

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi landasan teori mengenai kajian teoritis terkait penelitian dan tinjauan penelitian terdahulu yang di harapkan menjadi dasar dari penyusunan penelitian ini.

2.1 Pedagang Kaki Lima

Pedagang Kaki Lima (PKL) di wilayah perkotaan merupakan fenomena yang sering menjadi bahan diskusi di kalangan akademisi. McGee dan Yeung (1977:28) mendefinisikan PKL, atau yang juga dikenal sebagai hawkers, sebagai individu yang menjual barang atau jasa di tempat-tempat umum, terutama di jalan-jalan atau trotoar. Secara umum, aktivitas PKL berlangsung di ruang-ruang publik seperti trotoar, taman, bahu jalan, tepian sungai, atau di atas saluran drainase, yang pada akhirnya menyebabkan perubahan fungsi ruang publik (Soetomo, dalam Widjajanti, 2012).

Pada dasarnya pengertian PKL adalah pedagang yang memanfaatkan bahu jalan untuk berdagang. Awal istilah pedagang berasal dari bahasa asing "feet" yang terjemahannya adalah kaki. Dengan artian ukuran kaki adalah 21 cm. Dimana lebar trotoar sebesar 1,5 m yaitu 5 feet sehingga hal tersebutlah dinamakan pedagang kaki lima.

Dokumen Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2011 tanggal 11 Mei 2011 tentang Penataan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima menjelaskan bahwa lokasi dan tempat usaha bagi PKL dibagi menjadi tiga zona yaitu zona merah, zona kuning, dan zona hijau. Zona merah sebagaimana dimaksud ialah lokasi dimana keberadaan PKL sama sekali tidak diijinkan untuk beraktivitas atau berdagang. Terdapat ketentuan wilayahnya merupakan sekitar tempat ibadah, rumah sakit, komplek militer, jalan nasional, jalan provinsi dan 7 wilayah yang sudah ditentukan dalam perundang-undangan. Selanjutnya zona kuning adalah lokasi dimana PKL diperbolehkan berdagang akan tetapi hanya pada waktu yang telah ditentukan oleh pemerintah yaitu pada pukul 22.00 WIB sampai dengan pukul 06.00 WIB.

Dalam perkembangannya, definisi Pedagang Kaki Lima (PKL) semakin meluas. PKL kini tidak hanya beroperasi di trotoar atau bahu jalan, tetapi juga di

badan jalan. Hal ini terlihat dari semakin luasnya ruang yang digunakan oleh PKL untuk beraktivitas, di mana mereka tidak hanya memanfaatkan sebagian besar ruang publik seperti jalur pedestrian, area parkir, ruang terbuka, taman, terminal, dan persimpangan jalan, tetapi juga menjajakan dagangannya secara mobile dari satu rumah ke rumah lainnya melalui jalan-jalan di kawasan perkotaan.

2.1.1 Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Kegiatan berjualan pada Pedagang Kaki Lima (PKL) mempunyai beberapa karakteristik berbeda. McGee dan Yeung (1977:72) menjelaskan bahwa kegiatan pedagang kaki lima memiliki 3 aspek yang penting yaitu aspek pergerakan (*flow*), aspek ruang atau spasial aktivitas PKL dan aspek aktivitas PKL, dengan uraian sebagai berikut.

Tabel 2.1 Aspek Aktivitas PKL

Aspek	Penjelasan
Aspek Pergerakan (<i>Flow</i>)	Aktivitas pedagang kaki lima melibatkan dua kelompok utama, yakni pedagang dan konsumen. Dalam hal pergerakan, pedagang berpindah dari tempat asal mereka menuju lokasi berdagang serta dari tempat mereka membeli barang dagangan menuju lokasi penjualan. Bagi konsumen, pergerakan dimulai dari rumah atau tempat kerja menuju lokasi pedagang kaki lima. Untuk menggambarkan pola pergerakan ini, dua indikator yang digunakan adalah waktu perjalanan dan jenis moda transportasi yang digunakan (McGee dan Yeung, 1997)
Aspek Ruang Aktivitas PKL	Lokasi berdagang Pedagang kaki Lima Dalam sektor informal, kegiatan sering berlangsung di lokasi yang tidak sesuai peruntukannya, seperti di ruang terbuka, penutupan jalan tertentu, atau dengan memanfaatkan bagian dari jalan. Bromley menyatakan (Manning, 1985:238) bahwa pedagang kaki lima (PKL) biasanya mencari lokasi yang strategis, di mana terdapat banyak pengunjung yang lalu-lalang. Sarana aktivitas pedagang kaki lima Pada sarana fisik yang dimiliki PKL yaitu : • Kios : PKL ini kategori menetap dimana aktivitasnya permanen dan tidak berpindah-pindah • Warung semipermanen : berupa gerobak dengan diatur secara berderet dengan ada meja dan bangku yang panjang • Gerobak : dengan sarananya berupa kereta yang dapat didorong

Aspek	Penjelasan
	• Meja/jongkok : sarana kegiatan berdagang PKL yang menggunakan meja • Gelaran : sarana kegiatan biasanya menggunakan gelaran dagangannya di atas kain, tikar dan lainnya. • Kendaraan : sarana yang digunakan meliputi mobil atau sepeda motor yang dapat berpindah tempat Ukuran Sarana Aktivitas PKL • Ukuran besar (>10m²) • Ukuran medium <3-10m²) • Ukuran kecil (1-3m²) • Ukuran sangat kecil (>1m²) Tipe Unit Pedagang Kaki Lima McGee dan Yeung (1997:81-82) menjelaskan beberapa jenis dagangan pedagang kaki lima, yang meliputi : • PKL <i>Unprocessed dan semiprocessed</i> : berupa bahan mentah misalnya buah dan daging dan barang yang setengah jadi misalnya beras • PKL <i>Prepared food</i>: Makanan atau minuman yang sudah dimasak dapat dimakan langsung atau dibawa pulang • PKL Non food: barang jualan mentah seperti tekstil, obat, dan sejenisnya • PKL service : Jasa pelayanan yang ditawarkan adalah jasa perorangan seperti tukang membuat kunci, penjahit, reparasi dan lain-lain.
Aspek Aktivitas PKL	Waktu Aktivitas Pedagang Kaki Lima McGee dan yeung (1997) menjelaskan bahwa terdapat klasifikasi durasi dalam berjualan dengan klasifikasi pagi siang atau sore dan malam sesuai dengan kondisi yang ada.

Sumber : McGee dan Yeung 1997

2.1.2 Pola Pelayanan Untuk Pedagang Kaki Lima

Menurut McGee dan Yeung (1997:82-83), pola pelayanan Pedagang Kaki Lima (PKL) dapat dibagi menjadi tiga kategori :

1. Unit PKL tidak menetap, yaitu pedagang dengan sarana fisik yang mudah dibawa, memiliki pola pelayanan dengan karakteristik bergerak dari satu tempat ke tempat lain, atau biasa disebut berkeliling. Contohnya adalah gerobak atau keranjang.
2. Unit PKL setengah menetap, ditandai dengan pedagang yang menetap di satu lokasi pada waktu tertentu, namun berpindah ke lokasi lain setelah selesai

berjualan. Biasanya perubahan lokasi ini terjadi berdasarkan waktu, misalnya dari pagi ke sore atau siang ke malam.

3. Unit PKL menetap, di mana pedagang biasanya berjualan secara tetap di satu lokasi dengan menggunakan sarana fisik yang lebih stabil, seperti kios beroda dan sejenisnya.

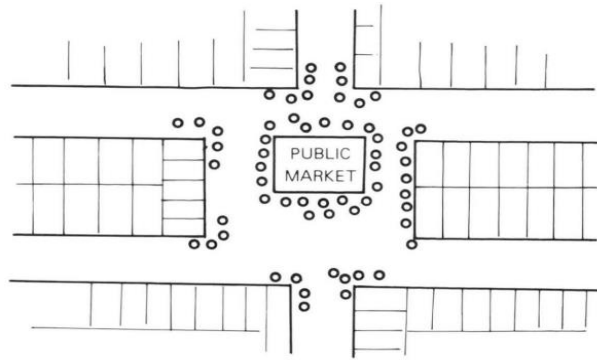
2.1.3 Pola Penyebaran Pedagang Kaki Lima

McGee dan Yeung (1997) menjelaskan bahwa ada beberapa faktor yang memengaruhi pola penyebaran Pedagang Kaki Lima (PKL), yaitu :

1. Aglomerasi, di mana PKL beroperasi di sektor formal dan berada di pusat perbelanjaan, yang dapat menjadi daya tarik bagi lokasi informal untuk menarik konsumen. PKL ini menggunakan strategi aglomerasi atau pengelompokan untuk menggaet konsumen. Selain itu, PKL sering kali menjalin kerja sama dengan pedagang lain untuk saling mendukung.
2. Aksesibilitas, di mana PKL cenderung memilih lokasi di sepanjang jalan utama dan tempat yang sering dilalui oleh pejalan kaki. Dengan demikian, produk yang dijual oleh PKL dapat dengan mudah terlihat oleh calon pembeli, sehingga meningkatkan peluang terjadinya transaksi jual beli dan saling mendukung dalam penjualan.

Berikut adalah pola penyebaran aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) menurut McGee dan Yeung (1997) :

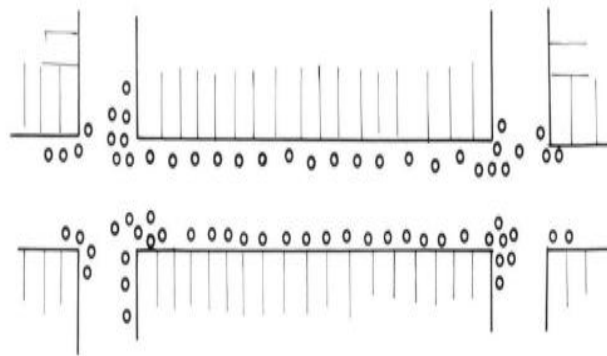
1. Pola penyebaran kelompok (aglomerasi fokus), yang biasanya ditemukan di ujung jalan, lapangan, taman, dan di tepi pasar atau ruang terbuka. Pola ini memiliki kesamaan di antara para pedagang karena menawarkan daya tarik yang sama bagi konsumen. Biasanya, pola ini diterapkan oleh PKL yang menjual makanan atau minuman.



Gambar 2.1 Pola Penyebaran Aktivitas PKL Mengelompok

Sumber : Mcgee dan Yeung 1997

2. Pola memanjang (aglomerasi linier), yang berkaitan dengan jaringan jalan. Pola ini muncul di sepanjang jalan utama atau jalur penghubung. Pola ini memberikan peluang besar untuk menarik konsumen, dengan jenis barang yang biasanya dijual meliputi pakaian, jasa, buah-buahan, obat-obatan, dan lainnya.



Gambar 2.2 Pola Penyebaran Aktivitas PKL Memanjang

Sumber : Mcgee dan Yeung 1997

2.2 Ruang Publik

Ruang publik sebagai bagian integral dari sebuah kota tidak dapat dipisahkan dari eksistensi kota itu sendiri. Kustianingrum (2003) menjelaskan bahwa ruang publik memiliki peranan vital dalam wilayah perkotaan, yaitu untuk menyelaraskan pola hidup masyarakat. Stephen Carr (1992) menambahkan bahwa idealnya ruang publik harus bersifat responsif, demokratis, dan bermakna. Responsif artinya ruang tersebut dapat mendukung berbagai kegiatan dan kepentingan masyarakat luas. Sebagai ruang publik yang responsif, ia harus mampu memberikan kenyamanan

dan kebebasan bagi penggunaanya. Selain itu, intensitas penggunaan juga dapat dijadikan indikator untuk menilai seberapa responsif ruang publik tersebut. Istilah demokratis berarti ruang publik harus dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat dari berbagai latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya, serta mudah diakses oleh penyandang disabilitas dan lansia.

Ruang publik dan pejalan kaki saling berkaitan, karena mencakup individu atau kelompok yang bergerak dengan berjalan kaki (termasuk pengguna kursi roda) di jalur yang ditentukan, seperti trotoar, selasar, atau bagian dari badan jalan.

2.2.1 Pejalan Kaki

Pejalan kaki sering terlihat di lingkungan sekitar, baik untuk sekadar berjalan-jalan maupun untuk memenuhi kebutuhan, dengan alasan untuk menghemat biaya transportasi atau karena jarak yang dekat. Oleh karena itu, pemerintah menyediakan infrastruktur jalan bagi kendaraan bermotor dan pejalan kaki.

Pejalan kaki merupakan bagian penting dari sistem transportasi di kota. Pejalan kaki mencakup :

- a. Mereka yang berjalan dari tempat parkir mobil menuju tujuan.
- b. Mereka yang menggunakan atau turun dari transportasi umum dan sebagian besar masih harus berjalan.
- c. Mereka yang menempuh perjalanan kurang dari 1 kilometer, yang umumnya dilakukan dengan berjalan kaki.

Mengingat pentingnya fasilitas bagi pejalan kaki, perlu diperhatikan aspek keselamatan. Karena adanya interaksi yang erat, atau bahkan konflik, antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, fasilitas untuk pejalan kaki biasanya terletak di tepi jalur kendaraan. Secara umum, pejalan kaki memiliki karakteristik sebagai berikut:

- a. Berada pada sisi jalan dengan jalur tertentu.
- b. Pejalan kaki secara perorangan atau berkelompok.
- c. Pejalan kaki bergerak dengan cepat pada jam-jam puncak kegiatan, akan tetapi menjadi pergerakan perlahan cenderung santai pada obyek wisata atau suasana rileks.
- d. Pria umumnya berjalan lebih cepat dari wanita.
- e. Pada kondisi memungkinkan pejalan kaki akan menggunakan jalur pintas.

- f. Pejalan kaki yang membawa barang bawaan akan memiliki keterbatasan dalam pergerakannya.

2.2.2 Pedestrian

Jalur pedestrian merupakan area yang ideal untuk berbagai kegiatan sosial, perkembangan jiwa, dan spiritual, seperti bernostalgia, pertemuan tak terduga, rekreasi, dan bersosialisasi. Dengan demikian, jalur pedestrian berfungsi sebagai tempat atau lintasan khusus untuk pejalan kaki. Saat ini, jalur pedestrian dapat berupa trotoar, pavemen, sidewalk, pathway, plaza, atau pusat perbelanjaan.

Trotoar adalah lintasan untuk pejalan kaki yang berada di area milik jalan, dilapisi dengan permukaan yang lebih tinggi daripada jalan, dan umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan (Direktorat Bina Teknik Kota Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995). Jalur pedestrian yang baik harus mampu mendukung aktivitas pejalan kaki secara lancar dan aman. Persyaratan ini penting untuk dipertimbangkan dalam perancangan jalur pedestrian. Untuk menyediakan jalur yang dapat memenuhi kebutuhan kegiatan tersebut, perancang perlu memahami kategori perjalanan pejalan kaki dan berbagai titik simpul yang menarik bagi mereka.

Fungsi jalur pedestrian yang disesuaikan dengan perkembangan kota meliputi sebagai fasilitas bagi pejalan kaki, elemen estetika kota, media interaksi sosial, sarana konservasi kota, serta tempat bersantai dan bermain. Kenyamanan pejalan kaki saat berjalan sangat bergantung pada adanya fasilitas pendukung yang memungkinkan mereka menikmati pengalaman berjalan tanpa terganggu oleh aktivitas lain di jalur tersebut.

2.3 Kenyamanan

Kenyamanan dapat dipahami sebagai kepuasan atau kenikmatan yang dirasakan seseorang saat menjalankan aktivitasnya. Hubungan yang harmonis mencerminkan integrasi dalam keberagaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang seharusnya tersedia, sehingga kenyamanan menjadi cerminan kepuasan psikis individu dalam melaksanakan aktivitas. Selain itu, kenyamanan sangat berkaitan dengan faktor-faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan individu dalam suatu ruang.

Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan dan penggunaan fungsi yang tepat, sangat berpengaruh pada kenyamanan pergerakan antar ruang tersebut. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif dan tanpa koordinasi menyeluruh dapat mengakibatkan pengalaman sirkulasi yang kurang nyaman bagi pengguna, terutama jika akses atau pencapaian tidak direncanakan dengan baik.

Jalan seharusnya dirancang secara detail agar kendaraan bermotor tidak mendominasi pejalan kaki. Mengingat fungsi jalan sangat mempengaruhi aktivitas pergerakan manusia, maka fasilitas dan infrastruktur jalan harus memadai dan terorganisir dengan baik untuk mendukung kelancaran aktivitas masyarakat secara umum.

2.4 Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan lalu lintas mengacu pada gangguan pergerakan kendaraan dari satu lokasi ke lokasi lain. Menurut Margareth et al. (2015), kemacetan terjadi ketika kelancaran arus lalu lintas menurun, yang berdampak pada pengguna transportasi, baik itu angkutan umum maupun pribadi. Kondisi ini mempengaruhi kenyamanan dan memperpanjang waktu tempuh. Gito Sugiyanto mendefinisikan kemacetan sebagai situasi di mana lalu lintas tersendat atau berhenti akibat volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Dengan kata lain, kemacetan merupakan keadaan di mana kendaraan menumpuk karena jalan tidak cukup mampu menampung jumlah kendaraan yang ada (Lubis Aulia Yusuf, 2016).

Kemacetan lalu lintas terjadi ketika jumlah kendaraan terlalu banyak dan terhalang, sehingga jarak antar kendaraan menjadi sangat dekat. Dalam kondisi ini, kendaraan terpaksa berhenti sepenuhnya atau bergerak dengan sangat lambat (Tamin, 2000).

Kemacetan juga terjadi ketika jumlah kendaraan yang melewati suatu segmen jalan melebihi kapasitasnya, sehingga kecepatan kendaraan mendekati atau bahkan mencapai 0 km/jam (MKJI, 1997).

Ada banyak faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas, termasuk perilaku pengemudi yang tidak tertib, konflik di antara pengguna jalan, kurangnya petugas pengatur lalu lintas, dan adanya kendaraan yang parkir di badan jalan. Selain itu,

kondisi jalan yang buruk, kurangnya jembatan penyeberangan, serta tidak adanya pengaturan moda transportasi juga berkontribusi terhadap kemacetan. Keberadaan pedagang kaki lima di tepi jalan dan parkir ilegal juga memperparah situasi. Menurut Boediningsih (2011), jumlah petugas yang kurang dalam mengatur lalu lintas, terutama di jalan-jalan utama, juga merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kemacetan.

2.4.1 Hambatan Samping

Menurut Margareth et al. (2015), hambatan samping adalah dampak dari aktivitas di sekitar jalan yang memengaruhi kinerja lalu lintas. Beberapa faktor yang sering berkontribusi pada hambatan samping dan berdampak signifikan terhadap kapasitas jalan termasuk pejalan kaki, kendaraan umum dan kendaraan lainnya yang berhenti, kendaraan non-motor, serta kendaraan yang masuk dan keluar dari area di samping jalan.

Berdasarkan MKJI (1997), hambatan samping memiliki pengaruh besar terhadap kapasitas jalan di area tertentu. Semakin tinggi tingkat hambatan samping, semakin rendah kapasitas efektif jalan. Sebaliknya, jika hambatan samping berkurang, kapasitas jalan akan meningkat, yang pada gilirannya akan meningkatkan kinerja dan tingkat layanan jalan tersebut. Adapun hambatan samping yang dimaksud antara lain:

- a. Aktivitas pejalan kaki: Di kedua sisi jalan di kota Ratahan terdapat trotoar yang disediakan untuk pejalan kaki. Meskipun fasilitas ini cukup baik dan sebagian besar pejalan kaki menggunakan trotoar, hambatan tetap terjadi ketika pejalan kaki menyeberang di tempat yang tidak ditentukan, sering kali di luar titik penyeberangan yang aman.
- b. Kendaraan umum dan kendaraan yang berhenti: Di pusat kota Ratahan, banyak hambatan lalu lintas disebabkan oleh kendaraan yang berhenti, baik untuk parkir maupun menurunkan atau menaikkan penumpang. Kendaraan umum sering kali berhenti di badan jalan, menciptakan waktu tunda bagi kendaraan lain yang melintas.
- c. Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan: Di pusat kota Ratahan terdapat area komersial yang menyebabkan interaksi antara

penggunaan lahan dan transportasi. Kendaraan yang keluar masuk dari area ini menciptakan hambatan ketika mereka berhenti untuk masuk atau keluar, yang selanjutnya menyebabkan waktu tunda bagi kendaraan lain yang sedang melintas di jalan utama.

2.5 Kajian Penelitian Yang Relevan

Kajian penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

Tabel 2.2 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Judul	Nama peneliti	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
1	Analisis Hubungan Aktivitas Pedagang Kaki Lima Terhadap Kualitas Ruang Publik Pantai Warna Oesapa, Kota Kupang	Rosvitayati Uumbu Nday	mengetahui hubungan aktivitas PKL terhadap kualitas pantai Warna sekaligus sebagai evaluasi dalam merekomendasi strategi pengembangan terkhususnya dalam penataan PKL	penelitian deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif	1. Kualitas ruang publik pantai Warna sangat dipengaruhi oleh aktivitas PKL 2. Analisis hubungan aktivitas PKL terhadap tingkat pemenuhan yaitu responsive, democraticity dan meaningfully, dengan hasil bahwa seluruh kriteria belum memenuhi tolak ukur ruang publik yang berkualitas
2	Pengaruh Keberadaan Pedagang Kaki Lima Terhadap Lalu Lintas Di Jalan Kh Zaenal	Mukti Taufik Dan Su Ritohardoyo	mengidentifikasi penggunaan ruang trotoar dan bahu jalan oleh aktivitas PKL serta	Penelitian deskriptif kuantitatif dan survey	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pedagang kaki lima di

No	Judul	Nama peneliti	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
	Mustofa, Kota Tasikmalaya		pengaruh aktivitas PKL terhadap kondisi arus lalu lintas di jalan KH Zaenal Mustofa.		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 survai dan perhitungan diperoleh nilai LOS E sebesar 0,94 mendekati

No	Judul	Nama peneliti	Tujuan	Metode	Hasil penelitian
					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.
3	Pengaruh Pedagang Kaki Lima terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Jenderal Sudirman, Salatiga	1. Triska Aisha Murti 2. Istijabatul Aliyah 3. Chrisna Trie Hadi P	menganalisis tingkat kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki terhadap keberadaan aktivitas pendukung di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga	Penelitian dengan pendekatan deduktif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman berada pada kategori cukup nyaman.

Sumber: Hasil Temuan Penulis 2024