

PENGARUH KEBERADAAN PEDAGANG KAKI LIMA TERHADAP LALU LINTAS DI JALAN KH ZAENAL MUSTOFA, KOTA TASIKMALAYA

Mukti Taufik
mukti.taufik@mail.ugm.ac.id

Su Ritohardoyo
rito@geo.ugm.ac.id

Abstract

Purpose of this study to identify the use of sidewalk space and roadside by street vendors activities, as well as the influence of street vendors activity against the condition of traffic flow in KH Zaenal Mustofa road. The analysis of this study is descriptive quantitative and traffic survey that is to analyze level of service and segment friction of roadside. The results showed that street vendors in KH Zaenal Mustofa road do activities (selling) in road space benefits such as sidewalk and roadside that impact the road space benefits which also space for urban traffic become crowded. Street vendors become side friction that is traffic friction in roadside segment. total class values of side friction in KH Zaenal Mustofa is 883, and then criteria from class values of side friction located in class of 500-899 by category high side friction. Survey data and the calculation results LOS values 0,94 approach high limit from road capacity of KH Zaenal Mustofa road by difference 0,06. It means that road condition can't accommodate traffic flow, and then occurred fixed weight, that called traffic jam.

Keywords : Street Vendors, Side Friction, Traffic Jam, Sidewalk, Roadside

Abstrak

Tujuan penelitian ini yaitu mengidentifikasi penggunaan ruang trotoar dan bahu jalan oleh aktivitas PKL serta pengaruh aktivitas PKL terhadap kondisi arus lalu lintas di jalan KH Zaenal Mustofa. Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dan survey lalu lintas yaitu menganalisis tingkat pelayanan jalan (*Level Of Service*) dan hambatan segmen samping jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pedagang kaki lima di ruas jalan KH Zaenal Mustofa berjualan pada ruang manfaat jalan seperti trotoar jalan dan bahu jalan menyebabkan ruang manfaat jalan yang juga merupakan ruang untuk lalu lintas kota menjadi sesak dan sempit. Diketahui jumlah nilai kelas hambatan samping di jalan KH Zaenal Mustofa yaitu 883, maka kriteria dari nilai kelas hambatan samping berada di kelas 500-899 dengan kategori kelas hambatan samping tinggi. Dari data survei dan perhitungan diperoleh nilai *LOS E* sebesar 0,94 mendekati batas puncak dari kapasitas ruas jalan KH Zaenal Mustofa dengan selisih 0,06 dimana kondisi jalan sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas, maka terjadilah tundaan berat, yang disebut kemacetan lalu lintas.

Kata Kunci : PKL, Hambatan Samping, Kemacetan Lalu Lintas, Trotoar, Bahu Jalan

PENDAHULUAN

Keberadaan pedagang kaki lima yang menempati ruang trotoar dan bahu jalan menyebabkan alih fungsi ruang publik trotoar dan badan milik jalan menjadi aktivitas jual beli oleh pedagang kaki lima. Hal tersebut menyebabkan aktivitas pedagang kaki lima menjadi hambatan samping yaitu dampak terhadap kinerja lalu lintas yang berasal dari aktivitas samping segmen jalan.

Tujuan yang ingin dicapai dalam studi penelitian ini yang pertama yaitu mengidentifikasi ruang trotoar dan bahu jalan oleh aktivitas pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa. Tujuan kedua yaitu untuk mengetahui pengaruh aktivitas keberadaan pedagang kaki lima terhadap lalu lintas di jalan KH Zaenal Mustofa Kota Tasikmalaya.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di pusat Kota Tasikmalaya yang dilalui oleh jalan KH Zaenal Mustofa, yaitu merupakan jaringan jalan kolektor primer yang didominasi oleh pertokoan, *supermarket* dan pedagang kaki lima. Data primer yang digunakan yaitu data pedagang kaki lima, hambatan samping dan volume kendaraan. Data sekunder dan data pendukung yang digunakan adalah data jumlah pedagang kaki lima, data kemacetan lalu lintas tahun 2011, data penggunaan lahan, data *shapefile* peta dan Peraturan Walikota Tasikmalaya tahun 2015 tentang penataan pedagang kaki lima. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode wawancara dan survey lalu lintas. Teknik pengambilan data yaitu pengisian kuesioner dengan menggunakan jumlah populasi pedagang kaki lima. Jumlah populasi tersebut dipilih sample dengan menggunakan rumus *Slovin*. Pengambilan data survey lalu lintas yaitu menghitung volume lalu lintas dan kejadian hambatan samping di ruas jalan KH Zaenal Mustofa. Alasan penggunaan metode ini juga dikarenakan penelitian menggunakan teknik kapasitas jalan untuk

mengukur seberapa besar tingkat pelayanan jalan dan arus lalu lintas di lokasi penelitian dengan kejadian hambatan samping. Titik pengamatan dan perhitungan survey lalu lintas berada di ruas jalan KH Zaenal Mustofa pada jam sibuk (*peak hour*) pukul 16.00-17. Hambatan samping yaitu dampak terhadap kinerja lalu lintas yang berasal dari aktivitas samping segmen jalan dengan menghitung parker kendaraan bahu jalan, pedagang kaki lima bahu jalan dan pejalan kaki.

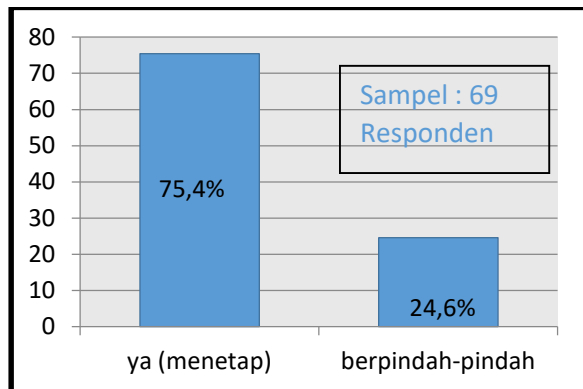
Analisis terhadap hasil penelitian yaitu menggunakan analisis deskriptif kuantitatif yaitu sesuai dengan namanya, deskriptif hanya akan mendeskripsikan keadaan suatu gejala yang telah direkam melalui alat ukur kemudian diolah sesuai dengan fungsinya. data kuantitatif ini diolah menjadi suatu hasil yang menunjukkan angka statistik, sehingga dapat dianalisis dengan metode deskriptif. Data kuesioner yang terkumpul dari wawancara diolah melalui program SPSS 20. dan dianalisis dengan metode analisis frekuensi, sehingga muncul kecenderungan pemilihan jawaban dari tiap variabel. Analisis terhadap hasil survey lalu lintas yaitu menggunakan analisis tingkat pelayanan jalan dengan membandingkan kapasitas jalan *eksisting* (DS1) dengan kapasitas jalan tanpa hambatan samping.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Aktivitas dan Keberadaan Pedagang Kaki Lima

Keberadaan pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa yang merupakan kawasan pusat perbelanjaan menjadi daya tarik tersendiri bagi pelaku usaha informal. Aktivitas dan keberadaan pedagang kaki lima tersebut, mempunyai keanekaragaman dari faktor sosial ekonomi misalnya daerah asal, ketertarikan berjualan di lokasi tersebut, jenis berjualan, waktu berjualan, sumber modal, jumlah jam operasional berjualan, biaya

retribusi, omset, dan koordinasi dengan pemilik toko. Aktivitas berjualan pedagang kaki lima ada yang menetap di satu tempat untuk berjualan dan ada pula yang berpindah-pindah mencari lokasi yang ramai untuk mendapatkan konsumen. Pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa didominasi oleh tipe pedagang kaki lima yang menetap dengan persentase 75,4% terdapat pada gambar.1. Hal tersebut dikarenakan jenis pekerjaan berdagang tersebut merupakan pekerjaan utama, oleh karena itu pedagang kaki lima tersebut menetap setiap harinya hanya berjualan di jalan KH Zaenal Mustofa. ciri sarana fisik tipe pedagang kaki lima yang menetap yaitu bangunan non permanen yang bisa bisa dibongkar pasang terdapat di sepanjang trotoar. Sedangkan Ciri fisik tipe pedagang kaki lima yang berpindah-pindah yaitu berjualan dengan menggunakan gerobak di bahu jalan KH Zaenal Mustofa



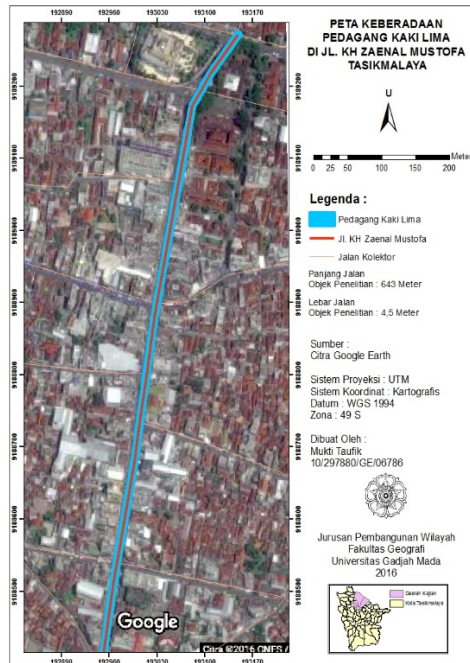
Gambar 1. Diagram Aaktivitas Berjualan

Penggunaan Ruang Oleh Aktivitas Pedagang Kaki Lima.

Aktivitas pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa terdapat di trotoar dan bahu jalan, hal ini bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 bahu jalan hanya untuk dipakai untuk lalu lintas kendaraan dan trotoar yang berfungsi sebagai jalur pejalan kaki untuk menjamin keamanan pejalan kaki lima.

Kondisi trotoar di sepanjang jalan KH Zaenal Mustofa penuh dengan aktivitas pedagang kaki lima. Aktivitas berjualan tersebut sudah dimulai dari sejak pagi hingga malam hari, tentunya tidak ada ruang bagi pejalan kaki untuk memanfaatkan trotoar tersebut sebagaimana fungsinya. Akibatnya para pejalan kaki memilih berjalan di bahu jalan dan banyak pula yang memilih tetap berjalan di trotoar yang berdesakan dengan pedagang kaki lima. Jalan KH Zaenal Mustofa yang merupakan pusat kota dan banyaknya pertokoan sebagai kawasan pusat perbelanjaan menjadi minat bagi pedagang kaki lima untuk meraup rezeki. Hal ini menyebabkan ruang sepanjang trotoar semakin penuh oleh aktivitas pedagang kaki lima, kemudian pedagang kaki lima yang tidak mempunyai ruang berjualan di trotoar memilih berjualan di bahu jalan.

Pola penyebaran pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa adalah pola penyebaran linier. Pola penyebaran pedagang tipe ini adalah terjadi di sepanjang atau di pinggir jalan utama atau jalan yang menghubungkan jalan utama. Tempatnya bisa di jalan itu sendiri ataupun di trotoar. Pola kegiatan Linear banyak dipengaruhi oleh pertimbangan aksesibilitas yang tinggi pada lokasi yang bersangkutan, misalnya yang terjadi di jalan KH Zaenal Mustofa dengan lalu lintas padat dan pada kegiatan perdagangan dimana terdapat pertokoan. Hal ini dimaksudkan untuk mendekatkan pedagang dengan konsumen, pedagang kaki lima dalam studi ini adalah orang-orang yang menawarkan barang dan jasa dengan menempati ruang-ruang publik kota, baik trotoar dan bahu jalan, juga berada di sekitar pertokoan dimana mereka tidak memiliki legalitas hukum untuk berjualan. Sifat layanannya adalah yang menetap, menetap sementara ataupun datang dan menetap sesaat pada waktu-waktu tertentu di lokasi studi



Gambar 2. Peta Pola Penyebaran PKL

Sepanjang ruas jalan KH Zaenal Mustofa, pedagang kaki lima menggunakan bahu jalan dan trotoar sebagai area untuk melaksanakan aktivitas berjualan hal ini untuk memudahkan pengunjung untuk mendapatkan barang dagangan kebutuhan sehari-hari tanpa meninggalkan kendaraan jauh. Hal tersebut senada dengan Joedo dalam Widjajanti (2000) menyatakan bahwa pemilihan lokasi bagi pedagang sektor informal salah satunya adalah lokasi tersebut memiliki kemudahan untuk terjadinya hubungan antara pedagang kaki lima dengan calon pembeli. McGee dan Yeung (1977) menyatakan bahwa keterkaitan dengan tipe unit usaha pedagang kaki lima dengan kecenderungan untuk berlokasi di pinggir jalan dan pintu masuk pasar dimana aliran pejalan kaki berada pada waktu puncak (*peak hour*).

Luas ruang berjualan pada pedagang kaki lima yang menyebabkan pejalan kaki turun ke badan jalan lebih disebabkan lebar trotoar

yang digunakan pedagang lebih dari setengah lebar trotoar yang seharusnya sampai seluruh lebar trotoar. Dari segi luas lahan yang digunakan para pedagang kaki lima menempati 75% dari luas lahan trotoar seluruhnya, maka dari luas lahan untuk pejalan kaki hanya tersisa 25%. Selain itu kondisi diperparah oleh lokasi para pedagang yang berada pada arus padat pejalan kaki menjadi penyebab banyak pejalan kaki turun ke badan jalan untuk melanjutkan perjalanannya.

Jalan KH Zaenal Mustofa tidak hanya dipenuhi oleh pedagang kaki lima yang berada trotoar, terdapat pula pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan yang menggunakan gerobak. Ukuran gerobak tersebut sebesar 150x60x200 menjadi pemicu penyempitannya bahu jalan. Bukan hanya gerobak pedagang kaki lima tetapi aktivitas kegiatannya pun menjadi pemicu alih fungsi ruang bahu jalan., maka ruas volume jalan KH Zaenal Mustofa menjadi menyempit.

Keberadaan pedagang kaki lima menyebabkan kebutuhan ruang parkir meningkat, hal tersebut akan mempengaruhi lalu lintas di jalan KH Zaenal Mustofa. Dari wawancara yang dilakukan kepada petugas parkir resmi Dishub dan LLAJ, bahwa sejak bertambahnya keberadaan pedagang kaki lima, kebutuhan ruang parkir semakin meningkat. Maka Dishub LLAJ memberikan penambahan petugas parkir untuk mengatur parkir di bahu jalan supaya tidak semerawut. Tetapi hal tersebut tidak memberikan dampak signifikan, dikarenakan masyarakat yang berbelanja dan membawa kendaraan pribadi semakin bertambah. Hal tersebut membuat Dishub dan LLAJ menambahkan ruang parkir di bahu jalan untuk kendaraan

roda dua menjadi dua baris secara paralel berlapis dua.

Parkir di bahu jalan merupakan masalah yang utama yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Permasalahan tersebut disebabkan karena menyempitnya badan jalan karena penggunaan bahu jalan untuk ruang parkir secara berlebihan. Hal tersebut diperparah oleh volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut, sehingga ruas jalan yang sempit tidak bisa menampung kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Permasalahan transportasi di daerah perkotaan seringkali disebabkan tingginya kebutuhan pergerakan yang tidak bisa diimbangi dengan ketersediaan jaringan jalan yang ada. Oleh karena itu penanganan parkir di badan jalan sudah menjadi sangat penting dan mempunyai dampak sangat positif terhadap pemecahan masalah kemacetan.

Kemacetan Lalu Lintas

Peraturan Walikota Tasikmalaya tahun 2015 tersebut telah menegaskan bahwa larangan terhadap aktivitas pedagang kaki lima khususnya di jalan KH Zaenal Mustofa. Selain itu program penataan dan relokasi pedagang kaki lima sedang dirancang untuk penertiban para pedagang dan dipindahkan atau direlokasi di lokasi khusus. Pedagang kaki di jalan KH Zaenal Mustofa yang mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, menyebabkan penggunaan ruang trotoar dan bahu jalan semakin menyempit. Bukan hanya ruang tempat berjualan tetapi aktivitas pedagang kaki lima seperti konsumen atau pembeli yang menggunakan lahan parkir di bahu jalan, pejalan kaki yang harus turun ke badan jalan karena sempitnya ruang trotoar.

Pengumpulan data volume lalu-lintas atau banyaknya kendaraan yang lewat pada garis pengamatan dilakukan dengan cara

mencatat semua kendaraan yang melewati suatu garis injak melintang, pada pos pengamatan selama waktu pengamatan dibantu dengan pemakaian alat hitung manual (*counter*). Pencatatan dilakukan selama 60 menit setiap jam pengamatan. Pengumpulan data volume lalu-lintas ruas jalan KH Zaenal Mustofa, dilakukan pada pukul 16.00– jam 17.00 (sore) WIB. Selanjutnya sesuai dengan ketentuan jumlah masing-masing volume kendaraan tersebut dikonversikan kedalam satuan mobil penumpang (smp), yang dikelompokkan menurut jenisnya yaitu: sepeda motor (0,5), Mobil jenis MVP (1,0), mini bus atau pick up truk kecil (1,2-2,4), bus atau truck besar (1,2-5,0).

Perhitungan dilakukan secara terus-menerus untuk semua data kendaraan yang masuk pada keseluruhan jam pengamatan sehingga didapat susunan data volume kendaraan pada setiap interval waktu. Hasil perhitungan volume lalu lintas di jalan KH Zaenal Mustofa yaitu sepeda motor 865 smp, mobil jenis MVP 372,5 smp, pick-up, Bus Kecil, Truck Kecil 42 smp, total kendaraan yang melintas pada titik pengamatan berjumlah 1279,5 smp/jam.

Hambatan samping terbagi atas dua jenis tundaan yaitu, (*side friction*) dan (*internal friction*). Hambatan akibat gangguan samping (*side friction*), disebabkan oleh pergerakan lalu lintas lainnya yang mengganggu aliran lalu lintas, seperti kendaraan parker, pejalan kaki, kendaraan yang berjalan lambat dan aktivitas pedagang kaki lima. Hambatan akibat gangguan di dalam aliran lalu-lintas itu sendiri (*internal friction*), seperti volume lalu-lintas yang meningkat.

Jumlah total tipe kejadian hambatan samping di ruas jalan KH Zaenal Mustofa,

pada lokasi pengamatan dari pukul 16.00-17.00 WIB, adalah pedagang kaki lima 75, pejalan kaki 220, becak roda tiga 38, kendaraan parkir 428, kendaraan masuk dan keluar sisi jalan 94 dan kendaraan lambat 28. Hasil tersebut menunjukkan tingginya kejadian yang ditimbulkan oleh hambatan samping. Hambatan samping hampir merata pada ruas jalan KH Zaenal Mustofa, yang didominasi oleh dampak aktivitas pedagang kaki lima seperti kendaraan parkir dan pejalan kaki. Jadi hasil perhitungan hambatan samping di Jalan KH Zaenal Mustofa adalah 883 maka kriteria dari nilai kelas hambatan samping di Jalan KH Zaenal Mustofa yaitu berada di kelas 500-899 dengan kategori kelas hambatan samping tinggi, dimana dikatakan bahwa kondisi jalan tersebut mempunyai karakteristik daerah komersial dengan aktivitas sisi jalan yang sangat tinggi.

Lalu-lintas tergantung kepada kapasitas jalan, banyaknya lalu lintas yang ingin bergerak, tetapi jika kapasitas jalan tidak dapat menampung, maka lalu lintas yang ada akan terhambat dan akan mengalir sesuai dengan kapasitas jaringan jalan maksimum. Perhitungan Kapasitas Jalan yaitu :

Kapasitas jalan adalah jumlah lalu lintas kendaraan maksimal yang dapat ditampung pada ruas jalan selama kondisi tertentu. Untuk rumus perhitungan dapat dilihat pada berikut :

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

Dimana :

- C = Kapasitas (smp/jam)
- C_o = kapasitas Dasar (smp/jam)
- FC_w = Faktor Penyesuaian Lebar Jalan
- FC_{sp} = Faktor Pemisah Arah
- FC_{sf} = Faktor Hambatan Samping
- FC_{es} = Faktor Ukuran Kota

Tingkat pelayanan jalan (*level of service*) adalah suatu ukuran yang digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu

dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya.

$$\frac{V}{C}$$

untuk rumus perhitungan yaitu sebagai berikut :

Los =

Keterangan : Los : Level of Service (Tingkat Pelayanan Jalan)

V : Volume kendaraan (smp)

C : Kapasitas jalan (smp/jam)

V= 1279,5

----- = **0,94**

C=1355,574

Kemacetan ditinjau dari tingkat pelayanan jalan (*Level Of Service = LOS*), pada saat LOS C < LOS D < LOS E, kondisi arus lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat, akibat hambatan yang timbul sewaktu waktu dan kebebasan bergerak relatif kecil. Kondisi ini bisa meningkat menjadi LOS E, bila volume lalu lintas terus bertambah besar dan hampir mendekati atau sama dengan kapasitas, pada saat itu kecepatan menjadi rendah, berubah-ubah, terjadi hentian sewaktu-waktu 0,85 < (LOS E > 1,0). Jika LOS (Level Of Service) sudah mencapai E, maka tingkat pelayanan jalan sudah maximum. Dari data survai dan perhitungan diatas diperoleh nilai LOS E sebesar 0,94 mendekati batas puncak dari kapasitas ruas jalan KH Zaenal Mustofa dengan selisih 0,06 dimana kondisi jalan sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas, maka terjadilah tundaan berat, yang disebut kemacetan lalu lintas.

Hasil perhitungan derajat kejenuhan *eksisting* atau kondisi saat ini (D1) dan derajat kejenuhan tanpa adanya hambatan samping (DS2), terlihat perbedaan dari hasil *v/c ratio* atau tingkat pelayanan jalan. Derajat kejenuhan *eksisting* atau kondisi saat ini yang mempunyai hasil *v/ratio* 0,94 yaitu tingkat pelayanan jalan dalam kategori E dengan arus tidak stabil, kecepatan rendah dan

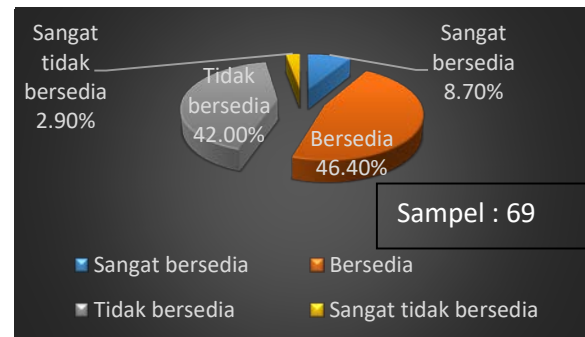
berbeda-beda, volume mendekati kapasitas dimana kondisi jalan sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas, maka terjadilah tundaan berat, yang disebut kemacetan lalu-lintas.

Tundaan berat tersebut disebabkan oleh menyempitnya badan jalan oleh aktivitas pedagang kaki lima yang menggunakan bahu jalan, sehingga volume lalu lintas yang tinggi tidak dapat ditampung oleh ruas jalan yang kian menyempit. Derajat kejenuhan tanpa adanya hambatan samping (DS2) yaitu ruas jalan KH Zaenal Mustofa tanpa adanya aktivitas pedagang kaki lima di bahu jalan. Hasil DS2 tersebut sangat terlihat jelas mempengaruhi tingkat pelayanan jalan yang menghasilkan nilai 0,76 yaitu arus stabil, kecepatan dapat dikontrol oleh lalu lintas. Hal tersebut yang berarti lalu lintas di ruas jalan KH Zaenal Mustofa dalam kondisi stabil tanpa adanya hambatan samping atau aktivitas pedagang kaki lima di bahu jalan yang menghambat segmen samping jalan. Hipotesis menunjukkan terdapat pengaruh keberadaan PKL terhadap tingkat lalu lintas. Pembuktian untuk hipotesis tersebut digunakan perbandingan nilai signifikansi lebih kecil dari pada alpha, dimana ditunjukkan nilai Sig. lebih kecil dari pada nilai alpha ($0,047 < 0,05$). Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis terbukti diterima. Artinya terdapat pengaruh negatif keberadaan PKL terhadap tingkat lalu lintas. Artinya semakin meningkatnya keberadaan PKL di bahu jalan akan berdampak pada menurunnya tingkat lalu lintas atau semakin tambah macet.

Relokasi Pedagang Kaki Lima

Perencanaan pemindahan pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa masih dalam tahap perencanaan lokasi dan pendekatan kepada pedagang kaki lima untuk dipindahkan atau direlokasi. Relokasi adalah tindakan pemindahan Pedagang Kaki Lima ke kawasan yang telah ditetapkan oleh

Pemerintah Kota. Perencanaan relokasi tersebut sudah ada dalam Peraturan Walikota Tasikmalaya tahun 2015 dan pemerintah sendiri sudah melakukan pendataan kepada pedagang kaki lima jalan KH Zaenal Mustofa pada tahun 2014. Menurut hasil wawancara kepada pedagang kaki lima dan menjelaskan bahwa pendataan yang dilakukan Dinas Perdagangan Kota Tasikmalaya pada tahun 2014. Pendataan tersebut bertujuan untuk pendataan pedagang kaki lima yang akan direlokasi. Hasil wawancara ditunjukkan pada tabel 4.20. didapatkan bahwa 32 responden dengan persentase 46,4% menyatakan bersedia direlokasi dan 6 responden menyatakan sangat bersedia direlokasi. Keterangan beralasan bahwa pedagang kaki lima tersebut mengikuti kebijakan apapun yang dilakukan pemerintah selama kebijakan tersebut tidak merugikan dan pemerintah berharap banyak membantu untuk meningkatkan perekonomian para pedagang tersebut.



Gambar 3. Persentase Relokasi PKL

Pedagang kaki lima yang tidak bersedia direlokasi yaitu sebanyak 29 responden dengan persentase 42% dan sangat tidak bersedia yaitu 2,9%. Keterangan beralasan bahwa pedagang kaki lima tersebut tidak bersedia direlokasi karena akan mempengaruhi pendapatan dan jumlah pelanggan yang didapat. Pedagang kaki lima tersebut khawatir bahwa jika direlokasi, para pedagang tersebut akan sepi konsumen dikarenakan lokasi tempat berjualan yang dikhawatirkan tidak strategis dibandingkan

dengan lokasi yang saat ini di jalan KH Zaenal Mustofa yang ramai dilalui masyarakat. Selain para pedagang lain beralasan tidak bersedia direlokasi karena para pedagang tersebut sudah sejak lama berjualan di jalan KH Zaenal Mustofa dan menentang bahwa yang pantas direlokasi yaitu pedagang kaki lima yang baru yaitu yang menempati ruang bahu jalan.

Relokasi pedagang kaki lima memerlukan proses yang panjang, dari pendekatan wawancara kepada pedagang sampai penentuan lokasi untuk berjualan. Proses perencanaan dan kebijakan dilakukan oleh Pemerintah Daerah yang dilakukan melalui pendekatan kebijakan lokasional. Pendekatan kebijakan yang dapat dibuat oleh Pemerintah Tasikmalaya untuk melakukan penataan pedagang kaki lima yaitu relokasi atau pemindahan, dengan lokasi-lokasi alternatif yang digunakan yaitu pembebasan atau penutupan ruas-ruas jalan tertentu dan pemanfaatan bagian tertentu jalan berupa bahu jalan.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut.

Pedagang kaki lima di jalan KH Zaenal Mustofa memiliki pola penyebaran linier yaitu pola penyebaran yang terdapat di sepanjang atau di pinggir jalan utama atau jalan yang menghubungkan jalan utama. Pedagang kaki lima tersebut menempati ruang trotoar yang memiliki luas tempat berjualan sebesar 1,5 meter persegi, dengan demikian sisa untuk ruang pejalan kaki hanya 50 cm dari lebar trotoar sebesar 2 meter. Berdasarkan hal tersebut, ruang sepanjang trotoar yang penuh oleh aktivitas pedagang kaki lima, menyebabkan pedagang kaki lima yang tidak mempunyai ruang berjualan di trotoar memilih berjualan di bahu jalan. Pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan adalah pedagang kaki lima yang

menggunakan gerobak, maka ukuran gerobak sebesar 150x60x200 menjadi pemicu penyempitannya bahu jalan. Keberadaan pedagang kaki lima yang menempati trotoar menyebabkan kebutuhan lahan parkir semakin meningkat. Sedangkan prasarana yang dibutuhkan tidak seimbang dengan kebutuhan dan peningkatan jumlah kendaraan yang parkir. Hal ini menyebabkan sempitnya ruang bahu jalan, dikakarenakan ketersediaan lahan parkir melebihi kapasitas yang sudah ditentukan. Berdasarkan hal tersebut menjadi hambatan samping yang merupakan hambatan lalu lintas yang terdapat di segmen samping jalan. Diketahui jumlah nilai kelas hambatan samping di jalan KH Zaenal Mustofa yaitu 883, maka kriteria dari nilai kelas hambatan samping berada di kelas 500-899 dengan kategori kelas hambatan samping tinggi, dimana dikatakan bahwa kondisi jalan tersebut mempunyai karakteristik daerah komersial dengan aktivitas sisi jalan yang sangat tinggi.

Dari data survai dan perhitungan diperoleh nilai *LOS E* sebesar 0,94 mendekati batas puncak dari kapasitas ruas jalan KH Zaenal Mustofa dengan selisih 0,06 dimana kondisi jalan sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas, maka terjadilah tundaan berat, yang disebut kemacetan lalu lintas. Hal tersebut dibuktikan dari pengaruh penertiban pedagang kaki lima oleh petugas SATPOL PP yang sangat berdampak pada lalu lintas. Penertiban tersebut terbukti lalu lintas di ruas jalan KH Zaenal Mustofa menjadi lancar. Hipotesis menunjukkan terdapat pengaruh keberadaan PKL terhadap tingkat lalu lintas. Pembuktian untuk hipotesis tersebut digunakan perbandingan nilai signifikansi lebih kecil dari pada alpha, dimana ditunjukkan nilai Sig. lebih kecil dari pada nilai alpha ($0,047 < 0,05$). Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis terbukti diterima. Artinya terdapat pengaruh negatif keberadaan PKL terhadap tingkat lalu lintas. Artinya semakin meningkatnya keberadaan

PKL di bahu jalan akan berdampak pada menurunnya tingkat lalu lintas atau semakin tambah macet.

DAFTAR PUSTAKA

- Bina Marga. 2007. *Satuan Mobil Penumpang*. Jakarta. Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga
- Dinas Perdagangan dan KUMKN. 2015. *Peraturan Walikota Tasikmalaya Tentang Penataan Pedagang Kaki Lima*. Tasikmalaya
- Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Tasikmalaya. 2011. *Lalu Lintas dan Parkir Kendaraan*. Kota Tasikmalaya
- Dinas Perindustrian Perdagangan dan Koperasi/UKM Kota. 2015. *Direktori Pedagang Kaki Lima*. Kota Tasikmalaya
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Bina Karya . Jakarta
- Mc.Gee, T.G and Yeung, Y.M. 1977. *Hawkers In South East Asian Cities: Planning for The Bazaar Economy, International Development Research Centre*. IDRC Publisher. Ottawa.
- Morlok, E.K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Rachbini, D.J. 1994. *Ekonomi Informal Perkotaan: Gejala Involusi Gelombang Kedua*. LP3ES. Jakarta
- Warpani, S. 1985. *Rekayasa Lalu Lintas*. Penerbit Bhratara Karya Aksara. Jakarta.
- Widjajanti, R. 2000. *Penataan Fisik Kegiatan Pedagang Kaki Lima*. Tesis. Intitut Teknologi Bandung. Bandung

