

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

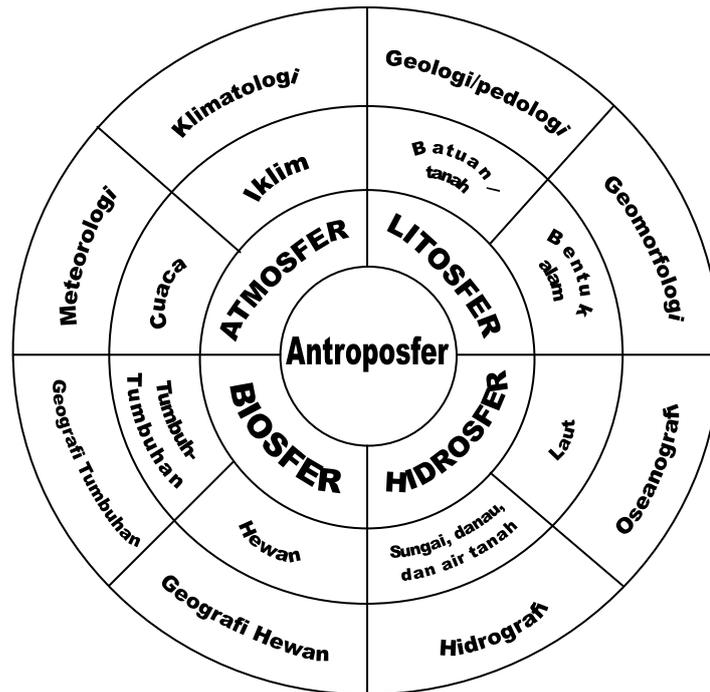
A. Tinjauan Pustaka

1. Geografi

Ikatan Geografi Indonesia dalam Sumadi (2003: 4), menyatakan bahwa geografi adalah suatu ilmu yang mempelajari persamaan dan perbedaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan.

a. Ruang Lingkup Geografi

Ruang lingkup geografi merupakan obyek kajian geografi. Sumadi (2003: 5) menjelaskan bahwa objek kajian geografi adalah geosfer yang terdiri atas litosfer, atmosfer, hidrosfer, biosfer, dan antroposfer. Salah satu bentuk ruang lingkup geografi dapat digambarkan dalam sebuah bagan konsentris yang digambarkan dalam bentuk bagan Milieu Geografi dari Blink, Boerman dan Visscher sebagai berikut:



Sumber: *Filsafat Geografi* (Sumadi, 2003: 7).

Gambar 7. Bagan Milieu Geografi

Bagan Milieu Geografi menggambarkan kajian geografi yang terdapat dalam lingkaran konsentris atas beberapa bagian yang menjadi sasaran kajian geografi dengan lingkungan kehidupan manusia sebagai pusat lingkaran sedangkan atmosfer, litosfer, hidrosfer dan biosfer merupakan bagian lingkungan yang mengelilingi manusia.

b. Pendekatan Geografi

Bintarto (1991: 12), menyebutkan bahwa geografi menggunakan bermacam-macam pendekatan atau hampiran (*approach*) yaitu pendekatan analisa keruangan (*spatial analysis*), analisa ekologi (*ecological analysis*) dan analisa kompleks wilayah (*regional complex analysis*). Hal ini memberikan pengertian bahwa geografi merupakan studi yang selalu menyangkut akan konteks keruangan, kelingkungan, dan kewilayahan.

c. Konsep Geografi

Konsep geografi adalah generalisasi dari sekelompok fenomena tertentu untuk menggambarkan berbagai fenomena yang sama dalam kajian geografi. Kajian geografi memusatkan perhatian pada fenomena geosfer dalam kaitan hubungan, persebaran, interaksi keruangan dan kewilayahannya. Ada sepuluh konsep-konsep esensial yang diusulkan dari hasil Seminar dan Lokakarya Ikatan geografi Indonesia (SEMLOK IGI) 1989 dan 1990 dalam Sumadi (2003: 42-52) sebagai berikut:

1. Konsep lokasi

Konsep lokasi atau letak merupakan konsep yang mengkaji fenomena geosfer dalam kaitan lokasi atau letak suatu fenomena. Secara pokok dapat dibedakan antara lokasi *absolut* dan lokasi *relative*.

- a. Lokasi *absolut* menunjukkan letak yang tetap terhadap system grid atau kisi-kisi koordinat. Lokasi absolut bersifat tetap, tidak berubah-ubah, meskipun kondisi tempat yang bersangkutan terhadap sekitarnya mungkin berubah.
- b. Lokasi *relative* menunjukkan keberadaan yang berubah-ubah bertalian dengan keadaan daerah sekitarnya.

2. Konsep jarak

Konsep jarak merupakan faktor pembatas yang bersifat alami, sekalipun arti pentingnya juga bersifat relatif sejalan dengan kemajuan kehidupan dan teknologi.

3. Konsep keterjangkauan

Konsep keterjangkauan merupakan konsep yang tidak hanya berkaitan dengan jarak, tetapi lebih berkaitan dengan kondisi medan atau ada tidaknya sarana angkutan atau komunikasi yang dapat dipakai.

4. Konsep pola/agihan

Konsep pola/agihan merupakan konsep yang berkaitan erat dengan susunan bentuk atau persebaran fenomena dalam ruang di muka bumi, baik fenomena yang bersifat alami atau fisis ataupun fenomena sosial budaya.

5. Konsep morfologi

Morfologi menggambarkan perwujudan daratan muka bumi sebagai hasil pengangkatan atau penurunan wilayah (secara geologi) yang lazimnya disertai erosi dan sedimentasi.

6. Konsep aglomerasi

Aglomerasi merupakan kecenderungan persebaran yang bersifat mengelompok pada suatu wilayah yang relatif sempit yang paling menguntungkan baik mengingat kesejenisan gejala maupun adanya faktor-faktor umum yang menguntungkan.

7. Konsep nilai kegunaan

Nilai kegunaan fenomena atau sumber-sumber di muka bumi bersifat *relative*, tidak sama bagi semua orang atau golongan penduduk tertentu.

8. Konsep interaksi/interdependensi

Interaksi merupakan peristiwa saling mempengaruhi daya-daya, objek tempat satu dengan yang lain. Setiap tempat mengembangkan potensi sumber dan kebutuhan yang tidak selalu sama dengan apa yang ada di

tempat lain. Oleh karena itu senantiasa terjadi interaksi atau bahkan interpedensi antara tempat atau wilayah yang lain.

9. Konsep diferensiasi areal

Setiap tempat atau wilayah terwujud sebagai hasil integrasi berbagai unsur atau fenomena lingkungan baik yang bersifat alam atau kehidupan. Integrasi fenomena menjadikan suatu tempat memiliki karakter tersendiri dan bersifat dinamis dari waktu ke waktu.

10. Konsep keterkaitan keruangan

Keterkaitan keruangan atau asosiasi keruangan menunjukkan derajat keterkaitan persebaran suatu fenomena dengan fenomena lain di satu tempat atau ruang, baik yang menyangkut fenomena alam, tumbuhan atau kehidupan sosial.

2. Geografi Kota

Bintarto (1989: 36) mengemukakan bahwa geografi kota adalah studi menyangkut sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang matrialistis, atau dapat pula diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non-alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan matrialistis dibandingkan dengan daerah belakangnya. Jadi permasalahan alih fungsi trotoar berubah menjadi tempat pedagang kaki lima merupakan bagian dari ilmu geografi kota akibat pemusatan penduduk dengan corak kehidupan yang heterogen dan bersifat matrialistis. Hal ini menjadi kajian geografi kota sebagai disiplin ilmu.

a. Pendekatan Geografi Kota

Para geografer mempelajari kota melalui empat jenis pendekatan yang dikemukakan oleh John R. Short melalui bukunya berjudul *An Introduction To Urban Geography* (1984) dalam Daldjoeni (1998: 4). Adapun perinciannya sebagai berikut:

1. Pendekatan ekologis

Secara khusus ditelaah bagian-bagian kota yang disebut bilangan (*neighbourhood*) serta pola spasial dari struktur masyarakatnya.

2. Pendekatan neo-klasik atau otonomi politis

Para geografer ingin mengerti bagaimana persebaran tata guna tanah di dalam kota bertalian dengan pemaksimalan pemanfaatannya yang menguntungkan bagi masyarakat penghuninya

3. Pendekatan keprilakuan (behavioristis)

Ini menyangkut persepsi manusia kota terhadap kota sehingga mempengaruhi pengambilan keputusan terhadap sesuatu.

4. Pendekatan strukturalistik

Para geografer mengkaji kota dan gejala perkotaan sebagai bagian dari keseluruhan gejala sosial. Keputusan yang diambil oleh para individu dianggap muncul dari proses sosial-ekonomis yang terstruktur dengan latar belakang lingkungan yang khas.

b. Kota

Daldjoeni (1998: 49) mendefinisikan kota sebagai suatu pemusatan keruangan dari tempat tinggal dan tempat kerja manusia yang kegiatannya umum di sektor sekunder dan tersier, dengan pembagian kerja ke dalam dan

arus lalu lintas yang beraneka antara bagian-bagiannya dan pusatnya, yang pertumbuhannya sebagian besar disebabkan oleh tambahan kaum pendatang dan mampu melayani kebutuhan barang dan jasa bagi wilayah yang jauh letaknya. Jadi, kota merupakan sebuah sistem jaringan kehidupan manusia di lingkungan padat penduduk menyangkut segala bentuk faktor pembentuknya, corak hidupnya, dan akibat yang ditimbulkannya bagi manusianya di dalam kota itu maupun daerah sekitarnya.

Faktanya kota merupakan tempat bermukim warga kota, tempat bekerja, tempat hidup dan tempat rekreasi. Oleh karena itu, kelangsungan dan kelestarian kota harus didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai untuk waktu yang selama mungkin. Hal itu dijelaskan Bintarto (1989: 40) dengan mengemukakan kota dalam bentuk ekspresi demografi. Ekspresi demografi dapat ditemui di kota-kota besar, kota-kota sebagai pusat perdagangan, pusat pemerintahan dan pusat jasa lainnya menjadi daya tarik bagi penduduk di luar kota.

Bintarto (1989: 42) menjelaskan bahwa kota pasti mengalami segregasi akibat besarnya pemusatan penduduk. Segresi dapat dianalogikan dengan pemisahan yang dapat menimbulkan berbagai kompleks atau kelompok (*cluster*). Segresi ini timbul karena perbedaan suku, pekerjaan, status sosial, tingkat pendidikan, dan masih beberapa sebab-sebab lainnya. Segresi dapat disengaja dan tidak disengaja. Segresi tidak disengaja dalam hubungannya dengan perencanaan kota. terjadi tanpa perencanaan tetapi akibat dari masuknya arus penduduk

dari luar yang memanfaatkan ruang kota baik dengan izin maupun tanpa izin pemerintah kota.

1) Ciri-Ciri Kota

Daldjoeni (1998: 40-42) menyimpulkan suatu wilayah dikatakan kota dari 5 aspek, yaitu:

1. Morfologi

Pembandingan bentukan fisik antara perkotaan dan pedesaan, di kota kita lihat gedung-gedung tinggi serba berdekatan sedang di desa rumah tersebar dalam lingkungan alam wajar fisis-biotis.

2. Jumlah penduduk

Di Indonesia dipakai kriteria kota sebagai berikut:

Tabel 2. Jenis Kota Berdasarkan Jumlah Penduduk

No.	Jenis Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)
1.	Kota Kecil	20.000 - 50.000
2.	Kota Sedang	50.000 - 100.000
3.	Kota Metropolitan	1.000.000 - 10.000.000
4.	Kota Megapolis	>10.000.000

Sumber: *Geografi Kota dan Desa* (Daldjoeni, 1998: 41)

3. Hukum

Adanya hak – hak hukum tersendiri bagi penghuni kota.

4. Ekonomi

Cirinya bersifat non-agraris hidupnya, kota fungsi khususnya lebih kultural, industri, perdagangan, dan yang paling menonjol adalah perniagaan.

5. Sosial

Hubungan-hubungan antarpenduduk secara sosial disebut impersonal (orang bergaul serba lugas, sepintas lalu).

2) Struktur Tata Ruang Kota

Bintarto (1989: 39) mengemukakan bahwa dalam studi geografi, struktur kota menjadi hal yang penting karena berhubungan dengan lokasi kota, kedudukan kota, hubungan kota dengan daerah sekitarnya (*location, site and situation*). Daldjoeni (1998: 185-193) mengemukakan 3 teori mengenai struktur perkotaan, yaitu:

1. Teori konsentris

Teori konsentris dikemukakan oleh Burgess dalam bukunya *The City* (1925), bahwa kota-kota itu memekarkan diri bermula dari pusat aslinya dan datangnya tambahan penduduk secara bertahap meluas ke wilayah tepi-tepi dan keluar.

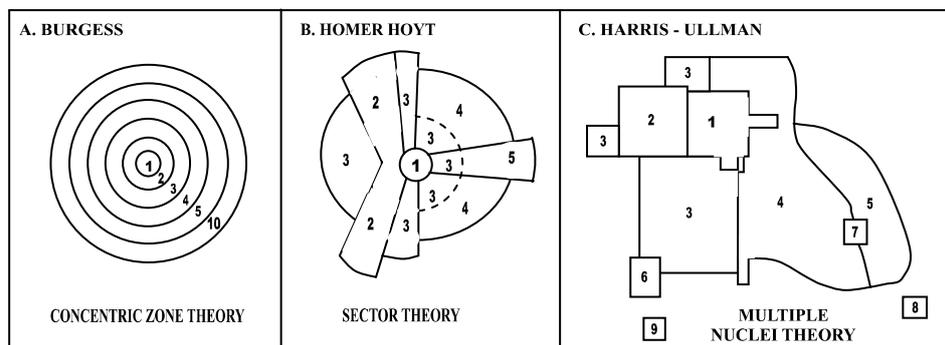
2. Teori sektor

Homer Hoyt mengemukakan teori sektor karena kota lebih mengelompok pada bentuk pola irisan-irisan/ sektor-sektor.

3. Teori *multiple nuclei*

Teori ini dikemukakan oleh Harris dan Ullman tahun 1945 dalam bukunya *Reading In Urban Geography*, bahwa kota lebih kompleks dari pola konsentris dan sektoral karena dalam pertumbuhannya kota memunculkan pusat-pusat tambahan yang masing-masing akan berfungsi menjadi kutub pertumbuhan. Sehingga melahirkan struktur kota yang memiliki sel-sel pertumbuhan.

Berikut gambar teori pertumbuhan kota:



Keterangan:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Daerah dagang/inti | 6. Pabrik-pabrik besar |
| 2. Pabrik-pabrik ringan | 7. Daerah dagang di pinggir kota |
| 3. Rumah-rumah kecil | 8. Rumah para pegawai diluar kota yang kerja didalam kota |
| 4. Rumah-rumah sedang | 9. Daerah industri di luar kota |
| 5. Rumah-rumah besar milik orang kaya | 10. Daerah para pelaju (commuters) |

Sumber: *Geografi Kota dan Desa* (Daldjoeni, 1998: 187).

Gambar 8. Teori-Teori Pertumbuhan Struktur Kota

Daldjoeni (1998: 203) menyatakan bahwa proses berekspansinya kota dan berubahnya struktur tata guna lahan sebagian besar disebabkan adanya gaya sentrifugal dan daya sentripetal kota. Daya sentrifugal yang terjadi mendorong gerak ke luar dari penduduk dan berbagai usahanya, lalu terjadi dispersi kegiatan manusia dan relokasi sektor-sektor dan zone-zone kota. Daya sentripetal yang terjadi mendorong gerak ke dalam dari penduduk dan berbagai usahanya sehingga terjadilah pemusatan (konsentrasi) kegiatan manusia.

3) Struktur Ekonomi Kota

Daldjoeni (1998: 213) membagi struktur ekonomi kota dengan pendekatan kegiatan ekonomi di kota dan membaginya menjadi:

1. Kegiatan ekonomi dasar: membuat dan menyalurkan barang dan jasa untuk keperluan luar kota, jadi diekspor ke wilayah sekitar kota. Asal barang itu dari industri, perdagangan, rekreasi, dan sebagainya.
2. Kegiatan ekonomi bukan dasar: memproduksi dan mendistribusi barang dan jasa untuk keperluan sendiri. kegiatan ini disebut juga kegiatan residensial atau kegiatan pelayanan.

3. Lahan

Lahan menurut Kodoatie dan Sjarief (2010: 400) dalam bukunya berjudul *Tata Guna Air*, lahan dapat didefinisikan sebagai suatu hamparan (*areal*) tertentu dipermukaan bumi secara vertikal mencakup komponen iklim seperti udara, tanah, air, dan batuan yang ada di bawah tanah serta vegetasi dan aktivitas manusia pada masa lalu atau saat ini yang ada di atas tanah atau permukaan bumi. Pemanfaatan lahan untuk berbagai kepentingan dari berbagai sektor seharusnya selalu mengacu pada potensi fisik lahan, faktor sosial ekonomi, dan kondisi sosial budaya setempat serta sistem legalitas tentang lahan.

a. Peranan Lahan Dalam Tata Guna Lahan

Lahan membentuk peranan terhadap tata guna lahan karena suatu tata guna lahan adalah kunci koordinasi dari berbagai aktivitas suatu wilayah yang dibentuk dalam rencana tata guna lahan. Lahan akan memiliki sebuah nilai jika lahan termasuk dalam tata guna lahan yang terspesialisasi akibat pengaruh atas nilai kawasan seperti yang dikemukakan dalam Daldjoeni (1992: 24).

Kodoatie dan Sjarief (2010: 400) mengemukakan bahwa tata guna lahan dan pengembangan harus memiliki keseiringan manajemen dalam membangun infrastruktur. Karena, setiap perubahan akan selalu membentuk efek domino dalam bentuk efek positif dan negatif dalam adanya sebuah nilai lahan. Contohnya peranan lahan dalam tata guna lahan di perkotaan yang tidak dapat dipisahkan. Hal ini karena pertumbuhan ekonomi dan penduduk akan sangat mempengaruhi dinamika kehidupan perkotaan terutama bertambahnya tingkat kriminalitas dan kemiskinan, sehingga dalam perencanaan tata guna lahan harus memperhatikan aspek teknik, sosial, ekonomi, hukum, dan kelembagaan dalam tata guna lahan.

b. Pandangan Dalam Perencanaan Penggunaan Lahan

Pandangan-pandangan dalam perencanaan tata guna lahan, meliputi:

1. Lahan sebagai ruang yang berfungsi menyediakan berbagai keperluan.
2. Lahan sebagai tempat kegiatan.
3. Lahan sebagai komoditas yang dapat dikembangkan.
4. Lahan sebagai konsep yang mempunyai nilai estetik.

c. Kewenangan Pemerintah Dalam Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan mengacu pada UU No. 5 tahun 1960, di mana pemerintah diberi kewenangan untuk:

1. Mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan pada bumi, air, dan ruang angkasa.
2. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air, dan ruang angkasa.

3. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.

4. Alih Fungsi

Pengertian alih fungsi sulit untuk didefinisikan. Alih fungsi sendiri merupakan sebuah istilah. Dalam ilmu geografi alih fungsi sendiri sering dikaitkan dengan suatu istilah yang digunakan untuk menggambarkan suatu perubahan penggunaan lahan.

a. Alih Fungsi di Perkotaan

Alih fungsi dalam perkotaan sulit didefinisikan tetapi dapat dikaitkan dengan adanya penyimpangan keruangan yang terjadi di perkotaan. Oleh sebab itu, alih fungsi sebagai landasan teori, digunakan pernyataan dari Yunus (1994: 54) bahwa pada kenyataannya memang sangat sulit menemukan keadaan kota dengan beberapa prasyarat yang dikemukakan. Atas dasar inilah muncul pemikiran-pemikiran baru yang bertitik tolak dari realita. Bagaimana konsekuensi keruangannya apabila salah satu dari prasyarat itu tidak dipenuhi. Beberapa kemungkinan tersebut adalah timbulnya yang bisa disebut sebagai penyimpangan-penyimpangan.

Hal ini diilustrasikan dengan pernyataan Boal (1970) dalam Yunus (1994: 57), apabila di dalam kota terdapat campur tangan pemerintah (*government intervention*) dalam penentuan/peraturan-peraturan. Adanya larangan mendirikan bangunan-bangunan misalnya pada jalur-jalur tertentu akan mengakibatkan tidak menariknya lahan yang bersangkutan. Akibat keruangan

yang timbul adalah penyimpangan distribusi penggunaan lahan sebagaimana gambaran konsentris yang ideal, salah satu contoh analisis penyimpangan (*land values*) sebagai akibat adanya campuran tangan pemerintah.

Kesimpulan dari pernyataan Yunus berkaitan dengan alih fungsi adalah suatu bentuk dari penyimpangan penggunaan lahan yang diperuntukan untuk fungsi sebelumnya berubah fungsi ke arah yang tidak diperkenankan dari fungsi tujuan awal penggunaan lahan tersebut. Jadi, dapat diambil arah dari perubahan fungsi ini selalu merujuk pada penggunaan lahan yang berkonotasi negatif dari penggunaan lahan tersebut.

b. Alih Fungsi Trotoar

Penggunaan trotoar yang menyalahi fungsi sebagai mobilitas pejalan kaki menjadi area kegiatan ekonomi dan bagian dari fasilitas publik yang tidak sesuai aturan, perubahan fungsi inilah yang dapat dikatakan sebagai alih fungsi penggunaan trotoar. Jadi alih fungsi trotoar merupakan bagian dari penyimpangan akibat adanya faktor kepentingan penduduk pengguna trotoar dengan campur tangan pemerintah sebagai sebuah aturan yang ditetapkan dari sebuah kepentingan umum.

Perubahan fungsi trotoar yang sering terjadi di Kota Bandar Lampung diantaranya adalah perubahan fungsi trotoar menjadi tempat dagang dan parkir kendaraan bermotor. Hal ini merupakan penyimpangan akan keterkaitan lokasi dan penggunaan nilai lahan seperti yang dikemukakan oleh Yunus (1994: 61) bahwa nilai lahan dan penggunaan lahan mempunyai kaitan yang sangat erat, semuanya berkaitan dengan fungsi dan keterkaitan lokasi

termasuk bagi kota. Hal ini juga menekankan bahwa alih fungsi lahan banyak terjadi di daerah perkotaan.

5. Jalan

Nasution (2004: 142-145) menjelaskan bahwa jalan adalah prasarana angkutan, yaitu jalan darat, lintasan sungai, danau/laut, di bawah permukaan tanah (*subway*), terowongan, dan diatas permukaan tanah (jalan layang). Perlengkapan jalan adalah lalu lintas, tanda jalan, pagar pengaman lalu lintas, trotar, dan lain-lain.

a. Klasifikasi Jalan

klasifikasi jalan menurut peranannya dapat dikelompokan atas lima golongan dengan karakteristik masing-masing sebagai berikut:

1. Jalan arteri

Melayani angkutan utama yang menghubungkan di antara pusat-pusat kegiatan dengan ciri-ciri: perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk sangat dibatasi secara efisien.

2. Jalan kolektor

Melayani angkutan penumpang cabang dari pedalaman ke pusat kegiatan dengan ciri-ciri : perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3. Jalan lokal

Melayani angkutan setempat, dengan ciri-ciri: perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jalan masuk tidak dibatasi.

4. Jalan akses

Melayani angkutan pedesaan dengan ciri-ciri: perjalanan jarak sangat dekat, kecepatan sangat lamban, dan banyak jalan masuk persimpangan.

5. Jalan setapak

Melayani pejalan kaki, sepeda, dan sepeda motor, serta umumnya belum beraspal.

Dilihat dari yang membina jalan raya, maka pengelompokan jalan dibedakan sebagai berikut:

1. Jalan umum

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukan pada kepentingan lalu lintas umum. Jalan yang dibina oleh pusat merupakan jalan negara, jalan yang dibina oleh pemerintah daerah tingkat I disebut jalan propinsi, oleh pemerintah daerah tingkat II adalah jalan kabupaten, dan lurah adalah jalan desa.

2. Jalan khusus

Jalan khusus adalah jalan untuk kepentingan tertentu, dibina oleh badan hukum/instansi tertentu, seperti jalan pengairan, jalan perkebunan, jalan kehutanan, jalan kompleks, jalan pelabuhan, dan lain-lainnya.

b. Jaringan Jalan

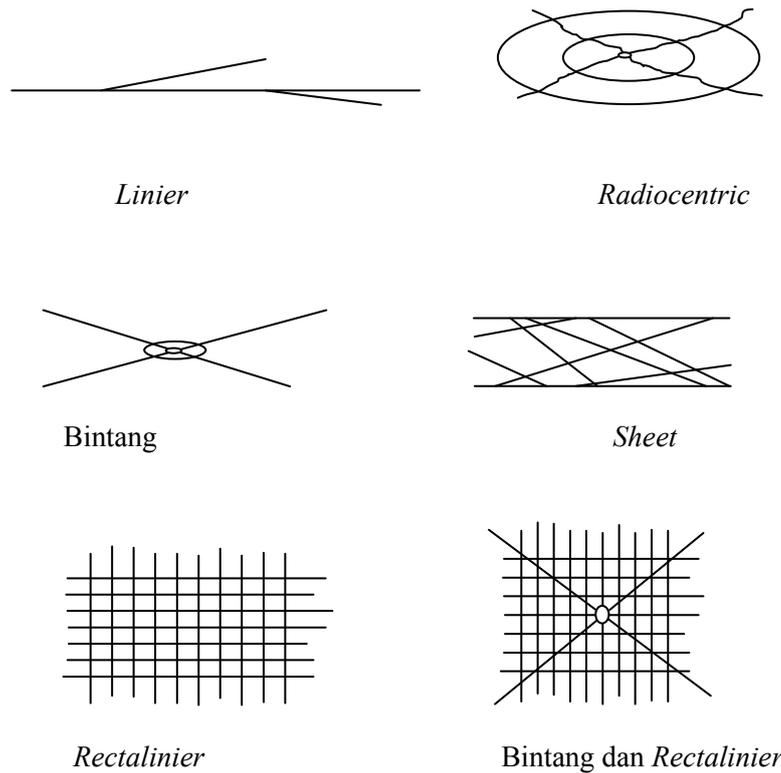
Jaringan jalan merupakan faktor penting yang membentuk tata ruang kota. Bentuk jaringan jalan tergantung pada apakah suatu kota direncanakan dulu baru dibangun atau terbangun dulu baru direncanakan. Kota-kota yang direncanakan lebih dahulu memiliki bentuk jaringan jalan yang teratur dan indah, sedangkan untuk kota yang terbangun dulu baru direncanakan tidak mempunyai bentuk, seperti banyak kota di Indonesia (Sinulingga, 2005:114).

Sinulingga (2005: 157) mengklasifikasikan sistem jaringan jalan ditinjau dari fungsi kota terhadap pengembangannya maka sistem jaringan jalan dibagi menjadi dua macam, yaitu sistem primer yang merupakan jaringan jalan yang berkaitan dengan hubungan antar kota dan sistem sekunder yang merupakan jaringan jalan yang berkaitan dengan pergerakan lalu lintas bersifat di dalam kota saja.

Sinulingga (2005: 115-116) membagi bentuk jaringan jalan menjadi enam buah bentuk, sebagai berikut:

1. Jaringan jalan bentuk *linier*, merupakan garis lurus, bentuk perkotaan yang ada hanya sepanjang jalan.
2. Jaringan jalan bentuk bintang (*star*), yaitu terdiri dari beberapa jaringan jalan yang menuju suatu titik.
3. Jaringan jalan bentuk *radiocentric*, yaitu suatu gabungan jalan radial dan jalan lingkaran.
4. Jaringan jalan bentuk *rectaliniar (grid)*, yaitu bentuk jaringan jalan yang empat persegi dan dibuat untuk kota-kota yang belum besar dan desain perencanaannya lebih dahulu.
5. Jaringan jalan bentuk dengan kombinasi dari bentuk jaringan jalan bintang dan *rectalinear*.
6. Jaringan jalan bentuk lembaran (*sheet*), yaitu jaringan jalan tanpa pola, yang dibangun tanpa rencana hanya mengikuti keadaan lapangan saja.

Berikut gambar beberapa bentuk dari jaringan jalan:



Sumber: *Pembangunan Kota (Tinjauan Regional dan Lokal)* (Sinulingga, 2005: 116)

Gambar 9. Bentuk-Bentuk Jaringan Jalan.

c. Bagian-Bagian Jalan

Sinulingga (2005: 157-159) menjelaskan bahwa bagian-bagian jalan adalah kawasan-kawasan pada jalan yang diperuntukan sesuai dengan fungsinya. Sesuai dengan PP No. 26 Tahun 1985 telah diuraikan bagian-bagian dari jalan yaitu:

1. Daerah Manfaat Jalan ialah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman ruang tertentu (kedalaman tanah), yang diperuntukan bagi median (jalur pemisah), perkerasan jalan, bahu jalan, jalur pemisah, trotoar, lereng, ambang pengaman, dan saluran tepi jalan.

2. Daerah Milik Jalan ialah ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh pembina jalan (pemerintah pusat atau pemerintah daerah).
3. Daerah Pengawasan Jalan ialah daerah yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang ditetapkan oleh pembina jalan dan diperuntukan bagi pandangan bebas bagi pemudi dan pengaman konstruksi jalan.

Berikut gambar bagian-bagian jalan sesuai dengan PP No. 26 Tahun 1985:



Sumber: *Pembangunan Kota (Tinjauan Regional dan Lokal)* (Sinulingga, 2005: 159)

Gambar 10. Bagian-Bagian Jalan

6. Trotoar

Kamus besar bahasa Indonesia mendefinisikan trotoar sebagai jalan yang ketinggian di tepi jalan besar, tempat-tempat orang berjalan kaki (Poerwadarminta, 1986). Tidak jauh berbeda dengan yang dikemukakan oleh Wignal dkk (2003: 6) bahwa definisi jalan berdasarkan kegunaan trotoar (*footway*) yaitu bagian dari jalan. Laju ini diperuntukan untuk pejalan kaki, sehingga terpisah dari kendaraan. Biasanya lajur pejalan kaki ini berada di samping kiri atau kanan jalan. Penjelasan lebih rinci diterangkan oleh Dinas Pekerjaan Umum dalam *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*, trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada Daerah

Milik Jalan (DAMAJA), diberi lapisan permukaan, diberi elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umum-nya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

Definisi di atas memberikan pengertian bahwa trotoar merupakan alat bantu dalam mekanisme jalan raya. Trotoar lebih umum digunakan untuk fasilitas pejalan kaki dalam menggunakan fasilitas jalan raya untuk kelancaran transportasi dan keselamatan jalan raya bagi semua pihak.

a. Fungsi Trotoar

Fungsi trotoar dalam Perencanaan Trotoar, Departemen Pekerjaan Umum (1990) diantaranya:

1. Untuk jalur transportasi bagi pejalan kaki agar selamat dan merasa nyaman dalam transportasinya.
2. Untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas baik kendaraan maupun pejalan kaki.
3. Untuk memberikan ruang di bawah trotoar sebagai tempat utilitas kelengkapan jalan seperti saluran air buangan muka jalan, penempatan rambu lalu lintas, dan lain-lain.

Jadi trotoar merupakan transportasi bagi pejalan kaki untuk mobilitasnya dan prasarana jalan yang merupakan pendukung transportasi kendaraan.

b. Syarat Trotoar

Syarat trotoar yang baik bagi pejalan kaki sesuai DAMAJA adalah 1,8 meter sampai 2 meter di luar tempat parkir dan tempat berjualan pedagang serta fasilitas publik lainnya yang tidak seharusnya berada di trotoar. Pada keadaan

tertentu lebar trotoar dapat direncanakan sesuai dengan batasan lebar minimum. Berikut tabel lebar minimum trotoar menurut penggunaan lahan sekitarnya:

Tabel 3. Lebar Minimum Trotoar Menurut Penggunaan Lahan Sekitarnya

No.	Penggunaan lahan sekitarnya	Lebar minimum (m)	Lebar yang dianjurkan (m)
1.	Perumahan	1,5	2,75
2.	Perkantoran	2,0	3,00
3.	Industri	2,0	3,00
4.	Sekolah	2,0	3,00
5.	Terminal/stop bus	2,0	3,00
6.	Pertokoan/perbelanjaan	2,0	4,00
7.	Jembatan/terowongan	1,0	1,00

Sumber: Petunjuk Perencanaan Trotoar No. 007.BNKT/1990 Direktorat Jendral Bina Marga dan Direktorat Pembinaan Jalan Kota

c. Kewenangan Atas Trotoar

Kewenangan atas kebijakan trotoar diwenangkan kepada Pemerintah Provinsi dan Kementerian Pekerjaan Umum. Suku Dinas Pekerjaan Umum berwenang untuk jalan arteri dan jalan-jalan protokol. Kewenangan untuk pengkondisian trotoar diwenangkan pada dinas Tata Kota dan Pertamanan. Pelanggaran yang terjadi di trotoar merupakan bagaian dari tanggung jawab badan pelaksana keamanan dan ketertiban umum dinas kota terkait. Sanksi yang diberikan oleh pelanggar penggunaan trotoar yaitu dari teguran, relokasi hingga pelarangan penggunaan trotoar bagi pelanggar penggunaan trotoar. Hal ini dicanangkan untuk pengguna trotoar yang mengganggu keindahan dan kenyamanan trotoar serta kenyamanan dan keselamatan pengguna trotoar sebagai pengguna jalan.

7. Pedagang Kaki Lima

Hasyim (dalam Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>.) mendefinisikan pedagang kaki lima sebagai pekerja sektor informal yang melakukan kegiatan usaha dagang perorangan atau kelompok yang dalam menjalankan usahanya menggunakan tempat-tempat fasilitas umum, seperti trotoar, pingir-pingir jalan umum, dan lain sebagainya. Pedagang kaki lima adalah orang yang dengan modal yang relatif sedikit berusaha di bidang produksi dan penjualan barang-barang/jasa-jasa untuk memenuhi kebutuhan kelompok tertentu di dalam masyarakat, usaha tersebut dilaksanakan pada tempat-tempat yang dianggap strategis dalam suasana lingkungan yang informal.

Adapun pengertian pedagang kaki lima dapat dijelaskan melalui ciri-ciri umum yang dikemukakan oleh Kartono dkk. (1980) (dalam Hasyim, 2011. Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>), yaitu:

1. Merupakan pedagang yang kadang-kadang juga sekaligus produsen.
2. Ada yang menetap pada lokasi tertentu, ada yang bergerak dari tempat satu ketempat yang lain (menggunakan pikulan, kereta dorong, tempat atau stan yang tidak permanen serta bongkar pasang).
3. Menjajakan bahan makanan, minuman, barang-barang konsumsi lainnya yang tahan lama secara eceran.

4. Umumnya bermodal kecil, kadang hanya merupakan alat bagi pemilik modal dengan mendapatkan sekedar komisi sebagai imbalan atas jerih payahnya.
5. Kualitas barang-barang yang diperdagangkan relatif rendah dan biasanya tidak berstandar.
6. Volume peredaran uang tidak seberapa besar, para pembeli merupakan pembeli yang berdaya beli rendah.
7. Usaha skala kecil bisa berupa *family enterprise*, dimana ibu dan anak - anak turut membantu dalam usaha tersebut, baik langsung maupun tidak langsung.
8. Tawar menawar antar penjual dan pembeli merupakan relasi ciri yang khas pada usaha pedagang kaki lima.
9. Dalam melaksanakan pekerjaannya ada yang secara penuh, sebagian lagi melaksanakan setelah kerja atau pada waktu senggang, dan ada pula yang melaksanakan musiman.

Pedagang kaki lima dapat disimpulkan sebagai pelaku usaha di sektor informal dalam sistem ekonomi kontemporer. Mayoritas adalah pengguna sarana publik untuk menjajakan hasil produknya guna memenuhi kebutuhan ekonominya.

8. Indikator Alih Fungsi Trotoar Menjadi Tempat Dagang

Indikator alih fungsi trotoar menjadi tempat dagang berisikan tinjauan yang digunakan dalam melandasi deskripsi alih fungsi trotoar menjadi tempat dagang pedagang kaki lima. Indikator teori berupa kemampuan pedagang kaki lima, luas trotoar yang digunakan pedagang kaki lima, persepsi pedagang akan lokasi yang strategis, dan waktu dagang pedagang di trotoar. Setiap indikator berisikan tinjauan dari beberapa sumber untuk merasionalisasikan mengapa pedagang menggunakan trotoar menjadi tempat dagangnya.

a. Kemampuan Pedagang Kaki Lima

Kemampuan pedagang kaki lima merupakan kesanggupan pedagang kaki lima. Penelitian ini menggunakan indikator kemampuan pedagang kaki lima dalam menyewa ruko dengan landasan teori salah satu ciri pedagang kaki lima yang dikemukakan oleh Kartono dkk. (1980) (dalam Hasyim, 2011. Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>.) dengan mengemukakan bahwa pedagang kaki lima umumnya bermodal kecil, kadang hanya merupakan alat bagi pemilik modal dengan mendapatkan sekedar komisi sebagai imbalan atas jerih payahnya. Sub indikator yang digunakan berdasarkan konsep rasional ekonomi dalam usaha dagang berupa:

1. Pendapatan yang dihasilkan

Tohar (2000: 142) menerangkan bahwa dalam kenyataannya semua usaha berdasarkan perhitungan rasional dan didasarkan pada segi-segi ekonomi dan strategisnya lokasi. Berdasarkan hal itu untuk mengukur kemampuan pedagang dibutuhkan ukuran yang sesuai dengan pedagang. pedagang kaki lima adalah pelaku usaha di sektor informal yang pendapatannya tidak tetap, karena usaha dagang berkaitan dengan jumlah pembeli sehingga kriteria pendapatan digunakan berdasarkan pendapatan rata-rata semua pedagang kaki lima di trotoar. Jadi ketika semakin tinggi pendapatan yang dihasilkan pedagang kaki lima diindikasikan akan semakin besar kemampuan pedagang untuk mampu menyewa ruko.

2. Sumber modal

Stonier (1984: 469) menyebutkan bahwa modal itu dibuat oleh manusia dan jumlahnya tergantung ketentuan-ketentuan ekonomi. Modal merupakan bentuk dari keputusan ekspektasi dari investasi. Ini dijelaskan dalam buku *Principles of Economi* oleh Case dan Fair (2007: 510). Modal memproduksi jasa yang berguna pada sepanjang waktu tertentu. Semua kegiatan usaha memberikan komitmen sejumlah besar sumber daya untuk membeli modal yang akan difungsikan untuk jangka waktu lama. Ini tergantung pada keputusan yang dilandaskan pada hasil asas manfaat hingga saatnya digunakan. Jadi dapat didefinisikan modal sebagai *cost* atau biaya yang dikeluarkan untuk keberlangsungan kegiatan dalam menghasilkan keuntungan. Keuntungan yang dimaksud berdasarkan keinginan yang ingin dicapai pelakunya berdasarkan proses ekspektasi untuk mencapai keputusan investasi.

Prakteknya dalam usaha dagang, Ayodya (2009: 61-62) membagi jenis modal dibagi menjadi dua, yaitu:

- a. Modal investasi yaitu modal usaha yang diperlukan untuk investasi awal seperti aset. Ini dikeluarkan untuk membeli kebutuhan usaha yang tetap atau harta tetap. Dalam usaha jajanan modal investasi digunakan untuk pembelian gerobak, peralatan masak dan makan, izin usaha, biaya pengeluaran tempat usaha, dan renovasi ruangan seperti dapur, gudang, tempat mangkal dan sebagainya.
- b. Modal kerja yaitu modal yang dibutuhkan untuk jalannya operasional usaha.
 1. Biaya tetap (biaya pengeluaran tetap setiap bulannya)

2. Biaya variabel (biaya pengeluaran tidak tetap setiap bulannya)

Dalam usaha jajanan gerobak modal digunakan untuk belanja bahan baku, gaji karyawan, bagian transportasi, beli bahan bakar usaha, dan sebagainya.

Pengertian modal berdasarkan konsep dan prakteknya dalam usaha dagang modal tidak jauh berbeda pengertian, yaitu sebagai aset dan biaya pengeluaran untuk keberlangsungan kegiatan suatu usaha dagang. Jadi dapat dikaitkan pula bahwa sumber modal yang memiliki orientasi kepemilikan yang tinggi diindikasikan akan semakin tinggi pula kemampuan pedagang untuk mampu menyewa ruko.

3. Jumlah tanggungan

Tohar (2000: 25) mengatakan bahwa dalam peningkatan taraf hidup seseorang, orang yang penghasilannya terbatas tidak mungkin mengkonsumsi segala kebutuhan yang diinginkannya. Mereka akan menjalani dan menerima kenyataan bahwa mereka memiliki keterbatasan dalam mengkonsumsi suatu barang. Jadi keterbatasan seseorang memberanikan seseorang untuk menempuh resiko dalam upaya peningkatan taraf hidupnya. Hal ini disebut juga dengan motivasi seseorang mengambil resiko yang dikemukakan oleh Kasali (2012: 79) bahwa seseorang mengambil resiko bisa didasari oleh keuntungan untuk mendapatkan tingkat pengembalian/keuntungan yang sepadan dengan pengorbanan yang telah dikeluarkan. Atau seseorang mengambil resiko bisa atas dasar terpaksa karena kondisi yang menyertainya.

Jumlah tanggungan dapat dilihat sebagai resiko yang ditanggung pedagang kaki lima atas dasar kondisi yang menyertainya sehingga diindikasikan jumlah tanggungan akan menjadi salah satu penyebab apakah pedagang kaki lima mampu atau tidak mampu menyewa ruko didasarkan atas dorongan pemenuhan kebutuhan keluarga yang diutamakan oleh pedagang. Sehingga motivasi ekonomi menjadi salah satu penyebab dan hal ini dapat dikatakan jika jumlah anggota keluarganya semakin banyak maka dorongan untuk mengkonsumsi barang yang diinginkan akan terbatas sebab itulah dorongan akan pemenuhan keluarga lebih tinggi dan hal ini bisa menjadi penyebab pedagang kaki lima mampu atau tidak untuk menyewa ruko.

4. Pengetahuan akan peraturan usaha

Kasali (2012: 76) mendefinisikan resiko sebagai adanya konsekuensi, sebagai dampak adanya ketidakpastian, yang memunculkan dampak yang merugikan pelaku usaha. Sehingga dapat diakumulasikan dalam kehidupan nyata bahwa seseorang mengambil resiko selalu berupaya meminimalisirnya untuk dapat menempuh tujuannya. Cara meminimalisir sebuah resiko Kasali (2012: 21) menambahkan bahwa selalu buka pikiran anda, pelajari hal-hal baru, persiapkan diri anda dengan baik (perkaya dengan riset-riset kecil), kurangi resiko dengan dukungan data, informasi-informasi, juga kemampuan-kemampuan teknis. Jangan lupa data yang akurat akan menjadi sahabat anda dalam menghadapi resiko yang mungkin muncul. Gali dan cermati data dan informasi yang berhubungan dengan bidangnya. Kenyataannya ini

diterapkan dalam semua dunia usaha. Jadi semakin besar pedagang kaki lima tahu akan perizinan yang ada atas trotoar maka semakin besar pula kuasa pedagang kaki lima dalam usaha dagangannya untuk menghindari resiko yang terjadi ketika berdagang di trotoar sehingga diindikasikan dorongan pedagang kaki lima untuk menyewa ruko semakin besar pula sebagai salah satu penyebab mampu atau tidaknya pedagang kaki lima menyewa ruko.

b. Luas Trotoar Yang Digunakan Pedagang Kaki Lima

Luas yang dimaksud adalah luas daerah. Menurut Negoro (1985: 266-267), luas suatu bangun tertutup adalah ukuran daerah datarnya. Formula luas tergantung bentuk bidang datarnya. Dalam penelitian ini luas trotoar yang dimaksud adalah ukuran luas trotoar berdasarkan panjang sisi dan lebar sisi pada trotoar yang digunakan pedagang kaki lima.

c. Jenis Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Jenis Dagangan

Jenis pedagang berdasarkan jenis dagangan adalah pengklasifikasian pedagang berdasarkan kesamaan jenis produk yang diperdagangkan. Landasan teori yang digunakan untuk indikator jenis pedagang berdasarkan jenis dagangan adalah dengan menggunakan ciri pedagang kaki lima yang dikemukakan oleh Kartono dkk. (1980) (dalam Hasyim, 2011. Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>.) dengan mengemukakan bahwa seringkali pedagang kaki lima menjajakan bahan makanan,

minuman, barang-barang konsumsi lainnya yang tahan lama secara eceran, dan barang dagangan dengan kualitas relatif rendah yang biasanya tidak berstandar.

Poerwadarminta (1986: 415) mendefinisikan jenis adalah benda atau sebagainya yang mempunyai sifat-sifat atau keadaan yang sama. Sedangkan dagangan adalah barang-barang yang diperdagangkan. Jadi dapat disimpulkan bahwa jenis dagangan adalah benda atau sebagainya yang dijadikan sebagai barang dagangan yang mempunyai kesamaan baik sifat ataupun keadaannya. Akhinayasrin (dalam Definisi Perdagangan dan Jenis Pedagang (*Online*) yang diterbitkan pada 19 Mei 2011 dengan alamat website [http:// id.shvoong.com/writing-and-speaking/2162642-definisi-perdagangan-dan-jenis-pedagang/.html](http://id.shvoong.com/writing-and-speaking/2162642-definisi-perdagangan-dan-jenis-pedagang/.html).) menjabarkan pula bahwa barang-barang yang ditawarkan umumnya berupa sepatu, pakaian, makanan, buah-buahan dan lain-lain. Sehingga dapat dikatakan barang dagangan ini memiliki sifat produk langsung pakai, atau jenis barang yang digunakan tidak untuk produksi barang lagi baru bisa digunakan.

Jadi dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa jenis dagangan adalah bentuk kesamaan dari produk apa yang ditawarkan oleh pedagang kaki lima. Dalam penelitian ini jenis dagangan ditekankan pada bentuk produk apa saja yang ditemukan dalam penelitian dan dikalsifikasikan dalam bentuk sifat yang sama.

d. Persepsi Pedagang Kaki Lima Akan Lokasi Yang Strategis Bagi Suatu Tempat Usaha Dagangannya.

Slameto (2003: 102) menyebutkan bahwa persepsi merupakan proses yang menyangkut masuknya pesan atau informasi ke dalam otak manusia. Melalui persepsi manusia terus-menerus mengadakan hubungan dengan lingkungannya. Hubungan ini dilakukan lewat inderanya, yaitu indera penglihat, pendengar, peraba, perasa, dan pencium. Berkaitan dengan penelitian ini, persepsi diartikan sebagai kesan atau tanggapan pedagang kaki lima yang berada di sepanjang trotoar jalan Z.A. Pagar Alam Kota Bandar Lampung akan lokasi yang strategis ataupun lokasi yang tidak strategis untuk usaha dagangannya.

Landasan teori yang digunakan untuk indikator persepsi pedagang akan lokasi yang strategis bagi suatu tempat usaha dagangannya adalah dengan menggunakan ciri pedagang kaki lima yang dikemukakan oleh Kartono dkk. (1980) (dalam Hasyim, 2011. Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>.) dengan mengemukakan bahwa pedagang kaki lima ada yang menetap pada lokasi tertentu, ada yang bergerak dari tempat satu ke tempat yang lain (menggunakan pikulan, kereta dorong, tempat atau stan yang tidak permanen serta bongkar pasang). Jadi pedagang kaki lima juga membutuhkan lokasi yang strategis dengan kriteria yang diharapkan untuk keberlangsungan usaha dagangannya sekalipun harus

berpindah. Berdasarkan landasan tersebut maka sub indikator yang digunakan berdasarkan konsep rasional ekonomi dalam usaha dagang berupa:

1. Pusat kegiatan/keramaian

Sub indikator pusat kegiatan/keramaian merujuk pada strategisnya lokasi. Penelitian ini berkaitan usaha dagang, dalam usaha dagang faktor lokasi merupakan penentu ramai tidaknya dimasa datang seperti yang dikemukakan oleh Royan (2002: 7), lokasi toko sangat berpengaruh terhadap kemajuan toko di masa yang akan datang. Seseorang yang memiliki toko di tepi jalan raya, berbeda situasi dan kondisinya jika memiliki toko di situasi pasar. Begitu pula bila memiliki toko yang berada di wilayah perumahan. Semua berbeda menurut kebutuhan dan cara memasarkan produknya.

Hal ini menekankan bahwa kondisi yang positif bagi kegiatan berdagang merupakan kondisi yang ramai sehingga akan berpeluang lebih besar dalam mendapatkan pembeli. Dimana posisi jalan raya dijadikan sebagai acuan apakah banyak pejalan kaki dan kendaraan yang lalu lalang melalui jalan tersebut. Jadi keramaian merupakan salah satu penyebab pedagang kaki lima memilih lokasi untuk tempat berdagang.

2. Keterjangkauan menjemput konsumen

Royan (2002: 154) menambahkan bahwa lokasi toko sangat penting. Memang bila dipikir secara rasional lokasi yang berpenduduk padat memberi peluang akan banyaknya konsumen yang datang ke toko anda. Jadi dapat ditafsirkan bahwa lokasi untuk usaha dagang menentukan

keberhasilan untuk keberlanjutan sebuah usaha dagang karena berbeda lokasi maka akan berbeda pula kondisi dan situasinya untuk usaha dagang.

Hal ini menekankan bahwa keterjangkauan menjemput konsumen merujuk pada strategisnya lokasi. Keterjangkauan menjemput konsumen berupa pengalaman pedagang kaki lima dalam mendapatkan pembeli apakah pembeli banyak menyinggahi tempat dagang pedagang untuk membeli barang dagangan atau tidak mengindikasikan penilaian pedagang terhadap lokasi dagangnya di trotoar.

3. Keterjangkauan tempat tinggal dengan tempat usaha

Usaha dagang yang berada di jalan raya seperti di trotoar memberikan pengaruh yang berbeda karena lokasi tersebut lebih strategis, seperti yang dikemukakan Royan (2002: 157) bahwa lokasi seperti tepi jalan raya merupakan lokasi yang letaknya strategis. Artinya bisa dilihat orang dengan mudah, dan hal ini memberikan lebih banyak calon pembeli. Cara penentuan lokasi untuk suatu usaha dagang dapat dilakukan dengan survei terlebih dahulu seperti yang dikemukakan oleh Ayodya (2009: 22) bahwa hasil survei lokasi menunjukkan kelebihan dan kekurangan pada lokasi yang dituju untuk usaha dagang. Pilihan lokasi yang memiliki paling banyak keunggulan seperti; strategi, biaya sewa murah, lokasi parkir besar, dekat dengan keramaian, dan sebagainya.

Keterjangkauan antara tempat tinggal dengan tempat usaha merujuk pada strategisnya lokasi. Keterjangkauan tempat tinggal pedagang dengan

tempat dagangnya berkaitan erat dengan besaran modal kerja pedagang. Semakin jauh jarak antara tempat dagang dengan tempat tinggal pedagang maka akan semakin besar pula pengeluaran pedagang sehingga mendorong pedagang untuk menilai tempat dagangnya strategis atau tidak dari hasil yang didapatkan dan besaran biaya yang dikeluarkan. Jadi keterjangkauan ini didasarkan pada keunggulan letak lokasi dari tempat usaha dagang seperti strategi, biaya sewa murah, lokasi parkir besar, dekat dengan keramaian, dan sebagainya. Sehingga dapat dikemukakan besaran biaya yang dikeluarkan dapat diminimalisir ketika jarak antara tempat dagang dengan tempat tinggal makin dekat. Hal ini diindikasikan jarak mempengaruhi besaran biaya dan ini menjadi faktor penyebab pedagang tetap berdagang di trotoar.

4. Biaya pengeluaran untuk tempat usaha

Tohar (2000: 142) mengemukakan bahwa dalam kenyataan, sering ditemui berbagai cara untuk menentukan letak/lokasi tempat usaha. Namun semuanya tentu berdasarkan perhitungan rasional dan didasarkan pada segi-segi ekonomi dan strategis lokasinya. Jadi dalam penentuan suatu lokasi dagang dapat dilakukan dengan sebuah survei tetapi jangan mengindahkan dengan perhitungan rasional dan harus didasarkan pada segi ekonomi dan strategisnya suatu lokasi untuk usaha dagang.

Biaya pengeluaran tempat usaha merujuk pada perhitungan rasional berdasarkan segi-segi ekonomi. Biaya pengeluaran untuk tempat usaha merupakan bagian dari modal kerja yang dikeluarkan pedagang. Jadi

modal ini merupakan suatu bentuk penyebab pedagang menggunakan trotoar. Jika semakin besar biaya untuk tempat dagang yang dikeluarkan maka akan semakin besar memangkas keuntungan yang didapatkan pedagang. Hal ini mengindikasikan biaya pengeluaran untuk tempat usaha menjadi penyebab pedagang apakah menilai tempat dagangnya strategis atau tidak.

e. Waktu Dagang Pedagang Kaki Lima

Indikator waktu dagang pedagang kaki lima merujuk pada intensitas pedagang kaki lima berdagang di trotoar baik waktu aktivitas dagang pedagang dan lamanya waktu dagang. Indikator waktu dagang pedagang kaki lima berlandaskan teori pada ciri pedagang kaki lima yang dikemukakan oleh Kartono dkk. (1980) (dalam Hasyim, 2011. Definisi Pedagang Kaki Lima (*Online*) yang diterbitkan pada 26 Agustus 2011 dengan alamat website <http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205244-definisi-pedagang-kaki-lima/#ixzz2PwOSw7Pm.html>.) dengan mengemukakan bahwa pedagang kaki lima dalam melaksanakan pekerjaannya ada yang secara penuh, sebagian lagi melaksanakan setelah kerja atau pada waktu senggang, dan ada pula yang melaksanakan musiman.

9. Penelitian Yang Relevan

Penelitian berkaitan dengan penggunaan trotoar ini dilakukan oleh Andi Rallianto pada tahun 2005. Hasil penelitian Andi Rallianto dengan judul skripsi “Analisa Pemanfaatan Trotoar Bagi Pejalan Kaki (Studi Kasus Jalan Kartini Tanjung Karang)” berisi penelitian dengan objek penelitian menyangkut penggunaan

trottoar di Bandar Lampung. Hasil penelitian ini menjabarkan volume pejalan kaki, lebar efektif trottoar, luas efektif trottoar, tingkat pelayanan trottoar, efek besaran halangan yang berada di trottoar.

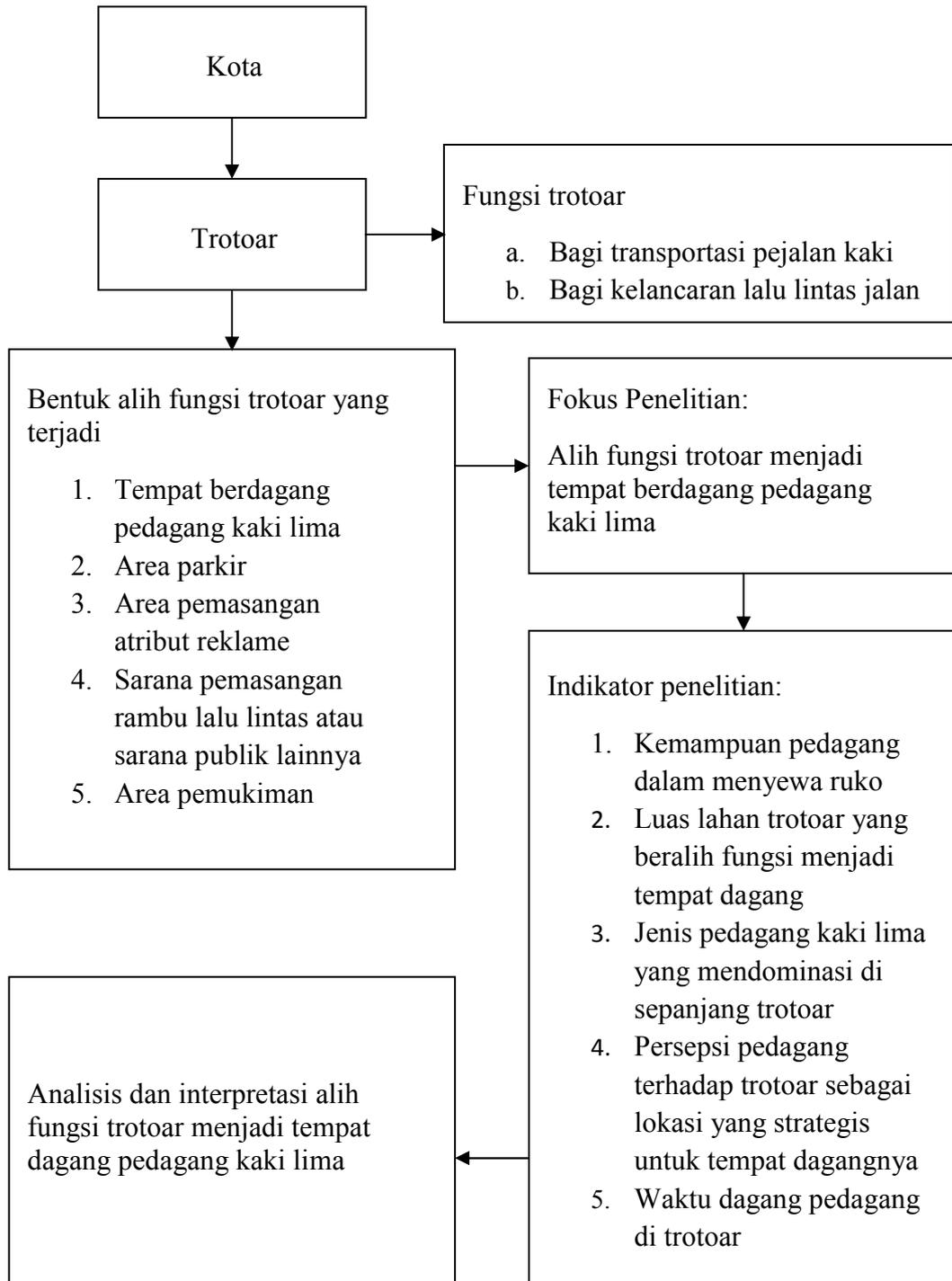
Penelitian selanjutnya yang menjadikan objek kajian penelitian berupa penggunaan trottoar dilakukan oleh Nurlaela pada tahun 2005. Hasil penelitian Nurlaela dengan judul skripsi “Analisa Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Sekitar Pusat Pertokoan Tanjung Karang (Studi Kasus Jl. Kartini, Jl. Kotaraja, Jl. Raden Intan, Jl. Katamsa)” berisi penelitian dengan objek penelitian menyangkut penggunaan trottoar di Bandar Lampung. Hasil penelitian ini menjabarkan pendistribusian tingkat pemanfaatan jalan berdasarkan usia, data aliran pedestrian berdasarkan jenis kelamin, kecepatan pejalan kaki, lebar efektif trottoar, tingkat pemanfaatan fasilitas jalan bagi pejalan kaki, pendapat pejalan kaki dalam penggunaan fasilitas jalan.

B. Kerangka Pikir

Kerangka penelitian berkaitan dengan kota dan masalah kota. Masalah kota salah satunya penggunaan fasilitas jalan berupa trottoar. Trottoar berfungsi sebagai fasilitas jalan yang berguna untuk transportasi pejalan kaki dan kelancaran lalu lintas. Trottoar telah beralih fungsi menjadi tempat berdagang pedagang kaki lima, area parkir, area pemasangan atribut reklame, sarana pemasangan rambu lalu lintas atau sarana publik lainnya, dan bagian dari area pemukiman.

Fokus penelitian adalah alih fungsi trottoar menjadi tempat berdagang pedagang kaki lima. Indikator yang digunakan untuk menjelaskan alih fungsi trottoar

menjadi tempat dagang pedagang kaki lima berupa kemampuan dalam menyewa ruko, luas lahan trotoar yang beralih fungsi menjadi tempat dagang, jenis pedagang yang mendominasi di sepanjang trotoar, persepsi pedagang terhadap trotoar sebagai lokasi yang strategis untuk tempat dagangnya, dan waktu dagang pedagang di trotoar. Indikator penelitian tersebut dianalisis dan diinterpretasikan dalam hasil dan pembahasan penelitian. Kerangka pikir penelitian dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 11. Kerangka Pikir Penelitian