atau petunjuk yang jelas dan mengarah
- Bila adanya sesuatu yang sesuai atau cocok
- Bila sesuatu mempunyai kegunaan
- Bila sesuatu mempunyai daya tarik
- Untuk menuju jalan masuk
- Untuk mencapai suatu tujuan
- Bila ada sesuatu yang menakjubkan dan rasa ingin tau
- Bila menerima sesuatu
- Menuju suatu titik yang mempunyai warna dan tekstur terkuat
- Bila ada ruang-ruang yang menyenangkan
- Bila ada rasa petualangan
- Bila ada sesuatu yang indah, permai
- Menuju objek atau daerah dan ruang yang cocok dengan hati atau kebutuhannya

- Jarak berjalan kaki

Panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki umumnya berbeda – beda tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, di samping adanya faktor-faktor lain yang mempengaruhi. Menurut Unterman (1984), ada empat faktor penting yang dapat mempengaruhi panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki, diantaranya : <sup>7</sup>

- Waktu

Berjalan kaki pada waktu – waktu tertentu mempengaruhi panjang/jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif. Sedangkan waktu berbelanja kadang dapat dilakukan 2 jam dengan jarak sampai 2 mil tanpa disadari sepenuhnya oleh si pejalan kaki.

Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang panjang/jaraknya biasa dilakukan tidak terlalu jauh dari tempat

---

<sup>7</sup> Danisworo. Teori Perancangan Urban, ITB, Bandung, 1991, hal III-15

kerjanya, panjang atau jarak tempuh dari berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan jarak 500 yard (455 m), menurut mereka lebih panjang 500 yard maka orang akan berpikir untuk memilih moda yang lain.

- **Kenyamanan**

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki. Jarak tempuh berjalan kaki orang di Indonesia  $\pm$  400 m, sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang, berjalan kaki diharapkan tidak lebih dari 300m.

- **Ketersediaan kendaraan bermotor**

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaran bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki.

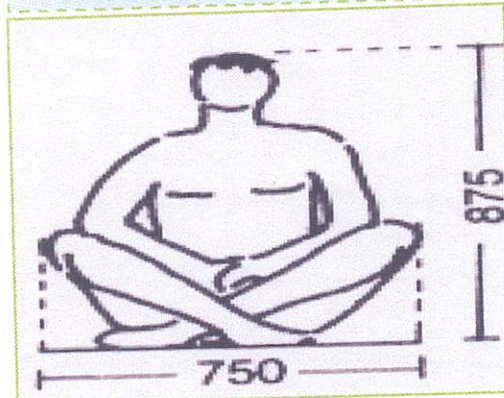
- **Pola tata guna lahan**

Pada daerah penggunaan lahan campuran (mixed use) seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat.

- **Ukuran dan kebutuhan ruang gerak**

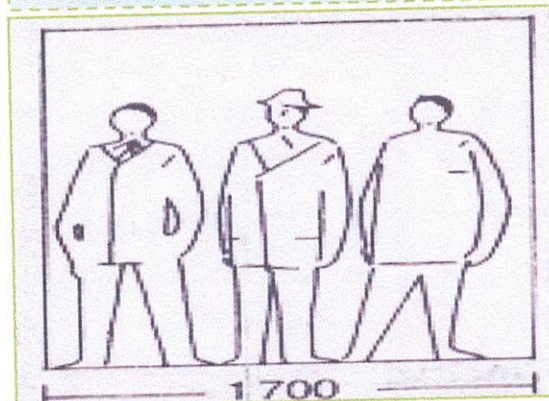
Untuk ukuran minimal dan kebutuhan ruang gerak manusia dalam berbagai situasi sehari-hari, berdasarkan data ukuran orang Eropa dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

Gambar 2.2  
Kebutuhan ruang duduk 1 orang



Sumber : Buku Data Arsitek edisi ke-dua, Ernst Neufert, 1987, 11

Gambar 2.3  
Kebutuhan ruang 3 orang berjalan



Sumber : Buku Data Arsitek edisi ke-dua, Ernst Neufert, 1987, 12

MILIK  
PERPUSTAKAAN  
ITN MALANG

b. Parkir

Salah satu bentuk gangguan samping di daerah perkotaan adalah kegiatan perparkiran yang menggunakan badan jalan. Gangguan samping akan sangat mempengaruhi kapasitas ruas jalan. Lebar jalan yang tersita oleh kegiatan perparkiran (termasuk lebar manuver) tentu mengganggu kelancaran dan mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat atau dengan perkataan lain, kapasitas jalan tersebut akan berkurang (penurunan kapasitas jalan bukan saja disebabkan oleh pengurangan lebar jalan tetapi juga proses kegiatan kendaraan

masuk dan keluar petak parkir). Semakin besar sudut parkir kendaraan, semakin besar pula pengurangan kapasitas jalannya.<sup>8</sup> Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996).<sup>9</sup> Parkir pada lokasi studi menggunakan badan jalan dan menggunakan sudut yang tidak teratur. Artinya parkir yang ada di lokasi ini belum tertata terkait dengan bentuk parkir. Parkir yang terdapat di lokasi studi terletak pada sisi bagian timur dari Jalan Tapak Satu Plus, meliputi sepeda motor dan mobil pribadi yang merupakan kendaraan dari para pembeli.

- Beberapa jenis penempatan fasilitas parkir :
  - ❖ Parkir di badan jalan (on street parking)
    - Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir
    - Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir
  - ❖ Parkir di luar badan jalan (of street parking)
    - Fasilitas parkir untuk umum
    - Fasilitas parkir untuk penunjang
- Beberapa bentuk tempat parkir kendaraan :
  - Parkir tegak lurus (perpendicular)

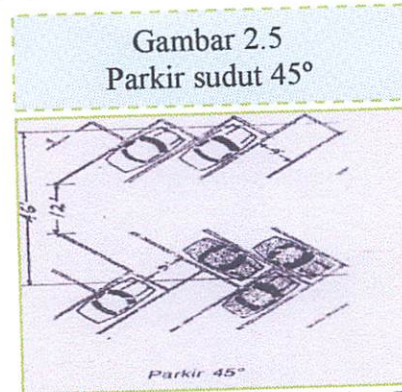


Sumber : Buku *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Rustam Hakim, 2002, 157

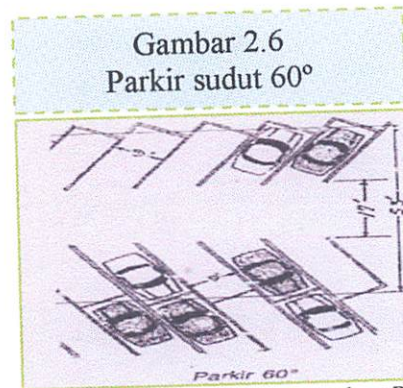
<sup>8</sup> Ofyar Z. Tamiz. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung, hal 67

<sup>9</sup> Rustam Hakim, dkk. *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Jakarta, 2002, hal 151

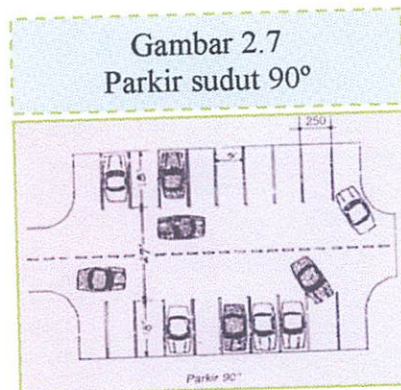
- Parkir sudut (angel)



Sumber : Buku Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Rustam Hakim, 2002, 172

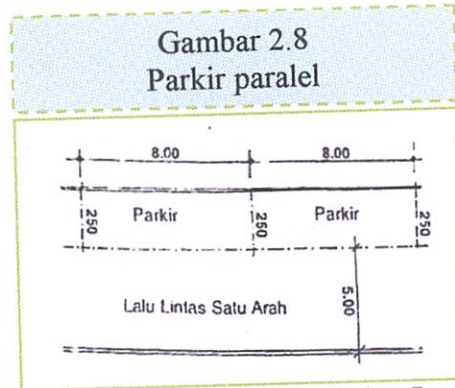


Sumber : Buku Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Rustam Hakim, 2002, 172



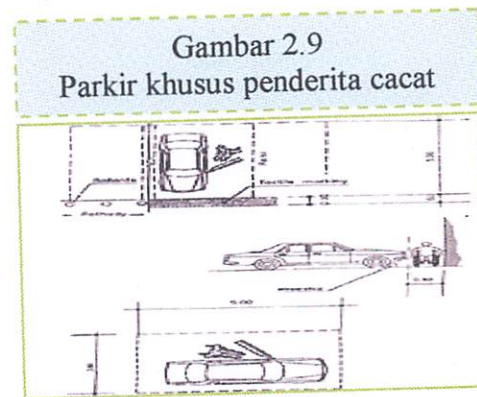
Sumber : Buku Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Rustam Hakim, 2002, 172

- Parkir paralel (parallel)



Sumber : Buku Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Rustam Hakim, 2002, 158

- Parkir khusus penderita cacat





Sumber : Buku Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap, Rustam Hakim, 2002, 159











- Beberapa jenis kendaraan transportasi, antara lain :


**Tabel 2.1**

**Jenis Kendaraan Alat Transportasi**

Jenis kendaraan	Ukuran	Gambar
Bus	Ukuran mobil : 4.820 mm dan lebar bodi 1.765 mm	
Bus kecil	Ukuran mobil : 8.000 mm dan lebar bodi 3.000 mm	



Jenis kendaraan	Ukuran	Gambar
Minibus	Ukuran mobil : 5.000 mm dan lebar bodi 1.500 mm	
MPV	Ukuran mobil : 4.800 mm dan lebar bodi 1.600 mm	
Jeep	Ukuran mobil : 4.000 mm dan lebar bodi 1.600 mm	
Sedan besar	Ukuran mobil : 4.820 mm dan lebar bodi 1.765 mm	
Sedan sedang	Ukuran mobil : 3.800 mm dan lebar bodi 1.400 mm	
Sedan kecil	Ukuran mobil : 2.900 mm dan lebar bodi 1.400 mm	
Kendaraan roda tiga	Ukuran mobil : 2.500 mm dan lebar bodi 1.600 mm	
Motor besar	Ukuran motor : 2.500 mm dan lebar bodi 1.050 mm	
Motor kecil	Ukuran motor : 2.000 mm dan lebar bodi 900 mm	
Sepeda	Ukuran sepeda : 1.500 mm dan lebar bodi 450 mm	

Jenis kendaraan	Ukuran	Gambar
Becak	Ukuran becak : 2.000 mm dan lebar bodi 900 mm	

Sumber : Buku *Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*, Rustam Hakim, 2002, 153-155

c. Bentuk fisik bangunan

Dalam analisa tapak bentuk bangunan perlu diperhatikan yaitu untuk mengetahui kesesuaian antara fungsi bangunan itu sendiri dengan fungsi yang akan direncanakan. Bentuk bangunan tersebut tentunya dipilih berdasarkan makna itu sendiri. Pada dasarnya konsep dan bentuk bangunan terdiri dari dua jenis, yaitu modern dan tradisional/kolonial.

d. Pola drainase

Yang perlu diperhatikan mengenai pola drainase dalam analisa tapak yaitu yang berhubungan dengan saluran pembuangan limbah.

e. Sarana utilitas

Pada analisa tapak sarana utilitas lebih ditekankan pada peletakan dari tiap jenis utilitas.

## 2.2 Pedagang Kaki Lima (PKL)

Memakai konsep informalitas perkotaan dalam mencermati fenomena PKL di perkotaan mengubah perspektif terhadap keberadaan mereka di perkotaan. PKL bukanlah kelompok yang gagal masuk dalam sistem ekonomi perkotaan. PKL bukanlah komponen ekonomi perkotaan yang menjadi beban bagi perkembangan perkotaan. Akan tetapi PKL adalah salah satu moda dalam transformasi perkotaan yang tidak terpisahkan dari sistem ekonomi perkotaan. Masalah yang muncul berkenaan dengan PKL ini adalah banyak disebabkan oleh kurangnya ruang untuk mewadahi kegiatan PKL di perkotaan. Konsep perencanaan ruang perkotaan yang tidak didasari oleh pemahaman informalitas perkotaan sebagai bagian yang menyatu dengan sistem perkotaan akan cenderung mengabaikan tuntutan ruang untuk sektor informal termasuk PKL.

Di kota-kota besar di Indonesia, khususnya di Surabaya tidak sulit menemukan segolongan warga yang dikategorikan sebagai pekerja sektor informal. Di sudut-sudut kota mereka mencari rezeki, memanfaatkan perputaran waktu 24 jam. Pedagang kaki lima (PKL) pada umumnya adalah self-employed, artinya mayoritas pedagang kaki lima hanya terdiri dari satu tenaga kerja. Modal yang dimiliki relatif tidak terlalu besar, dan terbagi atas modal tetap, berupa peralatan, dan modal kerja. Mereka (PKL) merupakan sebuah komunitas yang kebanyakan berjualan dengan memanfaatkan area pinggir jalan raya untuk mengais rezeki dengan menggelar dagangannya atau gerobaknya di pinggir-pinggir perlintasan jalan raya. Pekerjaan mereka sering dianggap kurang produktif karena hanya sekedar mencari makan, tidak untuk memaksimalkan keuntungan, berpendidikan rendah, miskin, tidak terampil, dan umumnya kaum migran. Terlebih lagi, mereka bekerja tanpa proteksi sosial. Tidak jarang mereka menjadi sasaran penertiban satuan polisi pamong praja karena dianggap liar, sumber kemacetan lalu lintas, muasal kriminalitas, dan pengotor keindahan kota. Padahal, pekerja sektor informal ini ada akibat ketidakmampuan pemerintah menyediakan lapangan pekerjaan. Mereka sesungguhnya turut membantu mengurangi pengangguran sekaligus mereduksi kemiskinan karena telah menciptakan lapangan pekerjaan.

### **2.2.1 Pengertian Pedagang Kaki Lima**

Pengertian PKL dalam Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000 yang tertera pada pasal 1, adalah pedagang yang didalam usahanya mempergunakan sarana yang mudah dibongkar pasang/dipindahkan serta mempergunakan bagian jalan/trotoar, dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya.

Pendapat yang sama juga dikemukakan oleh Pemerintah Jakarta dalam Perda DKI Jakarta Nomor 5 tahun 1978 yang mendefinisikan PKL sebagai mereka yang di dalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar dan tempat-tempat umum untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha serta tempat lain yang bukan miliknya. Rumusan tersebut mengindikasikan bahwa

PKL dibedakan dari pedagang lain berdasar jenis peruntukan dan status kepemilikan lokasi usaha mereka bukan berdasar kekuatan modal, cara kerja ataupun status legalitas mereka.

Menurut pengamat dari Fakultas Hukum Unpar dalam hasil penelitiannya yang berjudul “Masalah Pedagang Kaki Lima di Kotamadya Bandung dan Penertibannya melalui operasi TIBUM 1980”, menyatakan bahwa yang dimaksud dengan pedagang kaki lima adalah orang (pedagang-pedagang) golongan ekonomi lemah, yang berjualan barang kebutuhan sehari-hari, makanan atau jasa dengan modal yang relatif kecil, modal sendiri atau modal orang lain, baik yang berjualan di tempat terlarang maupun tidak. Istilah kaki lima di ambil dari pengertian tempat berjualannya di tepi jalan yang lebarnya lima kaki (5 feet). Tempat ini umumnya terletak di trotoar, depan toko dan tepi jalan.<sup>10</sup>

Ada yang menyatakan bahwa istilah pedagang kaki lima berasal dari orang yang berdagang yang menggelarkan barang dagangannya, mereka cukup menyediakan tempat darurat, seperti bangku-bangku yang biasanya yang berkaki empat, ditambah dengan sepasang kaki pedagangnya sehingga berjumlah lima, maka timbullah julukan pedagang kaki lima. Di Amerika, pedagang semacam ini disebut dengan *Hawkers* yang memiliki pengertian orang-orang yang menawarkan barang dan jasa untuk dijual di tempat umum, terutama di pinggir jalan dan trotoar. Terlepas dari asal usul nama kaki lima tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pedagang kaki lima ialah setiap orang yang melakukan kegiatan usaha dengan maksud memperoleh penghasilan yang sah, dilakukan secara tidak tetap, dengan kemampuan terbatas, berlokasi di tempat atau pusat-pusat konsumen, dan tidak memiliki izin usaha.<sup>11</sup>

Selain itu, Events HD & Korff mengatakan bahwa pedagang kaki lima (PKL) adalah bagian dari sektor informal kota yang mengembangkan aktivitas produksi barang dan jasa diluar kontrol pemerintah dan tidak terdaftar.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Buchari Alma. Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa, ALFABETA Bandung, 2007, hal 64

<sup>11</sup> Ibid. hal 64

<sup>12</sup> Ali Achsan Mustafa. Model Transformasi Sosial Sektor Informal, In-TRANS Publishing, Malang, 2008, hal 42

Disamping itu, **Gandhi Yogatama** (dalam Tugas Akhir Agung Witjaksono, ITN Malang, 1993) mendefinisikan pedagang kaki lima (PKL) sebagai berikut :<sup>13</sup>

- a. Pedagang Kaki Lima adalah pedagang kecil yang berjualan disuatu tempat seperti : jalan, taman, emper toko, dan pasar tanpa ijin dari pemerintah dengan ciri-ciri adanya sifat spesialisasi dalam kelompok barang dan jasa yang diperdagangkan.
- b. Pedagang Kaki Lima (PKL) adalah mereka yang didalam usahanya menggunakan bagian jalan suatu trotoar dan tempat umum yang bukan miliknya.

Dari beberapa definisi yang telah dipaparkan diatas, maka di dalam penelitian ini, peneliti menterjemahkan PKL sebagai pedagang yang didalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar, dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya.

Seperti halnya di lokasi studi, lokasi ini bukan diperuntukkan buat mereka untuk dijadikan tempat usaha. Namun dengan belum adanya lokasi yang tepat bagi mereka sehingga lokasi ini dipilih sebagai tempat usaha mereka, dengan alasan selain berada tepat di pinggiran pantai, rata-rata dari mereka bertempat tinggal di sekitar lokasi tersebut sehingga mereka tidak perlu mencari tempat lain untuk dijadikan tempat usaha. Mereka (PKL) memulai usaha dengan modal yang dikatakan cukup, yaitu berkisar antara Rp.1.500.000,- hingga Rp.3.000.000,- yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan untuk berjual (mis : bahan untuk membuat lapak, bahan mentah untuk membuat makanan yang akan dijual, serta bahan-bahan penunjang lainnya). Selain kebutuhan yang disebutkan, modal tersebut juga digunakan untuk membeli kebutuhan untuk para pengunjung/pembeli (mis : membeli kursi dan meja serta sarana untuk menunjang kebutuhan berjualan lainnya). Hal ini biasa dilakukan oleh para PKL yang baru memulai usahanya yang belum memiliki kebutuhan tersebut. Selain dari modal sendiri, PKL juga

---

<sup>13</sup> Gandhi Yogatama, dalam Tugas Akhir Agung Witjaksono, Studi Pengarahan Lokasi PKL Sebagai Dasar Pertimbangan dalam Perumusan Kebijakan Kota di Kawasan Kota Malang, ITN Malang, 1993

mendapatkan dari keluarga atau bahkan pinjaman, yang dijadikan modal untuk berdagang.

### **2.2.2 Karakteristik Pedagang Kaki Lima**

Pedagang kaki lima bermula tumbuh dan semakin berkembang dari adanya krisis moneter yang melanda secara berkepanjangan yang menimpa Indonesia pada tahun sekitar 1998 dimana salah satunya mengakibatkan terpuruknya kegiatan ekonomi. Kebutuhan untuk tetap bertahan hidup dengan menciptakan lapangan pekerjaan sendiri, menuntut masyarakat dengan modal dan ketrampilan terbatas menjadi pedagang kaki lima. Fenomena tersebut tidak disertai dengan ketersediaan wadah yang menaunginya dan seolah kurang memberi perhatian terhadap PKL.

Salah satu karakteristik sektor informal adalah cenderung menggunakan sumber daya lokal dan tidak memiliki ijin resmi sehingga usaha sektor informal sangat beraneka ragam seperti pedagang kaki lima, pedagang keliling, pedagang eceran, tukang warung, tukang cukur, tukang becak, tukang sepatu, tukang loak, buruh harian, serta usaha-usaha rumah tangga seperti pembuat tempe, tukang jahit, tukang tenun, dan lain-lain.

Karakteristik aktivitas PKL dapat ditinjau baik dari sarana fisik, pola penyebaran dan pola pelayanan dalam ruang perkotaan. Karakteristik dari PKL dijabarkan sebagai berikut : <sup>14</sup>

1. Kegiatan usaha tidak terorganisir secara baik.
2. Tidak memiliki surat izin usaha
3. Tidak teratur dalam kegiatan usaha, baik ditinjau dari tempat usaha maupun jam kerja.
4. Bergerombol di trotoar atau di tepi-tepi jalan protokol, di pusat-pusat dimana banyak orang ramai.
5. Menjajakan barang dagangannya sambil berteriak, kadang-kadang berlari mendekati konsumen.

---

<sup>14</sup> Buchari Alma. *Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa*, ALFABETA, Bandung, 2007, hal 64

Berikut ini akan dijabarkan mengenai karakteristik aktivitas PKL yang dilihat dari segi sarana fisik, pola penyebaran dan pola pengelolaan yaitu sebagai berikut.

#### A. Sarana fisik berdagang PKL

Kota-kota di Asia Tenggara mempunyai bentuk dan sarana fisik dagangan PKL umumnya sangat sederhana dan biasanya mudah untuk dipindah-pindah atau mudah dibawa dari satu tempat ke tempat lainnya. Jenis sarana dagangan yang digunakan PKL sesuai dengan jenis dagangan yang dijajakan. Sarana fisik PKL ini terbagi lagi menjadi jenis barang dagangan dan jenis sarana usaha. Secara detail mengenai jenis dagangan dan sarana usaha dapat dijelaskan sebagai berikut:

##### 1. Jenis dagangan

Jenis dagangan PKL sangat dipengaruhi oleh aktivitas yang ada di sekitar kawasan dimana PKL tersebut beraktivitas. Sebagai contoh di kawasan perdagangan, maka jenis dagangannya beraneka ragam seperti makanan atau minuman, kelontong, pakaian dan lain-lain. Adapun jenis dagangan yang dijual oleh PKL secara umum dapat dibagi menjadi :

##### a. Bahan mentah makanan dan makanan setengah jadi (*Unprocessed and semiprocessed foods*)

Termasuk pada jenis dagangan ini adalah bahan mentah makanan seperti daging, buah dan sayuran. Selain itu juga dapat berupa barang-barang setengah jadi seperti beras.

##### b. Makanan siap saji (*Prepared food*)

Termasuk dalam jenis dagangan ini berupa makanan atau minuman yang telah dimasak dan langsung disajikan ditempat maupun dibawa pulang. Penyebaran fisik PKL ini biasanya cenderung mengelompok dan homogen dengan kelompok mereka.

##### c. Non makanan (*Non foods*)

Termasuk jenis barang dagangan yang tidak berupa makanan contohnya adalah mulai dari tekstil sampai dengan obat-obatan.

d. Jasa pelayanan (*Services*)

Jasa pelayanan yang diperdagangkan adalah jasa perorangan, seperti tukang membuat kunci, tukang membuat pigura, reparasi jam dan lain-lain. Pola penyebarannya pada lokasi pusat pertokoan dan pola pengelompokannya membaaur dengan jenis lainnya.

2. Sarana usaha

Sesuai dengan pengertian PKL yang tertuang di dalam Peraturan Daerah Kota Semarang nomor 11 tahun 2000 pada pasal 1, PKL adalah pedagang yang didalam usahanya mempergunakan sarana yang mudah dibongkar pasang/dipindahkan. Berdasarkan pengertian tersebut, berarti bentuk fisik dagangan bagi PKL bukan merupakan bangunan permanen tetapi bangunan yang mudah untuk dibongkar pasang dan dipindahkan. Sarana fisik pedagang PKL dapat dikelompokkan sebagai berikut :

a. Kios

Pedagang yang menggunakan bentuk sarana ini dikategorikan pedagang yang menetap, karena secara fisik jenis ini tidak dapat dipindahkan. Biasanya merupakan bangunan semi permanen yang dibuat dari papan.

b. Warung semi permanen

Terdiri dari beberapa gerobak yang diatur berderet yang dilengkapi dengan meja dan bangkubangku panjang. Bentuk sarana ini beratap dari bahan terpal atau plastik yang tidak tembus air. PKL dengan bentuk sarana ini dikategorikan PKL menetap dan biasanya berjualan makanan dan minuman.

c. Gerobak/Kereta dorong

Bentuk sarana berdagang ini ada 2 jenis, yaitu gerobak/kereta dorong yang beratap sebagai perlindungan untuk barang dagangan dari pengaruh panas, debu, hujan dan sebagainya serta gerobak/kereta dorong yang tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis PKL yang menetap dan tidak menetap. Biasanya untuk menjajakan makanan, minuman serta rokok.



d. Jongkok/Meja

Bentuk sarana berdagang seperti ini dapat beratap atau tidak beratap. Sarana seperti ini dikategorikan jenis PKL yang menetap.

e. Gelaran/Alas

Pedagang menjajakan barang dagangannya diatas kain, tikar dan lainnya untuk menjajakan barang dagangannya. Bentuk sarana ini dikategorikan PKL yang semi menetap dan umumnya sering dijumpai pada jenis barang kelontong.

f. Pikulan/Keranjang

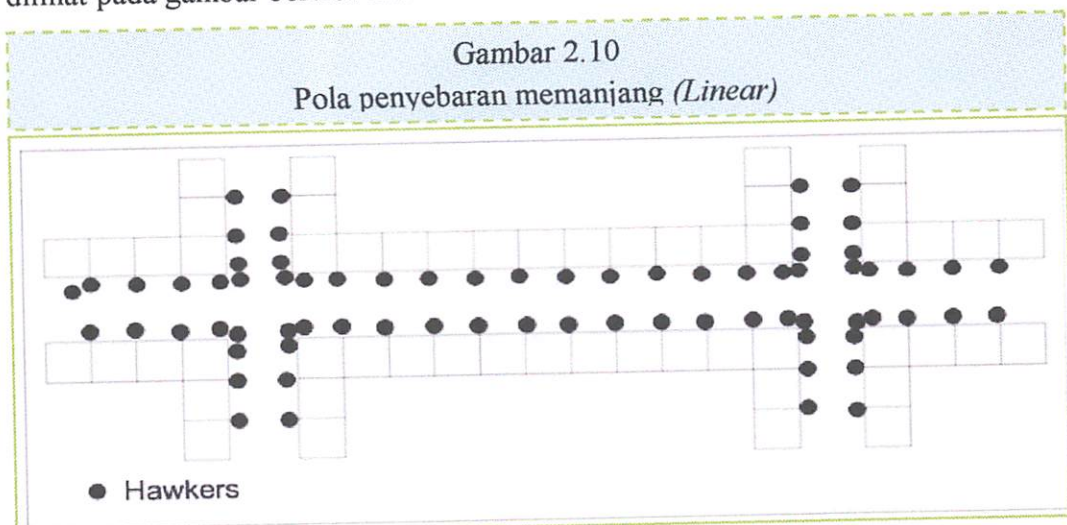
Sarana ini digunakan oleh para pedagang yang keliling (mobile hawkers) atau semi menetap dengan menggunakan satu atau dua buah keranjang dengan cara dipikul. Bentuk ini dimaksudkan agar barang dagangan mudah untuk dibawa berpindah-pindah tempat.

B. Pola penyebaran kegiatan PKL

Pola penyebaran aktivitas PKL menurut McGee dan Yeung (1977: 36) adalah sebagai berikut:

1. Pola penyebaran memanjang (*linier concentration*)

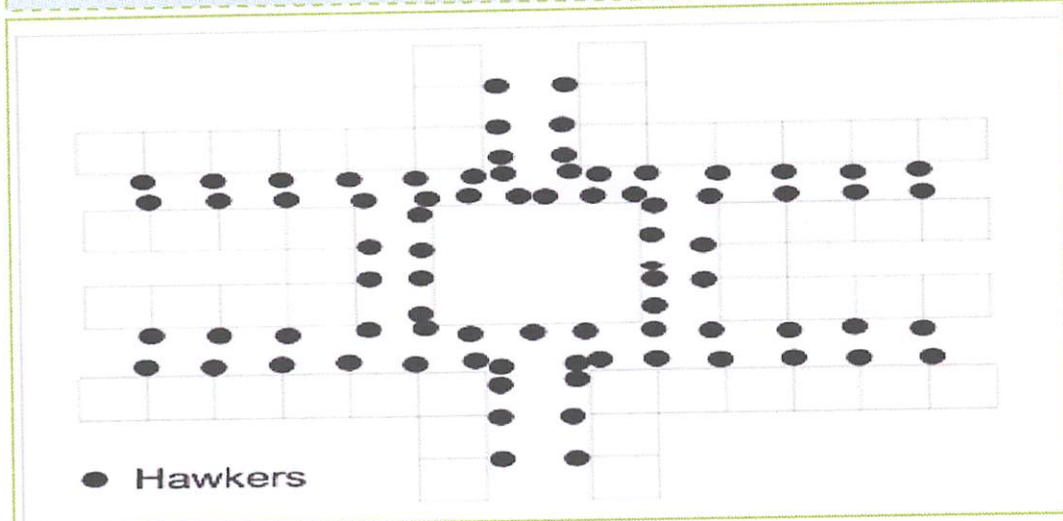
Pola penyebaran ini dipengaruhi oleh pola jaringan jalan. Aktivitas jasa sektor informal (PKL) dengan pola penyebaran memanjang terjadi di sepanjang atau pinggir jalan utama atau pada jalan-jalan penghubungnya. Alasan para penjaja memilih lokasi tersebut adalah karena aksesibilitas yang tinggi sehingga berpotensi besar untuk mendatangkan konsumen. Sketsa pola penyebaran tersebut dapat dilihat pada gambar berikut ini.



## 2. Pola penyebaran mengelompok (*focus agglomeration*)

Pola penyebaran ini dijumpai pada ruang-ruang terbuka, taman, lapangan dan sebagainya. Pola ini dipengaruhi oleh pertimbangan faktor aglomerasi yaitu keinginan penjaja untuk melakukan pemusatan atau pengelompokan penjaja sejenis dengan sifat dan komoditas sama untuk lebih menarik minat pembeli.

Gambar 2.11  
Pola penyebaran mengelompok (*Focus Agglomeration*)



### C. Pola pelayanan kegiatan PKL

Pola pelayanan PKL erat kaitannya dengan sarana fisik dagangan PKL yang digunakan dan jenis usahanya. Adapun menurut Hanarti (1999: 31), pengelompokan aktivitas perdagangan sektor informal berdasarkan pola pelayanan kegiatannya dikategorikan atas fungsi pelayanan, golongan pengguna jasa, skala pelayanan dan waktu pelayanan. Untuk lebih jelas terkait dengan pengkategorian tersebut dapat diuraikan sebagai berikut.

#### 1. Fungsi pelayanan

Penentuan jenis fungsi pelayanan dari suatu aktivitas pedagang sektor informal (PKL) dapat ditentukan dari dominasi kuantitatif jenis barang dan jasa yang diperdagangkannya. Suatu lokasi aktivitas PKL dapat memiliki lebih dari satu fungsi secara sekaligus. Peran dan fungsi yang dimiliki oleh aktivitas PKL dalam

kehidupan perkotaan secara umum dibagi menjadi tiga fungsi yang akan diuraikan sebagai berikut.

a. Fungsi pelayanan perdagangan dan jasa

Aktivitas pedagang kaki lima merupakan bagian dari sistem perdagangan kota khususnya dalam bidang pedagang eceran. PKL dalam hal ini berfungsi memasarkan hasil produksi suatu barang dan jasa dari produsen sampai ke konsumen akhir.

b. Fungsi pelayanan rekreasi

Aktivitas PKL memiliki fungsi sebagai hiburan yang bersifat rekreatif yaitu hiburan sebagai selingan dari kesibukan dan rutinitas kegiatan perkotaan. Fungsi rekreatif ini didapatkan dari suasana pelayanan yang diberikan misalnya lokasi di alam terbuka dapat dipakai sebagai tempat santai, jalan-jalan cuci mata, dan sebagainya.

c. Fungsi pelayanan sosial ekonomi

Aktivitas PKL secara umum telah dikemukakan memiliki fungsi sosial ekonomi yang sangat luas bila dikelola dengan baik. Aktivitas PKL memiliki fungsi sosial ekonomi yang dilihat berdasarkan pandangan masing-masing pelaku yang terlibat didalamnya. Berdasarkan pandangan penjaja maka aktivitasnya merupakan sumber pendapatan bagi peningkatan kesejahteraan hidupnya. Bagi para pengguna maka aktivitas PKL sangat membantu dalam penyediaan barang dan jasa yang harganya relatif lebih murah daripada di toko atau supermaret. Sedangkan bagi pemerintah kota maka aktivitas jasa sector informal ini sedikit banyak dapat membantu pemecahan masalah penyerapan tenaga kerja dan pemerataan kesejahteraan masyarakat.

2. Golongan pengguna jasa

Golongan pengguna jasa yang dilayani oleh aktivitas pedagang sektor informal pada umumnya terdiri dari golongan pendapatan menengah ke bawah. Hal ini dapat dilihat dari tarif harga aktivitas perdagangan tersebut yang relatif rendah sehingga terjangkau bagi golongan pendapatan rendah sekalipun.

Sedangkan bagi golongan penduduk berpendapatan tinggi cenderung tidak pergi ke aktivitas perdagangan tersebut.

Pertimbangannya adalah kualitas barang yang lebih rendah, kemungkinan adanya penipuan dalam keaslian barang, dan sebagainya sehingga mereka lebih memilih berbelanja di toko-toko atau supermaket walaupun tingkat harganya lebih tinggi. Pertimbangan lainnya adalah faktor psikologis yaitu gaya hidup masyarakat kota yang ingin menjaga `gengsi' sehingga mereka merasa lebih percaya diri apabila berbelanja di tempat-tempat yang dapat dianggap sebagai simbol status mereka. Walaupun tidak tertutup kemungkinan bahwa mereka juga berbelanja ke lokasi aktivitas pedagang sektor informal, tetapi hal ini hanya terjadi sekali waktu jadi sifatnya insidental sehingga masih terlihat jelas adanya pembatasan bahwa pedagang sektor informal lebih diperuntukkan bagi golongan pendapatan menengah ke bawah.

### 3. Skala pelayanan

Skala pelayanan suatu aktivitas PKL dapat diketahui dari asal pengguna aktivitasnya. Besar kecilnya skala pelayanan tergantung dari jauh dekatnya asal penggunanya. Semakin dekat asal penggunanya maka skala pelayanan semakin kecil, sebaliknya semakin jauh asal penggunanya maka skala pelayanannya semakin besar.

### 4. Waktu pelayanan

Pola aktivitas PKL menyesuaikan terhadap irama dari ciri kehidupan masyarakat sehari-hari. Penentuan periode waktu kegiatan PKL didasarkan pula atau sesuai dengan perilaku kegiatan formal atau kondisi yang ada. Terdapat juga perbedaan pada setiap periode waktu pelayanan, baik dari segi jumlah PKL maupun jumlah pengguna jasanya.

Saat-saat teramai pada suatu waktu pelayanan dipengaruhi oleh orientasi aktivitas jasa tersebut terhadap pusat-pusat kegiatan di sekitarnya. Saat-saat teramai tersebut bagi aktivitas pedagang sektor informal di dekat pusat-pusat perbelanjaan akan berbeda dengan saat-saat teramai di dekat kawasan rekreasi, kawasan permukiman, kawasan perkantoran, dan sebagainya. Bagi aktivitas pedagang sektor informal di dekat suatu kawasan perbelanjaan seperti pasar, maka

saat-saat teramai adalah pada waktu pagi hari sampai siang hari mengingat kegiatan masyarakat pergi ke pasar cenderung dilakukan pada pagi sampai siang hari. Demikian pula bagi aktivitas pedagang sektor informal di suatu kawasan pusat kota maka saat-saat teramai adalah pada jam istirahat kantor dan sebagainya.

## 5. Sifat layanan

Berdasarkan sifat pelayanannya, pedagang sektor informal dibedakan atas pedagang menetap (*static*), pedagang semi menetap (*semi static*), dan pedagang keliling (*mobile*). Pengertian tentang ketiga sifat tersebut dapat diuraikan sebagai berikut.

### a. Pedagang menetap (*static hawkers units*)

Pedagang menetap adalah suatu bentuk layanan yang mempunyai cara atau sifat menetap pada suatu lokasi tertentu. Dalam hal ini setiap pembeli atau konsumen harus datang sendiri ke tempat pedagang itu berada.

### b. Pedagang semi menetap (*semistatic hawkers units*)

Merupakan suatu bentuk layanan pedagang yang mempunyai sifat menetap yang sementara, yaitu hanya pada saat-saat tertentu saja dengan jangka waktu lama (ada batas waktu tertentu). Dalam hal ini dia akan menetap bila ada kemungkinan datangnya pembeli yang cukup besar. Biasanya pada saat bubar bioskop, pada saat para pegawai mau masuk/pulang kantor, atau pada saat-saat ramainya pengunjung ke pusat kota. Apabila kemungkinan pembeli yang cukup besar tersebut tidak dijumpai, maka pedagang tersebut akan berkeliling, demikian seterusnya.

### c. Pedagang keliling (*mobile hawkers units*)

Pedagang keliling adalah suatu bentuk layanan pedagang yang dalam melayani konsumennya mempunyai sifat untuk selalu berusaha mendatangi atau "mengejar" konsumen dengan bergerak atau berpindah-pindah tempat. Biasanya pedagang yang mempunyai sifat ini adalah pedagang yang mempunyai volume dagangan yang kecil.

#### D. Pola pengelolaan aktivitas PKL

Pengelolaan dan pembinaan aktivitas PKL telah diimplementasikan dalam kebijaksanaan-kebijaksanaan yang disesuaikan dengan kondisi eksisting dan karakteristik masing-masing kota. Adapun pengelolaan dan pembinaan aktivitas ini meliputi:

##### 1. *Pengelolaan lokasional*

Sektor informal diharapkan menempati lokasi yang sesuai dengan rencana penataan dari masing-masing kota. Kebijakan yang telah diambil oleh pemerintah kota dapat dikelompokkan sebagai berikut.

##### a. Pemugaran atau relokasi

Tindakan dengan pemugaran suatu lokasi baik berupa pembangunan baru dengan fungsi yang berbeda dari semula maupun berupa perbaikan dari kondisi yang telah ada. Tindakan ini sebaiknya juga memperhatikan kepentingan dari pihak PKL sendiri dengan tidak mengganggu perolehan atau hubungannya dengan konsumen maka tindakan tersebut dapat diterima.

##### b. Stabilisasi atau pengaturan

Berupa penataan fisik atau penempatan lokasi PKL pada suatu lokasi. Adapun beberapa alternatif tindakan yang dilakukan antara lain berupa :

- Peruntukan dalam ruang terbuka (*open market*)

Dimaksudkan untuk memudahkan pergerakan konsumen dalam menggunakan jasa pelayanan PKL ini dan diharapkan tidak mengganggu fungsi kota di lingkungan lokasi PKL.

- Pembebasan atau penutupan jalan-jalan tertentu

Menutup jalan-jalan tertentu dan menutup sirkulasi lalu lintas bagi pengguna kendaraan bermotor yang hanya diperuntukkan bagi pergerakan pejalan kaki. Tindakan ini biasanya bersifat temporer yaitu dilakukan dalam waktu-waktu tertentu saja.

- Pemanfaatan bagian tertentu dari jalan atau trotoar

Menempatkan PKL pada jalan-jalan atau sebagian trotoar tertentu pada waktu tertentu yang sekiranya tidak mengganggu aktivitas di sekitarnya.

Setelah itu, PKL tersebut wajib membersihkan ruang usahanya agar tidak mengganggu fungsi kota lainnya.

- Multifungsi ruang terbuka (taman, lapangan, ruang parkir, dan lain-lain)  
Pemanfaatan ruang terbuka di sekitar kawasan perbelanjaan atau pusat keramaian pada waktu-waktu tertentu pada saat ruang tersebut kurang dimanfaatkan.

c. *Pemindahan atau removal*

Dengan cara memindahkan sektor informal ke satu lokasi yang ditentukan berdasarkan penelitian sebelumnya.

2. *Pengelolaan struktural*

Pemerintah kota di kawasan Asia Tenggara lebih sering menerapkan pola pengelolaan lokasional walaupun tidak selalu berhasil. Selain bentuk pengelolaan lokasional, pemerintah kota mencoba pola pengelolaan struktural. Adapun yang termasuk dalam pengelolaan struktural adalah sebagai berikut.

a. *Perijinan*

Perijinan usaha kepada kelompok PKL didasari menurut jenis barang atau jasa yang ditawarkan, waktu usaha dan lokasi tertentu. Perijinan bagi aktivitas PKL dalam melakukan usahanya didasari atas pertimbangan memudahkan dalam pengaturan, pengawasan dan pembatasan jumlah serta membantu dalam penarikan retribusi. Pemberian surat ijin lokasi ini sudah diterapkan di Malaysia, Singapura, Philipina dan Indonesia.

b. *Pembinaan*

Tindakan pengendalian dengan pembinaan terhadap kualitas polapikir para pedagang dan pelaksanaan aktivitas PKL secara keseluruhan karena diketahui pola pikir PKL sebagian besar masih memiliki tingkat pendidikan relatif rendah dan sederhana untuk menelaah peraturan yang ada sehingga dapat menimbulkan interpretasi yang salah dan kurangnya perhatian mengenai visualisasi aktivitas secara keseluruhan.

c. *Bantuan atau pinjaman*

Pemberian bantuan dan pinjaman seperti yang di Malaysia, dilakukan untuk memberikan kesempatan pada PKL untuk berkembang dan meningkatkan

efisiensi bagi PKL yang telah ada. Pola ini berhubungan erat dengan pihak lain seperti swasta, LSM dan lainnya.

### 2.2.3 Karakteristik Lokasi Aktivitas PKL

Karakteristik lokasi tidak saja melekat pada tapak dan terkait dengan relatifitas posisi lahan dalam ruang kota, struktur pembangunan manusia dan nilai sosial. Perubahan dalam karakteristik lokasi ini tergantung pada perubahan yang terjadi pada pusat-pusat aktivitas dan nilai kemasyarakatan.

Aspek lokasi merupakan aspek yang paling penting dalam aktivitas PKL. Sebagian besar PKL melakukan aglomerasi di simpul-simpul pada jalur pejalan yang lebar dan tempat-tempat yang sering dikunjungi orang dalam jumlah besar yang dekat dengan pasar publik, terminal, daerah komersial untuk alasan ekonomi.

Dalam berlokasi, PKL pada umumnya berada di daerah-daerah yang paling menguntungkan di wilayah pusat kota yang penuh sesak. Selain di daerah-daerah yang paling menguntungkan di pusat kota, dalam berdagang, PKL akan memilih tempat-tempat yang mudah dijangkau dan terlihat oleh konsumen. Dalam merancang suatu jalur pejalan kaki (*pedestrian*) diperlukan aktivitas atau kegiatan seperti pedagang eceran (PKL) yang dapat menghidupkan pedestrian tersebut. Hal itu dimaksudkan bahwa penempatan pedagang kaki lima di *pedestrian* atau trotoar akan menghidupkan suasana yang berarti pula lokasi yang dianggap menguntungkan bagi PKL ada pada tempat yang mudah dilihat dan dijangkau konsumen. Penempatan pada trotoar sesuai dengan pasal 3 dari Peraturan Daerah Nomor 11 tahun 2000, dimana dalam Peraturan Daerah disebutkan bahwa penempatan lokasi kegiatan PKL diatur dengan mempertimbangkan tempat kepentingan untuk umum lainnya, seperti kepentingan untuk pejalan dan untuk sirkulasi kendaraan.

Sebagian besar PKL jika dilihat pada kenyataan umumnya adalah kaum migran, berpendidikan rendah, dan kurang memiliki ketrampilan namun mereka berkeinginan serta dituntut memperoleh pekerjaan untuk memenuhi nafkah. Dengan keterbatasan yang dimilikinya, kesempatan kerja banyak terbuka pada bidang informal sehingga mereka yang terjun dalam bisnis informal jarang yang



berorientasi pada keuntungan yang besar. Melihat kenyataan bahwa dunia usaha semakin sempit dan kebutuhan akan lapangan pekerjaan yang besar, maka banyak kaum migran tersebut yang memperoleh pekerjaan dalam bidang informal dengan memanfaatkan lokasi-lokasi yang kosong meskipun lokasi tersebut tidak diperuntukkan bagi pedagang informal. Faktor telah habisnya lokasi yang diijinkan, dapat menyebabkan PKL berlokasi di tempat yang tidak diijinkan atau berlokasi di suatu tempat. Selain faktor ketidaktersediaan lokasi, PKL berlokasi di tempat yang tidak diijinkan dikarenakan luasan yang disediakan oleh pemerintah tidak sesuai.

Dalam berdagang PKL akan cenderung mengikuti kegiatan utamanya, sehingga factor jenis barang yang diperdagangkan akan menjadi salah satu penyebab pemilihan lokasi kegiatan bagi PKL. Seperti sektor formal perkantoran, PKL yang menjual jenis dagangan seperti alat tulis kantor, jasa fotocopy ataupun makanan siap saji akan memilih lokasi di sekitarnya.

Kurangnya pengawasan secara langsung dari instansi atau dinas yang bersangkutan serta kurangnya mereka dalam melaksanakan peraturan-peraturan dan rencana-rencana kota yang telah dibuat serta antisipasi semakin meningkatnya jumlah PKL juga menjadi penyebab PKL berlokasi. Hal ini sesuai dengan salah satu ciri PKL dimana ia merupakan sektor yang persyaratan kerjanya jarang dijangkau oleh aturan-aturan dan hukum.

### **2.3 Pengertian dan Karakteristik Konsumen**

Kegiatan konsumsi merupakan suatu kegiatan yang dilakukan oleh konsumen. Konsumsi adalah tindakan menghabiskan atau mengurangi guna barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan. Dalam menjalankan aktivitas ekonominya, konsumen harus berpedoman pada prinsip ekonomi yang disebut prinsip konsumen. Yang dimaksud dengan prinsip konsumen adalah dengan penghasilan yang didapat berusaha memperoleh kepuasan sebesar-besarnya. Untuk memperoleh kepuasan yang sebesar-besarnya, maka konsumen harus memperhatikan hal-hal berikut.

- a. Memilih terlebih dahulu kebutuhan yang sangat dipelukan.

- b. Memilih barang yang mutunya baik.
- c. Menawar dengan harga serendah-rendahnya.
- d. Menyesuaikan antara jumlah pendapatan dengan jumlah pengeluaran.
- e. Membeli barang yang memberi kepuasan maksimal.

Perilaku konsumen didefinisikan sebagai tindakan-tindakan, proses, dan hubungan sosial yang dilakukan individu, kelompok, dan organisasi dalam mendapatkan, menggunakan suatu unsur atau lainnya sebagai suatu akibat dari pengalamannya dengan unsur, pelayanan, dan sumber-sumber lainnya.<sup>15</sup>

Penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus ini tidak luput dari pengamatan terhadap karakter konsumen yang ada. Beberapa karakter konsumen yang ada, yaitu meliputi :

1. Cara berkunjung
  - Sendiri
  - Berdua
  - Berkelompok
2. Waktu berkunjung
  - Sore
  - Malam
3. Identitas pembeli (asal)
  - Dalam kota Ternate
  - Luar kota Ternate
4. Berdasarkan usia
  - Anak-anak
  - Remaja
  - Orang tua
5. Moda yang digunakan
  - Sepeda motor
  - Mobil
  - Angkutan umum



<sup>15</sup> A.A Anwar Prabu Mangkunegara. Perilaku Konsumen, Refika Aditama, Bandung, 2002, hal 3

## 6. Kebiasaan yang dilakukan

- Makan dan minum
- Berbelanja

Untuk kasus ini sendiri, penulis memandang bahwa pedagang kaki lima merupakan bagian dari sektor usaha informal yang memiliki modal terbatas yang didalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar, dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya.

Seperti halnya di lokasi studi, dari dulu lokasi PKL ini berjualan makanan dan minuman, dengan alasan pengunjung dapat menikmati hasil jualan mereka sambil menikmati pemandangan pantai yang berada tepat di belakang lokasi ini. Cara berjualan pun menetap dengan menggunakan lapak yang telah mereka buat sendiri di lokasi studi, dan berjualan dimulai dari sore hari hingga larut malam.

Disamping itu, perilaku konsumen juga berpengaruh untuk PKL itu sendiri. Pengaruh tersebut ada yang bersifat positif dan negatif. Pengaruh yang bersifat positif dalam hal ini adalah pembeli yang disini bertindak sebagai konsumen menjadi penggerak untuk pendapatan PKL di lokasi studi. Sedangkan pengaruh negatif dari konsumen adalah para konsumen menggunakan badan jalan untuk dijadikan tempat parkir. Hal ini dikarenakan kebutuhan ruang parkir PKL di kawasan ini belum tersedia. Jika hal ini dibiarkan terus tanpa adanya suatu penataan ruang parkir PKL, seiring dengan semaraknya pertumbuhan PKL di lokasi ini, maka akan berdampak pada kemacetan lalu lintas, dimana semakin bertambah jumlah PKL di suatu lokasi, maka bertambah pula pembeli/konsumen yang berkunjung. Oleh sebab itu, perilaku konsumen dalam hal ini menjadi salah satu alasan untuk melakukan penataan di lokasi tersebut.

### 2.4 Permasalahan Pedagang Kaki Lima

Posisi sektor informal dalam sistem ekonomi yang berlaku di Indonesia berada dalam posisi yang sangat memprihatinkan. Betapa tidak posisi mereka dianggap sebagai patologi sosial, sebagai perwujudan pengangguran tersembunyi atau setengah pengangguran, sebagai pekerja tersier, sebagai pekerja parasit dan

sumber pelaku kejahatan, sampah masyarakat, penghambat pembangunan, perusak citra kota, sejajar dengan pengemis, pelacur dan pencuri. Dengan kata lain, posisi mereka sama sekali tidak diakui dalam sistem ekonomi yang berlaku dan menjadi rintangan perkembangan kota.<sup>16</sup>

Beberapa permasalahan yang dikeluarkan mengenai usaha sektor informal dalam hal ini yaitu pedagang kaki lima di lokasi studi diantaranya adalah :

#### A. Kondisi lokasi

Jalan Tapak Satu Plus merupakan lokasi PKL yang dimana aktivitas yang dilakukan berjalan mulai dari sore hingga malam hari. Lokasi ini selalu memberikan kesan ramai pada tiap hari hingga larut malam. Namun, sangat disayangkan jika keramaian ini terganggu dengan belum tertatanya ruang parkir yang telah menggunakan badan jalan serta belum adanya tempat pembuangan sampah sementara yang mengakibatkan para PKL maupun konsumen membuang sampah sembarangan yang berimbas pada view dari kawasan ini menjadi kotor dan semrawut. Oleh sebab itu diperlukan fasilitas untuk menunjang kegiatan yang ada di lokasi studi.

#### B. Karakter pedagang kaki lima

Dilihat dari karakter PKL yang ada di Kota Ternate khususnya di lokasi studi, sebagian besar dari mereka masih memiliki kemampuan yang tergolong pada kemampuan ekonomi kelas menengah kebawah. Oleh sebab itu, diperlukan kehati-hatian dalam merancang bangunan yang sesuai dengan karakter ekonomi dan sosial para pedagang. Karena bagaimanapun juga kenyamanan menggunakan ruang oleh pedagang, akan membantu perencana untuk mendapatkan respon positif dari mereka.

#### C. Karakter pembeli (Konsumen)

Terutama pada lokasi PKL ini, pengunjung yang datang ke kawasan ini tidak hanya ingin berbelanja makanan, namun juga ingin menikmati pemandangan alam terutama pemandangan laut sambil bersantai bersama keluarga ataupun bersama teman. Moda yang digunakan para pembeli umumnya berupa

---

<sup>16</sup> Alisjahbana. Sisi Gelap Perkembangan Kota, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2005, hal 37

kendaraan pribadi. Maka dari itu diperlukan ruang parkir serta bentuk parkir yang dapat menjawab permasalahan parkir di lokasi studi.

Berdasarkan referensi yang ada, penulis memandang bahwa pedagang kaki lima merupakan bagian dari sektor usaha informal yang memiliki modal terbatas yang didalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar, dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha atau tempat lain yang bukan miliknya. Disamping itu, mereka (pedagang) juga memulai usaha dengan modal sendiri atau pinjaman yang dapat dikatakan cukup, yang memiliki tempat usaha berpindah-pindah atau bahkan tetap, dan penataan lokasi yang tertata atau bahkan tidak tertata.

Seperti halnya di lokasi studi Jalan Tapak Satu Plus, para PKL disini memiliki tempat usaha yang tetap tetapi tidak tertata. Mereka memulai usaha dengan modal berkisar antara Rp.1.500.000,- sampai Rp.3.000.000,- yang diperoleh dari modal sendiri dan juga pinjaman. Alat berdagang yang terdapat di lokasi PKL ini yaitu lapak, dengan jenis barang yang dijual antara lain makanan dan minuman. Salah satu permasalahan yang terdapat di lokasi studi ini yaitu belum adanya tempat pembuangan sampah di lokasi studi, sehingga sampah yang merupakan sisa makanan dari hasil jualan dikumpulkan di depan tempat berjualan yang kemudian diangkut oleh petugas dari dinas kebersihan. Selain hal tersebut, sampah juga terkadang dibuang di sekitar lokasi studi tersebut.

## **2.5 Jalan**

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.<sup>17</sup> Jalan dapat dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas.

---

<sup>17</sup> Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas

### **2.5.1 Sistem Jaringan Jalan**

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalinkan dalam hubungan hierarki.

Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan.

#### **A. Sistem jaringan jalan primer**

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut :

- Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan
- Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.

#### **B. Sistem jaringan jalan sekunder**

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

### **2.5.2 Jalan Menurut Fungsi**

Jalan menurut fungsinya dikelompokkan kedalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

#### **A. Jalan arteri**

Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

### *B. Jalan kolektor*

Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

### *C. Jalan lokal*

Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

### *D. Jalan lingkungan*

Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

## **2.5.3 Jalan Menurut Status**

Jalan menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

### *A. Jalan nasional*

Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

### *B. Jalan provinsi*

Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

### *C. Jalan kabupaten*

Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk dalam jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

#### *D. Jalan kota*

Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antara persil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

#### *E. Jalan desa*

Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

#### **2.5.4 Jalan Menurut Kelas**

Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

### **2.6 Kapasitas Jalan**

Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung arus atau volume lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu, dinyatakan dalam jumlah kendaraan yang melewati potongan jalan tertentu dalam satu jam (kend/jam), atau dengan pertimbangan berbagai jenis kendaraan yang melalui suatu jalan digunakan satuan mobil penumpang sebagai satuan kendaraan dalam perhitungan kapasitas maka kapasitas menggunakan satuan satuan mobil penumpang per jam atau (smp/jam).

Pada saat arus rendah kecepatan lalu lintas kendaraan bebas tidak ada gangguan dari kendaraan lain, semakin banyak kendaraan yang melewati ruas jalan, kecepatan akan semakin turun sampai suatu saat tidak bisa lagi arus/volume lalu lintas bertambah, di sinilah kapasitas terjadi. Setelah itu arus akan berkurang terus dalam kondisi arus yang dipaksakan sampai suatu saat kondisi macet total, arus tidak bergerak dan kepadatan tinggi. Faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan adalah :

Faktor yang memengaruhi kapasitas jalan kota adalah lebar jalur atau lajur, ada tidaknya pemisah/median jalan, hambatan bahu/kerb jalan, gradient jalan, didaerah perkotaan atau luar kota, ukuran kota. Rumus di wilayah perkotaan ditunjukkan berikut ini:



$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

Dimana :

$C$  : Kapasitas (smp/jam)

$C_0$  : Kapasitas dasar (smp/jam), biasanya digunakan angka 2300 smp/jam

$F_{CW}$  : Faktor penyesuaian lebar jalan

$F_{CSP}$  : Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya utk jalan tak terbagi)

$F_{CSF}$  : Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb

$F_{CCS}$  : Faktor penyesuaian ukuran kota

Kapasitas jalan antar kota dipengaruhi oleh lebar jalan, arah lalu lintas dan gesekan samping.

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF}$$

Dimana :

$C$  : Kapasitas (smp/jam)

$C_0$  : Kapasitas Dasar

$F_{CW}$  : Faktor penyesuaian lebar jalan

$F_{CSP}$  : Faktor penyesuaian arah lalu lintas

$F_{CSF}$  : Faktor penyesuaian gesekan samping

## 2.7 Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan berdasarkan KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Jalan diklasifikasikan atas:

A. Tingkat pelayanan A, dengan kondisi :

1. Arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan tinggi;
2. Kepadatan lalu lintas sangat rendah dengan kecepatan yang dapat dikendalikan oleh pengemudi berdasarkan batasan kecepatan maksimum/minimum dan kondisi fisik jalan;
3. Pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkannya tanpa atau dengan sedikit tundaan.

B. Tingkat pelayanan B, dengan kondisi :

1. Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas;
2. Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum memengaruhi kecepatan;
3. Pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.

C. Tingkat pelayanan C, dengan kondisi :

1. Arus stabil tetapi kecepatan dan pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi;
2. Kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat;
3. Pengemudi memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah lajur atau mendahului.

D. Tingkat pelayanan D, dengan kondisi :

1. Arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas tinggi dan kecepatan masih ditolerir namun sangat terpengaruh oleh perubahan kondisi arus;
2. Kepadatan lalu lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar;
3. Pengemudi memiliki kebebasan yang sangat terbatas dalam menjalankan kendaraan, kenyamanan rendah, tetapi kondisi ini masih dapat ditolerir untuk waktu yang singkat.

E. Tingkat pelayanan E, dengan kondisi :

1. Arus lebih rendah daripada tingkat pelayanan D dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan dan kecepatan sangat rendah;
2. Kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi;
3. Pengemudi mulai merasakan kemacetan-kemacetan durasi pendek.

F. Tingkat pelayanan F, dengan kondisi :

1. Arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang;

2. Kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama;
3. Dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0.

## 2.8 Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu penampang tertentu pada suatu ruas jalan tertentu dalam satuan waktu tertentu. Volume lalu lintas rata-rata adalah jumlah kendaraan rata-rata dihitung menurut satu satuan waktu tertentu, bisa harian yang dikatakan sebagai Volume lalu lintas harian rata-rata/LHR atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai *Average daily traffic volume* (ADT) atau Volume lalu lintas harian rata-rata tahunan atau dalam bahasa Inggris disebut sebagai *Annual average daily traffic volume* (AADT)

Lalu lintas harian rata-rata disingkat LHR adalah volume lalu lintas yang dua arah yang melalui suatu titik rata-rata dalam satu hari, biasanya dihitung sepanjang tahun. LHR adalah istilah yang baku digunakan dalam menghitung beban lalu lintas pada suatu ruas jalan dan merupakan dasar dalam proses perencanaan transportasi ataupun dalam pengukuran polusi yang diakibatkan oleh arus lalu lintas pada suatu ruas jalan.

## 2.9 Variabel Penelitian

Variabel penelitian membahas aspek-aspek yang perlu diteliti di lokasi studi guna mencapai tujuan yang diinginkan. Variabel adalah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai. Sedangkan variabel penelitian merupakan variabel yang akan diteliti atau sesuatu yang diamati di lapangan dan akan dicari variasinya dengan melihat sasaran dan analisa, yang tujuannya untuk memudahkan peneliti dalam mencari data di lapangan.

Tahapan seleksi variabel pedagang kaki lima dilakukan melalui beberapa cara, diantaranya :

1. Pengumpulan teori dari beberapa sumber, baik buku ataupun dari pendapat para ahli.
2. Penyeleksian berdasarkan pada hal/komponen variabel yang sama.
3. Ditelaah berdasarkan ciri khusus/spesifik
4. Untuk menyesuaikan dengan kondisi di lokasi studi, maka hasil seleksi dilakukan pemilihan

Hasil seleksi variabel amatan pedagang kaki lima dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 2.2**  
**Rumusan Variabel**

No	Sasaran	Variabel amatan	Tolok ukur
1	Mengidentifikasi karakteristik lokasi studi	• Sistem transportasi	- Sirkulasi - Volume lalu lintas - Kapasitas jalan - Tingkat pelayanan jalan
		• Keamanan	- Lalu lintas - Pencahayaan - Tindak kriminalitas
		• Kebersihan	Tingkat kebersihan
		• Elemen alamiah	- Air laut - Vegetasi - Sensori
2	Mengidentifikasi karakteristik PKL	• Waktu mulai berjualan	- Sore - Malam

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sarana berjualan</li> <li>• Ruang berjualan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lapak, meja, dan kursi</li> <li>- Jarak lapak antar pedagang</li> <li>- Pergerakan pedagang</li> </ul>
3	Mengidentifikasi karakteristik pembeli	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cara berkunjung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sendiri</li> <li>- Berdua</li> <li>- Berkelompok</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu berkunjung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sore</li> <li>- Malam</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asal pembeli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dalam Kota Ternate</li> <li>- Luar Kota Ternate</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berdasarkan usia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anak muda</li> <li>- Remaja</li> <li>- Dewasa</li> <li>- Orang tua</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moda yang digunakan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sepeda motor</li> <li>- Mobil</li> <li>- Angkutan umum</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kebiasaan yang dilakukan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Makan dan minum</li> <li>- Berbelanja</li> </ul>
4	Mengidentifikasi fasilitas dan utilitas pendukung	<i>Fasilitas</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ada</li> <li>- Tidak ada</li> </ul>
		<i>Utilitas</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempat sampah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tersedia</li> <li>- Belum tersedia</li> </ul>
5	Konsep Penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus	Konsep fisik <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konsep sarana berjualan</li> <li>- Konsep ruang parkir</li> <li>- Kebutuhan sarana dan prasarana penunjang</li> </ul> Konsep non fisik <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penentuan waktu mulai berjualan</li> <li>- Konsep ruang berjualan</li> </ul>	Konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode adalah langkah - langkah yang digunakan dalam upaya mencapai tujuan. Pada metodologi penelitian ini akan diuraikan segala hal yang berkenaan dengan cara dan metode yang digunakan pada penyusunan laporan penelitian, diantaranya metode pengumpulan data dan metode analisa.

Berdasarkan judul yang diangkat dari tugas akhir ini yakni Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus, maka hal ini berkaitan langsung dengan PKL itu sendiri dan pembeli/konsumen. PKL adalah mereka (pedagang) yang memulai usaha dengan modal sendiri atau pinjaman yang dapat dikatakan cukup, yang memiliki tempat usaha berpindah-pindah atau bahkan tetap, dan penataan lokasi yang tertata atau bahkan tidak tertata. Sedangkan pembeli/konsumen didefinisikan tindakan-tindakan, proses, atau hubungan sosial yang dilakukan oleh individu, kelompok, atau organisasi, yang terlibat langsung dalam memperoleh, mengkonsumsi, dan membuang suatu produk atau jasa, termasuk proses keputusan yang mendahului dan mengikuti tindakan-tindakan tersebut.

Berdasarkan definisi yang telah diuraikan di atas, terdapat beberapa variabel yang digunakan dalam studi ini yang diambil berdasarkan kepentingan terhadap konsep penataan pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate. Variabel penelitiannya antara lain :

#### **3.1 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data terdiri dari tahapan persiapan dan teknik survey, tahapan persiapan merupakan tahapan awal dalam mempersiapkan segala kebutuhan berupa data - data awal sebagai bahan persiapan survey, sedangkan teknik survey merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi yang terkait dengan tema penelitian dimana terdiri dari survey primer dan survey sekunder.

### 3.1.1 Tahap Persiapan

Pada tahapan ini dilakukan persiapan-persiapan berupa penyediaan alat-alat yang akan diperlukan dalam survey. Adapun hal-hal yang perlu dipersiapkan adalah :

1. Persiapan dasar, yaitu kajian tentang data dan informasi yang dibutuhkan serta kajian literatur yang berkaitan dengan penelitian tersebut.
2. Persiapan survey, berupa :
  - a. Pembuatan peta dasar Jalan Tapak Satu Plus yang merupakan lokasi studi dalam penelitian ini.
  - b. Menyusun daftar pertanyaan wawancara yang mengacu pada kondisi eksternal dan internal pada lokasi studi.

### 3.1.2 Teknik Survey

Tahapan survey merupakan tahapan pengumpulan data yang terdiri dari survey primer yang langsung dilaksanakan di lapangan dan survey sekunder berupa pengambilan data-data di instansi terkait dengan judul penelitian.

#### A. Survey Primer

Data-data primer merupakan data-data yang diperoleh berdasarkan survey primer/survey lapangan yang dilakukan di lokasi studi. Adapun dalam studi ini survey primer yang dilakukan meliputi :

#### 1. Observasi

Observasi lapangan adalah teknik pengumpulan data dengan langsung melakukan peninjauan ke lapangan untuk melihat kondisi lapangan secara visual. Adapun hal – hal yang dilakukan adalah :

- a. Melihat permasalahan secara langsung di lokasi studi yang diantaranya permasalahan terkait sarana prasarana yang dibutuhkan di lokasi studi yang dianggap belum mendukung kegiatan PKL di lokasi studi, serta penataan terkait ruang dan bentuk parkir kendaraan di lokasi studi, dengan cara melakukan atau mengajukan pertanyaan langsung pada pedagang ataupun pengunjung.
- b. Pengambilan foto kegiatan PKL, pengunjung, parkir, sirkulasi kendaraan dan kondisi alam di sekitar lokasi.

## 2. Penyebaran Kuisioner

Penyebaran kuisioner merupakan upaya mengumpulkan data dengan cara memberikan pertanyaan kepada responden. Dari jawaban responden itu dapat diperoleh data – data penting yang bermanfaat dalam penelitian. Untuk sekedar petunjuk, maka apabila subjek < 100 lebih baik diambil semua. Sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi selanjutnya. Jika jumlah objek besar dapat diambil 10-15%, atau 20-25% atau lebih setidaknya-tidaknya tergantung dari :

- a. Sempit luas wilayah pengamatan dari setiap subjek, karena hal ini menyangkut banyak sedikitnya data.
- b. Besar kecilnya resiko yang ditanggung peneliti. Untuk penelitian yang risikonya besar, tentu saja jika sampel besar hasilnya akan lebih baik.<sup>1</sup>

Mengingat dari hasil survey yang telah dilakukan, jumlah subjek yang akan menjadi responden pada penelitian ini berjumlah 35 responden untuk para PKL, dan juga digunakan 50 responden untuk para pengunjung di lokasi studi, maka tidak dilakukan penentuan sampel tetapi dengan melakukan penelitian populasi dalam arti semua pedagang akan dijadikan responden.

## 3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dengan merekam kejadian atau situasi dilokasi penelitian yang berupa gambar (foto) untuk menunjang dalam penelitian. Dalam hal ini pengambilan gambar akan dilakukan pada beberapa bagian lokasi studi yaitu yang menyangkut tatanan fisik ruang terbuka publik serta ragam aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Hal ini dimaksudkan untuk memudahkan dan menunjang tahapan identifikasi dalam penelitian.

### B. Survey Sekunder

Data-data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari survey sekunder yaitu survey yang dilakukan pada instansi atau lembaga yang terkait dan juga dengan studi literatur. Adapun data sekunder diperoleh dari :

---

<sup>1</sup> Arikunto Suharsini. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Rineka Cipta. Jakarta. 1997. hal 111-112



1. Instansi atau data terkait
  - a. Bappeda untuk mengetahui kebijakan-kebijakan yang terkait dengan penataan kawasan PKL di Kota Ternate
  - b. Dinas Perindustrian dan Perdagangan, yaitu untuk mengetahui bentuk-bentuk penanganan, pembinaan, serta pengawasan terkait kegiatan PKL, serta mengetahui perkembangan PKL di Kota Ternate khususnya di lokasi studi.
  - c. Dinas Tata Kota dan Pertamanan Kota Ternate, untuk mengetahui rencana program untuk lokasi studi khususnya untuk PKL.

## 2. Kajian literatur

Studi literatur merupakan cara pengambilan data berdasarkan literatur untuk memperkuat landasan teori dan dapat pula menjadi standar dan perbandingan serta acuan dalam penyusunan konsep studi.

## 3. Sumber lainnya

Sumber-sumber lainnya diantaranya situs-situs internet yang berkaitan dengan studi penelitian penataan kawasan pedagang kaki lima.

## 3.2 Metode Analisa

Dalam penelitian ini, analisis yang digunakan adalah analisis-analisis yang berkaitan dengan sasaran yang telah disebutkan sebelumnya, antara lain :

### 3.2.1 Analisa Karakteristik Jalan Tapak Satu Plus

#### A. Analisa Sistem Transportasi

Analisa ini dilakukan dengan melihat kondisi eksisting saat ini dengan melakukan survey atau observasi langsung ke lokasi studi. Hal-hal yang dilihat antara lain sirkulasi, volume lalu lintas, kapasitas jalan, dan tingkat pelayanan jalan. Metode yang dilakukan dalam mengolah hasil observasi ini antara lain :

#### 1. Sirkulasi

Metode analisa yang digunakan adalah metode analisa deskriptif kuantitatif untuk membandingkan sirkulasi kendaraan ketika tidak adanya aktifitas dan adanya aktifitas di Jalan Tapak Satu Plus.

## 2. Analisa volume lalu lintas

Metode analisa yang digunakan adalah analisa ADT (*average dayli traffic*) atau dikenal juga sebagai LHR (lalu lintas harian rata-rata) yaitu total volume lalu lintas rata-rata harian berdasarkan pengumpulan data selama X hari, yang dilakukan di Jalan Tapak Satu Plus. Sehingga ADT dihitung sebagai berikut :

$$ADT = \frac{Q_x}{X}$$

Dimana :

- $Q_x$  : Volume lalu lintas yang diamati selama lebih dari 1 hari dan kurang dari 365 hari (atau 1 tahun)
- $X$  : Jumlah hari pengamatan

## 3. Analisa kapasitas jalan

Setelah menggunakan metode analisa LHR, analisa selanjutnya yang dilakukan adalah analisa kapasitas jalan dengan rumus yang digunakan adalah :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

Dimana :

- $C$  : Kapasitas (smp/jam)
- $C_o$  : Kapasitas dasar (smp/jam), biasanya digunakan angka 2300 smp/jam
- $FC_w$  : Faktor penyesuaian lebar jalan
- $FC_{SP}$  : Faktor penyesuaian pemisahan arah (hanya utk jalan tak terbagi)
- $FC_{SF}$  : Faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb
- $FC_{CS}$  : Faktor penyesuaian ukuran kota

Kapasitas dasar ( $C_o$ ) ditentukan berdasarkan jenis jalan. Nilai kapaitas dasar menurut MKJI' 1997 adalah sebagai berikut:

- Jalan empat-lajur terbagi atau jalan satu arah ( $C_o = 1650$  smp/jam/lajur)
- Jalan empat-lajur tak terbagi ( $C_o = 1500$  smp/jam/lajur)
- Jalan dua-lajur dua-arah ( $C_o = 2900$  smp/jam)

Faktor penyesuai lebar jalan akan bernilai 0,92 untuk lebar lajur standar (3 meter) atau lebar jalur standar (6 meter) untuk jalan empat lajur terbagi. Besar kecilnya pengurangan kapasitas jalan selain tergantung pada selisihnya dengan lebar lajur standar, juga tergantung pada jenis jalan. Sebagai contoh untuk jalan empat lajur terbagi, besarnya  $FC_w$  adalah seperti pada tabel berikut.

**Tabel 3.1**  
**Faktor Penyesuai Lebar Lajur  $FC_w$  Jalan Perkotaan**

Lebar lajur (m)	3,00	3,25	3,50	3,75	4,00
$FC_w$	0,92	0,96	1,00	1,04	1,08

Faktor penyesuai pemisahan arah hanya untuk jalan tak terbagi. Secara umum reduksi kapasitas akan meningkat bila pemisahan arah makin menjauh dari 50%-50%. Pada jalan empat lajur reduksi kapasitas lebih kecil daripada jalan dua arah untuk pemisahan arah yang sama.

**Tabel 3.2**  
**Faktor Penyesuai Pemisahan Arah  $FC_{SP}$  Jalan Perkotaan**

Pemisahan Arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
$FC_{SP}$	Dua -lajur	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-lajur	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Faktor penyesuai hambatan samping ditentukan berdasarkan jenis jalan, kelas hambatan samping, lebar bahu (atau jarak kereb ke penghalang) efektif. Sebagai contoh untuk jalan empat lajur terbagi dengan kereb, nilai  $FC_{SF}$  adalah sebagai berikut:

**Tabel 3.3**  
**Faktor Penyesuai Hambatan Samping Jalan Perkotaan ( $FC_{SF}$ )**

Kelas Hambatan Samping	VL	L	M	H	VH
$FC_{SF}$	0,95	0,94	0,91	0,86	0,81

Faktor penyesuai ukuran kota ( $FC_{CS}$ ) ditentukan berdasarkan jumlah penduduk di kota tempat ruas jalan yang bersangkutan berada. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI'1997) menyarankan reduksi terhadap kapasitas dasar bagi

kota berpenduduk kurang dari 1 juta jiwa dan kenaikan terhadap kapasitas dasar bagi kota berpenduduk lebih dari 3 juta jiwa.

**Tabel 3.4**  
**Faktor Penyesuai Ukuran Kota ( $FC_{CS}$ )**

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	$FC_{CS}$
<0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00
>3,0	1,04

Setelah didapatkan faktor kapasitas (C) dari Jalan Tapak Satu Plus akan digunakan sebagai data untuk analisa derajat kejenuhan.

#### 4. Analisa tingkat pelayanan jalan

Tingkat pelayanan jalan dinyatakan dengan ukuran kinerja tingkat pelayanan yaitu dengan menggunakan tingkat derajat kejenuhan. Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai ratio volume (Q) terhadap kapasitas (C), digunakan sebagai faktor kunci dalam penentuan perilaku lalu lintas di Jalan Tapak Satu Plus. Nilai derajat kejenuhan menunjukkan apakah ruas jalan akan mempunyai masalah kapasitas atau tidak.

$$DS = Q / C$$

Dimana:

DS : Derajat kejenuhan

Q : Volume

C : Kapasitas



Derajat kejenuhan dihitung dengan menggunakan volume dan kapasitas yang dinyatakan dalam smp/jam. Derajat kejenuhan merupakan analisa untuk menentukan tingkat kejenuhan dari sebuah lalu lintas pada waktu tertentu. Dengan analisa kapasitas dan analisa volume lalu lintas dapat mempermudah menganalisa derajat kejenuhan tersebut. Tundaan dapat ditentukan dari seberapa besar derajat kejenuhan yang terjadi pada suatu ruas jalan. Dengan hasil analisa derajat

kejenuhan dapat digunakan dalam perencanaan sebuah ruas jalan sehingga dapat ditentukan lebar jalan dan besaran kendaraan yang dapat melewati jalan tersebut sehingga jalan tersebut tidak mengalami kejenuhan. Selain itu juga hasil analisa derajat kejenuhan dapat menjadi parameter untuk mengaplikasikan jalur sepeda motor di jalan tersebut.

Ukuran kinerja tingkat pelayanan yang akan digunakan adalah derajat kejenuhan karena analisa derajat kejenuhan telah dilakukan sebelumnya sehingga dapat diketahui nilai derajat kejenuhan dari analisa tersebut dan dapat disesuaikan dengan karakteristik tingkat pelayanan yang pada analisa ini. Dengan melakukan analisa tingkat pelayanan jalan dapat dilihat tingkat pelayanan dari suatu ruas jalan terhadap volume lalu lintas yang melintasi jalan tersebut, sehingga analisa ini dapat membantu dalam penentuan lebar dan jumlah lajur yang dibutuhkan dalam perencanaan jalur sepeda motor tersebut. Selain itu dapat menjadi parameter untuk menentukan kualitas dari ruas jalan yang telah dianalisa tersebut sehingga dapat menentukan jalur sepeda motor dapat diaplikasi di jalan tersebut tetapi dengan beberapa ketentuan memiliki lebar dan batas pengaman yang dapat menentukan kualitas dari jalur sepeda motor tersebut. Tingkat pelayanan berdasarkan direktorat jenderal perhubungan darat - menuju lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, diklasifikasikan sebagai berikut:

**Tabel 3.5**  
**Karakteristik Tingkat Pelayanan**

<b>Tingkat pelayanan</b>	<b>Ciri-ciri lalu lintas</b>	<b>Batas lingkup Q/C</b>
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00-0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan.	0,21-0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.	0,45-0,74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan V/C masih dapat ditolerir.	0,75-0,84

E	Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas. Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti.	0,85-1,00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas. Antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	> 1,00

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,1995.

## B. Analisa Tingkat Keamanan

Analisa ini dilakukan dengan melihat kondisi keamanan yang ada saat ini pada lokasi studi, yang dilihat dari keamanan terhadap lalu lintas, keamanan pencahayaan untuk aktivitas PKL pada malam hari, dan keamanan terhadap tindak kriminalitas. Metode yang digunakan adalah analisa deskriptif kualitatif, yang diuraikan di bawah ini.

### 1. Keamanan lalu lintas

Untuk melakukan analisa terhadap keamanan lalu lintas, yang dilakukan adalah mengetahui permasalahan keamanan lalu lintas di lokasi studi (misalnya kecelakaan), serta mengetahui titik-titik terjadinya kecelakaan dan penyebab terjadinya kecelakaan. Sehingga hasil analisa yang didapatkan dapat mengurangi permasalahan yang ada di lokasi studi terkait keamanan lalu lintas.

### 2. Keamanan pencahayaan

Analisa pencahayaan dilakukan diutamakan pada saat malam hari, terutama ketika berlangsungnya aktivitas PKL di lokasi ini. Misalnya, untuk mengatasi kegelapan ketika terjadi pemadaman listrik di Kota Ternate pada saat kegiatan PKL sedang berlangsung. Untuk itu, analisa yang dilakukan adalah memberikan alternatif lain untuk pencahayaan ketika terjadi pemadaman listrik, agar kegiatan PKL tetap berjalan meskipun terjadi pemadaman di lokasi ini.

### 3. Tindak kriminalitas

Analisa ini didapatkan dari hasil wawancara dan didukung oleh beberapa variabel untuk memperkuat analisa tindak kriminalitas. Dari hasil wawancara yang dilakukan, lokasi ini tidak pernah terjadi tindak kriminalitas, misalnya pencurian motor, perampokan, maupun tindak kriminalitas lainnya. Namun untuk

menghindari terjadinya potensi tindak kriminalitas, maka sangat dibutuhkan kondisi pencahayaan yang baik untuk menghindari adanya ruang-ruang gelap yang berpotensi terjadinya tindak kriminalitas.

### **C. Analisa Tingkat Kebersihan**

Analisa ini dilakukan dengan cara melakukan observasi langsung ke lokasi studi dan juga melakukan wawancara terkait permasalahan kebersihan. Permasalahan yang ditemui di lokasi studi antara lain jenis sampah dan sebab akibat dari kurangnya kebersihan di lokasi studi. Metode yang digunakan dalam menganalisa karakteristik lokasi studi terkait kebersihan yaitu metode analisa deskriptif, yang selanjutnya dilakukan penataan untuk mengatasi permasalahan mengenai kebersihan yang terdapat di lokasi studi.

### **D. Analisa Elemen Alamiah**

Elemen alamiah yang terdapat di lokasi studi antara lain vegetasi, air laut, dan sensori. Analisa ini dilakukan dengan menggunakan analisa deskriptif kualitatif yang sebelumnya dilakukan survey di lokasi studi.

## **3.2.2 Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima**

Tujuan analisa ini adalah untuk mengetahui karakteristik pedagang kaki lima (PKL) yang terdapat di lokasi studi. Variabel yang digunakan dalam analisa ini adalah :

### **A. Sarana berjualan**

Analisa ini dilakukan berdasarkan permasalahan yang diangkat yaitu kondisi sarana berjualan berupa lapak yang memberikan kesan kumuh serta meja dan kursi yang keseluruhannya diletakkan di lokasi studi pasca berjualan, sehingga dari hasil analisa yang didapatkan diharapkan dapat menjawab permasalahan tersebut. Metode analisa yang digunakan adalah *analisa deskriptif kualitatif*, yaitu mencari beberapa alternatif sarana berjualan lainnya dan melakukan tahap pertimbangan untuk menentukan sarana berjualan yang digunakan dalam konsep penataan ini.

### **B. Waktu mulai berjualan**

Analisa ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui waktu ideal dari pedagang untuk memulai aktifitas yang dikaitkan dengan waktu puncak

keramaian pengunjung di lokasi studi. Dengan mengetahui waktu puncak dari pengunjung, maka dapat diketahui waktu ideal memulai aktifitas bagi pedagang di lokasi studi. Metode analisa yang digunakan adalah *analisa deskriptif kualitatif*.

### **C. Ruang berjualan**

Yang diperhatikan dalam analisa ini adalah jarak lapak antar pedagang serta pergerakan pedagang ketika berjualan. Analisa ini dilakukan dengan menentukan ruang bagi pedagang berdasarkan asumsi yang digunakan untuk mendapatkan kebutuhan ruang setiap pedagang sehingga diharapkan dapat menciptakan jarak antar pedagang berdasarkan asumsi kebutuhan ruang yang ditetapkan. Selain itu, analisa ini juga memperhatikan pergerakan pedagang yang saat ini berpotensi membahayakan, sehingga berdasarkan asumsi yang digunakan dalam menganalisa kebutuhan ruang setiap pedagang berdasarkan jarak antar pedagang, diharapkan dapat menciptakan suatu ruang yang nyaman baik untuk pedagang maupun pengunjung. Metode analisa yang digunakan yakni *analisa kebutuhan ruang*, yaitu dengan memperhatikan luas lokasi secara keseluruhan dengan jumlah pedagang sehingga dapat menghasilkan kebutuhan ruang yang setara bagi setiap pedagang.

#### **3.2.3 Analisa Karakter Pembeli**

Tujuan dari analisa karakter pembeli disini yaitu untuk mengetahui kebiasaan pembeli yang datang ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate tersebut. Hal – hal yang perlu diperhatikan dalam Analisa ini adalah :

##### **A. Cara berkunjung**

Analisa ini diperlukan untuk mengetahui cara berkunjung konsumen/pembeli disaat berkunjung ke lokasi PKL tersebut. Analisa ini dapat dilakukan dengan cara melihat langsung kondisi di lokasi menurut cara berkunjung atau dapat juga dilakukan wawancara kepada pembeli atau konsumen mengenai cara berkunjung yang dilakukan, apakah itu sendiri, berdua, atau bahkan berkelompok. Metode analisa yang digunakan yaitu analisa deskriptif



kualitatif, yang selanjutnya dapat dilakukan prosentase dari hasil wawancara tersebut.

#### **B. Waktu berkunjung**

Analisa ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui karakteristik pembeli berdasarkan waktu berkunjung yang sering dilakukan, apakah sore atau pada malam hari. Hal ini dapat dilakukan melalui kuisisioner yang dibagikan kepada para pembeli untuk mengetahui karakteristik pembeli, yang salah satunya adalah waktu berkunjung yang sering dilakukan. Metode analisa yang dilakukan yaitu analisa deskriptif kualitatif, yaitu dengan mengetahui jumlah pembeli berdasarkan waktu berkunjung, kemudian dilakukan prosentase dari hasil kuisisioner tersebut.

#### **C. Identitas pembeli (asal)**

Analisa ini diperlukan untuk mengetahui karakter konsumen berdasarkan asal dari pembeli itu sendiri, baik itu dari dalam maupun dari luar kota Ternate. Analisa ini dapat dilakukan dengan cara bertanya langsung kepada pembeli yang berada di lokasi PKL lewat kuisisioner yang dibagikan. Metode analisa yang digunakan yakni analisa deskriptif kualitatif, dan selanjutnya dilakukan prosentase terhadap hasil wawancara tersebut.

#### **D. Pembeli berdasarkan usia**

Analisa ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara langsung kepada konsumen/pembeli dengan menggunakan kuisisioner untuk mengetahui karakter konsumen berdasarkan usia, baik itu anak-anak, remaja, atau bahkan orang tua. Metode analisa yang digunakan yaitu analisa deskriptif kualitatif, yaitu dengan mengolah hasil wawancara tersebut sehingga diketahui hasil rata-rata pembeli berdasarkan usia di lokasi PKL tersebut, dan dilakukan dapat dilakukan prosentase dari hasil wawancara mengenai pembeli berdasarkan usia tersebut.

#### **E. Moda yang digunakan**

Analisa ini dilakukan dengan cara melakukan wawancara lewat kuisisioner kepada pembeli yang berada di lokasi PKL untuk mengetahui sarana moda yang digunakan pada saat berkunjung ke lokasi PKL tersebut, baik itu sepeda

motor, mobil atau bahkan angkutan umum. Metode analisa yang digunakan yakni analisa deskriptif kualitatif yang diolah berdasarkan dari hasil wawancara, dan kemudian dapat dilakukan penjumlahan dan prosentase untuk mengetahui jumlah rata-rata dari karakter pembeli berdasarkan sarana moda yang digunakan.

#### **F. Kebiasaan yang dilakukan**

Analisa ini dilakukan untuk mengetahui kebiasaan dari para konsumen pada saat berkunjung ke lokasi PKL ini, baik itu makan, minum atau bahkan duduk-duduk/nongkrong. Analisa ini dapat dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada PKL melalui kuisisioner, untuk mengetahui apa saja kebiasaan yang dilakukan oleh para pembeli. Metode analisa yang dilakukan yakni analisa deskriptif kualitatif, yang didapatkan dari hasil wawancara kuisisioner yang selanjutnya dilakukan penjumlahan serta prosentase untuk mendapatkan hasil rata-rata dari analisa ini.

#### **3.2.4 Analisa Fasilitas dan Utilitas**

Tujuan analisa ini adalah memberikan fasilitas serta utilitas yang dibutuhkan untuk menunjang aktifitas bejualan di lokasi studi. Variabel yang digunakan dalam menganalisa sarana dan prasarana antara lain :

##### **A. Tempat sampah**

Analisa ini dilakukan berdasarkan observasi ke lokasi studi dengan melihat kondisi tempat sampah yang sekiranya belum menunjang aktifitas berjualan di lokasi ini, sehingga dari hasil analisa ini diharapkan dapat mengurangi ataupun mengatasi permasalahan yang ada. Metode analisa yang digunakan adalah *analisa deskriptif kualitatif*, yaitu menyediakan tempat sampah di lokasi studi.

##### **B. Ruang parkir**

Dalam menganalisa ruang parkir, metode analisa yang digunakan adalah *analisa kebutuhan ruang* untuk menentukan kebutuhan ruang parkir di lokasi studi.

#### **3.2.5 Analisa Kebutuhan Ruang**

Keluaran dari analisa ini adalah kebutuhan ruang yang akan digunakan pada penataan, baik ruang untuk penjual, pembeli, maupun ruang parkir. Analisa ini

berkaitan dengan output yang digunakan dalam penataan ini sehingga ruang dibutuhkan sesuai dengan konsep penataan yang digunakan, baik ruang untuk penjual dan pembeli, serta ruang parkir.

### **3.2.6 Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima**

Tujuan dari analisa ini yaitu untuk menata pedagang kaki lima yang berada di lokasi studi dengan memperhatikan analisa-analisa awal yang telah dilakukan sehingga hasil yang diharapkan adalah berupa konsep penataan yang terdiri dari konsep fisik dan non fisik, yang dapat menjawab permasalahan di lokasi studi. Variabel-variabel yang digunakan dalam analisa ini didasarkan pada permasalahan yang ada, antara lain konsep fisik berupa sarana berjualan baik untuk penjual maupun pengunjung, konsep penataan ruang dan bentuk parkir, serta penyediaan fasilitas dan utilitas penunjang. Sedangkan konsep non fisik berupa konsep penataan kebutuhan ruang setiap pedagang, serta penentuan waktu mulai berjualan.

Dalam penentuan konsep dari penataan yang digunakan, maka diperlukan suatu konsep pengembangan yang digunakan untuk menjadikan lokasi ini memiliki daya tarik untuk dikunjungi. Oleh sebab itu, konsep penataan yang digunakan dalam mengembangkan lokasi ini yaitu *Hawkers Waterfront* atau pedagang kaki lima tepi pantai.

## **BAB IV**

### **DATA**

#### **4.1 Tinjauan Eksternal Wilayah Studi**

Dalam sub bab ini akan membahas mengenai tinjauan eksternal wilayah studi, yaitu Kota Ternate secara umum dengan batas-batasnya.

##### **4.1.1 Gambaran Administrasi dan Fisik Eksternal**

###### **A. Kota Ternate**

Kota Ternate merupakan daerah otonomi dan merupakan ibu kota provinsi Maluku Utara. Sebagai kota kepulauan yang didominasi lahan bergunung, pengembangan lahan untuk perkotaan cukup terbatas di wilayah pesisir, meskipun tidak menutup kemungkinan untuk pengembangan reklamasi kawasan pantai. Dari jumlah lahan pesisir yang ada, masih banyak lahan yang belum dimanfaatkan sebagai lahan budidaya, dan dari lima pulau yang ada, Pulau Ternate merupakan pulau yang paling pesat pertumbuhannya.

Keterbatasan daya dukung ruang fisik Kota Ternate diikuti pula dengan keberadaan Gunung Berapi Gamalama di tengah-tengah Pulau Ternate yang masih aktif dan sulit diprediksi keaktifannya. Keberadaan gunung ini menjadi pembatas dalam pengembangan lahan perkotaan. Pengembangan pusat-pusat permukiman yang masih terkonsentrasi di kawasan pantai dengan konsentrasi kepadatan tinggi di bagian selatan dan tidak teratur merupakan masalah utama kawasan permukiman kepulauan.

Sebagai ibu kota provinsi yang memiliki latar belakang sejarah yang mempunyai peran yang cukup penting dalam perdagangan internasional, Kota Ternate tumbuh dan berkembang pesat sebagai kota wisata, perdagangan, perikanan dan pelabuhan.

Secara geografis Kota Ternate terletak pada posisi 0° – 2° Lintang Utara dan 126° – 128° Bujur Timur dengan ketinggian rata-rata dari permukaan laut yang beragam dan dikelompokkan dalam 3 kategori yaitu, rendah (0 – 499 M) dpl, (Sedang: 500 – 699 M) dpl, dan Tinggi(>700 M) dpl. Luas wilayah Kota Ternate

## BAB IV DATA

### 4.1 Tinjauan Eksternal Wilayah Studi

Dalam sub bab ini akan membahas mengenai tinjauan eksternal wilayah studi yaitu Kota Ternate secara umum dengan batas-batasnya.

#### 4.1.1 Gambaran Administrasi dan Fisik Eksternal

##### A. Kota Ternate

Kota Ternate merupakan daerah otonom dan merupakan ibu kota provinsi Maluku Utara. Sebagai kota kepulauan yang didominasi lahan perikanan pengembangan lahan untuk perkotaan cukup terbatas di wilayah pesisir meskipun tidak menutup kemungkinan untuk pengembangan reklamasi kawasan pantai. Dari jumlah lahan pesisir yang ada masih banyak lahan yang belum dimanfaatkan sebagai lahan budidaya dan dari lima pulau yang ada Pulau Ternate merupakan pulau yang paling besar permudahannya.

Ketersediaan daya dukung ruang fisik Kota Ternate diikuti pula dengan keberadaan Gunung Gannang berupa Gamalana di tengah-tengah Pulau Ternate yang masih aktif dan sulit diprediksi keaktifannya. Keberadaan gunung ini menjadi pembatas dalam pengembangan lahan perkotaan. Pengembangan pusat-pusat permukiman yang masih terkonsentrasi di kawasan pantai dengan konsentrasi kepadatan tinggi di bagian selatan dan tidak terlalu merupakan masalah utama kawasan permukiman kepulauan.

Sebagai ibu kota provinsi yang memiliki latar belakang sejarah yang mempunyai peran yang cukup penting dalam perdagangan internasional, Kota Ternate tumbuh dan berkembang pesat sebagai kota wisata, perdagangan, perikanan dan peternakan.

Secara geografis Kota Ternate terletak pada posisi  $0^{\circ} - 2^{\circ}$  lintang Utara dan  $126^{\circ} - 128^{\circ}$  bujur Timur dengan ketinggian rata-rata dari permukaan laut yang beragam dan dikelompokkan dalam 3 kategori yaitu rendah ( $0 - 499$  M) dpl. (Sedang:  $500 - 699$  M) dpl. dan tinggi ( $700$  M) dpl. Luas wilayah Kota Ternate

adalah 5.795,4 Km<sup>2</sup> dan lebih di dominasi oleh wilayah laut yaitu (5.547,55 Km<sup>2</sup>) sedangkan luas daratan adalah 249,6 Km<sup>2</sup>. Secara administrasi Kota Ternate berbatasan dengan :

- Sebelah Utara : Laut Maluku
- Sebelah Selatan : Laut Maluku
- Sebelah Timur : Selat Halmahera
- Sebelah Barat : Laut Maluku

Kota Ternate merupakan bagian dari tubuh gunung berapi Gamalama, dan terbagi menjadi 4 kecamatan yaitu Kecamatan Ternate Utara, Kecamatan Ternate Selatan, Kecamatan Ternate Tengah dan Kecamatan Pulau Ternate. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.1.

## **B. Fisik Alamiah/Dasar**

Fisik dasar atau alamiah yang akan dibahas ada tiga variabel yaitu mengenai jenis tanah, ketinggian, dan iklim/suhu yang ada di Kota Ternate secara umum.

### *1. Jenis Tanah (Geologi)*

Jenis tanah merupakan salah satu ilmu geologi yang mempelajari jenis tanah dan sifat tanah. Dalam studi penelitian ini, peneliti akan membahas gambaran umum mengenai jenis tanah. Jenis tanah merupakan aspek penting dalam fisik dasar/alamiah. Di Kota Ternate, memiliki jenis tanah yang hampir sama disemua kecamatan, termasuk lokasi studi yang berada berdekatan dengan kawasan pusat Kota Ternate. Berdasarkan hasil observasi dan data sekunder bahwa jenis tanah secara umum untuk kawasan Kota Ternate yaitu tanah regosol dengan sifat fisik tanah berdasarkan litologi yang dominan dan mempunyai kesamaan jenis, sifat fisik dan sifat keteknikan tanah di pusat Kota Ternate. Di Kota Ternate, sifat fisik tanah dikelompokkan menjadi 4 (empat) satuan yaitu sebagai berikut.



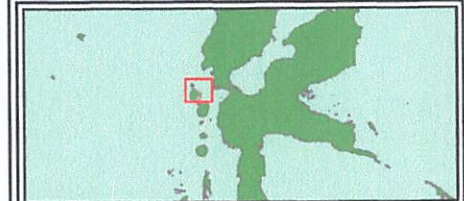
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

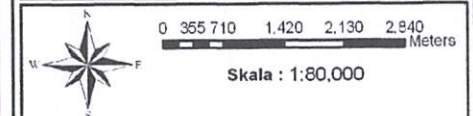
JUDUL PETA  
Peta Administrasi Kota Ternate

### Legenda

- Jalan
- Garis Pantai
- Sungai
- Danau
- Kecamatan Pulau Ternate
- Kecamatan Ternate Selatan
- Kecamatan Ternate Tengah
- Kecamatan Ternate Utara

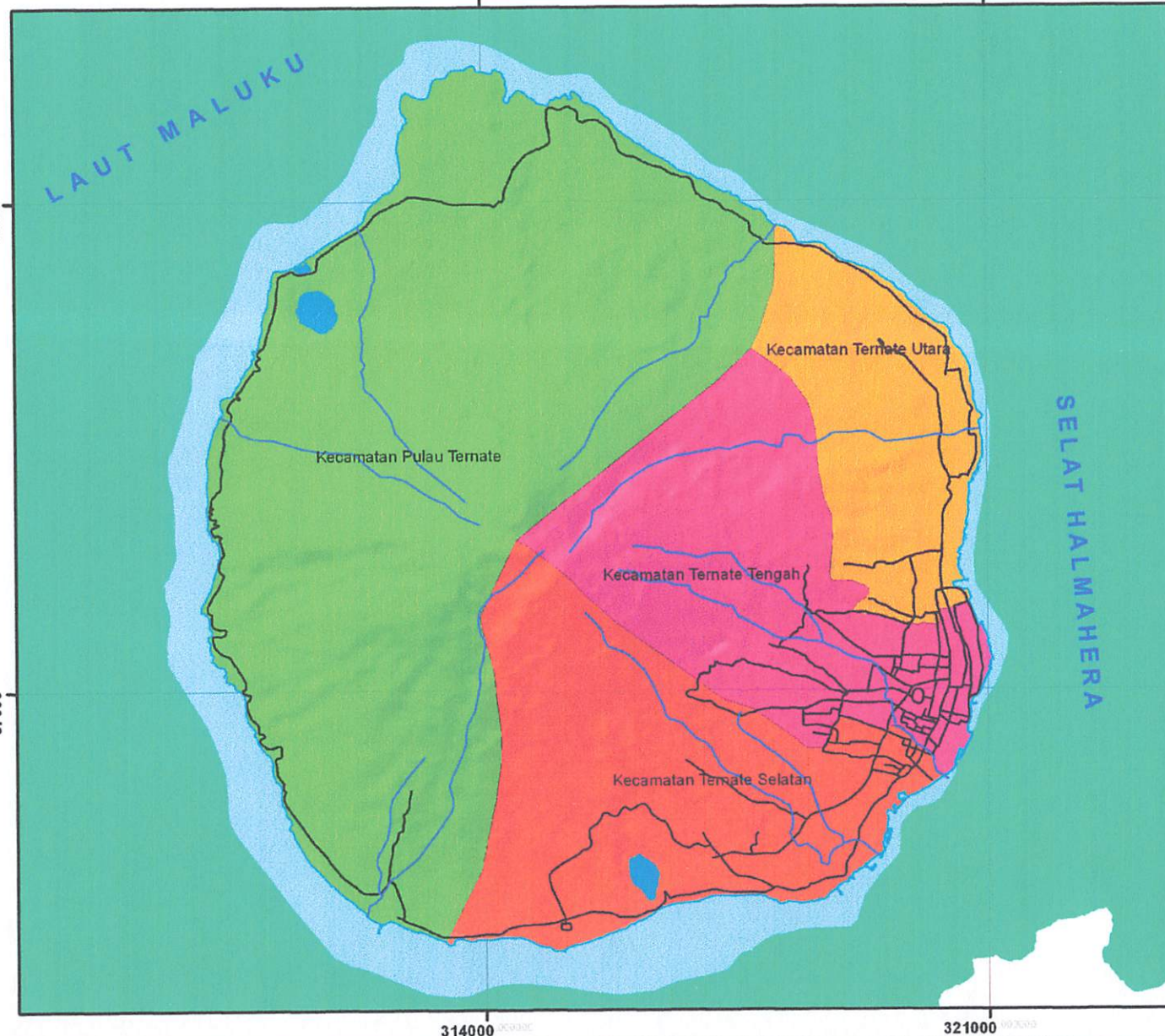


No. Peta : 4.1



Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



a. Satuan pasir, lanau pasiran dan lumpur

Sifat fisik tanah pasir dan pasir lanauan yaitu berwarna putih kotor – kelabu, lepas – sangat lepas, berbutir halus – sangat kasar, membundar tanggung, gradasi baik, kelulusan tinggi – sangat tinggi, daya dukung kecil, komposisi mineral terutama kuarsa dan mineral hitam, pada endapan sekitar pantai setempat mengandung pecahan kerang, bongkah batuan endesit. Sedangkan lanau pasiran berwarna hitam, sangat lunak mengandung sisa tumbuhan.

b. Satuan breksi vulkanik

Sifat fisik tanah breksi vulkanik berwarna hitam – hitam kelabu, terbilah buruk, keras, komponen terdiri atas batuan endesit. Tanah pelapukan berupa lempung pasiran, warna abu-abu kehitaman – coklat kehitaman, lunak – teguh, keadaan kering keras, mudah pecah, dan mudah urai.

c. Satuan pasir

Batu pasir berwarna hitam – hitam kelabu, berbutir halus – sangat kasar, mengandung banyak kuarsa dan sedikit fragmen batuan. Satuan pasir ini umumnya lapuk yang berupa lempung lanauan (CH), lempung pasiran (SC), berwarna coklat – coklat kekuningan.

d. Satuan tufa, dan lava

Ciri-ciri tanah satuan tufa dan lava ini berwarna putih, kuning kelabu setempat kecokelatan, umumnya bersifat agak keras dan agak kompak. Tanah pelapukannya berupa lanau lempungan – lanau pasiran (MH), umumnya berwarna coklat – coklat kemerahaan, teguh – kaku, setempat mengandung kerikil endesit – basalt, permeabilitas rendah – sedang. Sifat fisiknya secara umum memiliki kadar air 22,04 – 57,06 %, berat jenis 2,620 – 2,717, angka pori 1,09 – 1,84, derajat kejenuhan 53,12 – 86,65 %. Satuan tufa ini sebarannya hampir terdapat di seluruh Kota Ternate, termasuk lokasi studi penelitian dan sekitarnya.

## 2. *Topografi*

Kondisi topografi kepulauan Kota Ternate adalah berbukit dengan sebuah gunung berapi yang masih aktif dan terletak di tengah Pulau Ternate. Kota Ternate memiliki kelerengan fisik terbesar di atas 40% yang mengerucut ke arah



puncak gunung Gamalama dan terletak di tengah-tengah pulau. Di daerah pesisir rata-rata kemiringan adalah sekitar 2% – 8%.

Kedalaman laut bervariasi, pada beberapa lokasi di sekitar di pusat Kota Ternate terdapat tingkat kedalaman yang tidak terlalu dalam yaitu 10-15 meter kedalaman pada jarak 100 meter dari garis pantai, sehingga memungkinkan untuk melakukan reklamasi. Sedangkan di beberapa lokasi lain Kota Ternate, tingkat kedalaman cukup dalam dan berjarak tidak jauh dari garis pantai. Secara umum kondisi topografi (ketinggian) Kota Ternate adalah 0 – 1000 M dari permukaan laut, kondisi topografi juga ditandai keberagaman ketinggian dari permukaan laut yaitu (Rendah: 0 – 499 M, Sedang: 500 – 699 M, dan Tinggi: lebih dari 700 M) dpl. Ketinggian merupakan salah satu faktor penting dalam pertumbuhan tanaman.

**Tabel 4.1**  
**Ketinggian Dari Permukaan Laut (dpl)**  
**Berdasarkan Banyaknya Kelurahan di Kota Ternate**

No	Nama Kecamatan	Kelurahan Pantai	Kelurahan bukan Pantai	Ketinggian		
				0 – 400	500 – 699	> 700
1	Kec. Ternate Selatan	11	6	17	–	–
2	Kec. Ternate Tengah	4	11	15	–	–
3	Kec. Ternate Utara	11	3	14	–	–
<b>Jumlah</b>		<b>26</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	–	–

Sumber : Kota Ternate Dalam Angka, Tahun 2010

### 3. *Klimatologi*

Klimatologi yang dibahas adalah berkaitan dengan iklim/suhu di Kota Ternate pada umumnya. Secara umum Kota Ternate di pengaruhi oleh iklim tropis, rata-rata suhu udara bulanan berkisar antara 26,8°C, suhu minimum 24°C, dan suhu maksimum 31,0°C. sedangkan suhu udara rata-rata harian berkisar antara 26°C – 29°C (“data tahun 2010, Ternate Dalam Angka”). Bulan basah jatuh antara bulan Oktober – Desember dan bulan kering terjadi antara Mei – September, sedangkan bulan paling kering terjadi pada bulan Juli – Agustus. Perbedaan temperature yang

tinggi merupakan ciri Kota Ternate karena di pengaruhi oleh tempertur, angin dan penyinaran matahari.

Curah hujan rata-rata tahunan (2006 – 2010) adalah 2.326 mm, dengan curah hujan rata-rata bulanan sekitar 192,8 mm, curah hujan bulanan maksimum terjadi pada bulan November – Maret sebesar 249,88 mm dan curah hujan bulanan terendah sekitar 65, 6 mm.

**Tabel 4.2**  
**Curah Hujan Kota Ternate**

No	Bulan	Tahun				
		2006	2007	2008	2009	2010
1	Januari	311	374	294	307	74
2	Februari	122	299	454	102	128
3	Maret	283	201	186	201	211
4	April	219	195	199	127	196
5	Mei	365	22	261	276	250
6	Juni	161	337	224	185	53
7	Juli	152	169	34	–	191
8	Agustus	112	69	12	63	124
9	September	43	150	81	1	53
10	Oktober	278	371	209	194	22
11	November	325	215	263	135	131
12	Desember	271	264	565	140	398

Sumber : BPS Kota Ternate Dalam Angka, 2010

Kelembaban udara rata-rata di Kota Ternate yaitu sekitar 81% – 85%. Tingkat penyinaran rata-rata matahari berkisar antara 43% – 63%. Kelembaban paling besar terjadi pada bulan Maret, April, Mei, Juni, Juli Oktober sampai dengan Desember yaitu 85%. Sedangkan rata-rata penyinaran paling sering terjadi yaitu pada bulan Mei.

**Tabel 4.3**  
**Kelembaban Nisbi, Angin, dan Penyinaran Matahari**

No	Bulan	Kelembaban Nisbi (%)	Penyinaran matahari (%)	Kecepatan angin (km/jam)	Arah angin
1	Januari	84	18	6	330°
2	Februari	84	23	5	350°
3	Maret	80	22	5	330°
4	April	84	17	4	330°

Bersambung...

Lanjutan tabel 4.3

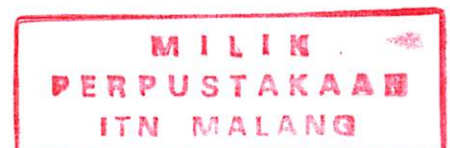
5	Mei	84	19	4	200°
6	Juni	77	16	3	190°
7	Juli	76	17	4	190°
8	Agustus	75	15	4	200°
9	September	74	20	4	190°
10	Oktober	77	18	3	250°
11	November	83	15	3	290°
12	Desember	82	30	5	330°

Sumber : BPS Kota Ternate Dalam Angka, 2010

#### 4.1.2 Kebijakan Tata Ruang

Kebijakan tata ruang Kota Ternate mengacu pada tujuan penataan ruang wilayah Kota Ternate 2010-2030 yaitu Terwujudnya sistem penataan Ruang Kota Ternate yang berkualitas, serasi, optimal untuk menjadikan Kota Ternate sebagai kota yang mandiri, dinamis, terbuka dan bercirikan kepulauan. Arah kebijakan tata ruang Kota Ternate berdasarkan RTRW Kota ternate adalah :

1. Pengembangan Kota Ternate sebagai tipe Kota Jasa-perdagangan, Kota Pendidikan, Kota Pelabuhan, Kota Budaya dan Kota Pemerintahan
2. Pengembangan infrastruktur dasar perkotaan dan perhubungan (jaringan jalan, air bersih, listrik, telekomunikasi, terminal, pelabuhan, dermaga, dll)
3. Pengembangan sektor andalan jasa-perdagangan, perhubungan, perikanan dan pertanian-perkebunan
4. Pengendalian lingkungan hidup dan kelestarian hutan
5. Mewujudkan Kota Ternate sebagai Kota Tujuan Wisata Internasional
6. Pengembangan dan perlindungan kawasan pesisir
7. Pengembangan perumahan, permukiman dan fasilitas penunjangnya
8. Pengembangan Sentra-sentra penunjang Agroindustri dan Agribisnis dengan konsentrasi pada Agroindustri Perikanan
9. Pengembangan industri berorientasi kelautan, konstruksi, dan otomotif dengan persyaratan khusus ramah lingkungan
10. Pembangunan Kawasan Tertinggal dan Kumuh
11. Revitalisasi Kota dan kawasan bersejarah



12. Pengembangan Kawasan Baru sebagai Pusat Pertumbuhan baru dengan tipologi Kota Baru.
13. Pengembangan lebih tajam pada kawasan perdagangan di daerah pesisir sebagai KAPETEM (Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Maritim).

Jadi, Jalan Tapak Satu Plus yang menjadi lokasi studi pada penelitian ini termasuk dalam salah satu dari kebijakan-kebijakan yang telah disebutkan di atas, yaitu pengembangan dan perlindungan kawasan pesisir serta pengembangan lebih tajam pada kawasan perdagangan di daerah pesisir sebagai kawasan pengembangan ekonomi terpadu.

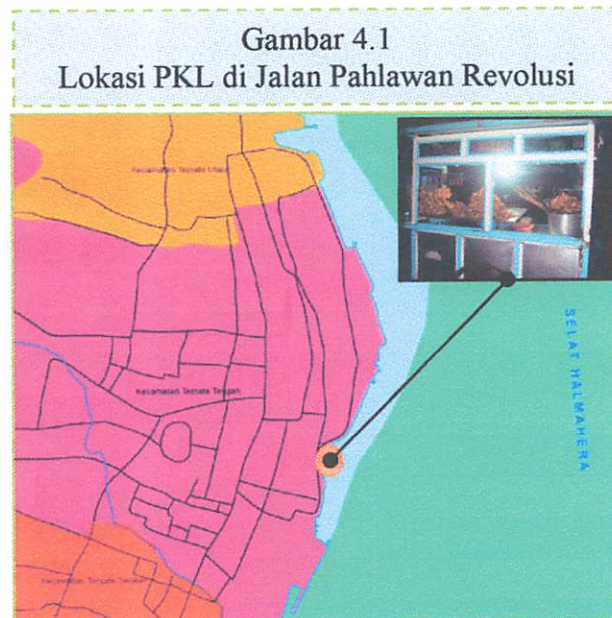
#### **4.1.3 Gambaran Pedagang Kaki Lima di Kota Ternate**

Selain lokasi PKL yang menjadi tempat penelitian, terdapat juga beberapa titik pedagang kaki lima di Kota Ternate yang berada dekat dengan kawasan pusat kota yang mudah dijangkau.

##### **A. Jalan Pahlawan Revolusi**

Lokasi pedagang kaki lima yang berada di Jalan Pahlawan Revolusi ini memiliki luas  $\pm 50 \text{ m}^2$ . Para PKL yang terdapat di lokasi ini memiliki karakteristik yang sama secara keseluruhan, yakni sarana berjualan dengan menggunakan gerobak dan bangunan yang terbuat dari tenda yang bisa dibongkar sewaktu-waktu, dengan jenis jualan yang sama yakni makanan dan minuman.

Sistem berjualan pada lokasi ini adalah menetap, dengan waktu berjualan yang dimulai pada sore hari hingga malam hari. Pasca berjualan, lokasi ini memberikan kesan bersih, baik dari sampah maupun peralatan berdagang yang dibawa pulang pasca berjualan. Selain pedagang kaki lima yang berjualan makanan, di lokasi ini juga terdapat beberapa warung kecil yang ikut berjualan di dalamnya. Ditambah juga dengan gerobak-gerobak pedagang yang berjualan aneka gorengan yang menghiasi bagian luar dari lokasi ini.



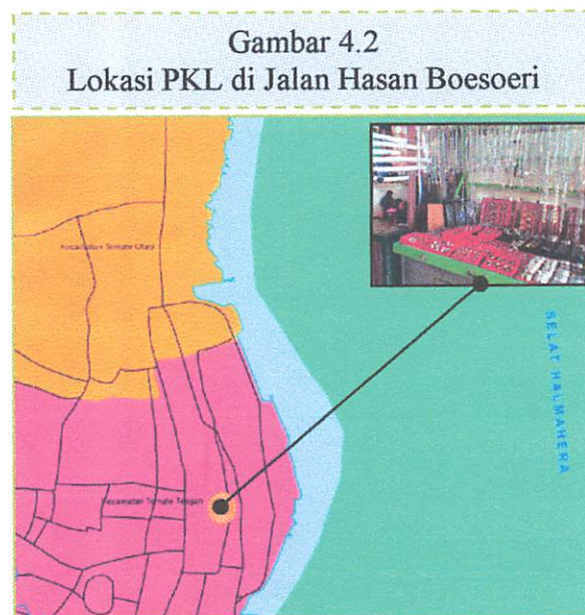
*Sumber : Hasil survey*

## **B. Jalan Hasan Boesoeri**

Jalan Hasan Boesoeri memiliki panjang  $\pm 300$  m dan terdapat dua titik lokasi PKL di jalan ini, antara lain :

### *1. Pusat Penjualan Besi Putih*

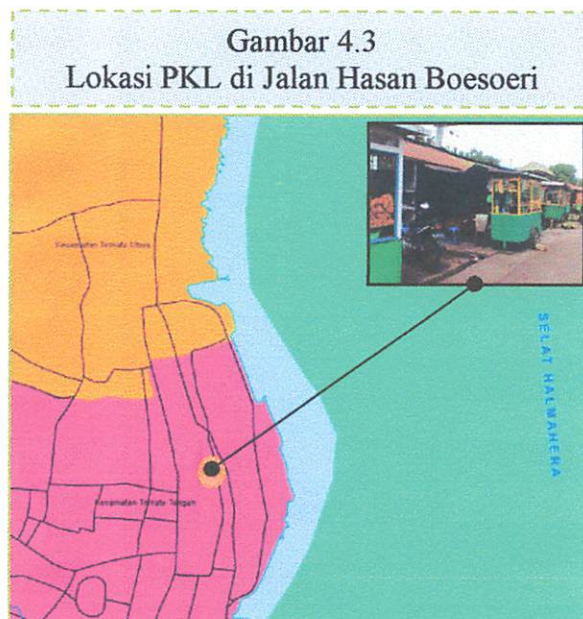
Lokasi penjualan besi putih menempati gang kecil yang berada di salah satu lokasi ini dengan panjang gang  $\pm 30$  m. Para pedagang kaki lima besi putih ini memulai kegiatan dari pagi hingga sore hari.



*Sumber : Hasil survey*

## 2. *Depan Benteng Orange*

Karakteristik PKL yang berada di lokasi ini secara keseluruhan sama, yakni berdagang makanan dan minuman. Lokasi yang berada tepat di depan Benteng Orange ini memiliki panjang  $\pm 50$  m dan berada di pinggiran jalan dengan sarana berupa gerobak dan bangunan semi permanen. Sistem berjualan di lokasi ini adalah menetap, dengan perlengkapan berdagang disimpan di bangunan semi permanen mereka ketika pasca berjualan. Waktu berdagang pun secara keseluruhan sama, yaitu dimulai dari pagi hingga malam hari.

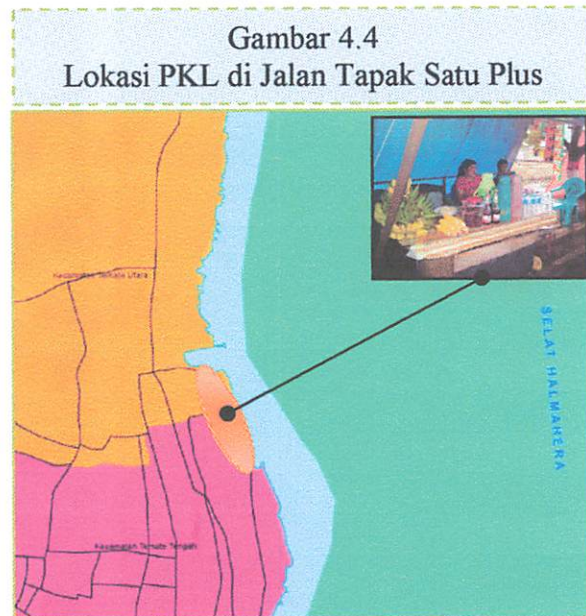


Sumber : Hasil survey

## C. **Jalan Tapak Satu Plus**

Pedagang kaki lima yang berada di Jalan Tapak Satu Plus merupakan pedagang kaki lima dengan karakteristik barang dagangan yaitu makanan dan minuman. Lokasi PKL yang berada di sepanjang jalan yang  $\pm 600$  m ini selalu ramai pada setiap harinya. Para PKL yang beraktivitas di lokasi ini memulai kegiatan dari sore hingga malam hari. Karena lokasi ini berada tepat di pinggiran pantai, membuat lokasi ini selalu ramai pada setiap malamnya. Sistem berjualan yang terjadi di lokasi PKL ini adalah menetap, dengan menggunakan lapak sebagai sarana untuk berjualan. Kondisi di lokasi menggambarkan, para PKL dan

pengunjung menempati ruang yang berbeda, dimana PKL menempati bagian barat dan pengunjung menempati bagian timur dari jalan ini.



*Sumber : Hasil survey*

Diantara titik-titik lokasi PKL yang disebutkan di atas, yang menjadi lokasi studi dalam penelitian ini adalah lokasi PKL yang berada di Jalan Tapak Satu Plus. Alasan dari pemilihan lokasi ini adalah lokasi ini merupakan lokasi yang paling sering dikunjungi pada setiap harinya, yaitu  $\pm 400 - 500$  pengunjung yang dimulai dari sore hingga malam hari. Mengingat lokasinya berada tepat di pinggiran pantai, membuat sebagian besar para pengunjung lebih memilih untuk berbelanja sambil menikmati aneka jualan yang ditawarkan oleh PKL di lokasi ini.

Adanya keramaian pada setiap harinya di lokasi ini, tidak menutup kemungkinan terjadinya ketidak-nyamanan dan ketidak-amanan lokasi ini ketika aktivitas berjualan sedang berlangsung. Kondisi yang terpisah oleh jalan antara PKL dengan pengunjung, hal ini jelas mengkhawatirkan bagi mereka yang berada di lokasi ini, terutama bagi PKL yang sewaktu-waktu harus melintasi jalan ketika dibutuhkan oleh pengunjung. Selain itu, dengan adanya aktivitas di lokasi ini, tentunya diperlukan adanya fasilitas dan utilitas penunjang guna menunjang aktivitas yang berada di lokasi ini. Untuk lebih jelasnya, akan dibahas pada karakteristik dari lokasi studi.

## **4.2 Tinjauan Internal Wilayah Studi**

Sub bab ini akan membahas mengenai tinjauan internal wilayah studi, yaitu Jalan Tapak Satu Plus, baik secara administratif maupun aspirasi masyarakat pengguna jalan dan yang melakukan kegiatan di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus.

### **4.2.1 Administrasi Geografis Lokasi Studi**

Lokasi yang diambil pada studi ini adalah Jalan Tapak Satu Plus, yang merupakan pembagian lokasi dari jalan tapak secara keseluruhan. Jalan tapak merupakan reklamasi pantai yang menghubungkan Kelurahan Soa Sio hingga Kelurahan Gamalama, sehingga memudahkan pengunjung untuk datang dari berbagai arah.

Lokasi studi pada penelitian ini terdapat di dua kelurahan, yaitu di Kelurahan Makassar Timur yang berada di Kecamatan Kota Ternate Tengah dan Kelurahan Soa Sio yang berada di Kecamatan Kota Ternate Utara. Kedua kelurahan tersebut memiliki luas kelurahan masing-masing 0.198 km<sup>2</sup> untuk Kelurahan Makassar Timur dan 0.55 km<sup>2</sup> untuk Kelurahan Soa Sio. Untuk batas administrasi dari Kelurahan Makassar Timur dan Kelurahan Soa Sio adalah :

- Sebelah Utara : Kelurahan Salero
- Sebelah Selatan : Kelurahan Gamalama
- Sebelah Timur : Selat Halmahera
- Sebelah Barat : Kelurahan Makassar Barat dan Kelurahan Soa

Lokasi studi terdapat di sepanjang jalan yang digunakan sebagai tempat berjualan bagi pedagang kaki lima pada sore hingga malam hari. Lokasi ini terletak di Jalan Tapak Satu Plus, Kelurahan Makassar Timur Kecamatan Kota Ternate Tengah dan Kelurahan Soa Sio Kecamatan Kota Ternate Utara. Untuk batas fungsi dari lokasi studi adalah :

- Sebelah Utara : Dodoku Ali
- Sebelah Selatan : Pasar Gamalama serta Terminal Umum
- Sebelah Timur : Selat Halmahera
- Sebelah Barat : Permukiman Warga Kelurahan Makassar Timur dan Soa Sio





TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
Peta Orientasi Wilayah Studi

### Legenda

- Jalan
- Garis Pantai
- Sungai
- Danau
- Kecamatan Pulau Ternate
- Kecamatan Ternate Selatan
- Kecamatan Ternate Tengah
- Kecamatan Ternate Utara



No. Peta : 4.2

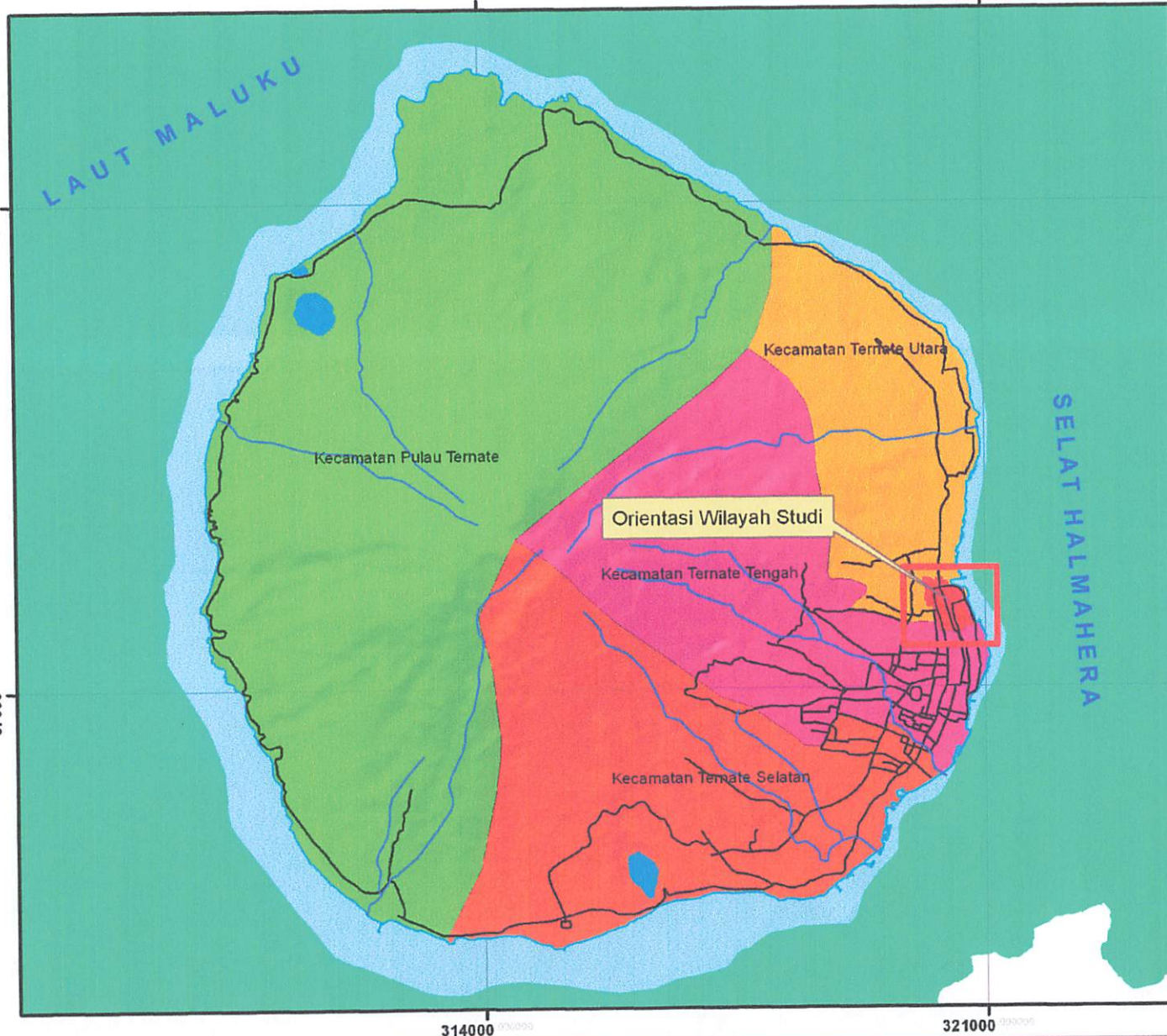


0 360 720 1,440 2,160 2,880  
Meters

Skala : 1:80,000

### Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey





TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

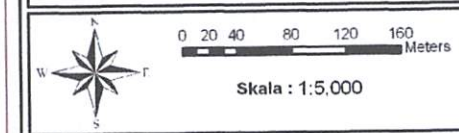
JUDUL PETA  
Peta Orientasi Lokasi Studi

Legenda :

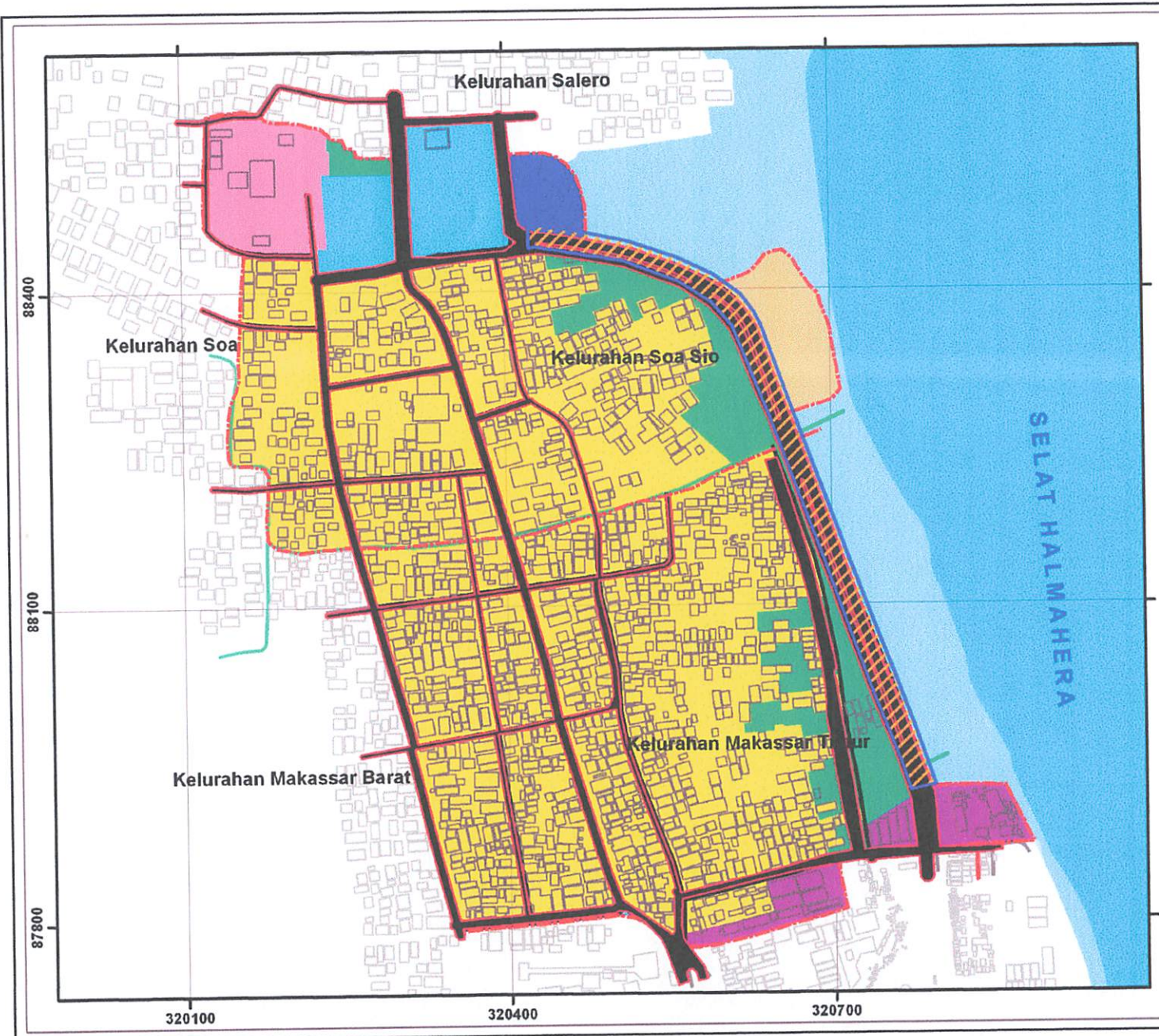
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi



No. Peta : 4.3



Sumber :  
1. Google Earth Pro.2010  
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate  
3. Hasil Survey

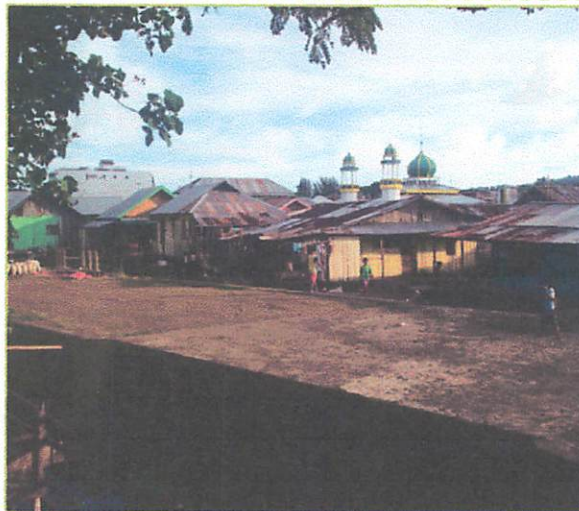


Dodoku Ali merupakan satu fasilitas umum, dimana di tempat ini sering digunakan untuk melakukan berbagai aktivitas. Misalnya, para pelajar sering menggunakan lokasi ini untuk berdiskusi, tempat ini juga sering digunakan sebagai tempat pergelaran acara musik, tempat olahraga berupa senam yang sering dilakukan oleh masyarakat dihari libur, dan juga terdapat sarana bermain bagi anak-anak usia dini.

#### 4.2.2 Pola Penggunaan Lahan Lokasi Studi

Jalan Tapak Satu Plus yang dihasilkan dari reklamasi, menjadikan penggunaan lahan di lokasi studi ini didominasi oleh para PKL. Dengan adanya penggunaan lahan seperti ini, menjadikan lokasi ini memiliki suasana ramai pada setiap hari, terutama untuk aktivitas PKL pada sore hingga malam hari. Bagian timur dari Jalan Tapak Satu Plus ini terbentang laut yang luas. Penggunaan lahan di sekitar lokasi studi merupakan kawasan permukiman warga yang cukup padat dan didukung dengan adanya fasilitas perdagangan dan jasa berupa pasar dan juga fasilitas umum berupa lapangan sepak bola dan Dodoku Ali.

Gambar 4.5  
Permukiman warga di bagian barat Jalan  
Tapak Satu Plus



Sumber : Hasil survey

Gambar 4.6  
Lapangan sepak bola di bagian utara Jalan  
Tapak Satu Plus/depan Keraton



*Sumber : Hasil survey*

Gambar 4.7  
Fasilitas umum Dodoku Ali yang  
bersebelahan dengan lapangan sepak bola



*Sumber : Hasil survey*

Figure 1

Figure 1 shows the results of the first experiment. The data points are plotted against the independent variable. The error bars represent the standard deviation of the measurements.

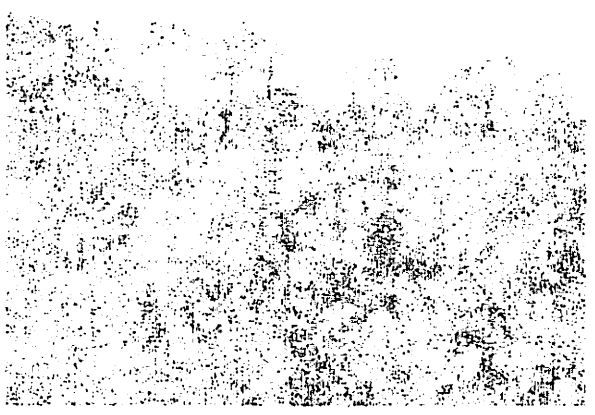


Figure 1: Results of the first experiment.

Figure 2

Figure 2 shows the results of the second experiment. The data points are plotted against the independent variable. The error bars represent the standard deviation of the measurements.

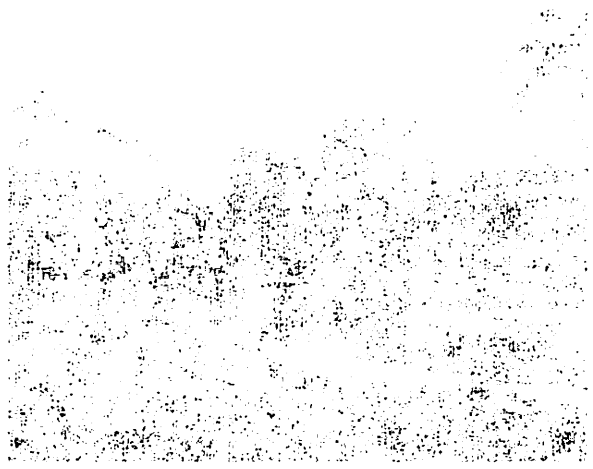


Figure 2: Results of the second experiment.

Gambar 4.8  
Pasar gamalama di bagian selatan Jalan  
Tapak Satu Plus



*Sumber : Hasil survey*

Gambar 4.9  
Terminal umum yang terletak di bagian  
selatan dari lokasi studi



*Sumber : Hasil survey*

Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada peta 4.4



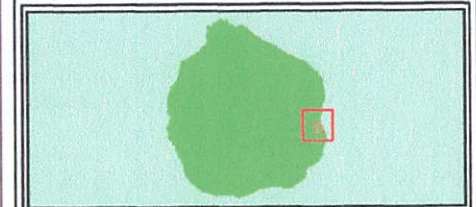
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

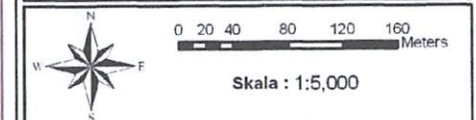
JUDUL PETA  
Peta Pola Penggunaan Lahan

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi

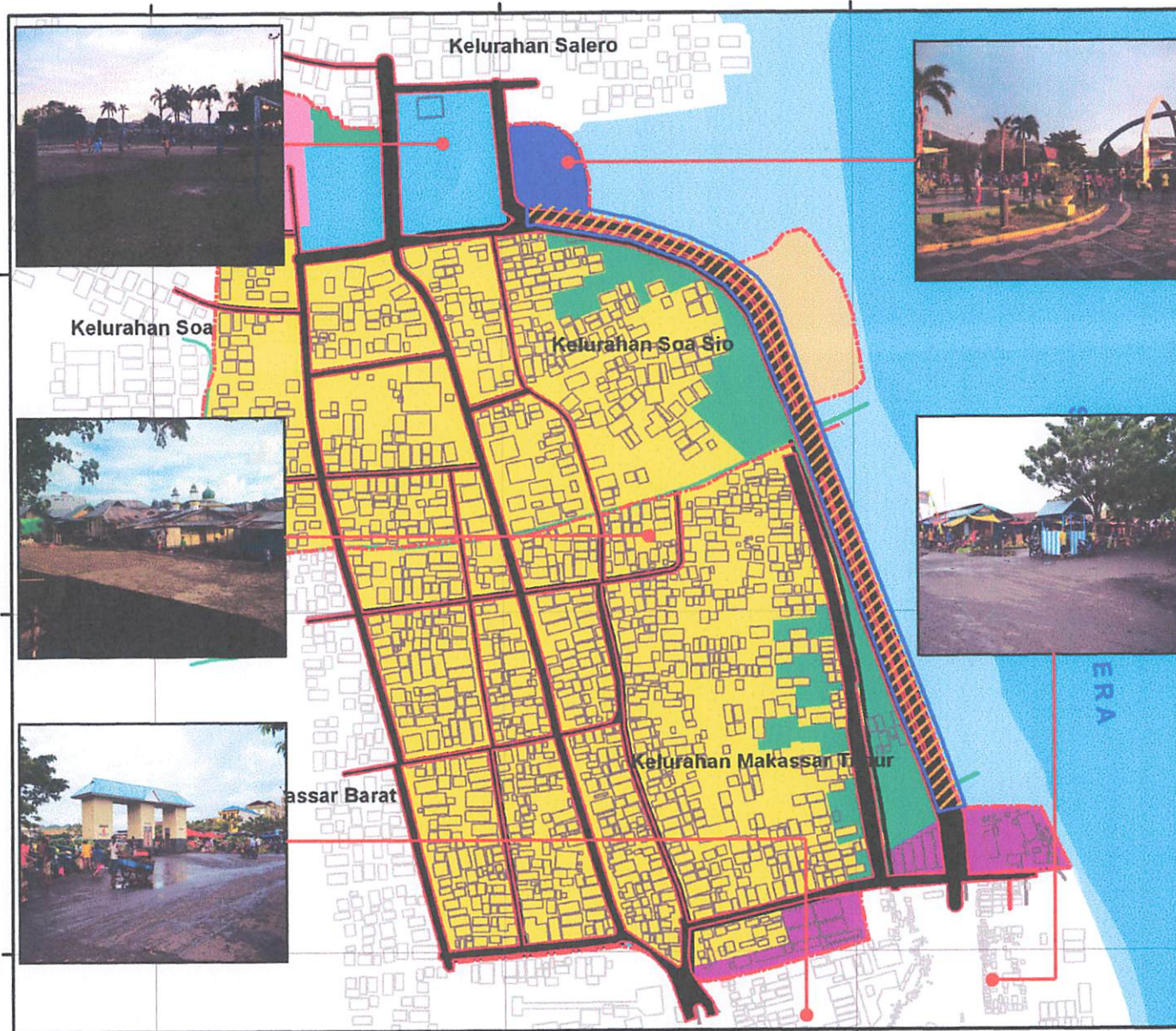


No. Peta : 4.4



**Sumber :**

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



320100

320400

320700

88400

88100

87800

### **4.3 Gambaran Lokasi Studi**

Fungsi dari Jalan Tapak Satu Plus adalah sebagai ruang terbuka publik Kota Ternate, yang menunjang berbagai kebutuhan sosial masyarakat seperti kebutuhan berinteraksi antar sesama, kebutuhan jasmani seperti berolahraga serta kebutuhan lainnya. Beragam kegiatan yang ada di lokasi ini berlangsung dengan berbagai macam karakter pengunjung, diantaranya pada pagi hari Jalan Tapak Satu Plus lebih banyak digunakan sebagai tempat untuk berolahraga seperti jogging dan jalan santai, sedangkan pada sore hingga malam hari, pengunjung memanfaatkan Jalan Tapak Satu Plus sebagai tempat bersantai untuk menikmati pemandangan pantai sambil menikmati beraneka jenis makanan dan minuman yang disediakan oleh PKL di lokasi ini. Hal tersebut tentunya menuntut kualitas kenyamanan yang tinggi pada Jalan Tapak Satu Plus sehingga beragam kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar.

Pada awalnya, Jalan Tapak Satu Plus tidak diperuntukkan bagi para PKL untuk melakukan aktivitas berjualan di lokasi ini. Belum adanya lokasi PKL yang tepat bukan menjadi alasan bagi mereka untuk tetap melakukan aktivitas disini. Akan tetapi yang menjadi alasan bagi mereka untuk tetap menempati lokasi ini adalah secara keseluruhan para PKL bertempat tinggal dekat dengan lokasi ini. Hal ini yang menjadikan mereka untuk bersikeras menempati lokasi ini.

Di bawah ini akan dijabarkan karakteristik lokasi studi berdasarkan variabel – variabel untuk menunjang kegiatan/aktivitas di Jalan Tapak Satu Plus, diantaranya karakteristik Jalan Tapak Satu Plus, karakteristik PKL, penyediaan fasilitas dan utilitas penunjang, dan karakteristik pembeli di lokasi studi Jalan Tapak Satu Plus Kota Ternate

#### **4.3.1 Karakteristik Lokasi Studi**

Berdasarkan kajian penelitian yang akan dikaji terkait kondisi fisik di Jalan Tapak Satu Plus, maka dibawah ini akan dijelaskan karakter dari Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan beberapa variabel, antara lain : sistem transportasi yang terdiri dari sirkulasi, keamanan, kebersihan, serta elemen alamiah berdasarkan karakter dari lokasi penelitian.



## A. Sistem Transportasi

Sistem adalah bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain, dalam tatanan terstruktur. Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sehingga sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterkaitan antara penumpang atau barang, sarana dan prasarana yang berinteraksi dalam rangkaian perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan.

### 1. Sirkulasi

Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktivitas dan penggunaan ruang sehingga merupakan pergerakan dari ruang satu ke ruang yang lain. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik, tiadanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang dan fungsi ruang, antara sirkulasi pejalan kaki (pedestrian) dengan sirkulasi kendaraan bermotor. Sirkulasi kendaraan berkaitan erat dengan rencana transportasi kota, mencakup jalan raya dan jalan jalan utama, rute angkutan umum, jalan kereta api, dan bandar udara. Didalam perencanaan sirkulasi kota dalam kawasan permukiman, semua jalur kendaraan diintegrasikan untuk memindahkan orang dan barang di dalam dan di sekitar daerah perkotaan. Hal yang perlu diperhatikan dalam sirkulasi kendaraan adalah arah pergerakan dari kendaraan di perkotaan.

Sirkulasi kendaraan yang didukung dengan kondisi jalan yang baik dan lebar jalan yang mencukupi dapat memberikan kelancaran dan kenyamanan dalam pergerakan kendaraan. Oleh sebab itu sirkulasi merupakan syarat yang harus dilakukan dalam menciptakan arah pergerakan kendaraan yang lebih baik guna menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan.

Di lokasi studi, sirkulasi kendaraan terdiri atas satu arah dengan dua jalur yang berbeda. Didukung dengan kondisi jalan yang baik dan lebar jalan yang mencukupi membuat sirkulasi kendaraan yang terjadi di lokasi ini selalu lancar. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada peta 4.5.



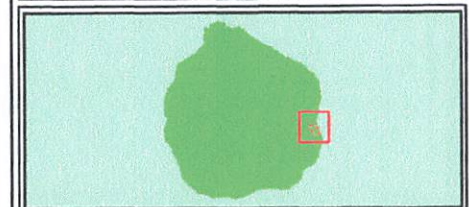
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

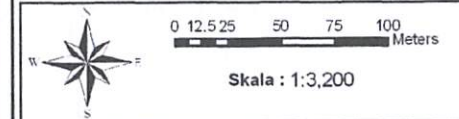
JUDUL PETA  
Peta Sirkulasi Kendaraan

Legenda :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi

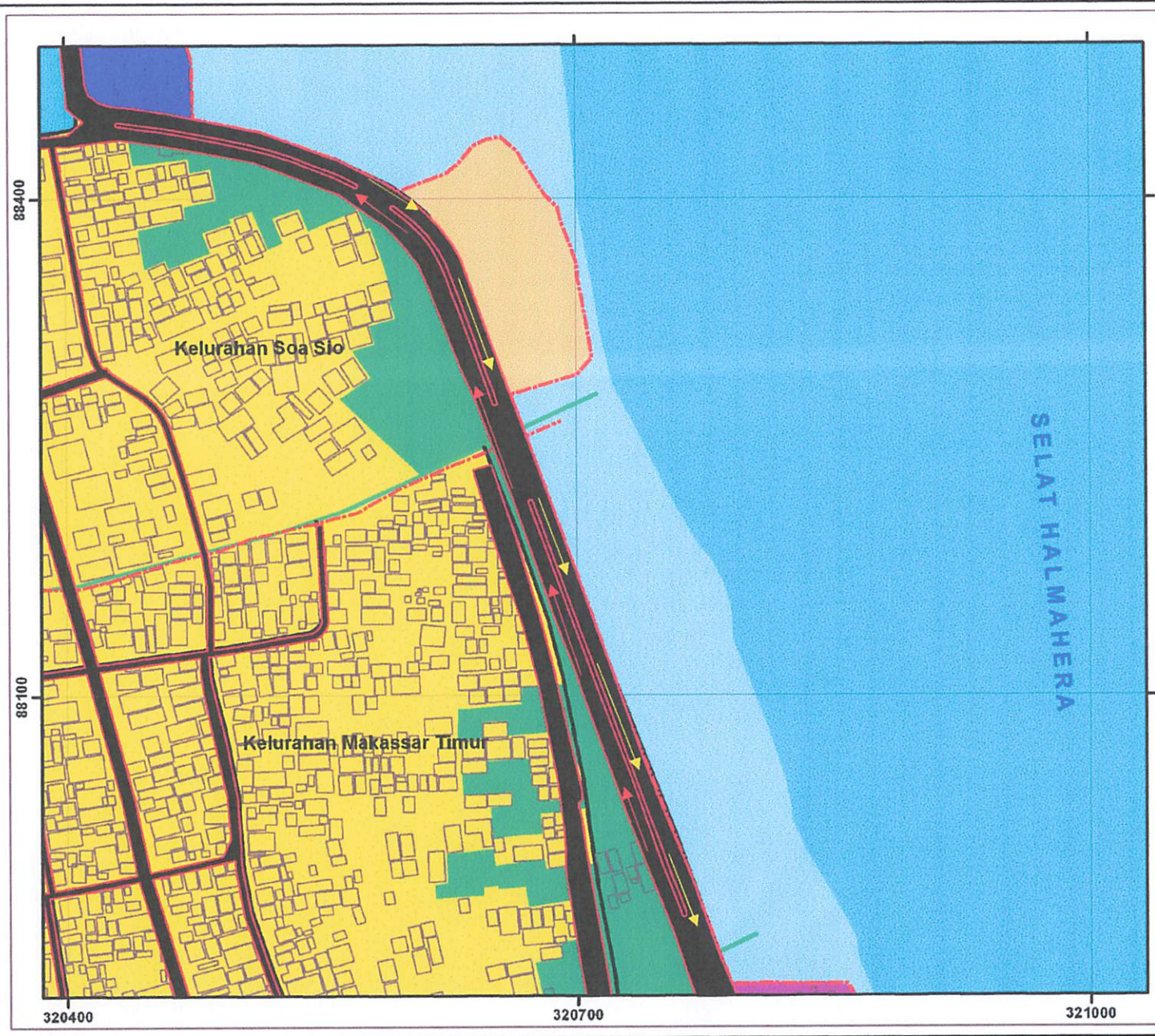


No. Peta : 4.5



Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



a. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per satuan waktu pada lokasi tertentu. Untuk mengukur jumlah arus lalu lintas, biasanya dinyatakan dalam kendaraan perhari, satuan mobil penumpang per jam, kendaraan per menit (Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1996).

$$V = MC.emp + LV.emp + HV.emp$$

Ket :

Emp : Ekivalensi mobil penumpang

MC : Sepeda motor

LV : Kendaraan ringan

HV : Kendaraan berat

V : Volume lalu lintas

Berdasarkan hasil survey, volume lalu lintas di Jalan Tapak Satu Plus dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.4**  
**Volume Lalu Lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari/tanggal : Senin, 22 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		Σ
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	122	122	15	18	752	188	19	15	343
08.00-09.00	98	98	13	16	998	250	10	8	372
09.00-10.00	79	79	6	7	976	244	7	6	336
16.00-17.00	124	124	11	13	413	103	21	16	256
17.00-18.00	97	97	8	10	376	94	15	12	213
18.00-19.00	65	65	6	7	298	75	7	6	153
19.00-20.00	221	221	16	19	325	81	6	5	326
20.00-21.00	201	201	9	11	409	102	5	4	318
21.00-22.00	102	102	5	6	293	73	-	-	181
Σ	1109	1109	89	107	4840	1210	90	72	2498

Sumber : Hasil survey

**Tabel 4.5**  
**Volume Lalu Lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari/tanggal : Selasa, 23 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	203	203	27	32	784	196	24	19	450
08.00-09.00	117	117	24	29	596	149	9	7	302
09.00-10.00	96	96	18	22	496	124	4	3	245
16.00-17.00	102	102	23	28	660	165	11	9	304
17.00-18.00	116	116	19	23	408	102	19	15	256
18.00-19.00	99	99	16	19	384	96	6	5	219
19.00-20.00	198	198	12	14	412	103	6	5	320
20.00-21.00	197	197	7	8	388	97	11	9	311
21.00-22.00	184	184	-	-	268	67	4	3	254
$\Sigma$	1312	1312	146	175	4396	1099	94	75	2661

Sumber : Hasil survey

**Tabel 4.6**  
**Volume Lalu Lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari : Jumat, 26 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	255	255	22	26	820	205	21	17	503
08.00-09.00	159	159	9	11	616	154	7	6	330
09.00-10.00	121	121	7	9	648	162	-	-	292
16.00-17.00	103	103	9	11	488	122	6	5	241
17.00-18.00	122	122	5	6	408	102	15	12	242
18.00-19.00	125	125	7	8	396	99	9	7	239
19.00-20.00	102	102	6	7	380	95	7	6	210
20.00-21.00	115	115	9	11	460	115	-	-	241
21.00-22.00	99	99	6	7	356	89	-	-	195
$\Sigma$	1201	1201	80	96	4572	1143	66	53	2493

Sumber : Hasil survey

**Tabel 4.7**  
**Volume Lalu Lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari : Sabtu, 27 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		Σ
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	205	205	16	19	796	199	26	21	444
08.00-09.00	214	214	8	10	700	175	19	15	414
09.00-10.00	212	212	6	7	568	142	11	9	370
16.00-17.00	118	118	8	9	412	103	7	6	236
17.00-18.00	106	106	9	11	324	81	9	7	205
18.00-19.00	98	98	6	7	380	95	-	-	200
19.00-20.00	105	105	5	6	372	93	4	3	207
20.00-21.00	125	125	4	5	528	132	5	4	266
21.00-22.00	119	119	5	6	308	77	-	-	202
Σ	1302	1302	67	80	4388	1097	81	65	2544

Sumber : Hasil survey

Untuk mengetahui volume lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus, maka akan digunakan perhitungan dengan rumus :

$$ADT = \frac{Q_x}{X}$$

Dimana :

- $Q_x$  : Volume lalu lintas yang diamati selama lebih dari 1 hari dan kurang dari 365 hari (atau 1 tahun)  
 $X$  : Jumlah hari pengamatan

Untuk lebih jelasnya, volume lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus dalam satuan smp/hari dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.8**  
**Lalu Lintas Harian Rata-rata Jalan Tapak Satu Plus**

Waktu	Hari				Total SMP (Q)	Q/4
	Senin	Selasa	Jumat	Sabtu		
07.00 – 08.00	343	450	503	444	1740	435
08.00 – 09.00	372	302	330	414	1418	354

*Bersambung...*

Lanjutan tabel 4.8

09.00 – 10.00	336	245	292	370	1243	311
16.00 – 17.00	256	304	241	236	1037	260
17.00 – 18.00	213	256	242	205	916	229
18.00 – 19.00	153	219	239	200	811	203
19.00 – 20.00	326	320	210	207	1063	265
20.00 – 21.00	318	311	241	266	1136	284
21.00 – 22.00	181	254	195	202	832	208
Jumlah	2498	2661	2493	2544	10196	2549
Rata-rata	277,5	295,6	277	283,7	1132,8	283,2

Sumber : Hasil survey

Dari hasil survey di atas, dapat disimpulkan bahwa lokasi studi yang berada di Jalan Tapak Satu Plus memiliki volume kendaraan yang padat, dan berdasarkan hasil survey yang dilakukan, jenis kendaraan yang melewati di jalan ini lebih dipadati oleh kendaraan ringan, berupa sepeda motor, mobil pribadi, maupun angkutan umum. Hal ini dikarenakan Jalan Tapak Satu Plus ini menghubungkan Kelurahan Soa Sio dengan Terminal Umum, dan juga mengarah ke tempat perbelanjaan berupa pasar dan juga Mall yang berada di Jalan Tapak Tiga yang merupakan sisi lain dari jalan tapak secara keseluruhan.

#### a. Kapasitas Jalan

Untuk mengetahui kapasitas jalan di Jalan Tapak Satu Plus, yaitu dengan menggunakan rumus :

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

Ket :

C : Kapasitas (smp/jam)

C<sub>o</sub> : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC<sub>w</sub> : Faktor penyesuaian akibat lebar jalur lalu lintas

FC<sub>sp</sub> : Faktor penyesuaian akibat pemisahan

FC<sub>sf</sub> : Faktor penyesuaian hambatan samping

FC<sub>cs</sub> : Faktor penyesuaian ukuran kota

#### b. Tingkat Pelayanan Jalan

Tujuan dari perhitungan ini adalah untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan di Jalan Tapak Satu Plus, dengan membagikan volume lalu lintas harian rata-rata

dengan jumlah kapasitas jalan (smp/jam) sehingga didapatkan tingkat pelayanan jalan.

## **B. Kondisi Keamanan**

Variabel keamanan yang dilakukan pada penelitian di Jalan Tapak Satu Plus ini terdiri dari :

### *1. Keamanan Lalu Lintas*

Kondisi keamanan lalu lintas di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus sejauh ini minim akan kecelakaan. Berdasarkan hasil survey yang dilakukan di lokasi ini, terdapat beberapa kecelakaan yang pernah terjadi yaitu disaat kegiatan PKL berlangsung. Hal ini dikarenakan letak PKL dan pembeli yang berada pada sisi yang berbeda, sehingga berpotensi kecelakaan pada saat berlangsungnya kegiatan PKL. Kekhawatiran yang terjadi terutama pada PKL, dimana mereka harus melintasi jalan sewaktu-waktu ketika dibutuhkan oleh pembeli.

### *2. Pencahayaan*

Kondisi pencahayaan yang berada di lokasi studi Jalan Tapak Satu Plus ini sudah cukup mendukung, baik itu untuk aktivitas PKL yang berlangsung di sepanjang jalan ini, maupun untuk pengguna jalan lainnya. Hal ini dapat dilihat dari kondisi lampu jalan yang berada di tengah-tengah dari jalan ini yang terdapat di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus ini, bahkan hingga ke jalan tapak tiga yang berada di kelurahan gamalama. Hal ini juga membuat sebagian dari PKL di lokasi studi memilih menggunakan bantuan lampu jalan sebagai sarana penerangan.

Pada awalnya semenjak adanya aktivitas berjualan di lokasi ini, secara keseluruhan PKL menggunakan lampu jalan sebagai penerangan. Akan tetapi, dikarenakan dengan seringnya terjadi pemadaman listrik membuat PKL di lokasi ini mulai beralih untuk menggunakan bantuan mesin genset. Pada kondisi saat ini, dari 35 jumlah PKL yang berada di lokasi studi, 15 PKL dari mereka menggunakan bantuan mesin genset sebagai sarana penerangan, sedangkan 25 PKL lainnya memilih tetap menggunakan bantuan lampu jalan sebagai penerangan dengan resiko siap dilanda kegelapan jika suatu saat terjadi pemadaman listrik.

### *3. Tindak Kriminalitas*

Menurut jenisnya, tindak kriminalitas terdiri atas macam-macam jenis. Misalnya penculikan, pencurian, pembunuhan, perampokan, dan sebagainya yang dapat dipidana. Menurut hasil wawancara yang dilakukan kepada 35 pedagang di lokasi studi, semenjak adanya aktivitas berjualan di lokasi ini, tidak pernah terjadi kasus tindak kriminalitas di lokasi ini, misalnya perampokan, pencurian kendaraan bermotor dan sebagainya. Hal ini selain karena Jalan Tapak Satu Plus yang merupakan ruang terbuka publik yang mudah diawasi secara bersama-sama, kondisi ini juga tidak terlepas dengan adanya pencahayaan yang mendukung, sehingga potensi untuk tindak kriminalitas di lokasi ini sangat kecil. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada peta 4.6.

#### **C. Kondisi Kebersihan**

Kondisi kebersihan di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan hasil pengamatan observasi, masih memberikan kesan belum terawat. Hal ini dapat dilihat dari tumpukan sampah yang berada di beberapa titik dan lingkungan sekitar. Dari hasil observasi yang dilakukan, sampah yang ditemukan di lokasi ini  $\pm 40\text{m}^3$  per hari. Jenis sampah yang berserakan pada Jalan Tapak Satu Plus ini dihasilkan dari sampah organik berupa guguran dedaunan vegetasi serta sampah anorganik seperti kertas, botol minuman, kaleng bekas, serta sampah hasil dari kegiatan PKL lainnya. Hal ini tidak terlepas dari tempat sampah yang dulunya terdapat di koridor Jalan Tapak Satu Plus telah mengalami kerusakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.7.

#### **D. Elemen Alamiah**

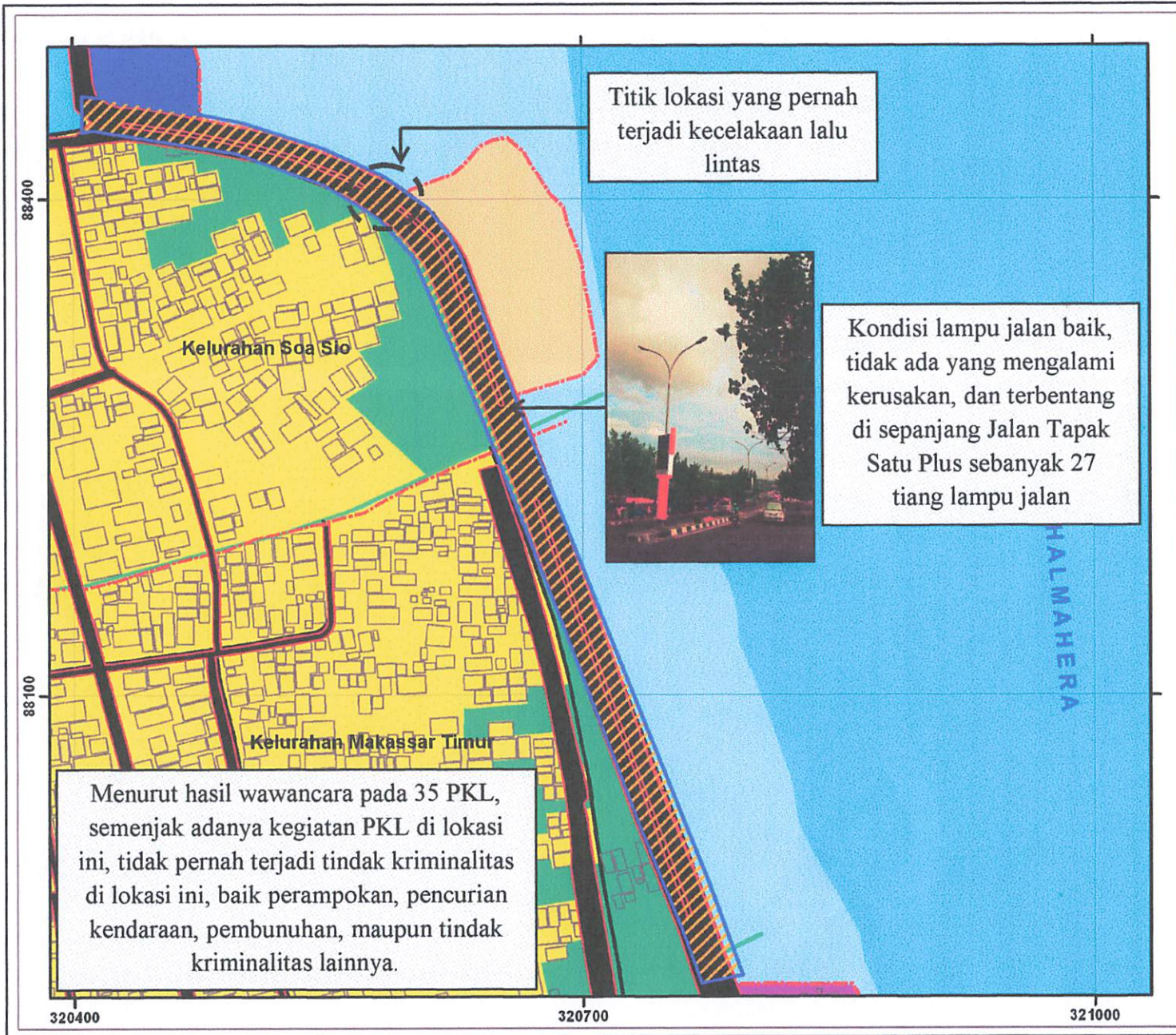
Elemen alamiah dalam penelitian ini terdiri dari air (air laut), vegetasi, dan sensori. Ketiga elemen tersebut dapat ditemui di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus. Hasil observasi menunjukkan bahwa keberadaan vegetasi di lokasi penelitian meliputi pepohonan dan bunga-bunga yang tumbuh tersebar di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus ini. Pada median jalan juga ditanami beberapa jenis bunga-bunga untuk memperindah lokasi ini. Sensori/view yang dihasilkan pad lokasi ini terbagi atas dua, yaitu pandangan ke luar dan pandangan ke dalam, yang



masing-masingnya terbagi atas pandangan positif dan pandangan negatif. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada peta 4.8.

Dari gambaran lokasi studi yang dijelaskan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa lokasi studi yang berada di Jalan Tapak Satu Plus ini memiliki katakteristik antara lain :

- A. Sirkulasi kendaraan yang melewati jalan ini tidak mengalami permasalahan, karena didukung oleh lebar jalan yang mendukung yaitu 6 meter dan memiliki satu arah, sehingga tidak terjadi kepadatan dan kemacetan.
- B. Kondisi jalan di lokasi ini dalam keadaan baik, yaitu tidak berlubang dan tidak bergelombang. Lebar jalan di lokasi ini adalah 6 meter untuk setiap jalur, dimana terdapat dua jalur dengan sistem satu arah pada setiap jalurnya, dan dibatasi oleh median jalan dengan lebar 1 meter. Disepanjang jalan dengan panjang  $\pm$  600 meter ini, terdapat trotoar di setiap sisinya dengan lebar 1,5 meter. Kondisi trotoar terdapat beberapa titik yang mengalami kerusakan yang diakibatkan penggunaan trotoar bagi PKL sebagai tempat berjualan. Kondisi ini juga mengakibatkan adanya hambatan samping, berupa lapak berjualan yang diletakkan di trotoar pasca berjualan.
- C. Volume lalu lintas rata-rata di jalan ini adalah 1367, smp/jam untuk jam puncak pukul 07.00 – 10.00 WIB, sedangkan untuk jam puncak 16.00 – 18.00 adalah 550,6 smp/jam.
- D. Kondisi keamanan lalu lintas di jalan ini sangat minim akan kecelakaan lalu lintas. Kondisi pencahayaan di sepanjang jalan ini sudah tercukupi, dengan adanya lampu jalan yang terdapat di sepanjang jalan ini. Sedangkan kondisi keamanan terkait kriminalitas di lokasi ini tidak pernah terjadi, baik perampokan, pencurian kendaraan bermotor, bahkan tindak kriminalitas lainnya.
- E. Elemen alamiah di lokasi ini dihiasi dengan adanya laut di bagian timur dari jalan ini, dan dihiasi juga dengan pepohonan yang terdapat di sepanjang jalan ini. Selain ini, terdapat juga view yang dihasilkan dari jalan ini, baik view ke luar maupun ke dalam, yang masing-masingnya dalam view positif dan negatif.



Kondisi lampu jalan baik, tidak ada yang mengalami kerusakan, dan terbentang di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus sebanyak 27 tiang lampu jalan



Menurut hasil wawancara pada 35 PKL, semenjak adanya kegiatan PKL di lokasi ini, tidak pernah terjadi tindak kriminalitas di lokasi ini, baik perampokan, pencurian kendaraan, pembunuhan, maupun tindak kriminalitas lainnya.

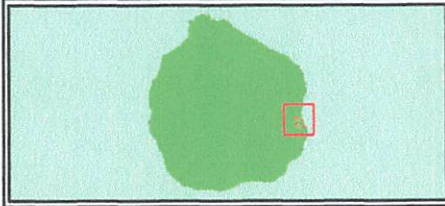


TUGAS AKHIR  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

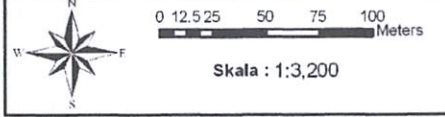
KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
 Peta Kondisi Keamanan

- Legenda :**
- Batas Kelurahan
  - Jalan
  - Sungai
  - Laut
  - Permukiman
  - Perdagangan dan Jasa
  - Ruang Terbuka Hijau
  - Fasilitas Umum
  - Perairan Darat
  - Keraton
  - Lahan Kosong
  - Daratan
  - Lokasi Studi



No. Peta : 4.6



Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



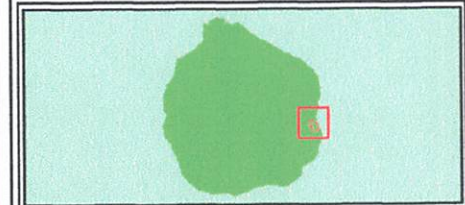
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
Peta Kondisi Kebersihan

Legenda :

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi



No. Peta : 4.7



0 12.5 25 50 75 100  
Meters

Skala : 1:3,200

Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



320400

320700

321000



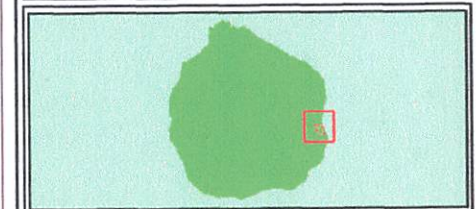
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

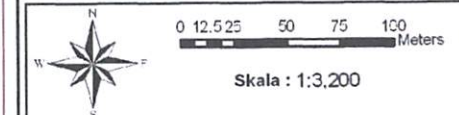
JUDUL PETA  
Peta Kondisi Elemen Alamiah

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Perumahan
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi

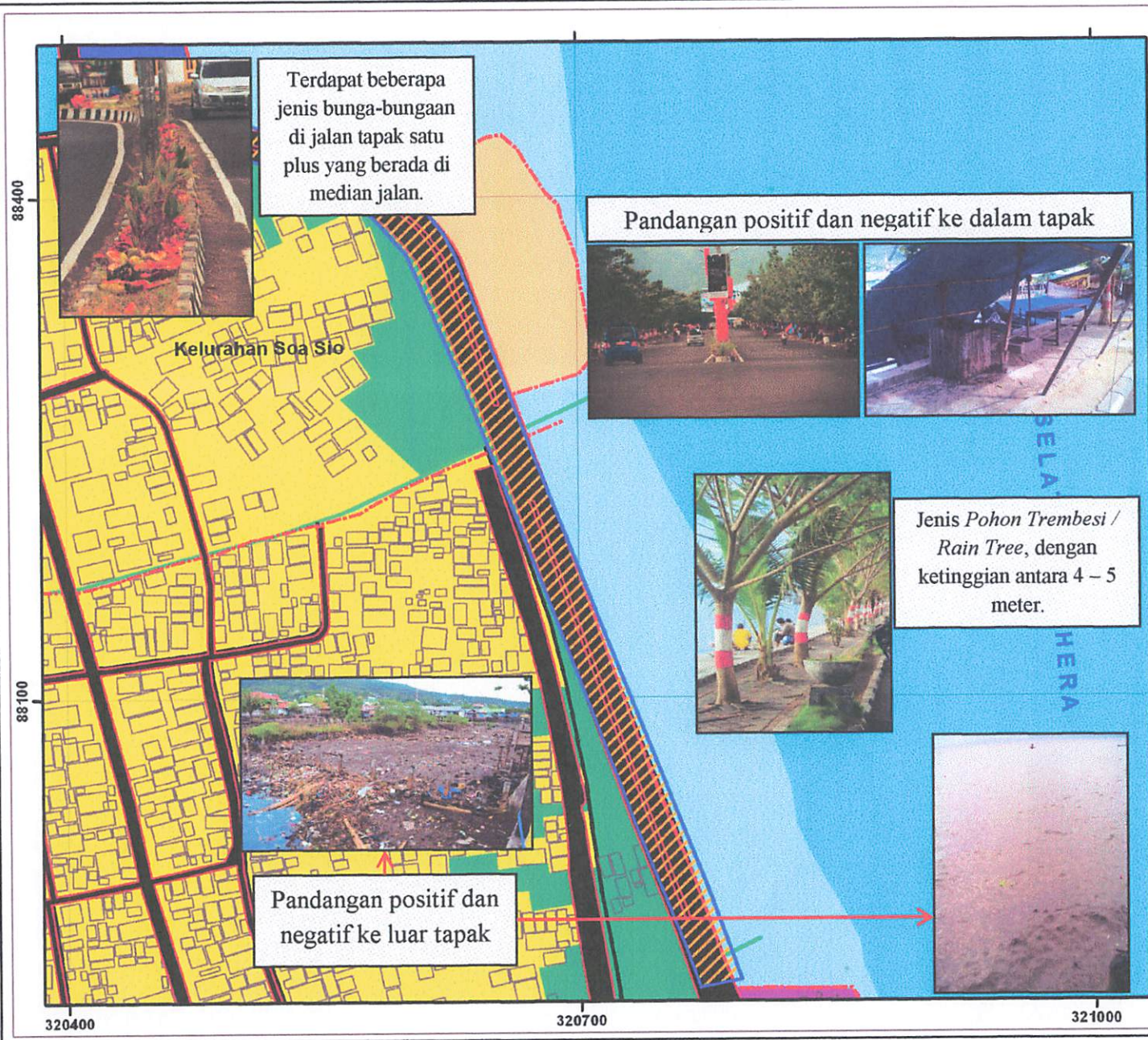


No. Peta : 4.8



**Sumber :**

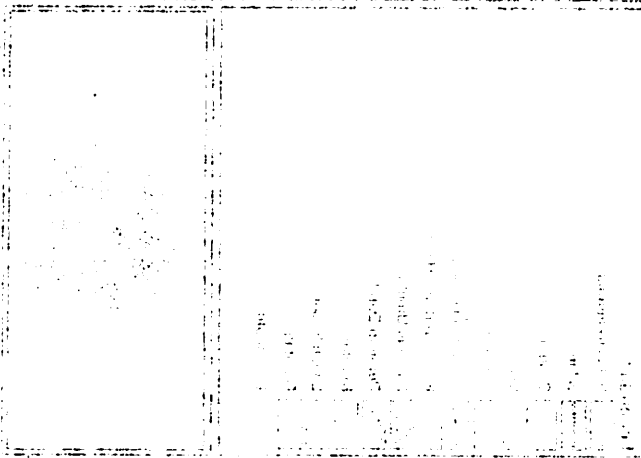
1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



1. Nama Desa  
2. Nama Kecamatan  
3. Nama Kabupaten



1:50,000

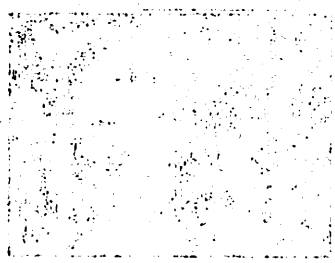
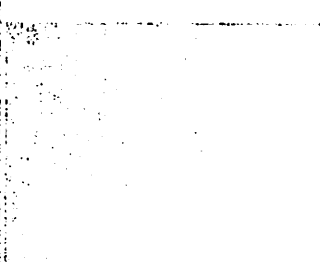


1. KEMENTERIAN PERTANIAN  
2. DIREKTORAT JENDERAL PERUMBUHAN DAN KONSERVASI ALAM

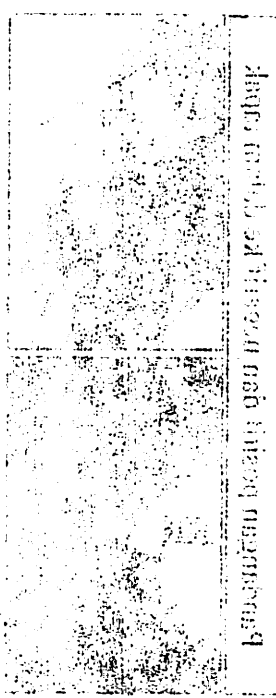
REKAM PETA  
KEMENTERIAN PERTANIAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERUMBUHAN DAN KONSERVASI ALAM  
JALAN SUDIRMAN NO. 100  
JAKARTA 10110



1:50,000



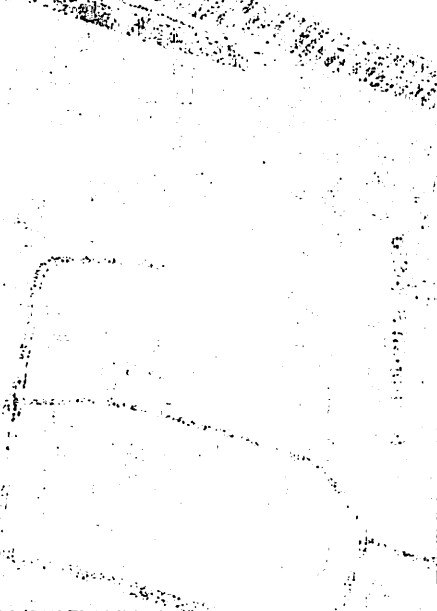
1. Nama Desa  
2. Nama Kecamatan  
3. Nama Kabupaten



1. KEMENTERIAN PERTANIAN  
2. DIREKTORAT JENDERAL PERUMBUHAN DAN KONSERVASI ALAM

1:50,000

1. Nama Desa  
2. Nama Kecamatan  
3. Nama Kabupaten



1. KEMENTERIAN PERTANIAN  
2. DIREKTORAT JENDERAL PERUMBUHAN DAN KONSERVASI ALAM

1:50,000

1:50,000

### 4.3.2 Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL)

Sub bab ini akan membahas mengenai karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi yang ditinjau dari permasalahan yaitu berupa aspek kondisi fisik. Variabel-variabel yang digunakan didasarkan pada permasalahan yang ada, antara lain :

#### A. Waktu Mulai Berjualan

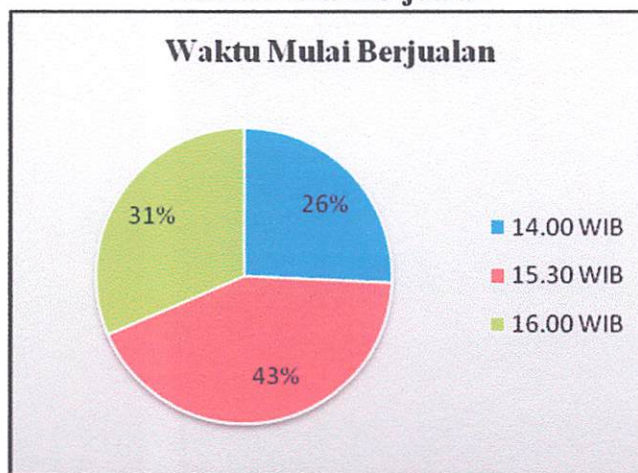
Waktu memulai berjualan pedagang di lokasi studi bervariasi. Dari hasil survey yang dilakukan berdasarkan kuisisioner, didapatkan hasil waktu berjualan dimulai pada pukul 14.00 WIB, 15.30 WIB, dan 16.00 WIB. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.9**  
**Waktu Memulai Berjualan Pedagang Kaki Lima**

No	Waktu mulai berjualan	Jumlah	Jumlah (%)
1	14.00 WIB	9	26 %
2	15.30 WIB	15	43 %
3	16.00 WIB	11	31 %
Jumlah		35	100 %

Sumber : Hasil survey

**Diagram 4.1**  
**Waktu Mulai Berjualan**

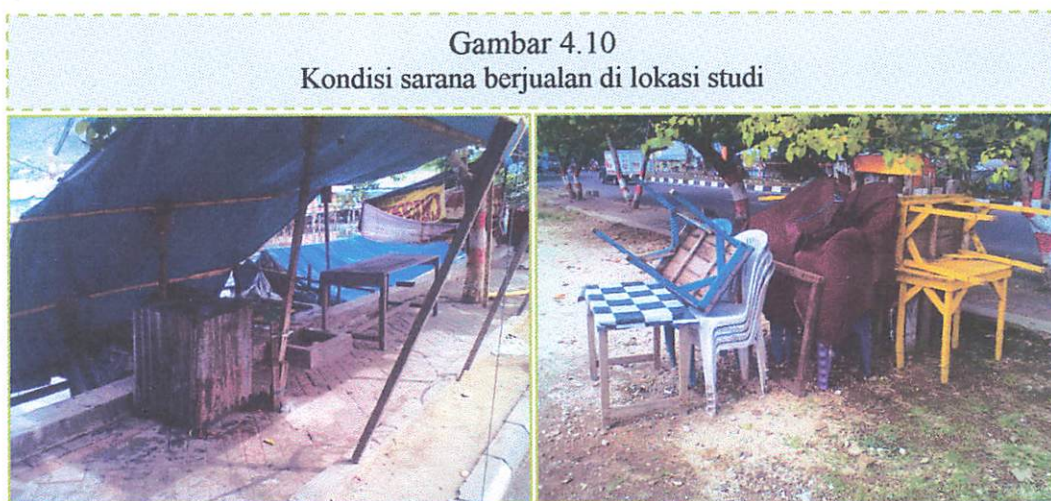


Dari hasil survey berdasarkan kuisisioner yang dilakukan, didapatkan hasil waktu memulai berjualan didominasi pada pukul 15.30 WIB. Untuk penataan yang dilakukan terkait waktu berjualan, akan disesuaikan berdasarkan waktu puncak berkunjung pembeli, dengan tujuan agar para pedagang di lokasi ini

memiliki durasi berjualan yang tidak terlalu lama sehingga tidak menguras tenaga dan waktu dari pedagang.

### B. Sarana Berjualan

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan, pedagang kaki lima yang berada di lokasi studi berjumlah 35 pedagang, dengan sarana berjualan yang sama yaitu lapak serta meja dan kursi. Berdasarkan kondisi di lapangan, sarana berjualan yang digunakan tersebut, diletakkan atau disimpan di lokasi studi ketika pasca berjualan. Dengan kondisi seperti ini, membuat lokasi ini memiliki pandangan negatif disaat tidak berlangsungnya aktifitas. Selain itu, kondisi sarana berjualan yang digunakan memberikan kesan kumuh, dimana lapak serta meja yang terbuat dari bahan kayu sudah terlihat lapuk pada beberapa lapak pedagang.



Sumber : Hasil survey

Berdasarkan permasalahan di atas, maka diharapkan adanya konsep sarana berjualan yang tepat untuk digunakan oleh pedagang pada penataan, sehingga dapat mengatasi permasalahan tersebut.

### C. Ruang Berjualan

Ruang berjualan yang dimiliki oleh setiap pedagang tidak teratur, sehingga jarak antar lapak dari setiap pedagang pun tidak teratur. Berdasarkan hasil survey di lokasi, didapatkan lapak antar pedagang memiliki jarak yang cukup terpisah dan ada pula yang bersebelahan langsung. Kondisi ini secara langsung berdampak pada kebutuhan ruang pembeli dari setiap pedagang yang memiliki ruang tidak sama. Sehingga dalam penataan yang dilakukan, diharapkan dapat mengatasi

masalah tersebut, agar kebutuhan ruang dari setiap pedagang memiliki ruang yang sama. Maka dengan kondisi tersebut, jarak lapak antar pedagang pun memiliki ruang yang teratur.

Berdasarkan hasil survey dan kuisioner, jumlah para pedagang yang terdapat pada lokasi studi ini yaitu 35 pedagang dengan jenis dagangan yang tidak jauh berbeda. Dari hasil tersebut, ditemukan luasan tempat berdagang pedagang yang berjualan di lokasi studi yang dibagi menjadi 2, yaitu :

- A. Luasan ruang untuk pedagang
- B. Luasan ruang bagi pembeli

Untuk lebih jelasnya, luas ruang dari masing-masing pedagang dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 4.10**  
**Karakteristik PKL Berdasarkan Ruang Berjualan**

No	Nama PKL	Tempat Berdagang	Ruang Berjualan	
			Ruang Pedagang	Ruang Pembeli
1	Ibu Ramla (52)	Trotoar	3.5 x 3	5 set tempat duduk
2	Ibu Ulfah (45)	Trotoar	3.2 x 3	5 set tempat duduk
3	Ibu Neni (31)	Trotoar	3.7 x 3	4 set tempat duduk
4	Ibu Inggrit (42)	Trotoar	3.5 x 3	6 set tempat duduk
5	Ibu Julaiha (29)	Trotoar	4 x 3	5 set tempat duduk
6	Ibu Erni (38)	Trotoar	3 x 3	4 set tempat duduk
7	Ibu Jaliyah (43)	Trotoar	3.7 x 3	7 set tempat duduk
8	Ibu Lela (43)	Trotoar	3 x 3	5 set tempat duduk
9	Ibu Femi (33)	Trotoar	4 x 3	8 set tempat duduk
10	Ibu Lely (36)	Trotoar	3.5 x 3	4 set tempat duduk
11	Ibu Nita (40)	Trotoar	4 x 3	5 set tempat duduk
12	Ibu Ririn (29)	Trotoar	4 x 3	6 set tempat duduk
13	Ibu Nuranisah (33)	Trotoar	3.7 x 3	5 set tempat duduk
14	Ibu Astuty (42)	Trotoar	3 x 3	7 set tempat duduk
15	Ibu Ainurafiqah (30)	Trotoar	3.5 x 3	6 set tempat duduk
16	Ibu Sagita (29)	Trotoar	3.5 x 3	5 set tempat duduk
17	Ibu Farida (44)	Trotoar	4 x 3	6 set tempat duduk
18	Ibu Gamariah (41)	Trotoar	3 x 3	6 set tempat duduk
19	Ibu Fatimah (38)	Trotoar	3.4 x 3	5 set tempat duduk
20	Ibu Hindun (33)	Trotoar	3 x 3	5 set tempat duduk
21	Ibu Anisah (37)	Trotoar	3 x 3	6 set tempat duduk



22	Ibu Maimuna (50)	Trotoar	3.6 x 3	6 set tempat duduk
23	Ibu Nur (39)	Trotoar	3 x 1.5	5 set tempat duduk
24	Ibu Saleha P (42)	Trotoar	3.4 x 1.5	4 set tempat duduk
25	Ibu Winda (29)	Trotoar	3 x 1.5	5 set tempat duduk
26	Ibu Indri (33)	Trotoar	3.1 x 1.5	5 set tempat duduk
27	Ibu Nurmida (28)	Trotoar	3.5 x 1.5	4 set tempat duduk
28	Ibu Lastri (27)	Trotoar	3.2 x 1.5	5 set tempat duduk
30	Ibu Nurlisa (25)	Trotoar	3.8 x 1.5	5 set tempat duduk
31	Ibu Anna (41)	Trotoar	3.1 x 1.5	4 set tempat duduk
32	Ibu Rasdianah (37)	Trotoar	3.5 x 1.5	5 set tempat duduk
33	Ibu Rugaya (42)	Trotoar	3.2 x 1.5	4 set tempat duduk
34	Ibu Atun (37)	Trotoar	3.7 x 1.5	4 set tempat duduk
35	Ibu Nisa (39)	Trotoar	3.4 x 1.5	4 set tempat duduk

Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner

#### Keterangan :

- Ruang untuk setiap set/sepasang tempat duduk adalah 1,5 x 2 meter. Maka, luas ruang untuk pembeli adalah  $P \times L$  yaitu jumlah set tempat duduk dikalikan dengan 2 meter, dimana 1,5 merupakan lebar trotoar.
- Set adalah satu perangkat yang terdiri atas 4 kursi dan 1 meja

Berdasarkan hasil survey pada 35 PKL yang telah disebutkan pada tabel di atas dengan luasan ruang berjualan dan ruang untuk pembeli, maka dapat disimpulkan bahwa setiap pedagang memiliki luasan ruang untuk pembeli yang berbeda-beda, sehingga kondisi tersebut berdampak pada jarak lapak antar pedagang yang tidak teratur. dengan tempat berjualan yaitu menempati trotoar.

Selain itu, berdasarkan hasil survey di lokasi, posisi/letak ruang penjual berada terpisah dengan pembeli, dimana ruang untuk penjual berada di bagian barat sedangkan pembeli berada di bagian timur. Sehingga kondisi terpisah seperti ini berpotensi membahayakan bagi penjual, dimana mereka (pedagang) harus melintasi jalan sewaktu-waktu ketika dibutuhkan oleh pembeli. Berdasarkan hasil wawancara kepada beberapa responden pedagang, kondisi ini cukup membahayakan bagi mereka, dimana mereka harus melintasi jalan dengan membawa beban berupa pesanan dari pembeli. Selebihnya lagi, beberapa

pedagang diantara mereka merupakan pedagang yang memiliki usia cukup tua, sehingga kondisi ini cukup membahayakan bagi mereka.

Gambar 4.11  
Pergerakan pedagang melintasi jalan



*Sumber : Hasil survey*

Berdasarkan permasalahan di atas, maka dalam penataan yang dilakukan diharapkan dapat menciptakan suatu ruang berjualan yang dapat menjawab permasalahan tersebut. Sehingga aktifitas berjualan dapat berjalan lancar tanpa adanya hambatan yang dapat membahayakan para pedagang. Untuk lebih jelasnya, karakteristik pedagang kaki lima berdasarkan permasalahan yang diangkat dapat dilihat pada peta 4.9.

#### **4.3.3 Karakteristik Pembeli**

Sub bab ini akan membahas karakteristik pembeli yang berada di lokasi studi Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate. Karakteristik tersebut terdiri dari cara berkunjung, waktu berkunjung, asal pembeli, berdasarkan usia, moda yang digunakan, serta kebiasaan yang dilakukan.

##### **A. Cara Berkunjung Pembeli**

Dari hasil survey, kuisisioner, dan pengamatan di lapangan, cara berkunjung pembeli di lokasi studi bermacam-macam. Ada yang sendiri, berdua, maupun berkelompok. Berkelompok yang dimaksud pada penelitian ini yaitu pembeli

yang berkunjung yang jumlahnya lebih dari dua orang dan seterusnya. Pada lokasi PKL ini, lebih sering dikunjungi oleh pembeli dengan cara berkelompok disbanding berdua atau bahkan sendiri. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar, tabel, dan diagram berikut.

**Gambar 4.12**  
Salah satu cara berkunjung pembeli di  
Jalan Tapak Satu Plus



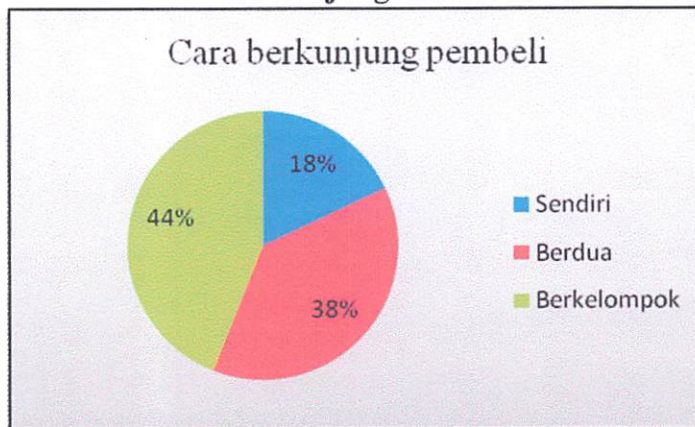
Sumber : Hasil survey

**Tabel 4.11**  
**Prosentase Cara Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**

No	Cara Berkunjung	Jumlah	Jumlah (%)
1	Sendiri	9	18%
2	Berdua	19	38%
3	Berkelompok	22	44%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner

**Diagram 4.2**  
**Prosentase Cara Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**





TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

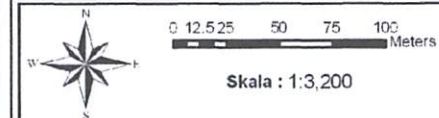
JUDUL PETA  
Peta Karakteristik Pedagang Kaki Lima

**Legenda :**

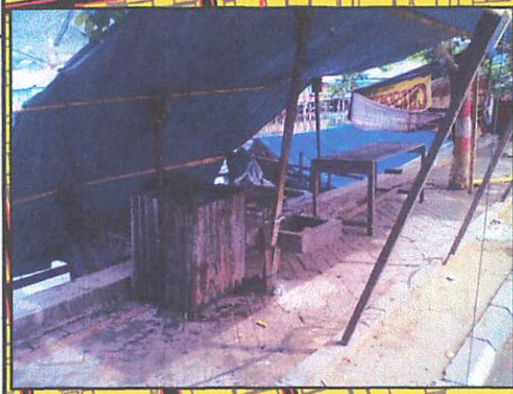
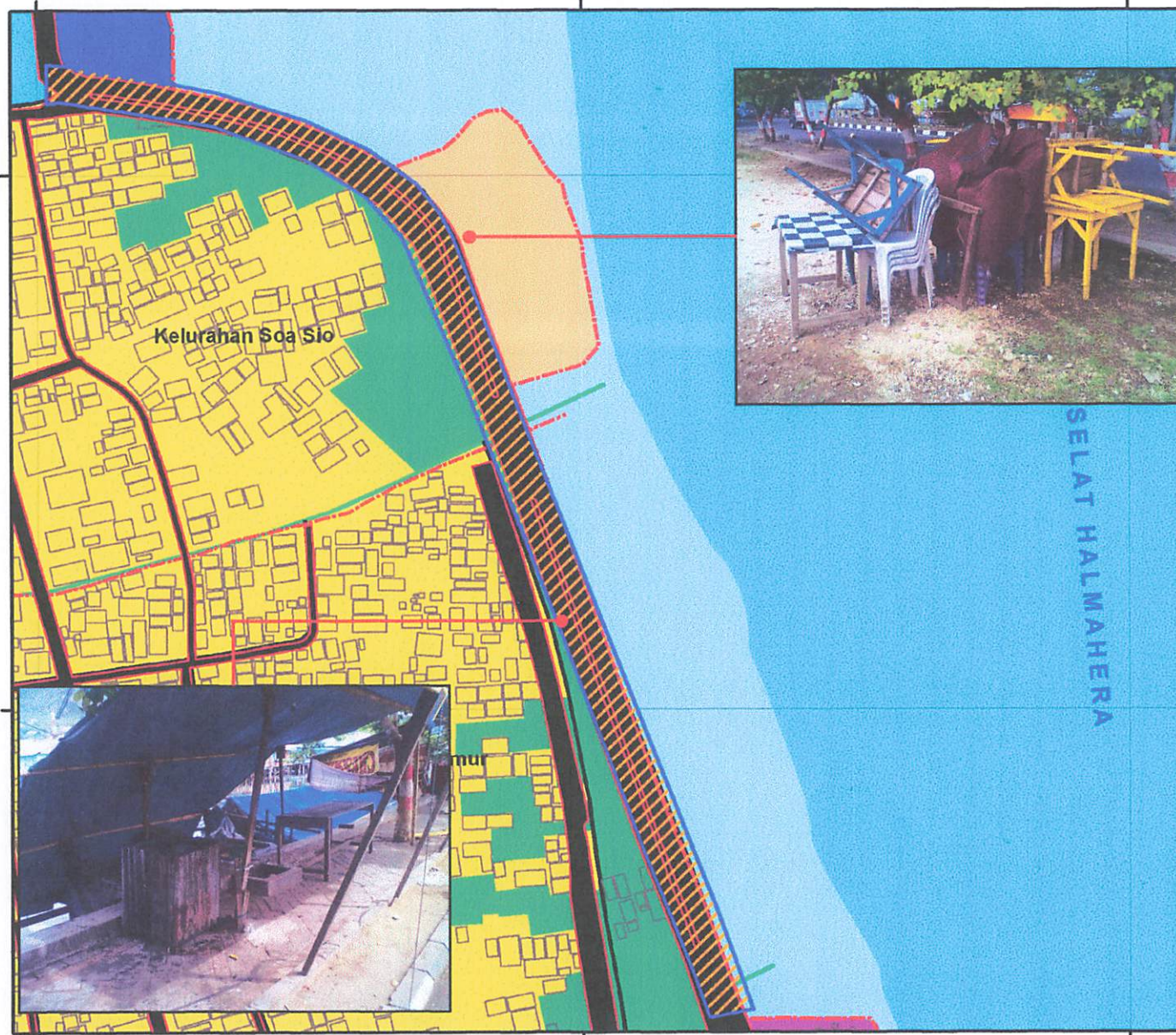
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi



No. Peta : 4.9



Sumber :  
1. Google Earth Pro.2010  
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate  
3. Hasil Survey



88400

88100

320400

320700

321000

## B. Waktu Berkunjung Pembeli

Menurut hasil survey dan kuisisioner, waktu berkunjung pembeli ke lokasi PKL ini terdiri dari sore dan malam hari, dengan durasi waktu berkunjung yang berbeda-beda. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar, tabel, dan grafik berikut.

Gambar 4.13  
Salah satu waktu berkunjung pembeli di  
Jalan Tapak Satu Plus



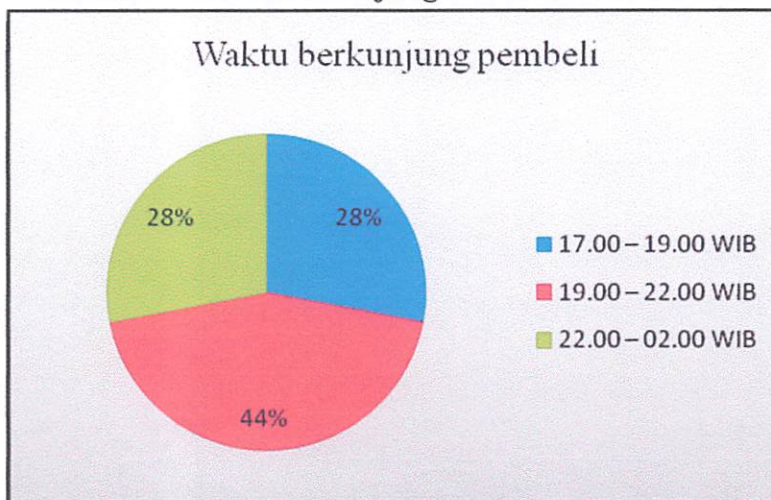
Sumber : Hasil survey

Tabel 4.12  
Prosentase Waktu Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi

No	Waktu Berkunjung	Jumlah	Jumlah (%)
1	17.00 – 19.00 WIB	14	28%
2	19.00 – 22.00 WIB	22	44%
3	22.00 – 02.00 WIB	14	28%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner

Diagram 4.3  
Prosentase Waktu Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi



### C. Berdasarkan Usia dan Asal Pembeli

Berdasarkan hasil survey dan kuisioner, pembeli yang berkunjung di lokasi pedagang kaki lima yang berada di Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate ini terdiri dari semua kalangan, mulai dari anak – anak, orang dewasa dan orang tua, dan pembeli ini berasal dari Kota Ternate.

### D. Berdasarkan Moda yang Digunakan

Dari hasil survey dan kuisioner dan hasil pengamatan, moda yang biasa digunakan para pembeli lokasi pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus adalah kendaraan bermotor seperti motor dan mobil. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada gambar di bawah ini.

Gambar 4.14  
Moda/sarana yang digunakan ketika berkunjung di Jalan Tapak Satu Plus



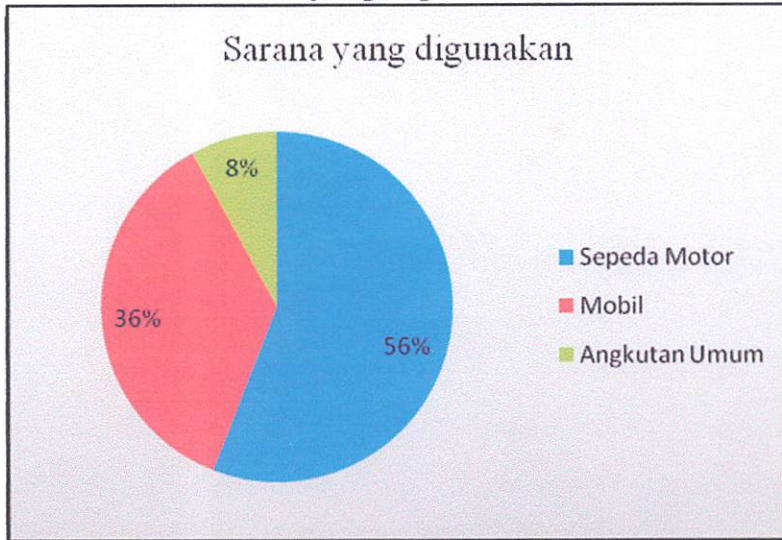
Sumber : Hasil survey

Tabel 4.13  
Prosentase Moda yang Digunakan Oleh Pembeli

No	Moda yang digunakan	Jumlah	Jumlah (%)
1	Sepeda Motor	28	56%
2	Mobil	18	36%
3	Angkutan Umum	4	8%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Survey da Kuisioner

**Diagram 4.4**  
**Prosentase Moda yang Digunakan Oleh Pembeli**



#### **E. Kebiasaan yang Dilakukan**

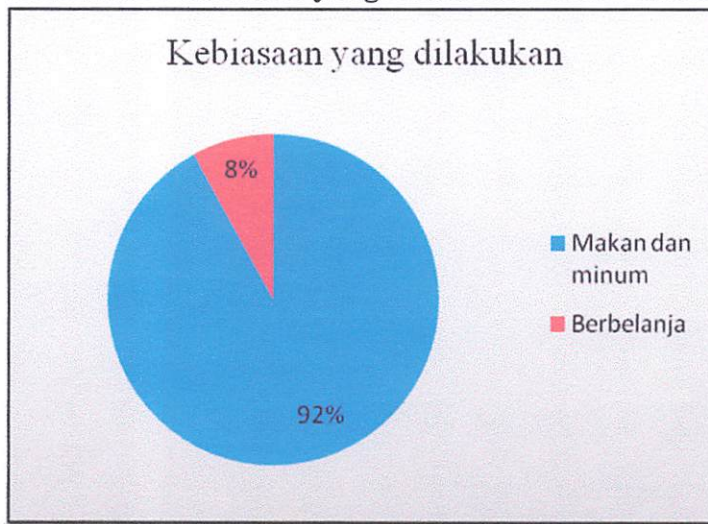
Kebiasaan yang dilakukan pengunjung ketika berkunjung adalah menikmati aneka jualan yang ditawarkan oleh PKL, baik menikmati di lokasi ini maupun hanya berbelanja. Berdasarkan hasil survey dan kuisisioner, pengunjung yang datang ke lokasi ini mayoritas memilih menikmati aneka jualan tersebut di lokasi ini. Hal ini mereka lakukan dengan alasan karena lebih santai sambil menikmati pemandangan laut ketika mereka berkunjung dengan cara berdua atau berkelompok. Kondisi lain yang terjadi di lokasi adalah pengunjung tidak diperbolehkan menduduki tempat yang telah disediakan oleh PKL jika tidak membeli aneka jualan yang ditawarkan di lokasi ini. Dengan kata lain, hanya pengunjung yang membeli jualan PKL yang bisa menempati tempat yang telah disediakan, jika itu dinikmati di lokasi ini. Hal itu juga berlaku bagi kendaraan yang digunakan oleh pengunjung, yang hanya bisa diparkir tepat di depan dari tempat yang telah disediakan oleh masing-masing PKL. Dengan kata lain, dimana anda membeli, maka di situlah anda harus memarkir kendaraan anda.

**Tabel 4.14**  
**Prosentase Kebiasaan yang Dilakukan Oleh Pembeli**

No	Kebiasaan yang dilakukan	Jumlah	Jumlah (%)
1	Makan dan minum	46	92%
2	Berbelanja	4	8%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner*

**Diagram 4.5**  
**Prosentase Kebiasaan yang Dilakukan Oleh Pembeli**



Dari gambaran di atas, dapat disimpulkan bahwa karakteristik pembeli di lokasi studi adalah para pembeli yang datang ke lokasi ini dari berbagai kalangan, baik orang tua, remaja, maupun anak-anak, dengan cara berkunjung lebih banyak berkelompok dibanding sendiri ataupun berdua. Waktu rata-rata keramaian terlihat pada pukul 19.00 – 22.00 WIB, dan sarana kendaraan yang digunakan lebih dipadati oleh kendaraan roda dua (sepeda motor).

#### **4.3.4 Kebutuhan Fasilitas dan Utilitas**

Berdasarkan hasil survey yang dilakukan, kebutuhan fasilitas dan utilitas di lokasi studi dianggap sudah cukup untuk menunjang kegiatan yang dilakukan. Akan tetapi kebutuhan fasilitas dan utilitas tersebut terlepas dari perhatian pemerintah, yakni belum ada perhatian pemerintah untuk membantu terpenuhinya sarana fasilitas dan utilitas di lokasi studi Jalan Tapak Satu Plus.



### A. Tempat Parkir

Tempat parkir merupakan salah satu fasilitas penunjang yang dibutuhkan dalam suatu kegiatan, dimana dengan adanya tempat atau lahan untuk parkir merupakan salah satu cara untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan oleh adanya kegiatan dalam suatu lokasi, baik itu kegiatan PKL maupun kegiatan lainnya. Dampak tersebut bisa saja berupa masalah kelancaran lalu lintas. Keadaan yang terjadi pada lokasi studi saat ini adalah para pengunjung menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan mereka. Hal ini tidak berpengaruh pada kelancaran lalu lintas di lokasi studi, namun bentuk parkir yang ada saat ini belum teratur. Hal ini dikarenakan belum adanya bentuk parkir yang tepat yang ditentukan untuk penggunaan badan jalan sebagai ruang parkir di lokasi studi. Kapasitas parkir yang terdapat pada saat ini yaitu masih mengikuti luasan dari ruang pembeli yang telah disediakan, sehingga sulit untuk diketahui ukuran yang real. Untuk itu, diperlukan penataan parkir terkait bentuk parkir agar selain dapat menghasilkan bentuk parkir yang teratur, juga dapat menghasilkan ruang parkir yang dapat dimanfaatkan dengan baik sehingga tidak terlalu menyita badan jalan yang berpotensi mengurangi kapasitas dari ruas jalan.

Gambar 4.15  
Salah satu bentuk parkir di Jalan Tapak  
Satu Plus



Sumber : Hasil survey



### B. Tempat Sampah

Fasilitas tempat pembuangan sampah merupakan fasilitas yang harus tersedia dalam sebuah kegiatan, dimana dalam sebuah kegiatan tersebut akan

menghasilkan sampah, baik sampah organik maupun sampah anorganik. Keberadaan fasilitas tempat pembuangan sampah tersebut diharapkan bisa menjaga kebersihan lokasi kegiatan tersebut.

Kondisi di lokasi menggambarkan bahwa belum adanya tempat pembuangan sampah membuat para PKL memilih untuk meletakkan sampah hasil jualan mereka di depan lapak, yang kemudian diangkut oleh petugas dari dinas kebersihan di pagi hari. Hal ini tidak terlepas dari kondisi tempat sampah yang dulunya telah disediakan di sepanjang jalan ini yang pada kondisi saat ini telah mengalami kerusakan sehingga tidak dapat digunakan lagi.

Gambar 4.16  
TPS yang berada di bagian selatan dari lokasi studi



Sumber : Hasil survey

Gambar 4.17  
Tempat sampah yang sudah rusak



Sumber : Hasil survey

Dari gambaran di atas, dapat disimpulkan bahwa sarana dan prasarana yang terdapat di lokasi studi belum terpenuhi untuk menunjang kegiatan pedagang kaki lima. Hal ini dapat dilihat dari kondisi tempat parkir yang belum ada sehingga menggunakan badan jalan dengan bentuk parkir yang masih semrawut. Hal lain yang terdapat di lokasi ini terkait sarana prasarana adalah kondisi penerangan yang belum merata, dimana terdapat 15 PKL yang menggunakan

mesin genset, dan 20 PKL menggunakan lampu jalan. Artinya, para PKL yang menggunakan lampu jalan siap dilanda kegelapan jika terjadi pemadaman listrik sewaktu-waktu. Hal lain yang juga terkait sarana prasarana yaitu tempat sampah yang sudah dalam kondisi rusak yang tidak dapat digunakan lagi. Hal ini membuat para PKL meletakkan sampah dari hasil berdagang di lapak masing-masing dan juga di median jalan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.10.



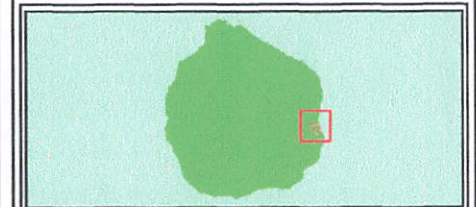
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
Peta Fasilitas dan Utilitas

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi

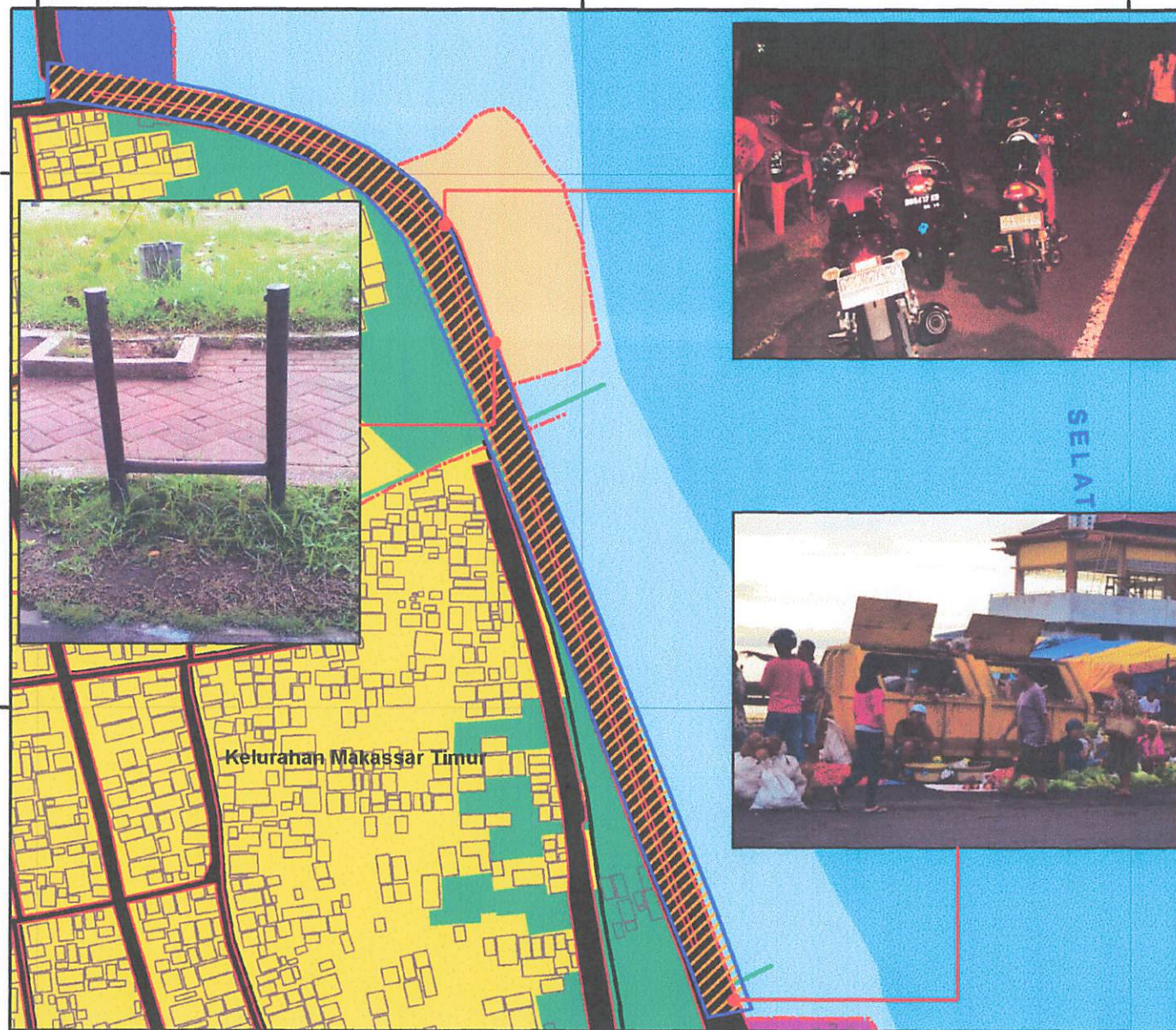


No. Peta : 4.10



**Sumber :**

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



320400

320700

321000

88400

88100

Kelurahan Makassar Timur

## **BAB V**

### **ANALISIS**

Tahapan analisa dalam penelitian ini merupakan tahapan pengolahan data sebagai input yang kemudian akan dianalisa untuk mendapatkan hasil dari tujuan penelitian ini. Mengacu pada hal tersebut, analisa yang digunakan antara lain : analisa karakteristik lokasi studi dalam hal ini Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan sistem transportasi, keamanan, kebersihan, dan elemen alamiah. Selain itu, analisa lain yang digunakan antara lain analisa karakteristik PKL, analisa karakteristik pembeli, analisa kebutuhan sarana dan prasarana, analisa kebutuhan ruang, analisa tapak, dan analisa penataan pedagang kaki lima. Analisa tersebut dilakukan berdasarkan pada data yang telah disajikan pada bab sebelumnya dengan tahapan sebagai berikut.

#### **5.1 Analisa Karakteristik Lokasi Studi**

Analisa karakteristik Jalan Tapak Satu Plus meliputi kajian deskriptif terkait yang merupakan penjelasan secara teoritis guna mendeskripsikan tatanan karakter lokasi studi berdasarkan faktor-faktor yang meliputi : sistem transportasi, keamanan, kebersihan, dan elemen alamiah. Kajian tersebut didasarkan pada hasil pengamatan observasi pada tahapan survey lokasi yang kemudian dibandingkan dengan teori, persepsi, serta standar untuk mendapatkan kajian karakteristik dari lokasi penelitian.

##### **5.1.1 Analisa Sistem Transportasi**

###### **A. Analisa Sirkulasi**

Sirkulasi kendaraan di Jalan Tapak Satu Plus memiliki dua jalur yang berlawanan arah dengan batasan berupa median jalan yang memisahkan antara jalur yang satu dengan jalur yang disebelahnya. Analisa ini dapat dilakukan dengan menggunakan analisa volume lalu lintas, analisa kapasitas jalan, serta analisa tingkat pelayanan jalan. Analisa ini dilakukan dengan tujuan untuk membandingkan sirkulasi kendaraan disaat tidak adanya hambatan samping, dan ketika adanya hambatan samping yaitu saat berlangsungnya aktifitas berdagang.

Rumus/persamaan dari analisa volume lalu lintas, kapasitas jalan, dan tingkat pelayanan jalan adalah :

- Volume lalu lintas :  $V = MC.emp + LV.emp + HV.emp$  (*data volume lalu lintas dapat dilihat pada analisa volume lalu lintas*)
- Kapasitas jalan :  $C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$
- Tingkat pelayanan jalan :  $DS = Q/C$

Untuk lebih jelasnya, analisa sirkulasi kendaraan dapat dilihat pada penjelasan berikut.

1. Sirkulasi kendaraan pada saat tidak berlangsungnya aktifitas PKL

*Diketahui :*

- Volume lalu lintas harian rata-rata (Q) : 283,2
- $C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$   
 $= 1650 \times 0,92 \times 1,00 \times 0,94 \times 0,90$   
 $= 2568,45 \text{ smp/hari}$
- $DS = Q / C$   
 $= 283,2 / 2568,45$   
 $= 0,11$

Berdasarkan hasil yang didapatkan, maka sirkulasi yang terjadi pada saat tidak berlangsungnya aktifitas PKL didasarkan pada tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan, yang mempunyai karakteristik yaitu *arus bebas, volume rendah, dan dapat dilalui dengan kecepatan tinggi*.

2. Sirkulasi kendaraan pada saat berlangsungnya aktifitas PKL, dengan hambatan samping berupa parkir on street di satu sisi jalan (kondisi eksisting).

*Diketahui :*

- Volume lalu lintas harian rata-rata (Q) : 283,2
- $C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$   
 $= 1650 \times 0,92 \times 1,00 \times 0,91 \times 0,90$   
 $= 1243,24 \text{ smp/hari}$
- $DS = Q / C$   
 $= 283,2 / 1243,24$   
 $= 0,22$

Berdasarkan hasil yang didapatkan, maka sirkulasi yang terjadi pada saat berlangsungnya aktifitas PKL, didasarkan pada tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan, yang mempunyai karakteristik yaitu *arus stabil, namun mulai ada pembatasan kecepatan, terutama pada sisi jalan yang digunakan sebagai ruang parkir pada badan jalannya (on street)*.

Dalam konsep penataan yang dilakukan, bentuk parkir yang digunakan adalah model parkir on street yang menggunakan badan jalan. Konsep ini dilakukan karena di lokasi studi tidak memiliki ruang yang tepat untuk dijadikan sebagai tempat parkir. Sehingga dari hasil analisa yang dihasilkan, maka dapat disimpulkan bahwa sirkulasi kendaraan di Jalan Tapak Satu Plus memiliki arus kendaraan yang stabil, namun mulai ada pembatasan pada kecepatan kendaraan, terutama pada saat berlangsungnya kegiatan pedagang kaki lima. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada peta 5.1.

#### **B. Analisa Volume Lalu Lintas**

Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik per satuan waktu pada lokasi tertentu. Untuk mengukur jumlah arus lalu lintas, biasanya dinyatakan dalam kendaraan perhari, satuan mobil penumpang per jam, kendaraan per menit (Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1996).

$$V = MC.emp + LV.emp + HV.emp$$

Ket :

Emp : Ekivalensi mobil penumpang

MC : Sepeda motor

LV : Kendaraan ringan

HV : Kendaraan berat

V : Volume lalu lintas

Berdasarkan hasil survey, volume lalu lintas di Jalan Tapak Satu Plus dapat dilihat pada tabel berikut.



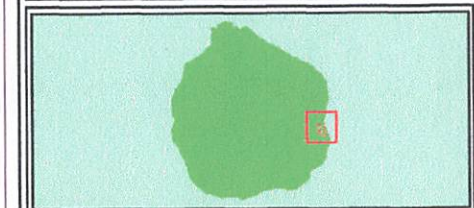
TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

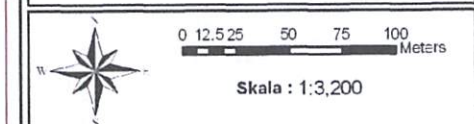
JUDUL PETA  
Peta Analisa Sirkulasi

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan



No. Peta : 5.1



**Sumber :**

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey

**Sirkulasi kondisi eksisting pada saat adanya aktifitas PKL**

Berdasarkan hasil yang didapatkan, maka sirkulasi yang terjadi pada saat berlangsungnya aktifitas PKL, didasarkan pada tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan, yang mempunyai karakteristik yaitu *arus stabil, namun mulai ada pembatasan kecepatan*, terutama pada sisi jalan yang digunakan sebagai ruang parkir pada badan jalannya (on street).

**Sirkulasi pada saat tidak berlangsungnya aktifitas PKL**

Berdasarkan hasil yang didapatkan, maka sirkulasi yang terjadi pada saat tidak berlangsungnya aktifitas PKL didasarkan pada tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan, yang mempunyai karakteristik yaitu *arus bebas, volume rendah, dan dapat dilalui dengan kecepatan tinggi*.

Kelurahan Soa Sio

Kelurahan Makassar Timur

**Sirkulasi pada saat adanya aktifitas PKL setelah dilakukan penataan**

Model parkir on street yang menggunakan badan jalan pada kedua sisi jalan. Sehingga hasil analisa yang dihasilkan adalah sirkulasi kendaraan di Jalan Tapak Satu Plus memiliki arus kendaraan yang stabil, namun mulai ada pembatasan pada kecepatan kendaraan, terutama pada saat berlangsungnya kegiatan pedagang kaki lima.

88400

88100

320400

320700

321000



**Tabel 5.1**  
**Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari/tanggal : Senin, 22 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	122	122	15	18	752	188	19	15	343
08.00-09.00	98	98	13	16	998	250	10	8	372
09.00-10.00	79	79	6	7	976	244	7	6	336
16.00-17.00	124	124	11	13	413	103	21	16	256
17.00-18.00	97	97	8	10	376	94	15	12	213
18.00-19.00	65	65	6	7	298	75	7	6	153
19.00-20.00	221	221	16	19	325	81	6	5	326
20.00-21.00	201	201	9	11	409	102	5	4	318
21.00-22.00	102	102	5	6	293	73	-	-	181
$\Sigma$	1109	1109	89	107	4840	1210	90	72	2498

Sumber : Hasil survey

**Tabel 5.2**  
**Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari/tanggal : Selasa, 23 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	203	203	27	32	784	196	24	19	450
08.00-09.00	117	117	24	29	596	149	9	7	302
09.00-10.00	96	96	18	22	496	124	4	3	245
16.00-17.00	102	102	23	28	660	165	11	9	304
17.00-18.00	116	116	19	23	408	102	19	15	256
18.00-19.00	99	99	16	19	384	96	6	5	219
19.00-20.00	198	198	12	14	412	103	6	5	320
20.00-21.00	197	197	7	8	388	97	11	9	311
21.00-22.00	184	184	-	-	268	67	4	3	254
$\Sigma$	1312	1312	146	175	4396	1099	94	75	2661

Sumber : Hasil survey

**Tabel 5.3**  
**Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari : Jumat, 26 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	255	255	22	26	820	205	21	17	503
08.00-09.00	159	159	9	11	616	154	7	6	330
09.00-10.00	121	121	7	9	648	162	-	-	292
16.00-17.00	103	103	9	11	488	122	6	5	241
17.00-18.00	122	122	5	6	408	102	15	12	242
18.00-19.00	125	125	7	8	396	99	9	7	239
19.00-20.00	102	102	6	7	380	95	7	6	210
20.00-21.00	115	115	9	11	460	115	-	-	241
21.00-22.00	99	99	6	7	356	89	-	-	195
$\Sigma$	1201	1201	80	96	4572	1143	66	53	2493

Sumber : Hasil survey

**Tabel 5.4**  
**Volume lalu lintas Jalan Tapak Satu Plus**  
**Hari : Sabtu, 27 Agustus 2011**

Waktu	LV (Sedan/jeep Oplet Mikrobus Pick Up)		HV (Truk sedang Truk berat)		MC (sepeda motor)		Sepeda		$\Sigma$
	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	Jumlah	SMP	
	1		1.2		0.25		0.8		
07.00-08.00	205	205	16	19	796	199	26	21	444
08.00-09.00	214	214	8	10	700	175	19	15	414
09.00-10.00	212	212	6	7	568	142	11	9	370
16.00-17.00	118	118	8	9	412	103	7	6	236
17.00-18.00	106	106	9	11	324	81	9	7	205
18.00-19.00	98	98	6	7	380	95	-	-	200
19.00-20.00	105	105	5	6	372	93	4	3	207
20.00-21.00	125	125	4	5	528	132	5	4	266
21.00-22.00	119	119	5	6	308	77	-	-	202
$\Sigma$	1302	1302	67	80	4388	1097	81	65	2544

Sumber : Hasil survey

Untuk mengetahui volume lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus, maka akan digunakan perhitungan dengan rumus :

$$ADT = \frac{Qx}{X}$$

Dimana :

Qx : Volume lalu lintas yang diamati selama lebih dari 1 hari dan kurang dari 365 hari (atau 1 tahun)

X : Jumlah hari pengamatan

Untuk lebih jelasnya, volume lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus dalam satuan smp/hari dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.5**  
**Lalu lintas harian rata-rata Jalan Tapak Satu Plus**

Waktu	Hari				Total SMP (Q)	Q/4
	Senin	Selasa	Jumat	Sabtu		
07.00 – 08.00	343	450	503	444	1740	435
08.00 – 09.00	372	302	330	414	1418	354
09.00 – 10.00	336	245	292	370	1243	311
16.00 – 17.00	256	304	241	236	1037	260
17.00 – 18.00	213	256	242	205	916	229
18.00 – 19.00	153	219	239	200	811	203
19.00 – 20.00	326	320	210	207	1063	265
20.00 – 21.00	318	311	241	266	1136	284
21.00 – 22.00	181	254	195	202	832	208
Jumlah	2498	2661	2493	2544	10196	2549
Rata-rata	277,5	295,6	277	283,7	1132,8	283,2

Sumber : Hasil analisa

Dari hasil survey di atas, dapat disimpulkan bahwa lokasi studi yang berada di Jalan Tapak Satu Plus memiliki volume kendaraan yang padat, dan berdasarkan hasil survey yang dilakukan, jenis kendaraan yang melewati di jalan ini lebih dipadati oleh kendaraan ringan, berupa sepeda motor, mobil pribadi, maupun angkutan umum. Hal ini dikarenakan Jalan Tapak Satu Plus ini menghubungkan Kelurahan Soa Sio dengan Terminal Umum, dan juga mengarah ke tempat perbelanjaan berupa pasar dan juga Mall yang berada di Jalan Tapak Tiga yang merupakan sisi lain dari jalan tapak secara keseluruhan.

### C. Analisa Kapasitas Jalan

Untuk mengetahui kapasitas jalan di Jalan Tapak Satu Plus, yaitu dengan menggunakan rumus :

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

Ket :

C : Kapasitas (smp/jam)

C<sub>o</sub> : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC<sub>w</sub> : Faktor penyesuaian akibat lebar jalur lalu lintas

FC<sub>sp</sub> : Faktor penyesuaian akibat pemisahan

FC<sub>sf</sub> : Faktor penyesuaian hambatan samping

FC<sub>cs</sub> : Faktor penyesuaian ukuran kota

Untuk mengetahui kapasitas jalan (C) di Jalan Tapak Satu Plus menurut hasil volume lalu lintas rata-rata di atas adalah :

Kapasitas dasar (C<sub>o</sub>) : 1650

Faktor penyesuaian lebar jalan (FC<sub>w</sub>) : 0,92

Faktor penyesuaian pemisahan arah (FC<sub>sp</sub>) : 1,00

Faktor penyesuaian hambatan samping (FC<sub>sf</sub>) : 0,91

Faktor penyesuaian ukuran kota (FC<sub>cs</sub>) : 0,90

Maka :

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

$$= 1650 \times 0,92 \times 1,00 \times 0,91 \times 0,90$$

$$C = 2486,48 \text{ smp/jam}$$

Analisa kapasitas jalan ini dilakukan berdasarkan penataan yang akan dilakukan, yaitu adanya parkir on street di badan jalan, dan juga ruang berjualan yang menggunakan sebagian badan jalan dan mengurangi kapasitas lebar jalan. Sehingga ini menjadi hambatan samping yang perlu diperhatikan untuk tingkat pelayanan jalan kedepannya.

### D. Analisa Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan lalu lintas merupakan dasar kecepatan rata-rata arus kendaraan pada sebuah segmen, bagian, atau keseluruhan lalu lintas yang sedang dipertimbangkan. Parameter ini merupakan dasar pengukuran yang efektif.

Tingkat pelayanan lalu lintas dianalisa berdasarkan kecepatan rata-rata perjalanan dan kecepatan arus bebas pada sebuah segmen, atau jalan dan juga berdasarkan tundaan di persimpangan, tanda-tanda lalu lintas/rambu-rambu lalu lintas serta tundaan akibat kemacetan lalu lintas. (American Highway Capacity Manual 1994).

Dengan melihat volume serta kapasitas jalan, maka dapat diketahui seberapa besar tingkat pelayanan jalan yang melayani Jalan Tapak Satu Plus, yaitu dengan membagi antara volume dan kapasitas, atau dengan persamaan :

$$DS = Q / C$$

Dimana:

DS : Derajat kejenuhan

Q : Volume

C : Kapasitas

Sedangkan untuk menentukan nilai tingkat pelayanan jalan, maka digunakan tabel karakteristik pelayanan.

**Tabel 5.6**  
**Karakteristik Tingkat Pelayanan**

Tingkat pelayanan	Ciri-ciri lalu lintas	Batas lingkup Q/C
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00-0,20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan.	0,21-0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan.	0,45-0,74
D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan V/C masih dapat ditolerir.	0,75-0,84
E	Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas. Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti.	0,85-1,00

F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume dibawah kapasitas. Antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	> 1,00
---	--	--------

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995

Untuk mengetahui karakteristik dari Jalan Tapak Satu Plus dalam penentuan tingkat pelayanan jalan, dapat dilihat pada perhitungan berikut.

Kapasitas jalan (C) : 2486,48

Volume lalu lintas (Q) : 283,2

Maka :

$$\begin{aligned} DS &= \text{Volume (Q)} / \text{Kapasitas (C)} \\ &= 283,2 / 2568,45 \end{aligned}$$

$$DS = 0,11$$

Dengan melihat hasil analisa yang didapatkan, maka Jalan Tapak Satu Plus memiliki tingkat pelayanan A, yaitu *arus bebas, volume rendah, dan kecepatan tinggi*.

Akan tetapi, hasil tingkat pelayanan yang didapatkan berbeda ketika di Jalan Tapak Satu Plus ini sedang berlangsungnya aktifitas pedagang kaki lima. Karena dalam aktifitasnya, jalan ini memiliki hambatan samping yang terdapat di sisi kiri dan kanan jalan, sehingga tingkat pelayanan pada saat berlangsungnya aktifitas pedagang kaki lima adalah *arus tetap stabil, namun mulai adanya pembatasan pada kecepatan kendaraan*. Sehingga kondisi ini juga berdampak pada keamanan lalu lintas di jalan ini.

### 5.1.2 Analisa Keamanan

Dalam analisa ini akan membahas beberapa variabel yang terkait dengan kondisi keamanan di Jalan Tapak Satu Plus, antara lain :

#### A. Analisa Keamanan Lalu Lintas

Keamanan lalu lintas di Jalan Tapak Satu Plus memiliki tingkat kecelakaan yang masih tergolong rendah. Hal ini dikarenakan kondisi jalan yang baik sehingga kecelakaan yang diakibatkan oleh kondisi jalan tidak pernah terjadi. Selain itu, jarak pandang di jalan ini cukup luas membuat setiap kendaraan yang

melewati jalan ini dapat dilihat dari jarak jauh. Sehingga kondisi keamanan lalu lintas terkait kecelakaan sangat minim terjadi di lokasi ini.

Berdasarkan analisa yang dilakukan terhadap permasalahan keamanan lalu lintas, maka dalam penataan lokasi ini, di jalan ini juga dibutuhkan rambu-rambu lalu lintas untuk membatasi kecepatan kendaraan yang melintasi jalan ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 5.2.

### **B. Analisa Pencahayaan**

Berdasarkan hasil survey di lokasi studi, pencahayaan di lokasi ini terdiri atas 27 unit lampu jalan di sepanjang jalan ini dan satu unit mesin genset. Menurut hasil kuisioner, mesin genset tersebut hanya mampu melayani 15 pedagang.

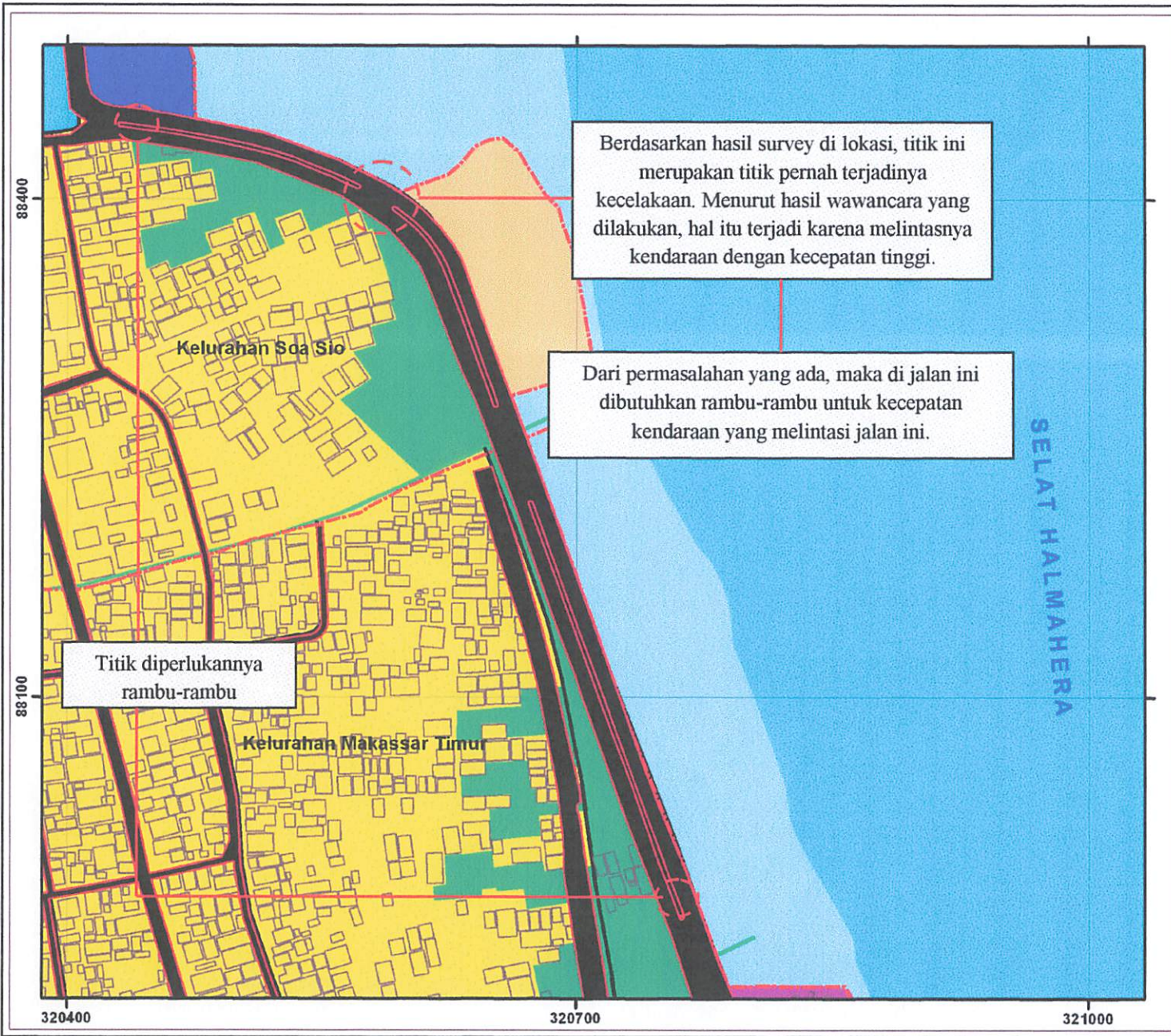
Dalam penataan yang dilakukan, lokasi ini diperlukan penambahan mesin genset untuk dapat melayani pedagang secara keseluruhan. Penataan ini dilakukan untuk mengantisipasi pemadaman listrik yang dapat terjadi sewaktu-waktu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 5.3.

### **C. Analisa Tindak Kriminalitas**

Tindak kriminalitas merupakan suatu tindakan yang dapat meresahkan masyarakat dan bahkan dapat mengancam jiwa masyarakat. Tindak kriminalitas dapat berupa pencurian, penculikan, pembunuhan, dan sebagainya.

Jalan Tapak Satu Plus merupakan jalan yang selalu memberikan keramaian pada setiap harinya, terutama pada saat aktivitas pedagang kaki lima berlangsung. Dengan adanya aktivitas yang memberikan kesan ramai ini membuat lokasi ini tidak mempunyai potensi adanya tindak kriminalitas, baik pencurian bermotor, perampokan, maupun tindak kriminal lainnya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 5.4.

Untuk mendukung keamanan dari tindak kriminalitas, sangat diperlukan kondisi penerangan yang baik, sehingga tidak menciptakan ruang-ruang gelap yang berpotensi terjadinya tindak kriminalitas.



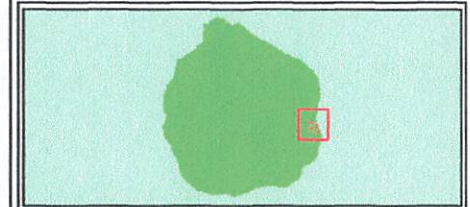
TUGAS AKHIR  
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
 Peta Analisa Keamanan Lalu Lintas

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Perairan Darat
- Keralan
- Lahan Kosong
- Daratan



No. Peta : 5.2



Sumber :

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey



Kondisi pencahayaan menggunakan dua sumber, yakni 27 unit lampu jalan dan 1 unit mesin genset, yang hanya mampu melayani 15 pedagang.

Untuk mengantisipasi terjadinya pemadaman listrik sewaktu-waktu, maka dibutuhkan penambahan unit mesin genset untuk dapat melayani pedagang secara keseluruhan ketika terjadinya pemadaman listrik.

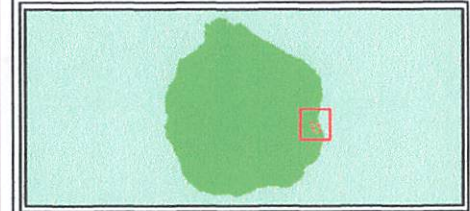


TUGAS AKHIR  
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

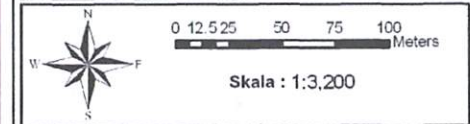
KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA  
(Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

JUDUL PETA  
Peta Analisa Pencahayaan

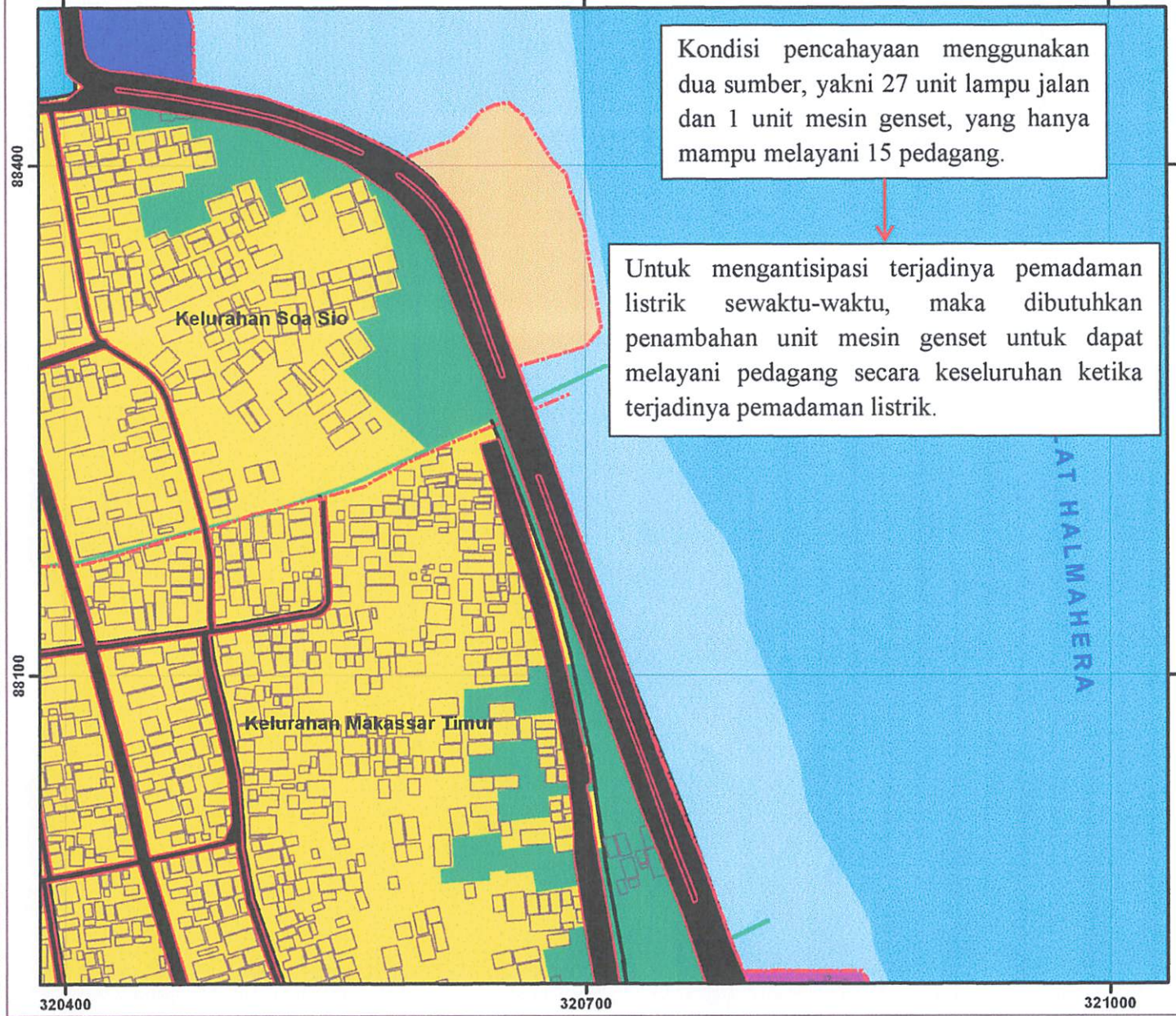
- Legenda :
- Batas Kelurahan
  - Jalan
  - Sungai
  - Laut
  - Permukiman
  - Perdagangan dan Jasa
  - Ruang Terbuka Hijau
  - Fasilitas Umum
  - Perairan Darat
  - Keralon
  - Lahan Kosong
  - Daratan

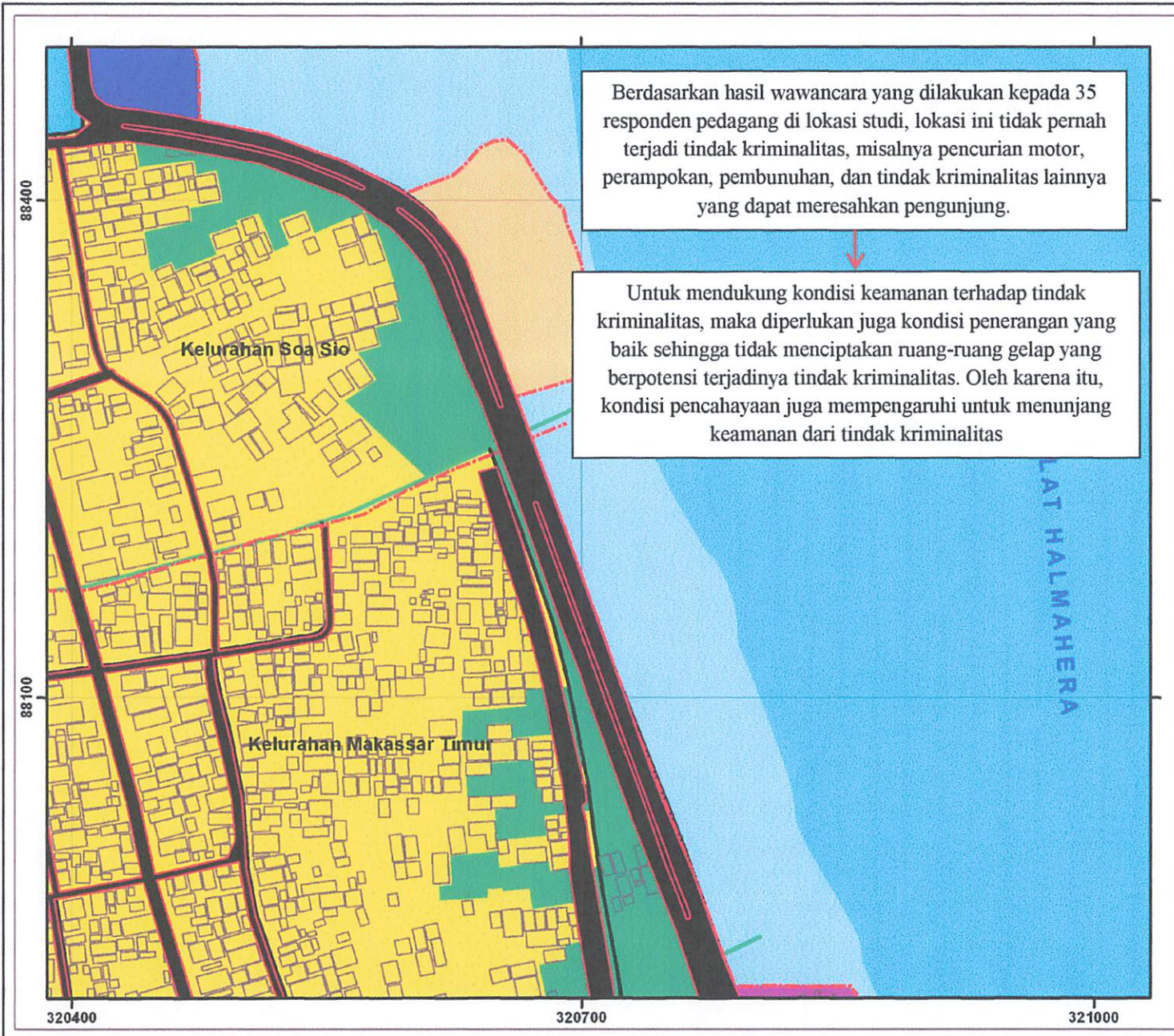


No. Peta : 5.3



Sumber :  
1. Google Earth Pro.2010  
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate  
3. Hasil Survey





Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada 35 responden pedagang di lokasi studi, lokasi ini tidak pernah terjadi tindak kriminalitas, misalnya pencurian motor, perampokan, pembunuhan, dan tindak kriminalitas lainnya yang dapat meresahkan pengunjung.

Untuk mendukung kondisi keamanan terhadap tindak kriminalitas, maka diperlukan juga kondisi penerangan yang baik sehingga tidak menciptakan ruang-ruang gelap yang berpotensi terjadinya tindak kriminalitas. Oleh karena itu, kondisi pencahayaan juga mempengaruhi untuk menunjang keamanan dari tindak kriminalitas

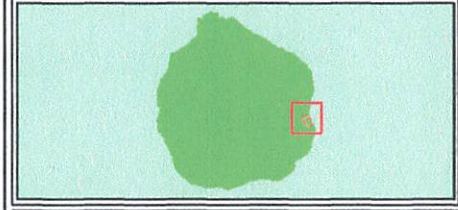


**TUGAS AKHIR**  
**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

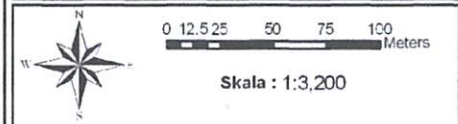
**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

**JUDUL PETA**  
**Peta Analisa Tindak Kriminalitas**

- Legenda :**
- Batas Kelurahan
  - Jalan
  - Sungai
  - Laut
  - Permukiman
  - Perdagangan dan Jasa
  - Ruang Terbuka Hijau
  - Fasilitas Umum
  - Perairan Darat
  - Keraton
  - Lahan Kosong
  - Daratan



**No. Peta : 5.4**



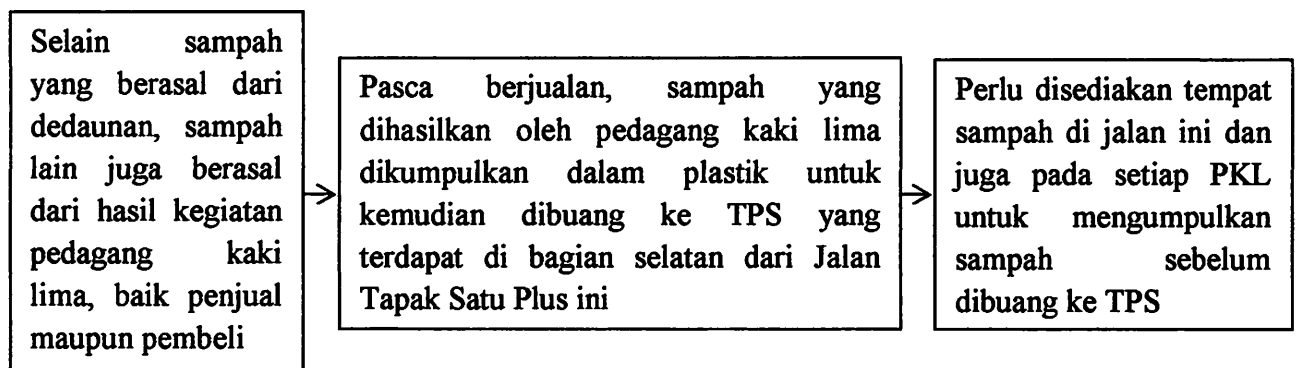
**Sumber :**

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey

### 5.1.3 Analisa Kondisi Kebersihan

Kondisi kebersihan di Jalan Tapak Satu Plus memberikan kesan yang belum terawat. Hal ini karena belum didukung oleh sarana dan prasarana yang belum memenuhi di jalan ini. Berdasarkan hasil survey, sampah yang dihasilkan dari aktivitas pedagang kaki lima di jalan ini  $\pm 40 \text{ m}^3$  per hari dengan jenis sampah berupa dedaunan, serta sampah yang dihasilkan dari kegiatan pedagang kaki lima di lokasi ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram berikut dan peta 5.5.

**Diagram 5.1**  
**Analisa Kondisi Kebersihan Jalan Tapak Satu Plus**

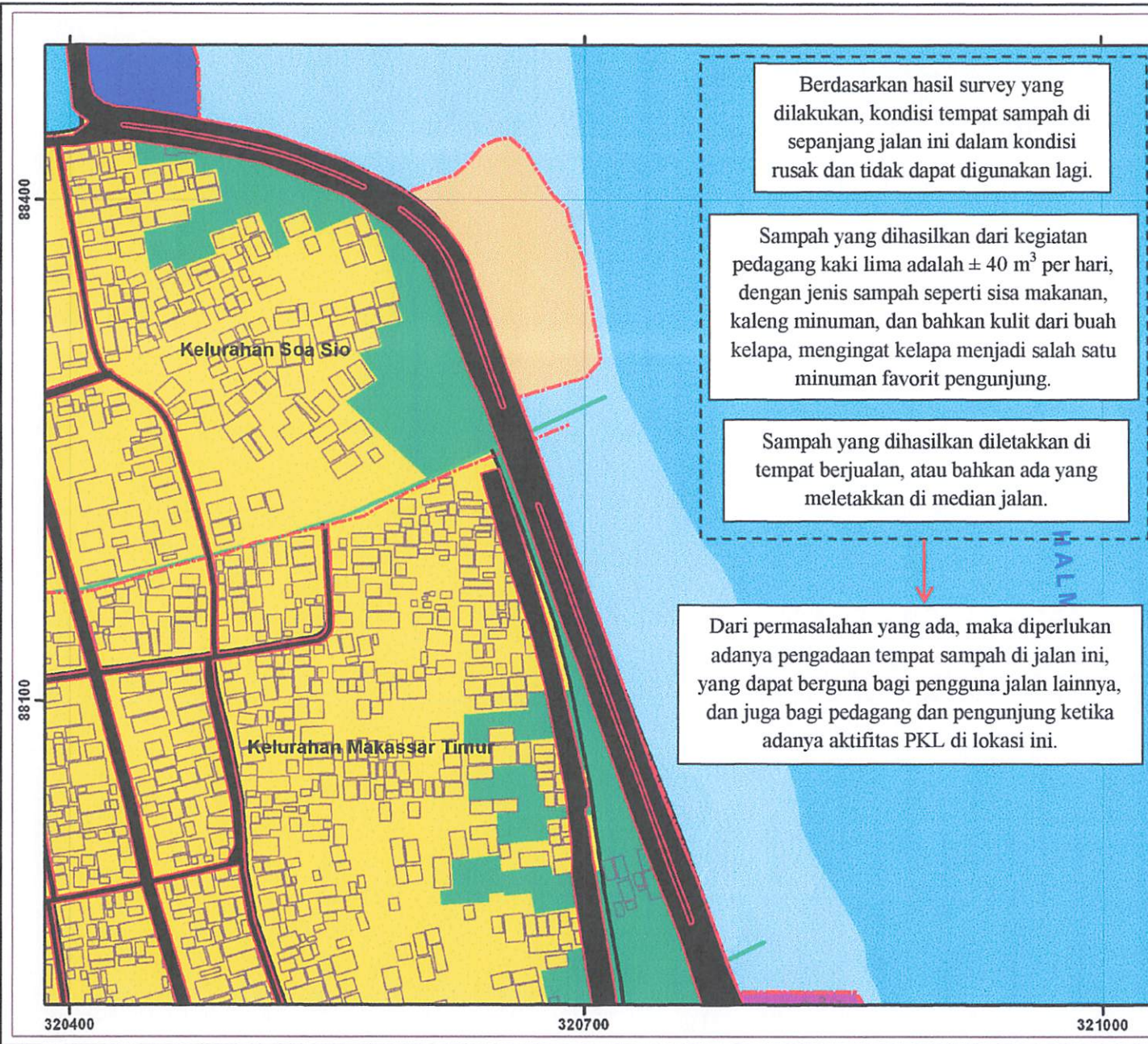


### 5.1.4 Analisa Elemen Alamiah

Elemen alamiah yang akan dianalisa di Jalan Tapak Satu Plus adalah air laut, vegetasi, dan sensori. Ketiga elemen ini merupakan beberapa elemen yang terdapat di jalan ini.

#### A. Air laut

Untuk menentukan kedalaman air laut di sekitar lokasi ini pada saat hari biasa di waktu pasang, diambil tiga titik untuk mengetahuinya yaitu pada titik pertama kedalaman air laut  $\pm 2,5$  meter, titik kedua  $\pm 1,7$  meter dan pada titik ketiga  $\pm 1$  meter. Dari hasil tersebut, didapatkan kondisi pasang adalah 1,7 meter sampai 2,3 meter yang terjadi pada pukul 17.00 – 23.00 WIB, dan kondisi surut adalah 1,1 meter sampai 1,7 meter yang terjadi pada pukul 23.00 – 17.00 WIB (data sekunder Kota Ternate tahun 2004). Sedangkan kedalaman air laut pada saat bulan purnama di waktu pasang menurut masyarakat yang juga sebagai pedagang di lokasi ini adalah kedalamannya bisa mencapai  $\pm 3$  meter.



Berdasarkan hasil survey yang dilakukan, kondisi tempat sampah di sepanjang jalan ini dalam kondisi rusak dan tidak dapat digunakan lagi.

Sampah yang dihasilkan dari kegiatan pedagang kaki lima adalah  $\pm 40 \text{ m}^3$  per hari, dengan jenis sampah seperti sisa makanan, kaleng minuman, dan bahkan kulit dari buah kelapa, mengingat kelapa menjadi salah satu minuman favorit pengunjung.

Sampah yang dihasilkan diletakkan di tempat berjualan, atau bahkan ada yang meletakkan di median jalan.

Dari permasalahan yang ada, maka diperlukan adanya pengadaan tempat sampah di jalan ini, yang dapat berguna bagi pengguna jalan lainnya, dan juga bagi pedagang dan pengunjung ketika adanya aktifitas PKL di lokasi ini.



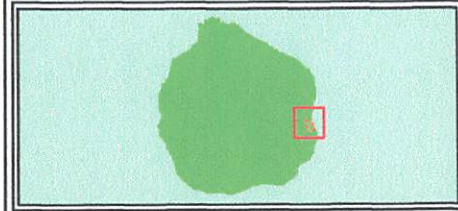
**TUGAS AKHIR**  
**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

**JUDUL PETA**  
**Peta Analisa Kondisi Kebersihan**

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Peraliran Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan



**No. Peta : 5.5**

0 12.5 25 50 75 100 Meters  
**Skala : 1:3,200**

**Sumber :**

1. Google Earth Pro.2010
2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
3. Hasil Survey

Kondisi arus air laut di lokasi ini cukup tenang dan jarang terjadi ombak besar. Kondisi demikian disebabkan karena pantai ini berada jauh dari laut lepas yang memiliki gelombang besar. Gelombang laut lepas yang menuju pantai ini tidak begitu besar, karena disebabkan adanya pulau Tidore dan Halmahera yang memecah gelombang tersebut sehingga tidak begitu besar ketika sampai di pantai ini.

Oleh sebab itu, dengan kondisi seperti yang dijelaskan di atas, cukup mendukung untuk adanya aktifitas pedagang kaki lima di lokasi ini.

### **B. Vegetasi**

Kondisi vegetasi yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus terdiri atas pepohonan berupa pohon trembesi dengan ketinggian  $\pm 4 - 5$  meter, dan juga beberapa jenis bunga-bunga yang terdapat di median jalan. Pohon trembesi yang ada, selain berguna sebagai penghijauan, juga berguna sebagai peneduh. Bunga-bunga yang terdapat di median jalan masih minim dan sebagian besar rusak karena adanya peletakkan sampah di median jalan.

Oleh sebab itu, untuk penataan yang dilakukan diperlukan adanya tempat sampah di jalan ini, dan juga penambahan vegetasi berupa bunga-bunga untuk menciptakan keindahan di jalan ini.

### **C. Sensori**

Kondisi sensori/view yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus terbagi atas dua, yaitu view ke luar tapak dan ke dalam tapak, dengan melihat sisi positif dan sisi negatifnya. Pandangan ke dalam tapak dari sisi positif yaitu berupa tatanan vegetasi yang tertata rapi, sedangkan sisi negatifnya yaitu terdapat sisa-sisa lapak pasca berjualan yang ditinggalkan di lokasi ini. Pandangan ke luar tapak dari sisi positif yaitu terdapatnya pandangan lautan yang luas yang dihiasi beberapa gunung dari jarak jauh, sedangkan sisi negatifnya yaitu perairan darat yang penuh dengan sampah yang terdapat di bagian barat dari jalan ini.

Dari pandangan negatif yang disebutkan di atas, maka dalam penataan ini didukung dengan konsep *Waterfront*, dimana para pedagang dan pembeli akan ditempatkan di tepi pantai yaitu di sebelah timur dari jalan ini. Hal ini juga untuk

menghindari salah satu pandangan negatif yang terdapat di sisi bagian barat dari jalan ini. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 5.6.

### 5.1.5 Kesimpulan Analisa Karakteristik Jalan Tapak Satu Plus

Setelah dilakukan analisa karakteristik Jalan Tapak Satu Plus, maka didapatkan kesimpulan dari setiap karakteristik dari Jalan Tapak Satu Plus. Kesimpulan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.7**  
**Kesimpulan Analisa Karakteristik Jalan Tapak Satu Plus**

No	Karakteristik Jalan Tapak Satu Plus	Kesimpulan hasil analisa
1	<p>Analisa sistem transportasi</p> <p>a. Analisa sirkulasi</p> <p>b. Analisa volume lalu lintas harian rata-rata</p> <p>c. Analisa kapasitas jalan</p> <p>d. Analisa tingkat pelayanan jalan</p>	<p>Dari analisa yang dihasilkan dengan menggunakan analisa tingkat pelayanan jalan, sirkulasi kendaraan di jalan ini pada saat berlangsungnya aktifitas PKL tetap stabil, namun mulai adanya pembatasan kecepatan pada kendaraan. Kondisi ini dikarenakan pada saat aktifitas PKL berlangsung, sebagian kapasitas jalan berkurang <math>\pm 2</math> m pada setiap sisi jalan, karena digunakan untuk ruang parkir dan ruang untuk berjualan.</p> <p>Volume lalu lintas rata-rata yang didapatkan pada 4 hari survey adalah <b>283,2 smp/hari</b>, dengan kapasitas jalan berdasarkan perhitungan yang dilakukan untuk penataan yaitu <b>2568,45</b> sehingga tingkat pelayanan jalan yang didapatkan dengan cara membagikan volume dengan kapasitas yaitu <b>0,11</b> dan termasuk dalam kelas tingkat pelayanan jalan A dengan ciri-ciri lalu lintas adalah arus bebas, volume rendah,</p>

		<p>dan kecepatan tinggi. Akan tetapi, mengingat jalan ini juga digunakan sebagai lokasi aktifitas PKL, maka tingkat pelayanan jalan mulai dibatasi pada kecepatan kendaraan, sehingga tidak berpotensi pada kecelakaan lalu lintas.</p>
2	<p><b>Analisa tingkat keamanan</b></p> <p>a. Keamanan lalu lintas</p> <p>b. Kondisi pencahayaan</p> <p>c. Tindak kriminalitas</p>	<p>a. Berdasarkan hasil analisa yang dilakukan, kondisi keamanan lalu lintas di jalan ini dibutuhkan rambu-rambu lalu lintas tentang kecepatan kendaraan yang ditempatkan pada pintu masuk jalan, baik dari arah selatan maupun utara. Penataan ini dilakukan agar kecepatan kendaraan yang melintasi jalan ini dibatasi, terutama pada saat adanya aktifitas berjualan.</p> <p>b. Dari hasil analisa yang digunakan, kondisi pencahayaan di jalan ini dilakukan penambahan jumlah unit mesin genset. Penataan ini digunakan untuk mengantisipasi terjadinya pemadaman listrik sewaktu-waktu, mengingat pada malam hari, lokasi ini digunakan sebagai tempat berjualan.</p> <p>c. Berdasarkan hasil analisa dari hasil kuisisioner, didapatkan bahwa jalan ini tidak pernah terjadi tindak kriminalitas. Namun untuk mendukung keamanan lokasi ini dari tindak kriminalitas, maka penataan yang dilakukan dibutuhkan penerangan yang baik dan mendukung, sehingga tidak menciptakan ruang-ruang gelap di jalan ini yang berpotensi terhadap adanya tindak kriminalitas.</p>

3	Analisa tingkat kebersihan	Berdasarkan hasil analisa, lokasi pedagang kaki lima ini dibutuhkan tempat sampah untuk menunjang kegiatan berjualan di lokasi ini. Oleh sebab itu, penataan yang dilakukan antara lain pengadaan tempat sampah di jalan ini dan tempat sampah untuk setiap pedagang, serta pemanfaatan TPS yang terdapat di sisi bagian selatan dari jalan ini. Sehingga kebersihan jalan ini dapat terawat.
4	<p>Analisa elemen alamiah</p> <p>a. Air laut</p> <p>b. Vegetasi</p>	<p>a. Dari hasil analisa yang didapatkan berdasarkan kondisi di lokasi, kondisi air laut di lokasi ini cukup tenang, dan jarang terjadinya ombak besar. Kondisi pasang tertinggi adalah 2,3 meter, dan kondisi surut terendah adalah 1,1 meter. Sedangkan pada saat bulan purnama, kondisi pasang bisa mencapai <math>\pm 3</math> meter. Dengan kondisi ini, maka para pengunjung dan penjual cukup aman selama berada di lokasi ini.</p> <p>b. Vegetasi yang terdapat di sepanjang jalan ini berupa pepohonan dengan jenis trembesi dengan ketinggian <math>\pm 4 - 5</math> meter dalam kondisi yang baik dan tertata, sehingga selain sebagai penghias, vegetasi ini juga berguna sebagai peneduh. Penataan dilakukan di lokasi ini terkait vegetasi adalah kondisi bunga-bunga yang terdapat di median jalan yang masih kurang terawat, mengingat median jalan sering digunakan sebagai tempat peletakkan sampah. Oleh sebab itu,</p>



	c. Sensori	<p>pengadaan tempat sampah di lokasi ini sangat diperlukan sehingga sampah yang dihasilkan tidak diletakkan di median jalan yang dapat merusak vegetasi yang ada di median jalan.</p> <p>c. Pandangan yang perlu diperhatikan dalam penataan ini adalah pandangan ke dalam tapak yang memiliki nilai negatif, yaitu pada lapak-lapak yang berada di trotoar yang ditinggalkan pasca berjualan dari pedagang di jalan ini, sehingga sarana berjualan yang digunakan dalam penataan ini akan diganti dengan <i>gerobak</i> yang mudah dibawa pulang pasca berjualan dan tidak meninggalkan di lokasi ini. Penataan lain yang dilakukan adalah menempatkan pembeli dan penjual di sisi bagian timur tepat di tepi pantai dengan menggunakan konsep <i>waterfront</i>, mengingat salah satu pandangan negatif ke luar tapak adalah perairan darat yang terlihat kotor yang terdapat di sisi bagian barat dari jalan ini.</p>
--	------------	--

Sumber : Hasil analisa

## 5.2 Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL)

Dalam analisa ini akan dibahas beberapa analisa yang menentukan beberapa point penting dari variabel yang telah ada. Analisa ini memiliki input dari beberapa variabel yang telah ditentukan untuk selanjutnya diolah sebagai analisa penataan yang dilanjutkan sebagai dasar dari penyusunan konsep penataan pedagang kaki lima.



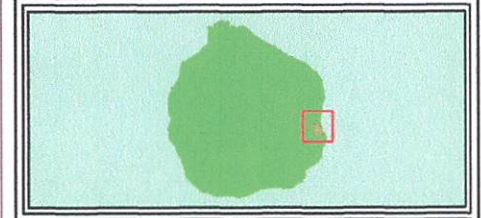
**TUGAS AKHIR**  
**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

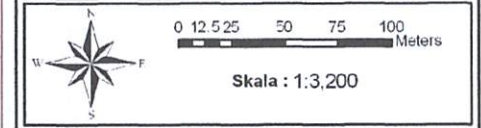
**JUDUL PETA**  
**Peta Analisa Elemen Alamiah**

**Legenda :**

	Batas Kelurahan
	Jalan
	Sungai
	Laut
	Permukiman
	Perdagangan dan Jasa
	Ruang Terbuka Hijau
	Fasilitas Umum
	Perairan Darat
	Keraton
	Lahan Kosong
	Darat



**No. Peta : 5.6**



**Sumber :**  
 1. Google Earth Pro.2010  
 2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate  
 3. Hasil Survey

Kondisi pasang air laut tertinggi adalah 2,3 meter, dan kondisi surut terendah adalah 1,1 meter. Sedangkan pada saat bulan purnama, kondisi pasang bisa mencapai  $\pm$  3 meter.



Vegetasi yang terdapat di sepanjang jalan ini berupa pepohonan dengan jenis trembesi dengan ketinggian  $\pm$  4 - 5 meter, dan bunga-bunga di median jalan.



Pandangan ke dalam tapak yang memiliki nilai negatif, yaitu pada lapak-lapak yang berada di trotoar yang ditinggalkan pasca berjualan. Sedangkan pandangan negatif ke luar tapak adalah perairan darat yang terlihat kotor yang terdapat di sisi bagian barat dari jalan ini.



Melihat kondisi di atas, maka dapat disimpulkan :

- Kondisi pasang air laut cukup aman untuk aktifitas PKL di lokasi ini.
- Vegetasi berupa bunga-bunga di median jalan belum terawat, sehingga diperlukan adanya tempat sampah di lokasi ini, mengingat sampah hasil dari aktifitas sering diletakkan di median jalan yang dapat merusak vegetasi yang ada.
- Pandangan negatif ke dalam tapak berupa lapak-lapak sisa berjualan, akan digantikan dengan gerobak sebagai sarana berjualan

88400  
88100  
320400 320700 321000

Pada lokasi studi di Jalan Tapak Satu Plus, pedagang kaki lima memulai aktifitas dengan waktu yang berbeda-beda, yaitu ada yang memulai pukul 14.00 WIB, ada juga yang mulai pukul 15.30 WIB, dan ada juga yang memulai pada pukul 16.00 WIB. Para pedagang di lokasi studi menjajakan berbagai jenis minuman dan makanan seperti gorengan dengan menggunakan lapak sebagai sarana berjualan. Dengan model lapak menyerupai tenda tetapi terbuat dari bahan terpal yang siap dibongkar dan dipasang kembali dengan mudah tanpa memakan waktu lama sehingga memudahkan mereka dalam merapikan kembali lapak pasca berjualan. Akan tetapi, ada juga sebagian pedagang yang tidak membongkar terpal yang digunakan dan membiarkan tetap terpasang seperti biasanya. Secara keseluruhan, peralatan berjualan berupa lapak-lapak tersebut ditinggalkan di lokasi berjualan atau tidak dibawa pulang atau disimpan di suatu tempat. Untuk para pembeli atau konsumen dari pedagang kaki lima di lokasi ini, mereka langsung beratapkan langit yang memiliki suasana berbeda dari pedagang kaki lima yang berada di emperan toko. Sehingga para pembeli dapat merasakan kesan luas dan bebas tanpa tertutupi batas yang nyata.

### **5.2.1 Analisa Waktu Berjualan**

Analisa waktu berjualan bertujuan untuk menentukan waktu berjualan yang efektif bagi pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan kondisi di lokasi studi. Waktu berjualan berpengaruh dalam menentukan waktu yang tepat untuk berjualan bagi pedagang kaki lima yang berada di Jalan Tapak Satu Plus, sehingga efisiensi waktu akan terwujud. Seiring dengan itu, pendapatan para pedagang kaki lima akan meningkat dengan melihat waktu puncak saat ramai para pembeli yang menjadi konsumen para pedagang kaki lima.

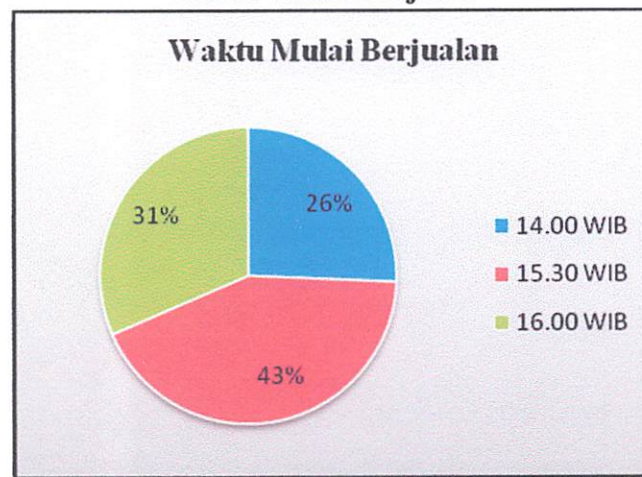
Para pedagang yang berdagang di sepanjang Jalan Tapak Satu Plus ini memulai kegiatan pada pukul 14.00 hingga pukul 02.00 WIB dini hari. Sasaran yang didapat oleh pembeli adalah selain menikmati aneka makanan dan minuman yang disajikan, konsumen juga dapat menikmati keindahan pantai di lokasi ini pada malam hari. Selain memulai berjualan pada pukul 14.00 WIB, ada juga sebagian pedagang yang memulai pada pukul 15.30 WIB dan 16.00 WIB. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.8**  
**Waktu Memulai Berjualan Pedagang Kaki Lima**

No	Waktu mulai berjualan	Jumlah	Jumlah (%)
1	14.00 WIB	9	26 %
2	15.30 WIB	15	43 %
3	16.00 WIB	11	31 %
Jumlah		35	100 %

Sumber : Hasil survey

**Diagram 5.2**  
**Waktu Mulai Berjualan**



Pada diagram 5.1 di atas merupakan rekapitan hasil wawancara terhadap 35 pedagang kaki lima di lokasi, dimana didapatkan 26% pedagang memulai berjualan pada pukul 14.00 WIB, 43% pedagang memulai pada pukul 16.00 WIB, dan 31% pedagang memulai pada pukul 15.30 WIB.

**Tabel 5.9**  
**Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Waktu Berjualan**

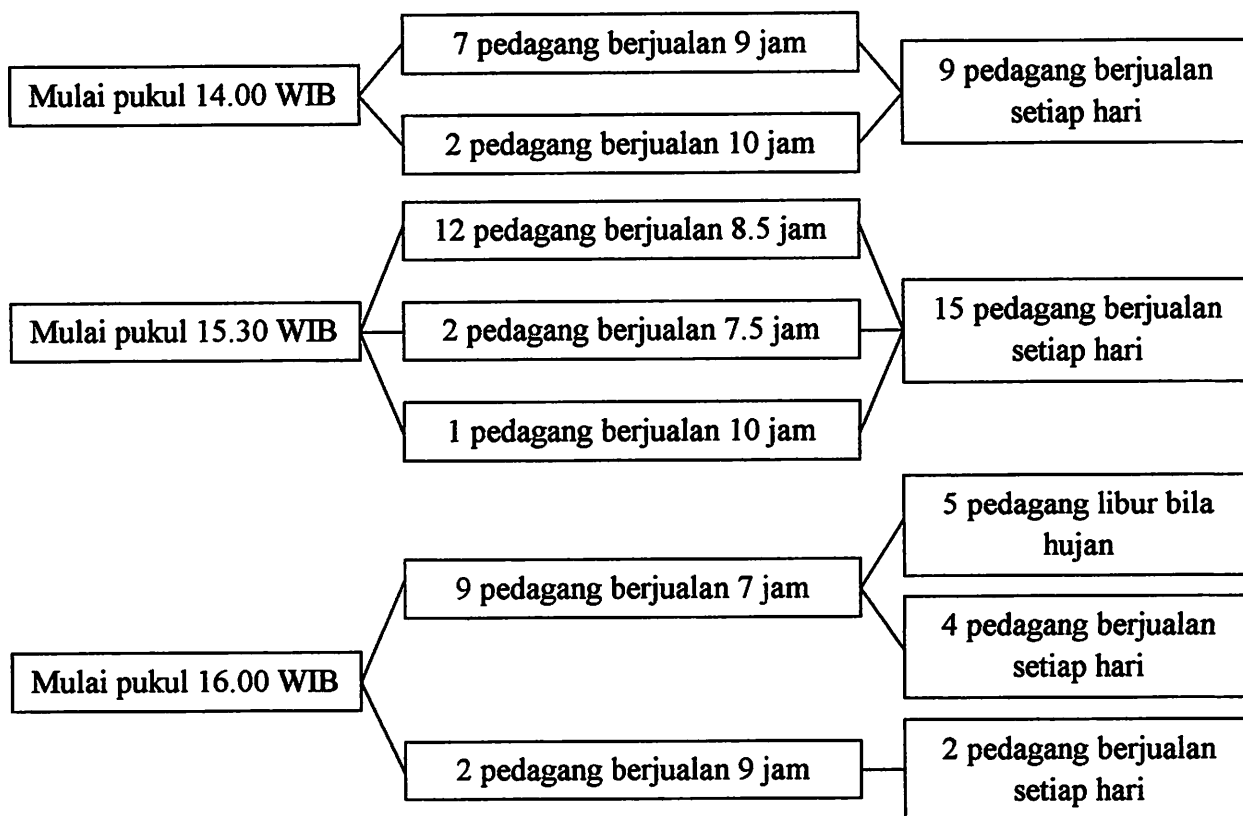
Waktu berjualan	Lama berjualan	Rutinitas pedagang	Hasil analisa
14.00 WIB	Dari 9 pedagang, 7 pedagang lama berjualan 9 jam	9 pedagang berjualan setiap hari	7 dari 9 pedagang berjualan selama 9 jam dan berjualan setiap hari

15.30 WIB	Dari 15 pedagang, 12 pedagang lama berjualan 8.5 jam	15 pedagang berjualan setiap hari	13 dari pedagang berjualan selama 8.5 jam dan berjualan setiap hari
16.00 WIB	Dari 11 pedagang, 10 pedagang lama berjualan 7 jam	5 pedagang libur bila hujan 6 pedagang berjualan setiap hari	10 dari 11 pedagang berjualan selama 7 jam dan 6 pedagang berjualan setiap hari

Sumber : Hasil analisa

**Diagram 5.3**

**Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Waktu Berjualan**



Dari hasil wawancara untuk pedagang yang berjualan mulai pukul 14.00 WIB, 7 pedagang berjualan selama 9 jam dan selalu berjualan setiap hari. Untuk pedagang yang mulai berjualan pada pukul 15.30 WIB, 12 pedagang berjualan selama 8.5 jam dan selalu berjualan setiap hari. Sedangkan pedagang yang mulai berjualan pukul 16.00 WIB, 9 pedagang berjualan selama 7 jam dengan 4 pedagang berjualan setiap hari.


Jika dikaitkan dengan hasil survey berdasarkan kuisioner pada pembeli yang menghasilkan waktu puncak pembeli yaitu terdapat pada pukul 19.00 – 22.00 WIB, maka penataan yang dilakukan terhadap waktu berjualan yaitu dimulai pukul 16.00 WIB dengan lama berjualan sekitar 8 jam.

### 5.2.2 Analisa Sarana Berjualan

Analisa sarana berjualan dilakukan untuk menentukan sarana berjualan yang tepat guna mengatasi permasalahan yang ada di lokasi studi. Berdasarkan hasil survey lapangan, sarana berjualan yang digunakan oleh pedagang adalah lapak serta meja dan kursi, yang dimana sarana berjualan tersebut disimpan di lokasi berdagang pasca berjualan. Sehingga dalam konsep penataan yang dilakukan, diharapkan dapat menentukan alternative konsep sarana berjualan yang digunakan untuk mengatasi permasalahan yang ada.

**Tabel 5.10**  
**Pemilihan Alternatif Sarana Berjualan**

No	Alternatif sarana berjualan	Kelebihan	Kekurangan
1	Sarana untuk penjual • Lapak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebih leluasa dalam melayani pembeli, terutama pada jam-jam sibuk dan pembeli datang secara bersamaan.</li> <li>• Memiliki atap dari terpal yang dapat berguna baik untuk penjual maupun pembeli ketika turun hujan.</li> <li>• Tidak memerlukan material/ bahan dasar yang banyak untuk membuatnya, sehingga biaya yang dikeluarkan tidak terlalu besar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesulitan untuk dibongkar ketika pasca berjualan, dan dipasang kembali.</li> <li>• Ditinggalkan di lokasi berdagang pasca berjualan.</li> <li>• Kondisi kebersihan tidak terjaga.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gerobak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mudah didorong ketika mulai berjualan dan pasca berjualan.</li> <li>• Lebih mudah dalam menjaga kebersihan.</li> <li>• Praktis dalam pergerakan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak leluasa dalam melayani pembeli, terutama pada jam-jam sibuk dan pembeli datang secara bersamaan.</li> <li>• Memerlukan material/bahan dasar bermacam-macam untuk membuatnya</li> </ul>
2	<p>Sarana untuk pembeli</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meja dan kursi</li> </ul> <p>• Lesehan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki corak warna bermacam-macam</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pergerakan pembeli lebih leluasa</li> <li>• Tidak membutuhkan biaya besar dalam penyediaan</li> <li>• Lebih mudah dibawa ketika mulai berjualan dan pasca berjualan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membutuhkan biaya yang cukup besar untuk membeli ataupun membuat.</li> <li>• Sulit dibawa disaat berjualan maupun pasca berjualan.</li> <li>• Pergerakan pembeli terbatas</li> </ul>

Berdasarkan tabel di atas, maka yang menjadi sarana berjualan terpilih yang digunakan dalam konsep adalah gerobak dan lesehan, dengan beberapa pertimbangan, antara lain :

- Gerobak lebih mudah dibawa baik ketika mulai berjualan maupun pasca berjualan.
- Gerobak lebih mudah dalam menjaga kebersihan.
- Pergerakan pembeli lebih leluasa dengan menggunakan lesehan.
- Lesehan lebih mudah dibawa ketika berjualan maupun pasca berjualan.

Pertimbangan-pertimbangan di atas bertujuan agar dapat menjawab permasalahan yang ada di lokasi studi yaitu memberikan view bersih dan rapi pasca berjualan, tanpa harus meninggalkan peralatan berdagang di lokasi studi.

### **5.2.3 Analisa Ruang Berjualan**

Kebutuhan ruang jualan memiliki luas bervariasi berbeda antara satu dengan yang lainnya. Kondisi ini dapat dilihat dari jumlah sarana berjualan berupa kursi dan meja yang disediakan oleh setiap pedagang berbeda-beda, sehingga kondisi ini membuat ruang antar lapak memiliki jarak yang tidak teratur. Kondisi di lokasi juga menunjukkan bahwa letak/posisi antara penjual dengan pembeli terpisah, dimana penjual berada di bagian barat sedangkan pembeli berada di bagian timur. Kondisi seperti ini berpotensi membahayakan bagi penjual, dimana mereka harus melintasi jalan sewaktu-waktu ketika dibutuhkan oleh pembeli.

Oleh sebab itu, pada konsep penataan yang digunakan, ruang berjualan setiap pedagang akan ditentukan besaran ruangnya sehingga hal ini berdampak pada teraturnya jarak lapak antar pedagang. Luasan ruang setiap pedagang tersebut akan ditentukan berdasarkan asumsi sehingga dengan luas lokasi yang ada dapat menampung semua pedagang dengan kebutuhan ruang yang sama. Sedangkan untuk mengatasi permasalahan terhadap pergerakan pedagang, dalam konsep penataan yang digunakan yaitu menempatkan pedagang dan pembeli pada satu sisi ruang secara bersamaan sehingga pergerakan pedagang tidak memiliki hambatan. Untuk kebutuhan ruang jualan, akan ditentukan berdasarkan asumsi seperti berikut.

*Diketahui :*

- Panjang Jalan Tapak Satu Plus :  $\pm 600$  m
- Jumlah PKL : 35 PKL
- Gerobak diasumsikan memiliki panjang 1,5 m dan lebar 60 cm.
- Setiap ruang untuk pembeli diasumsikan memiliki ruang dengan panjang 1,5 m dan lebar 1,8 m
- Jumlah ruang dibatasi untuk pembeli setiap PKL : 5 ruang



*Maka :*

Kebutuhan ruang untuk setiap PKL yang termasuk didalamnya memiliki 5 ruang untuk pembeli adalah :

- Panjang setiap ruang pembeli = 1,8 m
- Jumlah ruang pembeli = 5 ruang
- Jarak antar ruang pembeli = 1 m (terdapat 4 median = 4 m)  
= 1,8 m x 5  
= 9 m + 4 m  
= 13 m
- Panjang gerobak = 1,5 m  
= 13 + 1,5 m  
= 14,5 m

#### 5.2.4 Kesimpulan Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Setelah dilakukan analisa karakteristik pedagang kaki lima, maka didapatkan kesimpulan dari setiap karakteristik pedagang kaki lima. Kesimpulan tersebut dapat dilihat pada tabel 5.11.

**Tabel 5.11**

**Kesimpulan Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima**

No	Karakteristik Pedagang Kaki Lima	Kesimpulan Hasil Analisa	
		Sebelum	Sesudah
1	Waktu berjualan	Waktu mulai berjualan pedagang pada kondisi saat ini bervariasi, yaitu dimulai pada pukul 14.00 WIB, 15.30 WIB, dan 16.00 WIB.	Dikaitkan dengan jam puncak berkunjung pembeli yaitu pada pukul 19.00 – 22.00 WIB, maka didapatkan hasil waktu mulai berjualan yaitu pada pukul 16.00 WIB. Penentuan waktu mulai berjualan ini dilakukan agar para pedagang tidak terlalu lama dalam berjualan, sehingga tidak menguras waktu dan tenaga yang banyak.

2	Sarana berjualan	Sarana berjualan yang digunakan saat ini adalah lapak dan kursi serta meja, dengan sistem meninggalkan di lokasi berdagang pasca berjualan. Kondisi ini membuat lokasi berdagang menghadirkan view yang tidak rapi karena adanya lapak-lapak serta kursi dan meja pasca berjualan.	Berdasarkan hasil analisa dengan menentukan sarana berjualan berdasarkan beberapa pertimbangan, didapatkan konsep sarana berjualan yang digunakan dalam penataan, yaitu gerobak dan lesehan. Penetapan konsep sarana ini juga didasarkan pada permasalahan saat ini. Sehingga pasca berjualan, sarana berjualan baik gerobak dan lesehan lebih mudah dibawa pulang.
3	Ruang berjualan	Ruang berjualan memiliki luas yang berbeda-beda, sehingga berdampak pada jarak antar lapak yang tidak teratur. Kondisi lain juga menunjukkan letak penjual dan pembeli yang terpisah. Kondisi ini berpotensi membahayakan bagi penjual karena harus melintasi jalan sewaktu-waktu.	Berdasarkan hasil analisa dengan menggunakan analisa kebutuhan ruang dengan asumsi yang digunakan, dihasilkan kebutuhan ruang setiap pedagang yang sama, dengan konsep baik penjual maupun pembeli ditempatkan pada satu sisi secara bersamaan. Dengan kondisi ini, didapatkan jarak lapak antar pedagang yang teratur dan sesuai dengan kebutuhan ruang setiap pedagang, serta pergerakan pembeli yang tidak memiliki hambatan ataupun berpotensi membahayakan.

Sumber : Hasil analisa

### **5.3 Analisa Karakteristik Pembeli**

Perilaku konsumen/pembeli didefinisikan sebagai tindakan-tindakan, proses, dan hubungan sosial yang dilakukan individu, kelompok, dan organisasi dalam mendapatkan, menggunakan suatu unsur atau lainnya sebagai suatu akibat dari pengalamannya dengan unsur, pelayanan, dan sumber-sumber lainnya.

Dalam menjalankan aktivitas ekonominya, konsumen harus berpedoman pada prinsip ekonomi yang disebut prinsip konsumen. Yang dimaksud dengan prinsip konsumen adalah dengan penghasilan yang didapat berusaha memperoleh kepuasan sebesar-besarnya. Untuk memperoleh kepuasan yang sebesar-besarnya, maka konsumen harus memperhatikan hal-hal berikut.

- a. Memilih terlebih dahulu kebutuhan yang sangat dipelukan.
- b. Memilih barang yang mutunya baik.
- c. Menawar dengan harga serendah-rendahnya.
- d. Menyesuaikan antara jumlah pendapatan dengan jumlah pengeluaran.
- e. Membeli barang yang memberi kepuasan maksimal.

Analisa karakteristik pembeli di Jalan Tapak Satu Plus meliputi analisa menurut cara berkunjung, waktu berkunjung, asal pembeli, tingkatan usia, sarana yang digunakan ketika berkunjung, dan kebiasaan yang dilakukan. Analisa ini bersumber pada hasil kuisisioner yang telah dilakukan peneliti kepada sejumlah pembeli yang terdapat di lokasi PKL ini. Jumlah pembeli yang dijadikan responden yaitu berjumlah 50 responden dari berbagai kalangan.

#### **5.3.1 Analisa Cara Berkunjung Pembeli**

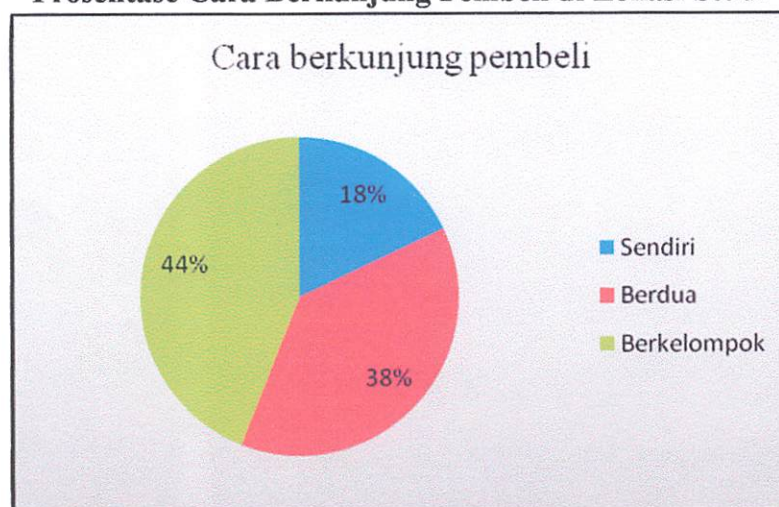
Cara berkunjung pembeli yang terdapat di lokasi studi terdiri atas sendiri, berdua, dan berkelompok. Analisa ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik cara berkunjung pembeli sehingga dapat menentukan kebutuhan ruang bagi pembeli demi kenyamanan para pembeli. Dari hasil kuisisioner yang dilakukan, didapatkan hasil dari cara berkunjung pembeli.

**Tabel 5.12**  
**Prosentase Cara Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**

No	Cara Berkunjung	Jumlah	Jumlah (%)
1	Sendiri	9	18%
2	Berdua	19	38%
3	Berkelompok	22	44%
Jumlah		50	100%

Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner

**Diagram 5.4**  
**Prosentase Cara Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**



### 5.3.2 Analisa Waktu Berkunjung Pembeli

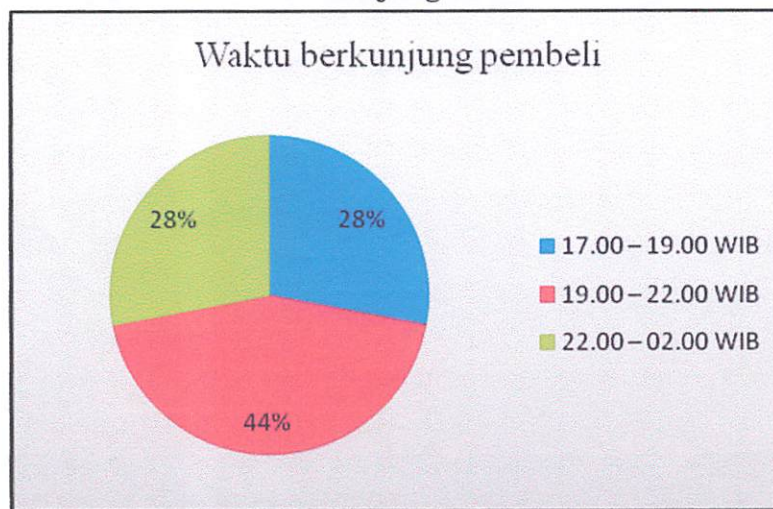
Berdasarkan hasil survey yang dilakukan, waktu berkunjung pembeli di lokasi studi PKL menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Dari hasil prosentase yang dilakukan, pembeli yang berkunjung ke lokasi ini lebih banyak pada pukul 19.00 – 22.00 WIB, yaitu sebanyak 44%, sedangkan pukul 17.00 – 19.00 WIB dan 22.00 – 02.00 WIB menunjukkan hasil prosentase yang sama, yaitu masing-masing 28%. Hal ini juga terlihat dari keramaian di lokasi studi yang lebih ramai pada pukul 7 sampai 10 malam, baik dari pembeli itu sendiri maupun kendaraan yang digunakan.

**Tabel 5.13**  
**Prosentase Waktu Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**

No	Waktu Berkunjung	Jumlah	Jumlah (%)
1	17.00 – 19.00 WIB	14	28%
2	19.00 – 22.00 WIB	22	44%
3	22.00 – 02.00 WIB	14	28%
Jumlah		50	100%

*Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner*

**Diagram 5.5**  
**Prosentase Waktu Berkunjung Pembeli di Lokasi Studi**



### 5.3.3 Berdasarkan Usia dan Asal Pembeli

Pembeli yang datang pada lokasi pedagang kaki lima (PKL) ini, pada umumnya berasal dari semua lapisan masyarakat. Baik yang berpenghasilan menengah ke atas dan menengah ke bawah. Dari orang tua, remaja dan anak-anak dan berasal dari kota itu sendiri maupun dari luar kota Ternate. Pembeli yang berasal dari luar Kota Ternate yang dimaksud adalah mereka yang bukan penduduk asli Ternate yang sedang menetap di Kota Ternate, baik karena sudah mendapatkan pekerjaan di Kota Ternate atau bahkan hanya sekedar berlibur ke Kota Ternate. Mereka yang berasal dari luar Kota Ternate biasanya berasal dari Kota Manado, Kota Makassar, atau bahkan ada juga yang berasal dari Ambon. Pada lokasi pedagang kaki lima (PKL) yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus ini

didatangi oleh pembeli yang memiliki karakter sama seperti pembeli pedagang kaki lima (PKL) pada umumnya.

#### 5.3.4 Berdasarkan Moda yang Digunakan

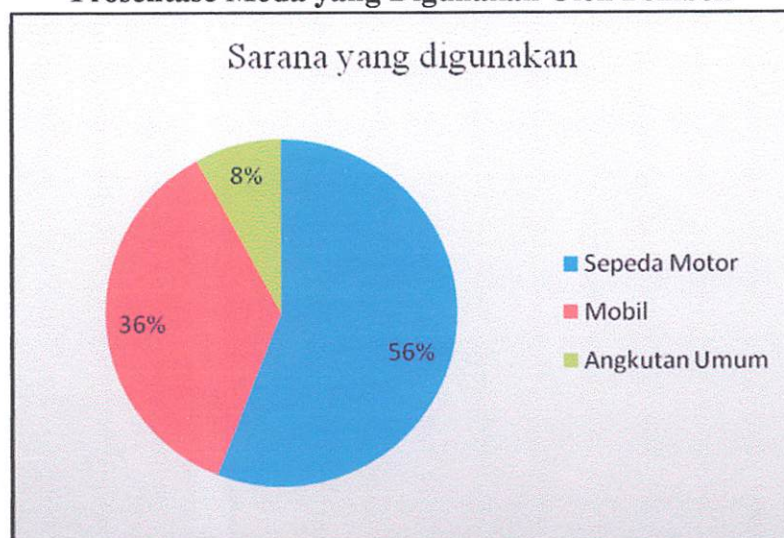
Para pembeli yang datang ke lokasi PKL ini, selain memiliki karakter cara berkunjung yang berbeda-beda, mereka juga mempunyai karakter berdasarkan moda yang digunakan untuk datang ke lokasi tersebut. Moda yang digunakan pada umumnya adalah mobil pribadi, sepeda motor, hingga angkutan umum. Dari hasil survey yang dilakukan, didapatkan bahwa di lokasi PKL ini lebih didominasi oleh pembeli yang menggunakan sepeda motor. Hal ini dapat dilihat dari hasil perhitungan kuisisioner dimana dari 100% responden, 56% responden menggunakan sepeda motor sebagai moda yang digunakan, 36% menggunakan mobil pribadi pada saat berkunjung, dan 8% responden yang menggunakan angkutan umum untuk datang ke lokasi PKL tersebut.

**Tabel 5.14**  
**Prosentase Moda yang Digunakan Oleh Pembeli**

No	Moda yang digunakan	Jumlah	Jumlah (%)
1	Sepeda Motor	28	56%
2	Mobil	18	36%
3	Angkutan Umum	4	8%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Survey dan Kuisisioner

**Diagram 5.6**  
**Prosentase Moda yang Digunakan Oleh Pembeli**



### 5.3.5 Berdasarkan Kebiasaan yang Dilakukan

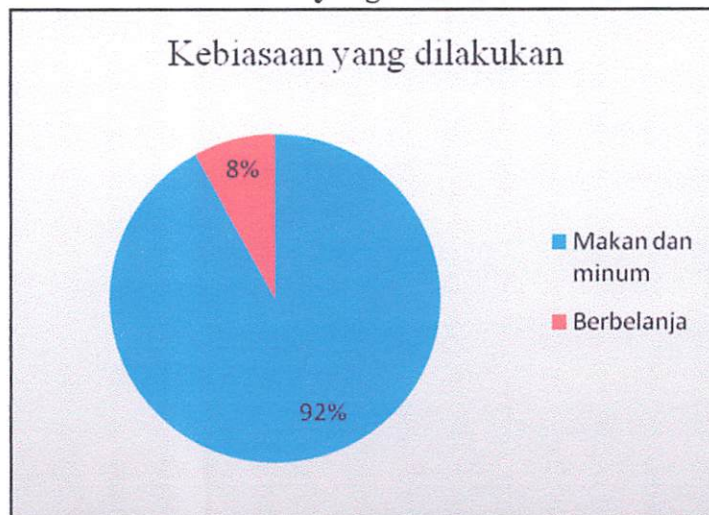
Pembeli yang datang pada lokasi berdagang pedagang kaki lima (PKL) pada umumnya biasa melakukan kegiatan berbelanja barang kebutuhan sehari – hari, berbelanja souvenir, makan dan minum, duduk – duduk dan sekedar refreshing. Namun pada lokasi studi, para pembeli yang datang ke lokasi studi PKL ini pada umumnya biasa melakukan kegiatan berbelanja makanan dan minuman, baik itu dinikmati langsung di lokasi tersebut bahkan ada yang membawa pulang (hanya berbelanja). Dengan demikian perlu diperhatikan mengenai kebiasaan pembeli ketika datang ke lokasi PKL sambil menikmati makanan dan minuman yang disediakan. Hal yang perlu diperhatikan yaitu kebutuhan akan ruang bagi pembeli, khususnya pembeli yang datang sambil menikmati makanan dan minuman di lokasi PKL tersebut. Dari hasil survey dan kuisisioner, pembeli yang melakukan makan dan minum di lokasi PKL sebanyak 92%, sedangkan pembeli yang hanya berbelanja hanya 8%. Pada lokasi PKL ini, tidak dibolehkan pengunjung yang datang hanya duduk tanpa membeli makanan dan minuman yang disediakan.

**Tabel 5.15**  
**Prosentase Kebiasaan yang Dilakukan Oleh Pembeli**

No	Kebiasaan yang dilakukan	Jumlah	Jumlah (%)
1	Makan dan minum	46	92%
2	Berbelanja	4	8%
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Survey da Kuisisioner

**Diagram 5.7**  
**Prosentase Kebiasaan yang Dilakukan Oleh Pembeli**



### 5.3.6 Kesimpulan analisa karakteristik pembeli

Dari beberapa analisa karakteristik pembeli di atas, maka didapatkan kesimpulan dari karakteristik pembeli di lokasi ini, yang dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 5.16**  
**Kesimpulan Analisa Karakteristik Pembeli**

No	Karakteristik pembeli	Kesimpulan hasil analisa
1	Analisa cara berkunjung pembeli	Cara berkunjung pembeli lebih didominasi oleh cara berkelompok. Dari 50 responden yang dijadikan sampel, didapatkan hasil cara berkunjung dengan cara berkelompok yaitu 44%. Oleh sebab itu, dalam penataan yang dilakukan, perlu diperhatikan ruang untuk pembeli, agar pembeli merasa nyaman ketika berkunjung dengan kebutuhan ruang yang disediakan, dan disertai view yang positif dari posisi ruang. Untuk mendukung hal ini, maka dalam penataan ini digunakan konsep dengan tema <i>waterfront</i> yaitu menempatkan pembeli berada di bagian timur dari lokasi ini sehingga pembeli dapat menikmati pemandangan pantai dari posisi ruang yang digunakan.
2	Analisa waktu berkunjung pembeli	Waktu berkunjung pada jam puncak keramaian yaitu terlihat pada pukul 19.00 – 22.00 WIB. Hal ini akan dikaitkan dengan analisa waktu berjualan yang sebagian dari pedagang memulai aktivitasnya pukul 14.00 WIB. Karena hal ini akan membuat waktu dari pedagang lebih banyak terbuang. Oleh sebab itu, dengan mengetahui waktu puncak keramaian dari pembeli, dapat meminimalkan lama waktu berjualan pedagang dan dapat dimulai pada pukul 16.00 WIB.
3	Analisa usia dan asal pembeli	Pembeli di lokasi ini berasal dari berbagai kalangan usia, baik itu anak muda, remaja, dewasa, maupun orang tua, dengan asal yang berbeda-beda. Seperti yang ditemukan pada hasil survey, asal pembeli diantara mereka ada yang berasal dari Manado, Ambon, Makassar, dan Pulau Halmahera, yang sedang bekerja atau



		bahkan berlibur di Kota Ternate. Kondisi ini sekiranya dapat dijadikan kesempatan bagi para pedagang untuk menyajikan aneka jualan yang menambah daya tarik bagi pembeli, terutama mereka yang berasal dari luar Kota Ternate, sekaligus dapat mengenalkan aneka makanan dari Kota Ternate.
4	Analisa moda yang digunakan	Kendaraan yang digunakan pembeli ketika berkunjung ke lokasi ini didominasi oleh mereka yang menggunakan sepeda motor. Dari 50 responden, didapatkan 56% dari mereka menggunakan sepeda motor ketika berkunjung ke lokasi ini. Melihat kondisi tersebut, maka diperlukan suatu penataan ruang parkir yang dapat menampung serta memenuhi kebutuhan akan ruang parkir.
5	Kebiasaan yang dilakukan	Didominasi oleh pembeli yang menikmati aneka makanan dan minuman langsung di lokasi ini dibanding pembeli yang hanya berbelanja. Dengan kondisi seperti ini, maka penataan kebutuhan ruang bagi pembeli perlu diperhatikan, sehingga dapat menciptakan kenyamanan bagi pembeli selama berkunjung di lokasi ini.

Sumber : Hasil analisa

#### 5.4 Analisa Fasilitas dan Utilitas

Fasilitas dan utilitas dibagi menjadi dua variabel bahasan, diantaranya adalah ruang parkir dan tempat sampah. Kedua variabel tersebut mempunyai peran penting dalam pedagang kaki lima. Karena image pedagang kaki lima tidak terlepas dari tidak tertatanya ruang parkir, dan selalu terkesan kumuh dan kotor.

**Tabel 5.17**  
**Analisa Fasilitas dan Utilitas**

Variabel	Uraian	Hasil analisa
Ruang parkir	Menggunakan badan jalan dengan bentuk parkir yang ditentukan. Kondisi ini dikarenakan di lokasi ini tidak	Ruang parkir menggunakan badan jalan, dengan luas yang akan diasumsikan berdasarkan ukuran

	memiliki ruang yang tepat untuk tempat parkir	kendaraan dan ruang yang disediakan untuk setiap pedagang
Tempat sampah	Sampah dikumpulkan di masing-masing lapak yang kemudian diangkat oleh petugas kebersihan. Kondisi tersebut membuat lokasi ini tetap bersih sehingga dapat menghindari teguran dari dinas terkait yang dapat mengancam kedudukan para pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus	Penyediaan tempat sampah, baik di Jalan Tapak Satu Plus maupun untuk setiap pedagang disaat beraktifitas.

Untuk lebih jelasnya mengenai sarana prasarana yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus dapat dilihat pada penjelasan di bawah ini.

#### **5.4.1 Analisa Fasilitas Parkir**

Fasilitas parkir merupakan salah satu kegiatan yang memakan ruang sebagai tempat kendaraan bermotor. Untuk kegiatan pedagang kaki lima di lokasi ini, tempat yang digunakan sebagai lahan parkir adalah dengan menggunakan badan jalan. Hal ini dikarenakan pada lokasi ini tidak ada lahan yang tepat untuk dijadikan tempat parkir, sehingga ruang parkir akan tetap menggunakan badan jalan. Kondisi seperti ini jelas mengurangi kapasitas jalan dengan penggunaan ruang parkir. Akan tetapi pada lokasi studi, penggunaan badan jalan sebagai ruang parkir tidak mengakibatkan kemacetan di jalan ini. Namun yang perlu diperhatikan adalah bentuk parkir yang belum teratur, sehingga dalam konsep penataan yang digunakan diperlukan penataan bentuk parkir agar lebih teratur.

Untuk menganalisa kebutuhan ruang parkir, akan digunakan analisa kebutuhan ruang dengan berdasarkan asumsi ukuran kendaraan baik mobil maupun sepeda motor. Dalam menganalisa kebutuhan ruang parkir yang digunakan pada konsep penataan, terlebih dahulu yang harus dilakukan yaitu

mangasumsikan setiap kendaraan yang sering parkir di lokasi ini. Untuk asumsi kapasitas parkir, terlebih dahulu harus melihat asumsi pembeli yang datang ke lokasi studi. Untuk setiap pedagang diasumsikan dengan 20 orang pembeli, dimana 16 orang pembeli diasumsikan menggunakan 8 kendaraan bermotor dan 4 orang pembeli diasumsikan menggunakan 1 unit mobil. Adapun perhitungan kebutuhan ruang parkir untuk setiap pedagang berdasarkan asumsi adalah :

*Diketahui :*

- Asumsi setiap PKL memiliki 5 ruang untuk pembeli
- Satu ruang pembeli diisi oleh 4 orang (saling berhadapan)
- Jumlah pembeli dalam satu PKL = 20 orang

A. Motor

16 orang pembeli (@ 1 PKL) = 8 motor

Luas lahan 1 motor (motor besar) = 1,5 m

Luas lahan parkir motor = 8 x 1,5 m

= 12 m<sup>2</sup>

B. Mobil

4 orang pembeli (@ 1 PKL) = 1 mobil

Luas lahan 1 mobil = 4,2 m

Luas lahan parkir mobil = 1 x 4,2 = 4,2 m

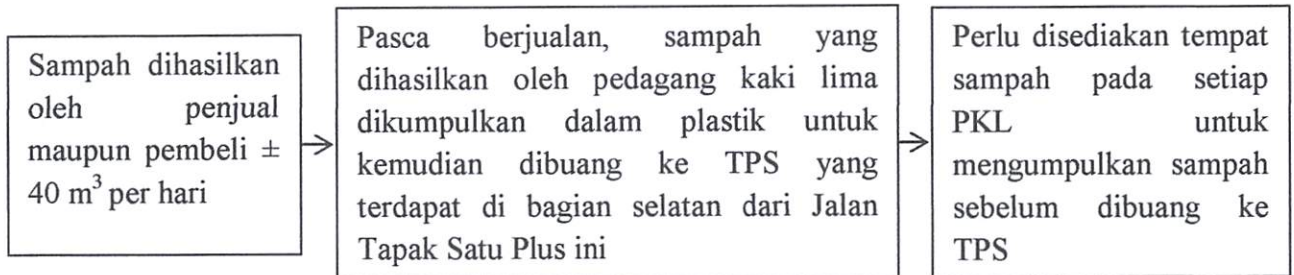
Berdasarkan kebutuhan ruang parkir yang dihasilkan, maka konsep penataan parkir yang digunakan adalah dengan menggunakan bentuk parkir sudut 45° untuk sepeda motor dan parkir sudut 90° untuk mobil, dengan tujuan agar tidak menyita kapasitas badan jalan yang besar.

#### **5.4.2 Analisa Kebutuhan Tempat Sampah**

Untuk sarana utilitas lainnya yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus adalah tempat pembuangan sampah sementara yang terdapat di bagian selatan dari Jalan Tapak Satu Plus, sehingga kebersihan tetap terjaga.

Diagram 5.8

## Analisa Proses Pengolahan Sampah



## 5.4.3 Kesimpulan Analisa Sarana dan Prasarana

Setelah dilakukan analisa sarana dan prasarana pendukung untuk pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus, maka didapatkan kesimpulan yang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5.18  
Kesimpulan Analisa Sarana dan Prasarana

No	Sarana dan prasarana	Kesimpulan Hasil Analisa	
		Sebelum	Sesudah
1	Fasilitas parkir	Ruang parkir menggunakan badan jalan pada sisi bagian timur dengan bentuk parkir yang tidak teratur dan masih semrawut. Sehingga kapasitas jalan yang ada berkurang cukup besar.	Tempat parkir menggunakan badan jalan, dengan bentuk parkir sudut 45° untuk sepeda motor, dan parkir sudut 90° untuk mobil. Luas ruang parkir ditentukan berdasarkan jumlah kendaraan pengunjung pada setiap pedagang, dengan asumsi berdasarkan ukuran kendaraan.
2	Tempat sampah	Tempat sampah yang terdapat di lokasi ini sudah dalam kondisi rusak dan tidak dapat digunakan lagi, sehingga sampah yang dihasilkan diletakkan di depan lapak maupun di median jalan.	Penyediaan tempat sampah untuk setiap PKL, dan selanjutnya dibuang ke TPS yang terdapat di bagian selatan dari Jalan Tapak Satu Plus ini. Kondisi ini dilakukan untuk menjawab permasalahan kebersihan di lokasi ini, yang dimana sebagian dari pedagang di lokasi ini sering meletakkan sampah dari hasil berjualan di median jalan yang telah berdampak pada rusaknya sebagian vegetasi di median jalan.

Sumber : Hasil analisa

## 5.5 Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima

Untuk menentukan konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus, diperlukan beberapa elemen yang selalu berkaitan antara yang satu dengan yang lain. Untuk menentukan penempatan zonasi, perlu dilakukan matrik keterhubungan antara zonasi dalam penataan. Dalam penentuan zonasi, didasarkan atas kebutuhan ruang pedagang kaki lima dan pembeli serta kebutuhan ruang lainnya sebagai pendukung dalam penataan pedagang kaki lima. Beberapa variabel penataan yang menjadi bagian dalam zonasi penataan memiliki keterkaitan antar zonasi. Keterkaitan tersebut dibagi menjadi tiga macam, diantaranya kuat, sedang, dan lemah.

Keterkaitan kuat adalah keterkaitan antar zonasi dengan saling berhubungan erat sehingga satu zonasi membutuhkan adanya zonasi yang lain. Keterkaitan sedang masih memiliki hubungan, tetapi apabila satu zonasi dihilangkan, masih bisa berdiri dan menjadi kurang karena tidak ada pendukungnya. Sedangkan untuk keterkaitan lemah adalah tidak ada hubungan sama sekali sehingga tidak akan mempengaruhi sama sekali terhadap zonasi lain.

**Tabel 5.19**  
**Matriks Peletakkan Antar Zonasi**

	Parkir	Ruang penjual	Ruang pembeli
Parkir	-	1	1
Ruang penjual	1	-	2
Ruang pembeli	1	2	-

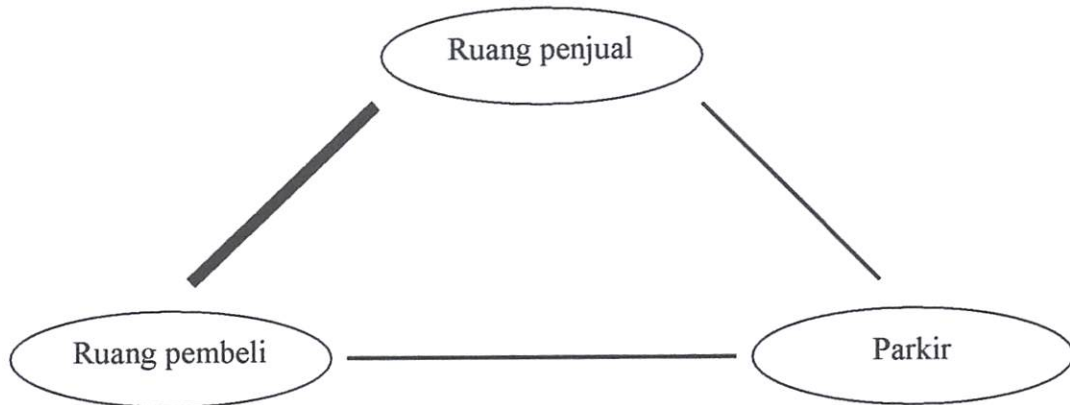
*Ket : 2 = kuat, 1 = lemah, 0 = tidak ada*

Dari ketiga zonasi tersebut, maka didapatkan hasil hubungan terkuat antar zonasi dan hubungan terlemah antar zonasi. Sehingga apabila dari tabel tersebut diterjemahkan menjadi zonasi, maka akan terlihat keterkaitan yang erat antar zonasi yang satu dengan zonasi yang lain.

Untuk rincian ruang yang dibutuhkan sebagai penyusunan konsep penataan pedagang kaki lima, terlebih dahulu harus ditentukan sarana berjualan

yang nantinya akan digunakan dalam penataan. Sehingga kebutuhan ruang yang akan digunakan sesuai dengan luasan dari sarana yang digunakan.

**Diagram 5.9**  
**Keterkaitan Antar Zonasi**



**Ket :** ————— *Keterkaitan lemah antar zonasi*  
 ————— *Keterkaitan kuat antar zonasi*

### 5.5.1 Penentuan Sarana Berjualan

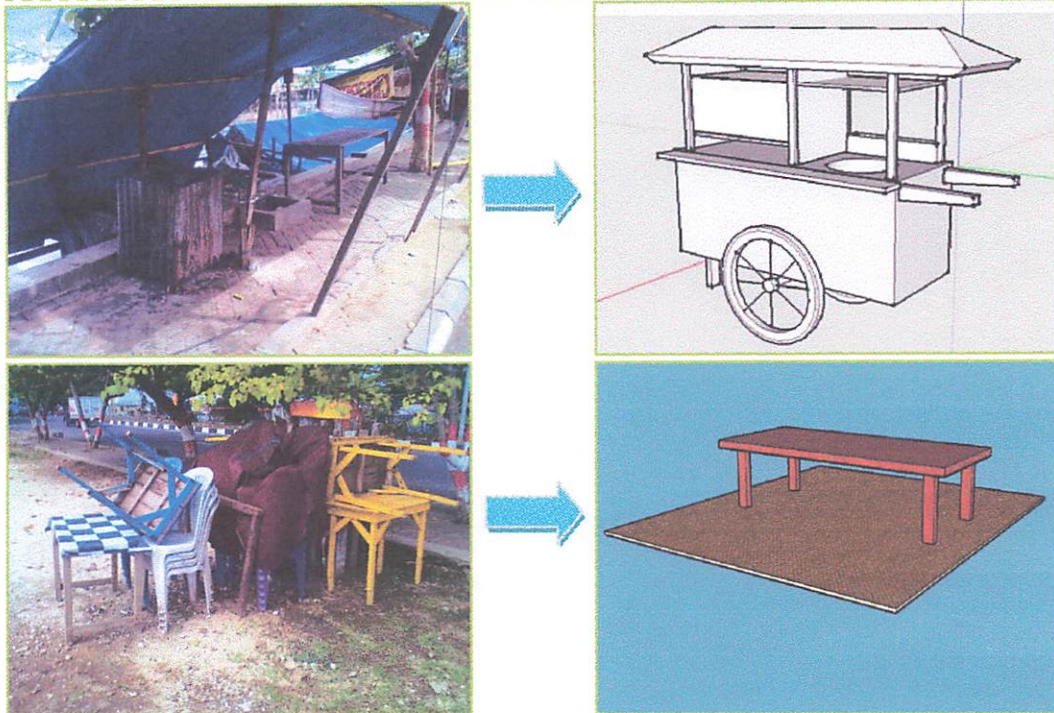
Berdasarkan hasil analisa dengan didasarkan pada beberapa alternatif sarana berjualan, maka didapatkan hasil sarana berjualan yang digunakan dalam konsep penataan, yaitu gerobak dan lesehan. Penentuan sarana berjualan yang dipilih berdasarkan beberapa pertimbangan yang telah disebutkan sebelumnya, dan disesuaikan dengan permasalahan-permasalahan yang diangkat pada penelitian ini. Alasan pemilihan sarana berjualan gerobak dan lesehan berdasarkan permasalahan yang ada bertujuan untuk :

- A. Lebih mudah dibawa ketika memulai dan pasca berjualan
- B. Tidak diletakkan di lokasi pasca berjualan
- C. Fungsi dari trotoar dapat digunakan sebagaimana mestinya
- D. Lokasi studi terlihat bersih dan rapi ketika tidak adanya aktivitas

Untuk lebih jelasnya, konsep sarana berjualan yang digunakan dalam penataan ini dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 5.1  
Sarana berjualan eksisting dan konsep yang digunakan



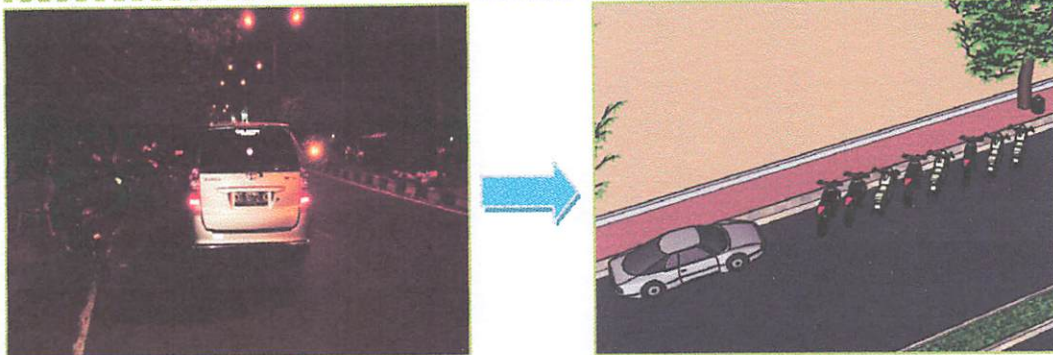
Sumber : Hasil analisa

Dengan konsep sarana berjualan yang dipilih, diharapkan menjadi solusi untuk mengatasi permasalahan yang ada, sehingga lokasi berjualan terlihat rapi, bersih, dan tertata, baik pada saat adanya aktivitas maupun tidak adanya aktivitas.

### 5.5.2 Penentuan Ruang Parkir

Dalam penataan untuk ruang parkir, lokasi yang akan digunakan adalah tetap menggunakan badan jalan dengan alasan dikarenakan lokasi ini tidak memiliki suatu ruang yang tepat untuk dijadikan tempat parkir. Sehingga ruang parkir dalam konsep penataannya akan menggunakan badan jalan dengan pola parkir yaitu sudut  $45^\circ$  untuk kendaraan roda dua, dan parkir sudut  $90^\circ$  untuk kendaraan roda empat. Penataan ini dilakukan agar kondisi parkir pada saat aktivitas PKL teratur sehingga tidak menyita badan jalan yang berlebihan. Untuk konsep penataannya dapat dilihat pada gambar berikut.

Gambar 5.2  
Bentuk parkir eksisting dan konsep parkir yang digunakan



Sumber : Hasil analisa

### 5.5.3 Peletakkan Elemen

Penataan ini dilakukan untuk menata secara keseluruhan berdasarkan hasil analisa yang didapatkan sehingga kegiatan PKL di lokasi ini berjalan dengan baik. Hal-hal yang dilakukan antara lain :

#### A. Penempatan PKL dan Pembeli

Pada kondisi saat ini, posisi PKL dan pembeli berada pada tempat yang terpisah, yaitu para PKL berada di sisi sebelah barat dan pembeli berada di sisi sebelah timur yang berbatasan langsung dengan laut. Penataan terkait penempatan PKL dan pembeli akan ditempatkan pada posisi yang bersamaan. Hal ini dilakukan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan lalu lintas yang lebih berpotensi kepada PKL, yang harus melintasi jalan sewaktu-waktu ketika dibutuhkan oleh pembeli. Oleh sebab itu, konsep penataan yang dilakukan adalah PKL dan pembeli akan ditempatkan pada satu sisi ruang secara bersamaan yang terbagi pada bagian timur dan barat. Artinya dari jumlah pedagang yang ada di lokasi studi akan dibagi secara merata pada kedua sisi bagian jalan dengan kebutuhan ruang setiap pedagang yang telah ditetapkan berdasarkan asumsi yang digunakan.

Berdasarkan konsep yang digunakan tersebut, maka ruang berjualan antar setiap pedagang memiliki jarak yang teratur dan pergerakan pedagang yang pada kondisi sebelumnya berpotensi membahayakan dapat diselesaikan. Sedangkan untuk penggunaan ruangnya, sarana berjualan gerobak akan ditempatkan di badan





jalan dengan luasan berdasarkan sarana yang digunakan, dan para pembeli yang berkunjung akan menempati trotoar dengan jarak dan posisi yang telah ditentukan.

### **B. Penempatan Tempat Parkir**

Pada kondisi saat ini, tempat parkir yang digunakan adalah menempati sisi bagian timur yang berada tepat dengan para pembeli dengan menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Hal ini dikarenakan lokasi ini tidak memiliki tempat parkir yang khusus diperuntukkan bagi para pengunjung, dan tidak memungkinkan untuk dibuatkan tempat parkir khusus bagi kendaraan para pengunjung. Oleh karena itu, perlu dilakukan konsep penataan ruang parkir, yakni ruang parkir akan tetap menggunakan badan jalan, dan berada bersebelahan dengan ruang berjualan setiap pedagang. Konsep penataan ini dilakukan mengingat ruang berjualan para pedagang dalam konsep penataan akan ditempatkan pada kedua sisi jalan yang dibagi secara merata, sehingga masih menyisahkan ruang yang cukup untuk digunakan sebagai kebutuhan ruang parkir dari setiap pedagang.

Untuk kebutuhan ruang secara keseluruhan, baik kebutuhan ruang berjualan maupun kebutuhan ruang parkir setiap pedagang berdasarkan konsep yang digunakan dapat dilihat pada perhitungan berikut.

*Diketahui :*

- Kebutuhan ruang berjualan setiap pedagang : 14,5 m
- Kebutuhan ruang parkir berdasarkan asumsi : 16,2 m
- Kebutuhan ruang tidak terduga :
  - Jarak dari ruang pembeli ke gerobak = 1 m
  - Jarak dari ruang pembeli ke ruang parkir = 1 m
  - Jarak dari gerobak ke ruang pedagang lainnya = 1 m
- Total kebutuhan ruang berjualan dan ruang parkir setiap pedagang adalah : **33,7 m** dengan pembagian pedagang pada dua sisi jalan, yang total keseluruhan ruang setiap sisi jalan dapat dilihat pada perhitungan berikut.
  - *Sisi bagian timur : 17 pedagang*
    - = 33,7 m x 17
    - = 572,9 meter


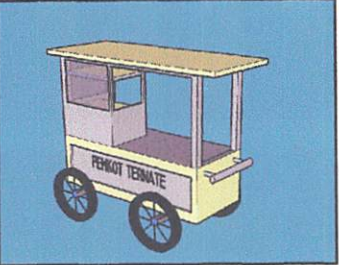

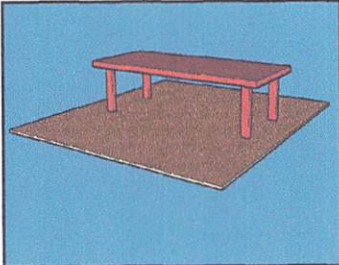
- *Sisi bagian barat : 18 pedagang*  
= 33,7 m x 18  
= 606,6 meter

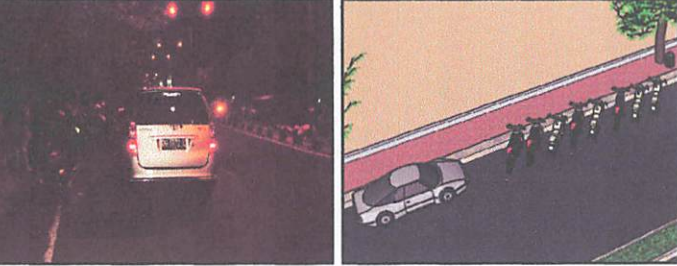
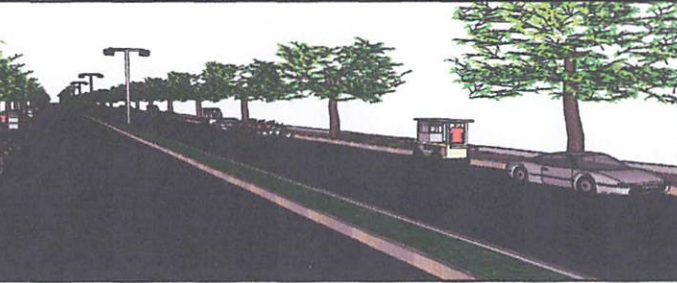
Dengan total kebutuhan ruang tersebut, dapat disimpulkan bahwa kebutuhan ruang setiap pedagang baik ruang berjualan maupun ruang parkir pada kedua sisi jalan sudah cukup terpenuhi dengan luasan lokasi studi. Sehingga dengan kondisi seperti ini dapat menjawab beberapa permasalahan yang ada di lokasi studi, diantaranya kebutuhan ruang yang tidak teratur yang berakibat pada jarak lapak yang tidak teratur. Selain itu, masalah lain yang berkaitan adalah pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan serta bentuk parkir yang tidak teratur yang dapat terjawab berdasarkan hasil analisa di atas.

#### **5.5.4 Kesimpulan Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima**

Setelah melakukan beberapa analisa di atas, maka didapatkan kesimpulan yang dapat menentukan konsep penataan yang digunakan pada penelitian ini. Untuk analisa penataan pedagang kaki lima dalam penentuan konsep yang digunakan, dapat dilihat pada tabel 5.20.

**Tabel 5.20**  
**Kesimpulan Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima**

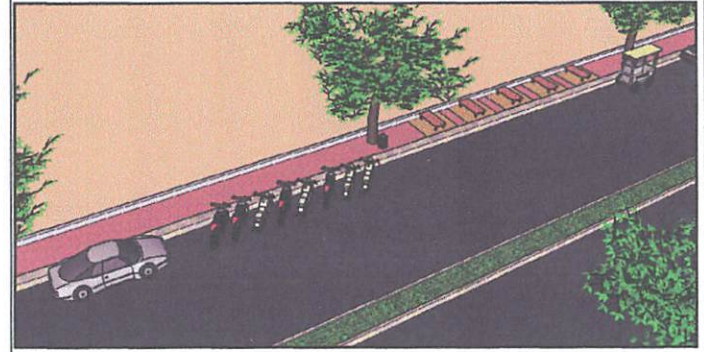
No	Variabel	Kesimpulan	Konsep
1	<b>Penentuan sarana berjualan</b>	Sarana berjualan yang akan digunakan dalam konsep penataan yaitu gerobak. Hal ini dilakukan untuk mengatasi permasalahan yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus, yaitu lapak yang tidak dibongkar dan dibiarkan di lokasi ketika pasca berjualan, sehingga cukup mengganggu view yang ada di Jalan Tapak Satu Plus dan penggunaan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya serta menjadi hambatan samping yang terdapat di Jalan Tapak Satu Plus.	<p style="text-align: center;"><i>Sarana berjualan saat ini dan yang akan digunakan dalam konsep</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>*Ukuran gerobak adalah 1,5 m x 60 cm</i></p>
2	<b>Penentuan sarana untuk pembeli</b>	Sarana yang akan digunakan untuk pembeli dalam konsep penataan adalah lesehan. Konsep ini juga digunakan untuk menghindari permasalahan yang sama halnya dengan sarana berjualan, yakni disimpan di lokasi ini pasca berjualan.	<p style="text-align: center;"><i>Sarana untuk pembeli saat ini dan yang akan digunakan dalam konsep</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><i>*Ukuran meja lesehan adalah 0,8 m x 1,5 m</i></p>

3	<b>Penentuan ruang parkir</b>	Lokasi yang akan digunakan adalah tetap menggunakan badan jalan dengan pola parkir yaitu sudut 45° untuk kendaraan roda dua, dan sudut 90° untuk kendaraan roda empat.	<p><i>Bentuk parkir saat ini dan yang akan digunakan dalam konsep</i></p>  <p><i>*Luas ruang parkir untuk setiap pedagang adalah : Diasumsikan :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Setiap pedagang dibatasi 5 ruang untuk pembeli</i></li> <li>• <i>5 ruang pembeli diisi 20 pembeli</i></li> <li>• <i>16 pembeli : 8 motor</i></li> <li>• <i>4 pembeli : 1 mobil</i></li> <li>• <i>Luas lahan 1 motor : 1,5 m<sup>2</sup></i></li> <li>• <i>Luas lahan 1 mobil : 4,2 m<sup>2</sup></i></li> <li>• <i>Luas ruang parkir setiap pedagang : 1,5 m<sup>2</sup> x 8 + 4,2 m<sup>2</sup> = 16,2 m<sup>2</sup></i></li> </ul>
4	<b>Penataan dan peletakkan elemen</b>	A. Penempatan PKL dan pembeli Pedagang dan pembeli akan menempati satu ruang bersamaan. Hal ini untuk menghindari kecelakaan yang berpotensi pada pedagang ketika harus melintasi jalan sewaktu-waktu.	<p><i>Letak pedagang dan pembeli yang menempati kedua sisi jalan ini</i></p> 

B. Penempatan tempat parkir

Ruang parkir yang semula berada di sisi bagian timur bersamaan dengan pembeli, akan ditempatkan bersebelahan dengan ruang pembeli, dengan total kebutuhan ruang setiap pedagang adalah 33,7 m yang terdiri atas kebutuhan ruang berjalan dan ruang parkir.

*Letak ruang parkir yang menempati sisi dari ruang berjalan setiap pedagang*



## **BAB VI**

### **KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**

Dalam konsep penataan akan membahas beberapa konsep untuk penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus. Terdapat beberapa konsep yang akan disusun dan dari beberapa konsep tersebut akan ditetapkan satu yang sesuai untuk konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus.

Penentuan konsep berdasarkan atas hasil analisis yang telah dilakukan dengan pertimbangan dari hasil wawancara serta observasi kondisi eksisting di lokasi studi. Sehingga penentuan konsep tidak lepas dari beberapa analisis yang telah dilakukan sebelumnya. Penentuan konsep berdasarkan beberapa elemen variabel yang memiliki ciri untuk lokasi studi. Elemen variabel tersebut diantaranya ruang berjualan, waktu berjualan, bentuk sarana berjualan, parkir, sarana penerangan, dan peletakkan elemen.

#### **6.1 Konsep Pedagang Kaki Lima Tepi Pantai (*Hawkers Waterfront*)**

Konsep ini ditetapkan untuk mendukung lokasi studi menjadi lokasi PKL yang lebih dekat dengan suasana pantai, baik untuk pembeli maupun penjual. Alasan pemilihan konsep ini yaitu didukung oleh lokasi PKL yang berada di tepi pantai, dan dengan memperhatikan permasalahan yang terdapat di lokasi ini, antara lain :

- A. Letak pedagang dan pembeli yang pada awalnya terpisah yang menjadi hambatan bagi pedagang, sehingga dalam konsep penataannya para pedagang dan pembeli akan ditempatkan pada satu sisi ruang yang bersamaan, yang terbagi pada kedua sisi jalan.
- B. Dengan adanya konsep penataan ini, maka letak parkir yang awalnya terdapat di sisi bagian timur, akan ditempatkan bersebelahan dengan ruang berjualan dari setiap pedagang berdasarkan kebutuhan ruang yang telah ditentukan.

Dari permasalahan di atas, maka konsep *Hawkers Waterfront* digunakan untuk menempatkan para pedagang dan pembeli pada satu sisi ruang bersamaan dan berada di kedua sisi jalan. Sehingga para pedagang lebih dekat dengan

pembeli dan ruang gerak dari pedagang juga tidak memiliki hambatan seperti kondisi semulanya.

Untuk mendukung konsep ini, maka diperlukan penambahan variabel penting di dalamnya sehingga lokasi ini memiliki daya tarik yang dapat mengundang konsumen lebih banyak lagi. Salah satu variabel yang digunakan dalam menjadikan lokasi ini memiliki daya tarik adalah menjadikan lokasi ini sebagai "*wisata kuliner khas malam*". Konsep ini menekankan pada pedagang kaki lima sebagai pelaku utama dengan jenis dagangan yang dikhususkan pada dagangan berupa kuliner yang ada di Kota Ternate. Selain jenis dagangan yang ada saat ini, dagangan kuliner lain juga ditambahkan guna menambah aneka jenis dagangan di lokasi ini. Dagangan lain tersebut berupa nasi kuning bagadang (nasbag) yang saat ini menjadi makanan kesukaan masyarakat Kota Ternate yang paling digemari pada malam hari.

Untuk model berjualan yang dilakukan, didasarkan pada konsep yang dihasilkan berdasarkan analisa yang dilakukan, yaitu lebih menekankan pada model berjualan di kedua sisi jalan ini yang dibagi secara merata. Dengan menggunakan gerobak dorong lebih memudahkan dalam memulai kegiatan maupun menutup kegiatan berjualan. Dengan cara ini, maka pada pagi hingga siang harinya, lokasi ini tidak meninggalkan bekas lapak berjualan seperti yang terjadi saat ini.

Dengan menggunakan gerobak, maka sistem berjualan yang dilakukan adalah dengan cara lesehan bagi pembeli yang juga letaknya mengikuti ruang berjualan, dengan menggunakan tikar atau karpet yang digelar di atas trotoar. Jadi, pembeli dapat menikmati hidangan dengan cara lesehan dengan beralaskan tikar atau karpet, dan lebih dekat dengan pembeli tanpa harus melintasi jalan. Dengan letak seperti ini, baik penjual maupun pembeli dapat menikmati pemandangan pantai pada malam hari serta keramaian lalu lintas yang melewati jalan ini.

Sajian yang disajikan diantaranya berbagai macam minuman hangat maupun dingin, dan makanan yang sering digemari oleh masyarakat pada malam hari.



Untuk mendukung konsep utama yang digunakan dalam penataan, terdapat juga konsep pendukung yang didasarkan pada permasalahan yang ada di lokasi studi, yang terdiri atas konsep fisik dan konsep non fisik.

## **6.2 Konsep fisik**

Konsep fisik yang akan dibahas pada penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus meliputi konsep penataan sarana berjualan serta konsep sarana dan prasarana.

### **6.2.1 Konsep Sarana Berjualan**

Konsep yang dikeluarkan pada penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus ini terkait sarana berjualan yaitu perubahan sarana berjualan, yang dimana pada kondisi saat ini PKL menggunakan lapak sebagai sarana berjualan, akan digantikan dengan sarana gerobak. Sebagaimana diketahui, gerobak merupakan salah satu sarana berdagang yang menggunakan roda sehingga lebih mudah ketika dibawa ke lokasi studi, maupun dibawa pulang pasca berjualan, ketimbang lapak yang digunakan saat ini.

Hal tersebut juga berlaku untuk sarana bagi pembeli, dimana keadaan saat ini menggambarkan sarana yang digunakan adalah tempat duduk berupa kursi dan meja plastik. Sarana tersebut juga ditinggalkan di lokasi berjualan pasca melakukan kegiatan. Untuk konsep kedepannya, sarana untuk pembeli yang awalnya adalah kursi dan meja akan digantikan dengan menggunakan cara lesehan. Hal tersebut dilakukan guna meminimalkan atau mengurangi peralatan yang dibawa ketika berjualan, sehingga pasca berjualan tidak terdapat lagi peralatan berjualan, baik lapak, kursi, dan meja. Sehingga pada lain waktu, lokasi ini tidak memberikan kesan kekumuhan.

Untuk peletakkan elemen, sarana berjualan (gerobak) akan menggunakan badan jalan, sedangkan ruang untuk pembeli akan menempati trotoar.

### **6.2.2 Tempat Sampah**

Selain sarana penerangan, jalan ini juga membutuhkan sarana utilitas berupa tempat sampah. Hal ini dikarenakan tempat sampah yang pernah ada di jalan ini dalam kondisi rusak. Tempat sampah juga dibutuhkan untuk setiap pedagang

sehingga pasca berjualan, sampah yang dikumpulkan dapat langsung dibuang ke TPS.

### 6.3 Konsep Non Fisik

Konsep non fisik yang akan dibahas pada penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus meliputi penentuan waktu berjualan bagi pedagang, kebutuhan ruang parkir, serta kebutuhan ruang bagi setiap pedagang sehingga dapat menjawab permasalahan yang ada, yakni jarak lapak antar pedagang yang tidak teratur karena kebutuhan ruang setiap pedagang yang bervariasi, dan juga pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan sehingga dibutuhkan kebutuhan ruang yang mampu menjawab kedua permasalahan tersebut.

Untuk lebih jelasnya, konsep non fisik yang digunakan berdasarkan permasalahan yang ditemui dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 6.1**  
**Konsep non fisik**

No	Variabel	Tujuan	Sebelum	Sesudah
1	Penentuan waktu berjualan	Agar para pedagang yang melakukan aktivitas tidak berlama-lama dalam melakukan aktivitasnya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pukul 14.00 WIB</li> <li>• Pukul 15.30 WIB</li> <li>• Pukul 16.00 WIB</li> </ul>	Pukul 16.00 WIB, dimana waktu ini didasarkan pada waktu puncak pembeli yang berada pada pukul 19.00 – 22.00 WIB.
2	Kebutuhan ruang parkir	Menata parkir agar lebih teratur dengan bentuk 45° untuk kendaraan roda dua dan 90° untuk kendaraan roda empat.	Berada pada bagian timur dari jalan dan menggunakan badan jalan sebagai ruang parkir yang masih belum tertata dan semrawut.	Tetap menggunakan badan jalan, dan berada di masing-masing kebutuhan ruang setiap pedagang.
3	Kebutuhan ruang berjualan	Agar jarak antar pedagang teratur berdasarkan kebutuhan ruang yang telah ditentukan, dan lebih mendekatkan pedagang	Kebutuhan ruang berjualan bervariasi dan tidak teratur, sehingga jarak antar pedagang tidak teratur. Selain itu,	Kebutuhan ruang berjualan ditentukan berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan, yaitu setiap

		dengan pembeli sehingga pergerakan pedagang tidak lagi membahayakan.	pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan karena antara pedagang dan pembeli memiliki ruang yang terpisah dimana pedagang berada di bagian barat sedangkan pembeli berada di bagian timur.	pedagang memiliki kebutuhan ruang masing-masing seluas 33,7 m yang didalamnya termasuk dengan ruang untuk pembeli dan kebutuhan ruang parkir untuk setiap pedagang. Ruang berjualan setiap pedagang terbagi pada dua sisi jalan dengan masing-masing pedagang memiliki kebutuhan ruang yang sama.
--	--	--	---	---

Untuk lebih jelasnya, konsep yang digunakan dalam penelitian terkait penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus, baik konsep utama maupun konsep pendukung yang didasarkan pada permasalahan, dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 6.2**  
**Konsep Pedagang Kaki Lima Tepi Pantai (*Hawkers Waterfront*)**

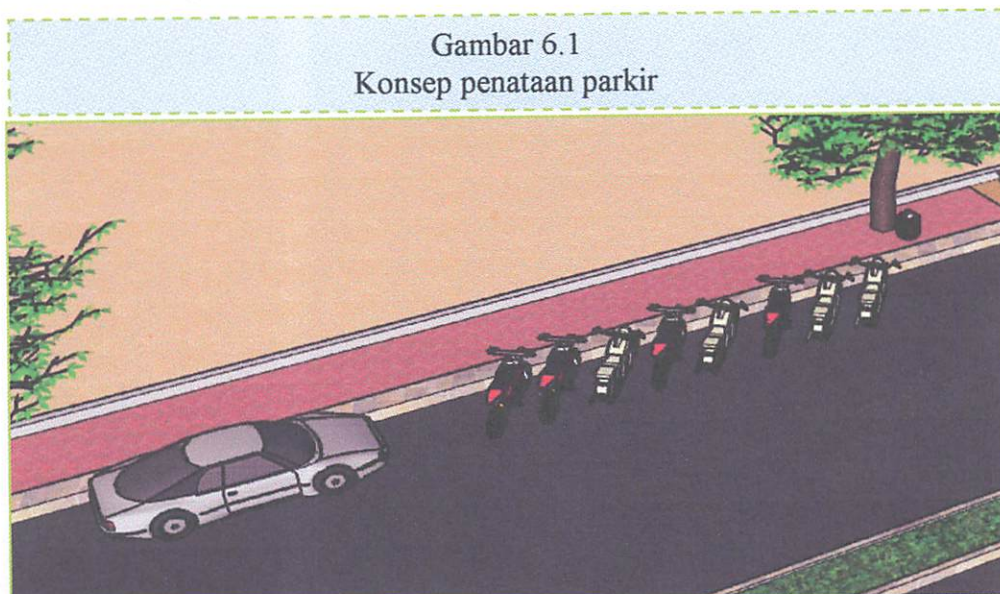
No	Variabel	Konsep	
		Sebelum	Sesudah
1	Ruang berjualan	Kondisi terpisah, dimana para pedagang menempati ruang bagian barat dan pembeli berada di bagian timur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedagang secara keseluruhan akan dibagi pada kedua sisi jalan</li> <li>• Setiap pedagang memiliki kebutuhan ruang 33,7 m yang didalamnya sudah termasuk ruang untuk parkir pada setiap pedagang</li> </ul>

2	Waktu berjualan	Belum teratur, dimana terdapat beberapa PKL yang mulai berjualan pada pukul 14.00 WIB, ada juga yang memulainya pada pukul 15.30 WIB, dan juga 16.00 WIB.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu berjualan dimulai pada pukul 16.00 WIB dengan durasi berjualan selama 8 jam.</li> <li>• Kondisi di atas ditentukan berdasarkan waktu puncak berkunjungnya pembeli yang terjadi pada pukul 19.00 – 22.00 WIB.</li> </ul>
4	Sarana berjualan	Sarana berjualan berupa lapak serta kursi dan meja.	Konsep sarana berjualan yang digunakan adalah gerobak dan lesehan, dengan pemilihan sarana berdasarkan beberapa pertimbangan yang telah disebutkan sebelumnya, dengan tujuan menjawab permasalahan yang diangkat.
5	Sarana penerangan	Menggunakan sarana penerangan utama dari lampu jalan, dan sarana penerangan pendukung berupa mesin genset yang hanya mampu melayani 15 pedagang.	Menggunakan lampu jalan sebagai sarana penerangan utama, dan mesin genset sebagai sarana penerangan pendukung. Namun diperlukan penambahan unit mesin genset agar mampu melayani pedagang secara menyeluruh guna mengantisipasi bila terjadinya pemadaman listrik.
6	Parkir	Ruang parkir berada di bagian timur bersamaan dengan ruang pembeli, dengan bentuk parkir yang tidak teratur.	Dalam konsep penataan, ruang parkir akan ditempatkan bersebelahan dengan ruang berjualan. Artinya, kebutuhan ruang setiap pedagang dengan luas masing-masing adalah 33,7 meter, didalamnya sudah termasuk dengan

			kebutuhan ruang parkir, dengan bentuk parkir yaitu sudut 45° untuk sepeda motor dan sudut 90° untuk mobil.
7	Jenis jualan	Makanan : Aneka gorengan Minuman : - Air guraka - Es kelapa muda - Aneka minuman hangat (kopi, susu, teh)	Penambahan jenis dagangan dengan khas makanan Ternate yang banyak digemari oleh masyarakat Kota Ternate. Mis : nasi kuning bagadang (nasbag), gohu ikan, dll.

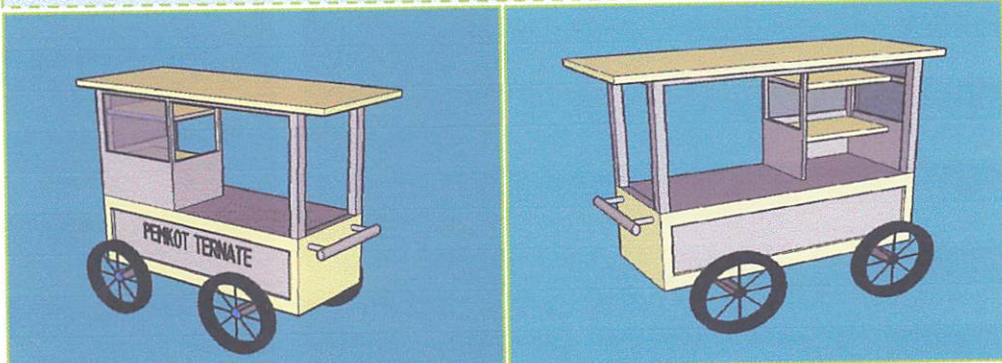
#### 6.4 Ilustrasi Gambar Site Konsep Penataan di Lokasi Studi

Dalam sub bab ini akan berisikan gambaran konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus dengan disertai site plan yang memberikan gambaran tentang penataan pedagang kaki lima.



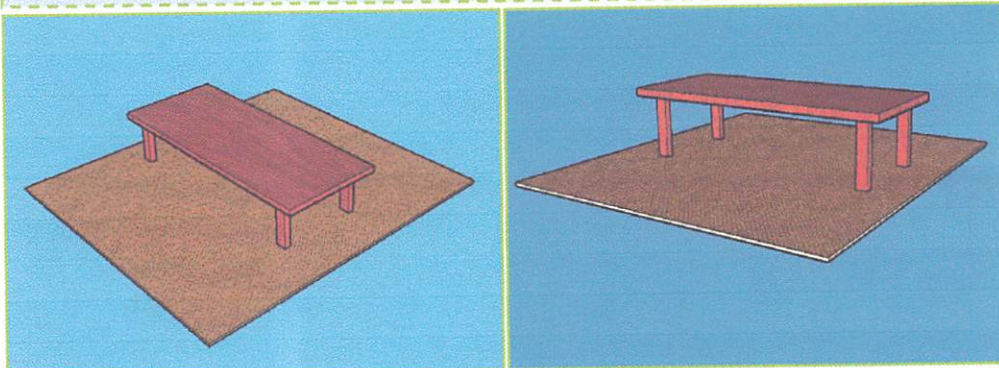
Sumber : Hasil gambar konsep

Gambar 6.2  
Konsep sarana berjualan



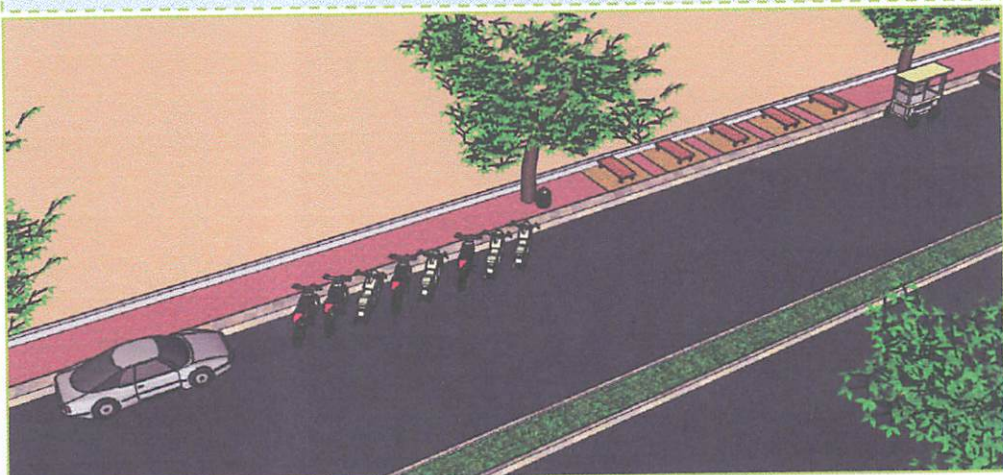
Sumber : Hasil gambar konsep

Gambar 6.3  
Sarana lesehan bagi pembeli

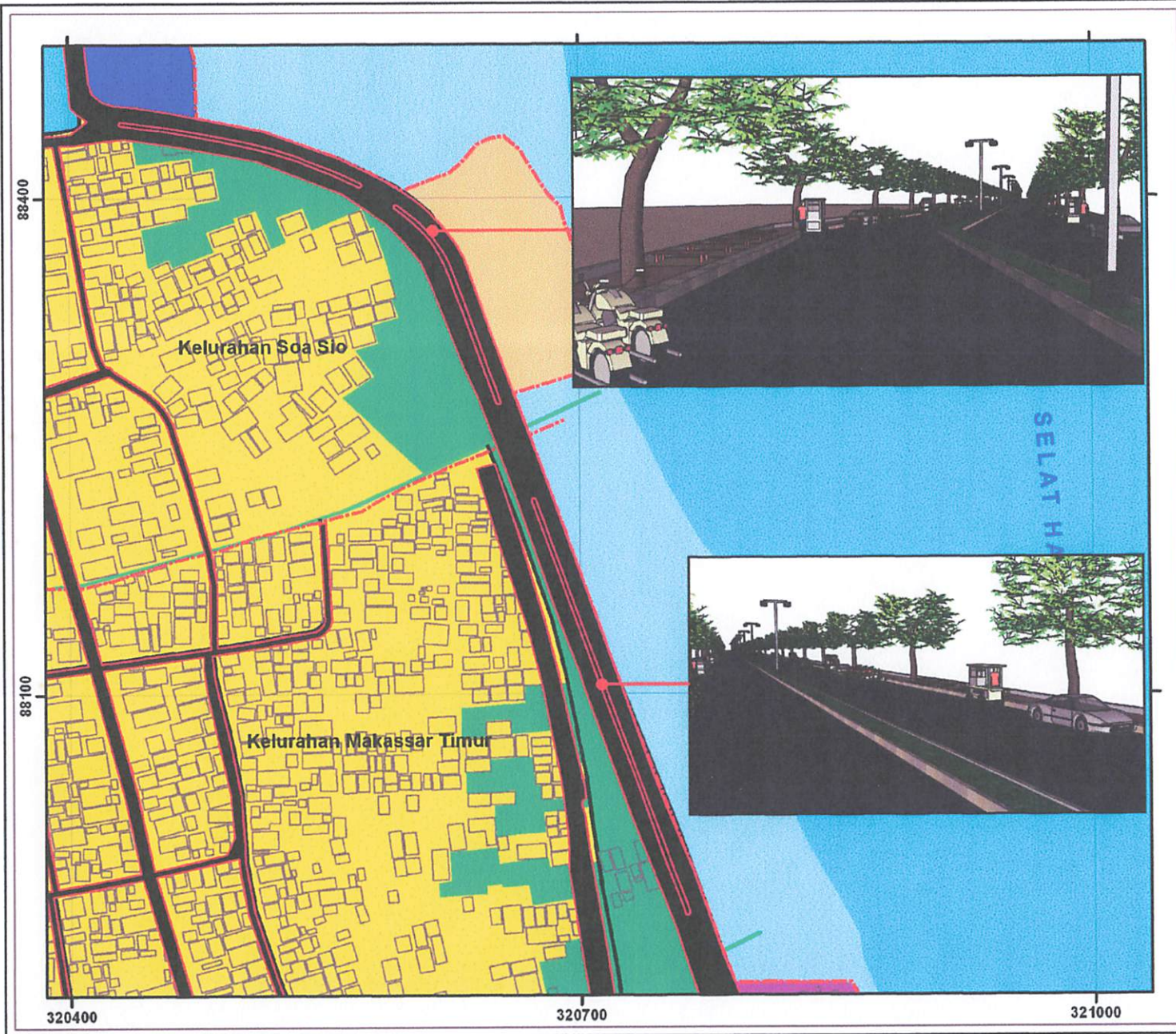


Sumber : Hasil gambar konsep

Gambar 6.4  
Konsep peletakkan elemen



Sumber : Hasil gambar konsep



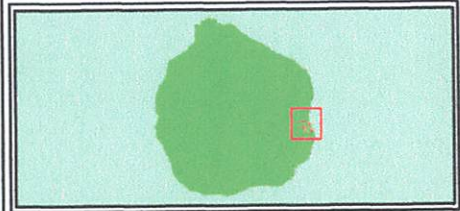
**TUGAS AKHIR**  
**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI**  
**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

**KONSEP PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA**  
 (Lokasi Studi : Jalan Tapak Satu Plus, Kota Ternate)

**JUDUL PETA**  
**Peta Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima**

**Legenda :**

- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Laut
- Permukiman
- Perdagangan dan Jasa
- Ruang Terbuka Hijau
- Fasilitas Umum
- Peraliran Darat
- Keraton
- Lahan Kosong
- Daratan
- Lokasi Studi



**No. Peta : 6.1**



- Sumber :**
1. Google Earth Pro.2010
  2. Badan Pusat Statistik Kota Ternate
  3. Hasil Survey

## **BAB VII**

### **PENUTUP**

#### **7.1 Kesimpulan**

Keberadaan aktivitas pedagang kaki lima yang bersifat sporadis di sepanjang jalan raya terkadang menjadi salah satu ancaman bagi kelancaran arus lalu lintas jalan raya. Ancaman tersebut bisa berakibat dari kendaraan para pengunjung yang berkunjung ke lokasi pedagang. Akan tetapi, dengan dilakukannya pengaturan aktivitas PKL melalui penataan yang sesuai dengan permasalahan yang ada, baik ditinjau dari sisi pedagang dan pembelinya ternyata mampu mengurangi permasalahan antara dua kegiatan yang berbeda tadi. Penataan PKL akan menjadi alternatif pilihan dalam mempertahankan dua aktivitas tadi agar tetap berjalan tanpa saling menimbulkan gangguan satu sama lain.

Selain itu, dengan adanya penataan PKL yang menyesuaikan dengan karakter aktivitas yang ada di dalamnya ternyata dapat mengurangi kekumuhan yang ditimbulkan oleh aktivitas PKL yang tidak tertata. Aktivitas PKL dalam penataan ini dapat difasilitasi dengan pola yang lebih baik yang tidak menimbulkan kekumuhan. Sehingga keuntungan yang didapatkan juga berdampak pada Jalan Tapak Satu Plus yang menjadi lokasi studi ini. Keuntungan yang didapatkan adalah lokasi ini tidak menghasilkan sisa-sisa peralatan berjualan pasca berjualan.

Adapun kesimpulan penataan pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Tapak Satu Plus berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya antara lain :

##### **7.1.1 Kesimpulan Karakteristik Pedagang Kaki Lima**

Kesimpulan karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi berdasarkan permasalahan yang diangkat antara lain :

##### **A. Waktu mulai berjualan**

Waktu memulai berjualan pedagang kaki lima di lokasi ini dimulai pada pukul 16.00 WIB dengan durasi berjualan 8 jam. Kondisi ini berkaitan dengan waktu puncak berkunjung pembeli.



## **B. Sarana berjualan**

Sarana berjualan yang pada awalnya menggunakan lapak serta meja dan kursi, dalam konsep yang digunakan akan menggunakan sarana berjualan gerobak dan lesehan. Konsep ini digunakan untuk mengatasi permasalahan yang berkaitan dengan kondisi sarana berjualan yang diletakkan di lokasi studi pasca berjualan.

## **C. Ruang berjualan**

Ruang berjualan dalam konsep yang digunakan menempatkan baik penjual maupun pembeli berada di bagian timur tepat di tepi pantai, dengan kebutuhan ruang setiap pedagang adalah  $14,5 \text{ m}^2$  yang terdiri atas 5 ruang untuk setiap pedagang berdasarkan asumsi yang digunakan. Kondisi ini untuk menjawab permasalahan terkait kebutuhan ruang yang bervariasi sehingga jarak lapak antar pedagang tidak teratur, dan untuk mengatasi permasalahan terkait pergerakan pedagang yang berpotensi membahayakan.

### **7.1.2 Kesimpulan fasilitas dan utilitas**

Kesimpulan kebutuhan sarana dan prasarana di lokasi studi berdasarkan permasalahan yang diangkat antara lain :

#### **A. Tempat sampah**

Dibutuhkan tempat sampah, baik untuk lokasi di Jalan Tapak Satu Plus maupun tempat sampah untuk setiap pedagang. Sehingga sampah yang dihasilkan tidak lagi diletakkan di depan lapak/gerobak masing-masing maupun di median jalan.

#### **B. Ruang parkir**

Untuk ruang parkir kendaraan pembeli yang akan digunakan dalam aktivitas pedagang kaki lima (PKL) adalah dengan model parkir tegak lurus untuk kendaraan roda empat, dan model parkir sudut  $45^\circ$  untuk kendaraan roda dua, dengan menggunakan badan jalan.

### **7.1.3 Kesimpulan konsep penataan pedagang kaki lima**

Konsep penataan pedagang kaki lima di lokasi studi menggunakan konsep pedagang kaki lima tepi pantai (*Hawkers Waterfront*) dimana menempatkan baik pedagang maupun pembeli pada satu ruang bersamaan. Konsep ini digunakan

agar pergerakan pedagang yang pada awalnya berpotensi membahayakan karena harus melintasi jalan sewaktu-waktu dapat teratasi.

Berdasarkan waktu memulai berjualan, para pedagang di lokasi ini akan dimulai pada pukul 16.00 WIB dengan durasi 8 jam. Penentuan waktu mulai berjualan ini didasarkan pada waktu puncak berkunjung pembeli yang lebih ramai pada pukul 19.00 – 22.00 WIB. Para pedagang yang berjumlah 35 secara keseluruhan akan dibagi secara merata untuk ditempatkan pada kedua sisi jallan dengan luasan ruang berjualan yang sama/setara berdasarkan asumsi yang digunakan. Sedangkan untuk ruang parkir akan ditempatkan bersebelahan dengan ruang berjualan setiap pedagang. Artinya dari luasan kebutuhan ruang setiap pedagang yang didapatkan berdasarkan hasil analisa dengan luas 33,7 m, didalamnya sudah termasuk dengan kebutuhan ruang parkir yang dimiliki oleh setiap pedagang, yang menggunakan badan jalan dengan bentuk parkir sudut 45° untuk sepeda motor dan parkir tegak lurus untuk mobil.

Untuk kebutuhan sarana dan prasarana, di lokasi studi dibutuhkan penyediaan tempat sampah baik untuk lokasi maupun bagi setiap pedagang. Sedangkan untuk sarana penerangan, dibutuhkan penambahan unit mesin genset dengan menekankan pada biaya operasional sebesar Rp.5.000,- /malam seperti pada kondisi saat ini. Pemilihan mesin genset dikarenakan pada kondisi sebelumnya telah terdapat mesin genset, namun tidak mampu melayani para pedagang secara keseluruhan.

## 7.2 Rekomendasi

Berdasarkan dari berbagai hal yang telah dilakukan dalam penelitian ini, yakni dari tahap awal berupa observasi, tahap analisa, hingga tahap akhir yang menghasilkan rumusan penataan serta site penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus, maka dapat diajukan berupa masukan yang sekiranya dapat dijadikan pertimbangan terkait dengan penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus yang tertuang dalam rekomendasi.

Dengan adanya rekomendasi ini, diharapkan dapat digunakan dan dimanfaatkan bersama oleh pihak yang terkait seperti pihak yang berwenang

MILIK  
PERPUSTAKAAN  
ITN MALANG

untuk mengelola, pembaca Tugas Akhir ini, serta adik-adik Teknik Planologi sehingga senantiasa memberi nilai dan manfaat bagi pembangunan selanjutnya.

Dalam rekomendasi terdiri atas saran yang dimaksudkan untuk memberi masukan kepada pihak-pihak terkait. Rekomendasi juga ditujukan kepada pemerintah Kota Ternate sebagai salah satu pihak yang berkepentingan terhadap penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus ini. Rekomendasi ini ditujukan untuk pemerintah agar penataan dapat berjalan sesuai dengan harapan dari masyarakat maupun pemerintah Kota Ternate. Adapun saran yang perlu diperhatikan antara lain :

- A. Lokasi studi ini memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi lokasi wisata kuliner malam mengingat tempatnya cukup strategis, yang berada di pinggiran pantai yang dapat memberikan suasana tersendiri bagi para konsumen.
- B. Studi yang dilakukan terbatas pada penataan pedagang kaki lima, sehingga dalam mendukung terciptanya lokasi pedagang kaki lima sesuai dengan yang diharapkan dalam tujuan penelitian ini, sangat diharapkan dukungan dari pemerintah guna tercapainya tujuan dari penelitian ini.
- C. Tujuan lain dari penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus adalah peningkatan tingkat perekonomian bagi pedagang kaki lima yang berjualan di lokasi ini, sehingga untuk mendukung itu sekiranya kemudahan dalam hal perizinan bagi pedagang kaki lima harap diperhatikan bagi pemerintah Kota Ternate.
- D. Permasalahan keterbatasan pembiayaan dalam pembuatan sarana berjualan dan sarana prasarana lainnya hendaknya diperhatikan oleh pemerintah Kota Ternate sehingga kerjasama antara keduanya dapat berjalan sesuai dengan rencana.

Rekomendasi mengenai konsep penataan pedagang kaki lima di Jalan Tapak Satu Plus diharapkan dapat memberikan sentuhan yang berbeda pada lokasi ini. Sehingga dapat dirasakan oleh masyarakat maupun pengunjung di lokasi ini.

## DAFTAR PUSTAKA

A.A Anwar Prabu Mangkunegara. *Perilaku Konsumen*. (Refika Aditama. Bandung. 2002)

Ali Achsan Mustafa. *Model Transformasi Sosial Sektor Informal*, (In-TRANS Publishing, Malang, 2008)

Alisjahbana. *Sisi Gelap Perkembangan Kota*. (Laksbang Pressindo. Yogyakarta. 2005)

Buchari Alma. *Manajemen Pemasaran & Pemasaran Jasa*. (ALFABETA. Bandung. 2007)

Danisworo. *Teori Perancangan Urban*. (ITB. Bandung. 1991)

Gandhi Yogatama, dalam Tugas Akhir Agung Witjaksono, Studi Pengarahan Lokasi PKL Sebagai Dasar Pertimbangan dalam Perumusan Kebijakan Kota di Kawasan Kota Malang, ITN Malang, 1993

Ofyar Z. Tamiz. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. (ITB. Bandung)

Peraturan Presiden No. 65 Tahun 2006 *Tentang Pertanahan* dan Undang-undang R.I. No. 26 Tahun 2007 *Tentang Penataan Ruang*. (Citra Umbara. Bandung. 2007)

Rustam Hakim, "*Komponen Perancangan Arsitektur Lanskap*" (Jakarta : PT Bumi Aksara. 2004)

Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas

<http://www.ugm.ac.id/index.php?page=rilis&artikel=322>, pada tanggal 14 Februari 2012 pukul 18.58 WIB