

BAB II

Kajian Pustaka

2.1 Definisi Revitalisasi

Ruang kota harus dirancang dengan baik sebagai tempat aktivitas manusia. Jika bangunan dan ruang publik sudah tidak dapat memenuhi kebutuhan aktivitas manusia, maka hal tersebut dapat menyebabkan penurunan fisik dan kualitas kawasan. Sementara itu, sebenarnya ruang publik menjadi suatu hal yang penting bagi eksistensi perkotaan. Oleh karena itu, pemanfaatan ruang terbuka publik tidak hanya untuk memenuhi aktivitas manusia, tetapi dapat digunakan sebagai tempat interaksi sosial dan sarana sirkulasi (Wijaya & Sari, 2018). Pemanfaatan ruang merupakan rangkaian program pelaksanaan pembangunan dengan memanfaatkan ruang sesuai jangka waktu yang ditetapkan (Mirsa, 2012).

Upaya untuk menangani penurunan fisik dan kualitas suatu kota atau kawasan dapat dilakukan dengan revitalisasi. Revitalisasi merupakan suatu program berkelanjutan sebagai upaya membangun kembali kawasan yang pernah vital atau hidup dengan meningkatkan nilai lahan atau kawasan. Dengan demikian, hal tersebut dapat meningkatkan fungsi kawasan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 18/PRT/M/2010 Tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan, 2010)

Revitalisasi menjadi salah satu upaya yang penting untuk dilakukan karena dapat meningkatkan kualitas lingkungan hidup penduduk dan kehidupan kota, keamanan publik, dan citra kota. Selain itu, revitalisasi tidak hanya berpengaruh positif terhadap lingkungan perkotaan. Namun, dapat juga berpengaruh terhadap peningkatan nilai tanah. Peningkatan nilai tanah tersebut dipengaruhi oleh perubahan fungsi atau perubahan penggunaan bangunan, seperti perubahan fungsi residensial menjadi komersial. Agar revitalisasi dapat memaksimalkan manfaatnya bagi masyarakat, perlu adanya kerja sama dengan pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan dinas terkait dalam menerapkan tujuan, visi misi, dan kebijakan yang matang agar dapat terealisasi dengan baik dan dapat menangani permasalahan perkotaan berbasis wilayah atau kabupaten (Mesthrige et al., 2018).

Urgensi revitalisasi dapat diukur melalui tingkat vitalitas kawasan, seperti kepadatan (populasi), pendapatan dan tingkat pelayanan, tingkat keamanan, dan tingkat kesehatan. Revitalisasi memberikan dampak positif terhadap sosial, ekonomi, dan

budaya. Dampak positif terhadap sosial yaitu revitalisasi akan menimbulkan kepercayaan diri akibat meningkatnya nilai ekonomi, dampak positif terhadap ekonomi yaitu dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat, naiknya harga sewa, dan omzet penjualan. Dampak positif terhadap budaya yaitu akan semakin meningkatkan rasa emosional seseorang terhadap sejarah akibat mempertahankan bangunan bersejarah. Proses revitalisasi terjadi dalam beberapa tahapan, meliputi (Aryanda et al., 2020).

1) Intervensi Fisik

Intervensi fisik dilakukan dengan melakukan kegiatan fisik, seperti perbaikan dan peningkatan kualitas fisik bangunan, ruang hijau, dan sarana penghubung.

2) Rehabilitasi Ekonomi

Setelah dilakukan perbaikan secara fisik (Intervensi Fisik), maka diharapkan dapat mendukung kegiatan sektor perekonomian dan meningkatkan nilai kawasan kota. Oleh karena itu, penting untuk membangun suatu kawasan berbasis campuran (*mixed-use*) sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan.

3) Revitalisasi Sosial/Institusional

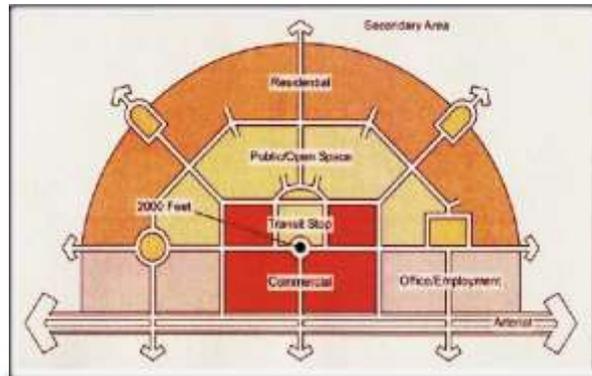
Revitalisasi Sosial/Institusional dapat diukur melalui keberhasilan revitalisasi. Keberhasilan revitalisasi tersebut ditinjau dari dampak positif yang diberikan, yaitu tidak hanya menciptakan lingkungan yang menarik namun dapat menciptakan dan meningkatkan kehidupan masyarakat.

Bentuk fisik dari revitalisasi dalam meningkatkan fungsi dan kualitas ruang perkotaan dapat diwujudkan melalui pengembangan konsep Transit Oriented Development (TOD) dan Transit Adjacent Development (TAD).

2.1.1 Transit Oriented Development (TOD)

Pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali dan peningkatan jumlah kendaraan pribadi adalah bentuk permasalahan perkotaan. Oleh karena itu, diperlukan model penataan lahan yang multiguna dan mendukung sistem pergerakan melalui transportasi umum. Model penataan lahan yang tepat adalah dengan menerapkan konsep Transit Oriented Development (TOD). Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep pengembangan kawasan transit yang berfokus terhadap pola penggunaan lahan berbasis *mixed-use*, aksesibilitas kawasan, konektivitas, kepadatan, dan fasilitas ramah pejalan kaki. Konsep TOD merupakan konsep yang mengutamakan pedestrian dan dibangun pada lahan

campuran (*mixed-use*) dengan kepadatan sedang – tinggi serta jarak yang mudah diakses oleh pejalan kaki di kawasan transit (Hasibuan et al., 2018). Di bawah ini adalah ilustrasi konsep Transit Oriented Development (TOD) (Tufail et al., 2019).



Gambar 2. 1 Konsep Transit Oriented Development (TOD)

Sumber : Tufail et al., (2019)

Secara ringkas, stasiun sebagai titik pusat transit dalam kawasan, dikelilingi oleh berbagai penggunaan lahan yang berbeda, seperti perdagangan dan jasa, residensial, dan pemerintahan. Dalam konsep TOD, jarak antara residensial dengan lokasi tujuan harus dalam radius yang dapat dijangkau oleh pejalan kaki. Umumnya pada radius 400 m – 800 m berdasarkan karakteristik area. Pada area publik, jarak terdekat dengan simpul transit adalah ≤ 5 menit berjalan kaki (radius 400 m), jarak terdekat pada area komersial dengan simpul transit adalah ≤ 5 menit berjalan kaki (radius 400 m), dan jarak terdekat pada area residensial dengan simpul transit adalah ≤ 10 menit berjalan kaki (radius 800 m). Menurut Peter Calthorpe, terdapat 2 (dua) tipe dalam pengembangan konsep TOD (Ramadhani, 2017), diantaranya:

- 1) Urban TOD, merupakan kawasan TOD yang terletak di jaringan utama berdekatan dengan penggunaan lahan *mixed-use*, seperti perumahan, perkantoran, perdagangan agar meningkatkan aksesibilitas secara efisien.
- 2) Neighborhood TOD, merupakan kawasan TOD yang terkoneksi langsung dengan transportasi lokal agar dapat meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi.

Keberhasilan pengembangan konsep TOD dapat dinilai dari dampak yang diberikan oleh masyarakat dan dipengaruhi oleh jumlah pengguna transportasi massal pada titik transit. Secara umum, terdapat 5 (lima) pengembangan prinsip TOD, yaitu:

- 1) Memprioritaskan pembangunan *mixed-use*, berupa perumahan, komersial, dan jalur pedestrian untuk pejalan kaki dari halte transit;
- 2) Menciptakan jalur pedestrian yang nyaman dan secara langsung menghubungkan tujuan bagi pengguna jalan;
- 3) Menciptakan kualitas jalan aman dan nyaman bagi pengguna jalan;
- 4) Mendorong pembangunan pedestrian berkelanjutan pada setiap trotoar titik transit;
- 5) Memiliki manajemen parkir (*parking management*) dengan meminimalisir jumlah lahan parkir untuk mengurangi pengguna kendaraan pribadi.

2.1.2 Transit Adjacent Development (TAD)

Transit Adjacent Development (TAD) merupakan kawasan yang terbangun pada kawasan transit (radius 500 meter), tetapi gagal dalam memanfaatkan kedekatannya karena hanya mengembangkan secara “*development*” tanpa adanya interaksi secara “*transit-oriented*” (Maudina et al., 2021). Pengertian lain dari TAD menurut Shastry (2010), TAD merupakan sebuah pembangunan yang dibangun di kawasan transit namun tidak terintegrasi secara fungsional.

TAD sendiri didefinisikan sebuah karakteristik yang menunjukkan kegagalan TOD karena bersifat *non-compact*, artinya pengembangan lingkungan pada TAD dilakukan secara terpisah atau tidak terintegrasi langsung dengan sistem transportasi, fasilitas umum, dan tidak mendukung perjalanan untuk pejalan kaki (*Walk*). Halbur (2007) menjelaskan bahwa TAD disebut sebagai “evil twin” dari TOD. Hal ini dikarenakan pada TAD terdapat kurangnya pola jalan yang terhubung dan penggunaan lahan yang beragam (Scheer et al., 2017).

Perbedaan paling terlihat antara TAD dan TOD adalah dari pengeluaran transportasi. TOD lebih menghemat pengeluaran transportasi daripada TAD, karena konsep TOD lebih mendorong para pengguna/penghuni perumahan untuk lebih banyak berjalan kaki sehingga dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi. Oleh karena itu, proyek TOD harus membangun lebih dari 1 (satu) jenis transportasi agar pengguna dapat memilih lebih banyak jenis transportasi yang akan digunakan sesuai dengan kebutuhan dan secara langsung akan mengurangi biaya transportasi mereka (Scheer et al., 2017). Perbedaan konsep TOD dan TAD lainnya dibedakan berdasarkan karakteristiknya, yakni:

- Transit Oriented Development (TOD)
TOD sebagai area kepadatan tinggi, campuran (*mixed use*), dan dapat dilakui dengan berjalan kaki di dekat stasiun transit.
- Transit Adjacent Development (TAD)
TAD sebagai area kepadatan rendah, *single-use*, dan bergantung pada kendaraan pribadi/mobil di dekat stasiun.

2.2 Teori Lokasi ‘Market Area’

Teori lokasi merupakan ilmu yang merunut pada tata ruang dari kegiatan ekonomi atau merunut pada sumber-sumber yang memiliki nilai positif dari alokasi geografis yang berpengaruh atau berhubungan dengan kegiatan usaha, baik secara ekonomi maupun sosial (Bian et al., 2016). Menurut Sumaatmadja, jenis lokasi dalam suatu ruang dibedakan menjadi 2 (dua), yakni:

1) Lokasi Absolut

Lokasi absolut merupakan suatu lokasi atau wilayah yang menggunakan garis lintang dan garis bujur suatu peta. Oleh sebab itu, lokasi absolut bersifat tetap karena mengikuti bentuk bumi.

2) Lokasi Relatif

Lokasi relatif merupakan suatu lokasi atau wilayah yang berkaitan dengan karakteristik suatu wilayah. Lokasi relatif dapat ditinjau dari *site* dan situasi. *Site* merupakan karakter internal suatu wilayah sedangkan situasi berkaitan dengan karakter eksternal suatu wilayah. Oleh sebab itu, lokasi relatif dapat memberikan gambaran dari latar belakang, perkembangan, maupun tingkat kemajuan suatu wilayah yang bersangkutan.

Teori lokasi banyak dikemukakan oleh beberapa para ahli. Teori lokasi membahas mengenai tata ruang kegiatan ekonomi dan pengaruh letak lokasi terhadap kegiatan perekonomian. August Losch (1954) merupakan seorang ahli yang mengemukakan teori lokasi dengan konsep teori lokasi ‘*Market Area*’. Pembahasan teori ‘*Market Area*’ oleh August Losch (1954), yaitu penjual atau produsen harus memilih lokasi yang strategis untuk menghasilkan penjualan yang lebih besar. Hal tersebut dikarenakan lokasi penjual memengaruhi jumlah konsumen. Semakin jauh tempat atau lokasi penjual, maka semakin sedikit jumlah konsumen karena konsumen harus membayar biaya transportasi lebih mahal menuju lokasi penjual. Oleh karena itu, Losch mengkritik teori terdahulunya yang selalu mengacu bahwa pemilihan lokasi harus berfokus pada biaya produksi kecil.

Padahal menurut Losch, pemilihan lokasi harus memaksimalkan keuntungan dengan berfokus terhadap permintaan (*demand*) sehingga dapat mencapai titik keseimbangan (*equilibrium*) antara penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*) (Nurchahyo, 2020).

Penerapan teori ini umumnya digunakan oleh para pedagang, khususnya Pedagang Kaki Lima (PKL). PKL biasanya berlokasi di daerah yang ramai pengunjung seperti pasar, sekolah, maupun taman. Penetapan lokasi tersebut bertujuan untuk menarik pelanggan yang sedang melakukan aktivitasnya. Akan tetapi, penempatan ruang-ruang publik untuk kegiatan PKL tersebut mengakibatkan perubahan fungsi ruang yang tidak dimanfaatkan sesuai fungsinya. Keterbatasan dalam ketersediaan lahan menjadi salah satu faktor sulitnya untuk penataan PKL. Sementara, penggunaan lahan didominasi oleh permukiman dan komersial (Rahayu et al., 2018).

2.3 Teori Perancangan Kota (*Urban Design*)

Perancangan kota merupakan bagian dari perencanaan kota (*urban planning*) yang berfokus terhadap estetika perkotaan. Setiap perkotaan memiliki citra kawasan tersendiri dalam merancang perkotaan. Terdapat 2 (dua) pakar teori yang saling melengkapi dalam merancang suatu citra kawasan, diantaranya Kevin Lynch dan Hamid Shirvani.

2.3.1 Kevin Lynch (1960)

Citra kawasan dibentuk dari hasil lingkungan yang memberikan kesan berbeda. Kevin Lynch (1960) dalam bukunya “Image of the City” mengamati bahwa masyarakat perkotaan sulit untuk memahami dan mengingat keadaan tempatnya (Lynch, 1960). Oleh karena, dibutuhkan peran citra kawasan dalam perancangan kota. Menurut Kevin Lynch, terdapat 3 (tiga) komponen citra kawasan, yakni:

- 1) Identitas, artinya masyarakat atau pengamat dapat memahami kondisi kawasan melalui identitas khas dari obyek atau elemen di kawasan tersebut yang menjadi pembeda kawasan satu dengan kawasan lainnya.
- 2) Struktur, artinya masyarakat atau pengamat dapat melihat pola perkotaan atau berkaitan dengan fungsi kawasan yang dapat dikenali oleh masyarakat atau pengamat di tempat obyek atau elemen berada.
- 3) Makna, artinya masyarakat atau pengamat dapat memahami komponen perkotaan (identitas dan struktur).

Elemen yang dapat mengilustrasikan suatu citra kawasan terbagi menjadi 5 (lima), yaitu *path* (jalur), *edge* (tepi), *district* (kawasan), *node* (simpul), dan

landmark (tengeran). Berikut ini adalah penjelasan masing-masing elemen menurut Kevin Lynch.

- 1) *Path* (jalur), merupakan jalur atau sirkulasi pergerakan yang umumnya digunakan masyarakat untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya, seperti jalan dan jalur kereta api.
- 2) *Edge* (tepi), merupakan penghalang atau pengakhiran dari sebuah district yang berada antara 2 (dua) kawasa, seperti danau; pantai; dan tembok. Umumnya *Edge* adalah elemen linier yang tidak dipakai karena dianggap sebagai *Path*.
- 3) *District* (kawasan), merupakan kawasan yang memiliki bentuk dan wujud sama sehingga bersifat homogen dan seseorang dapat merasakan saat harus memasukinya atau memulai dan mengakhiri.
- 4) *Node* (simpul), merupakan lingkaran strategis atau titik pertemuan dari berbagai aktivitas pergerakan lainnya, seperti persimpangan lalu lintas dan jembatan.
- 5) *Landmark* (tengeran), merupakan elemen eksternal yang menonjol sebagai identitas atau ciri khas kawasan. *Landmark* memiliki kesamaan dengan *Node*, tetapi *Landmark* tidak bisa dimasuki ke dalamnya dan hanya bisa dilihat dari visual luar.

2.3.2 Hamid Shirvani (1985)

Teori-teori yang telah ada kurang mendukung adanya alasan sebuah kawasan seharusnya dirancang sebagai sebuah produk perkotaan. Seharusnya, dalam merancang kota harus memperhatikan setiap elemen-elemen perancangan yang ada. Diharapkan nantinya, kota tersebut akan memiliki karakteristik yang jelas. Seorang ahli atau pakar arsitektur kota yang telah mencetuskan teori Elemen Perancangan Kota, yaitu Hamid Shirvani (1985).

Teori Hamid adalah sebagai pelengkap dari teori Lynch. Menurut Hamid, elemen perancangan kota terdiri dari pola penggunaan lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka kota (*open space*), jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*), pendukung aktivitas (*activity support*), elemen penanda (*signage*), dan preservasi (*preservation*) (Risidian et al., 2020). Berikut ini adalah penjelasan lebih lanjut mengenai elemen perancangan kota menurut Hamid Shirvani (1985).

1. Tata Guna Lahan (*land use*)

Tata guna lahan merupakan penggunaan lahan dalam menentukan dan mengalokasikan fungsi lahan tertentu agar dapat memberikan gambaran pada kawasan tersebut berfungsi sesuai peruntukan lahannya.

2. Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*)

Building form and massing merupakan pembentukan suatu kota dengan mengetahui bentuk dan massa-massa bangunan dan hubungannya antar massa yang ada, seperti ketinggian bangunan; bentuk bangunan; dan fasad bangunan.

3. Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*)

Sirkulasi merupakan alat untuk membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota karena dapat mengarahkan dan mengendalikan pola aktivitas perkotaan, seperti jalan publik; pedestrian way; dan tempat transit.

Tempat parkir memiliki pengaruh visual terhadap bentuk fisik dan susunan kota dan kelangsungan aktifitas komersial.

4. Ruang terbuka kota (*open space*)

Ruang terbuka berkaitan dengan lansekap. Elemen ruang terbuka meliputi lansekap, jalan, pedestrian, taman, dan ruang-ruang rekreasi yang dalam perencanaannya berkaitan dengan *street furniture* (taman, lampu jalan, dan bangku taman).

5. Jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*)

Elemen jalur pejalan kaki berkaitan dengan pola aktivitas, pembangunan fisik kota, dan lingkungan perkotaan. Dalam merencanakan jalur pejalan kaki harus memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitas pergerakan.

6. Pendukung aktivitas (*activity support*)

Pendukung aktivitas meliputi seluruh fungsi bangunan yang dapat mendukung ruang publik dan aktivitas perkotaan, seperti pusat perbelanjaan; plaza; taman rekreasi; dan alun-alun.

7. Penanda (*signage*)

Penanda dapat mempengaruhi visualisasi perkotaan. Penanda tersebut meliputi petunjuk arah jalan dan media iklan. Semakin baik penataan dan jumlahnya yang tersebar merata maka akan menambah keindahan visual kawasan tersebut.

8. Preservasi (*preservation*)

Preservasi merupakan perlindungan terhadap lingkungan yang memiliki ciri khas tertentu, seperti bangunan bersejarah. Preservasi dilakukan untuk meningkatkan nilai lahan dan lingkungan; menjaga identitas suatu kawasan; dan menghindari pengalihan fungsi perkotaan.

2.4 Karakteristik Revitalisasi Kawasan Stasiun dan Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai Sektor Informal Kawasan Jatinegara

Kawasan Jatinegara merupakan kawasan yang memiliki karakteristik kental akan sejarahnya karena tetap mempertahankan peninggalan Kolonial Belanda, salah satunya adalah Stasiun Jatinegara. Selain dari kekentalan nuansa sejarahnya, Kawasan Jatinegara merupakan kawasan sebagai urat nadi perekonomian Indonesia sejak era Kolonial Belanda. Hal tersebut menjadikan Jatinegara sebagai kawasan pusat perekonomian DKI Jakarta dengan letak wilayah kawasan yang strategis dan memiliki nilai ekonomis yang tinggi (Jonathan et al., 2019). Oleh sebab itu, revitalisasi yang dilakukan di Kawasan Stasiun sangat erat kaitannya dengan para pedagang yang beraktivitas di sana, khususnya adalah PKL. Penjelasan mengenai karakteristik revitalisasi Kawasan Stasiun dan PKL diuraikan di bawah ini.

2.4.1 Karakteristik Revitalisasi Kawasan Stasiun

Bangunan perdagangan berupa ruko-ruko menjadi bagian penghubung antara Stasiun Jatinegara dengan pasar sekitar, seperti Pasar Grosir Jatinegara, Pasar Jatinegara, dan Pasar Rawa Bening. Pasca kebijakan pemerintah dalam menghubungkan sistem transportasi massal kereta api (*commuter line*) dan Bus TransJakarta, Kawasan Jatinegara terus berkembang dalam sektor perekonomian sebagai kawasan perdagangan, selain Glodok, Pasar Senen dan Tanah Abang.

Rencana pengembangan Kawasan Jatinegara sebagai kawasan perdagangan telah tercantum ke dalam Peraturan Zonasi pada Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi. Rencana yang akan diprioritaskan penanganannya untuk mendukung pusat kegiatan perdagangan dan jasa berupa pengembangan kawasan fungsi perkantoran, perdagangan, dan jasa sebagai pusat kegiatan sekunder. Selain rencana pengembangan fungsi kawasan, terdapat rencana prasarana transportasi dan perkeretaapian untuk mendukung arus transportasi dan mengatasi kemacetan (Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta

Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi, 2014), rencana tersebut berupa:

- a) Pengembangan prasarana angkutan umum;
- b) Peningkatan jalan arteri primer di Kelurahan Rawa Bunga;
- c) Peningkatan jalan arteri sekunder di Kelurahan Bali Mester dan Rawa Bunga;
- d) Pengembangan jalan kolektor sekunder di Kelurahan Rawa Bunga;
- e) Pengembangan jalan lokal;
- f) Pengembangan prasarana parkir;
- g) Pengembangan jalur pedestrian dan sepeda;
- h) Pengembangan dan/atau peningkatan angkutan umum massal berbasis rel.

Berdasarkan teori di atas dapat diketahui karakteristik revitalisasi Kawasan Stasiun di Jatinegara, yakni tercantum ke dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2.1 Karakteristik Revitalisasi Kawasan Stasiun

No.	Revitalisasi Kawasan Stasiun	Indikator
1	Revitalisasi stasiun Jatinegara	Perluasan stasiun dan perbaikan fisik muka bangunan
2	Jaringan jalan dan trotoar	Perbaikan jaringan jalan dan perluasan trotoar
3	Sarana penghubung	Penambahan sarana penghubung berupa TransJakarta

Sumber : Hasil Kajian Pustaka Penulis (2022)

2.4.2 Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai Sektor Informal Kawasan Jatinegara

Seiring berkembangnya suatu perkotaan, tanpa adanya perencanaan dan pengawasan pembangunan yang tidak terencana dengan baik, menyebabkan masalah perkotaan. Salah satu masalah yang sering muncul adalah masalah kegiatan informal di sektor perdagangan, yakni kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL). Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan kegiatan perdagangan yang menempati fasilitas umum dan prasarana perkotaan (Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 33 Tahun 2010 Tentang Pengaturan Tempat Dan Pembinaan Usaha Mikro Pedagang Kaki Lima Di Provinsi Daerah

Khusus Ibukota Jakarta, 2010). Pedagang Kaki Lima (PKL) dapat pula didefinisikan sebagai pelaku usaha perdagangan secara bergerak maupun non-bergerak pada prasarana kota, fasilitas sosial, maupun fasilitas umum yang bersifat tetap atau sementara (Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Dan Peraturan Zonasi, 2014)

Karakteristik kegiatan PKL menjadi salah satu pertimbangan dalam penentuan lokasi dalam melakukan kegiatan perdagangan bagi PKL sendiri. Karakteristik kegiatan tersebut dapat diidentifikasi berdasarkan 6 (enam) kategori (Perdana et al., 2020), yakni:

1) Jenis Komoditas/Jenis Dagangan

Jenis dagangan yang ditawarkan oleh PKL dapat dikategorikan menjadi 4 (empat) varian, yaitu:

- a) Bahan makanan mentah atau setengah jadi, seperti sayuran dan beras;
- b) Makanan siap saji ataupun konsumsi, seperti gorengan dan kue pasar;
- c) Non-makanan berupa barang, seperti sepatu, mainan, hingga barang keperluan dapur;
- d) Jasa, seperti semir sepatu dan tukang reparasi jam.

Berdasarkan karakteristik varian jenis dagangan di atas, karakteristik PKL dari segi jenis komoditas di Kawasan Jatinegara digolongkan menjadi 3 (tiga) jenis utama, yaitu makanan siap saji ataupun konsumsi, non-makanan, dan jasa. Hal tersebut dikarenakan Kawasan Jatinegara berdekatan dengan Pasar Jatinegara sehingga PKL yang berada di wilayah tersebut melengkapi kebutuhan konsumen dan pasar.

Kegiatan PKL umumnya memusat pada suatu area yang memiliki tingkat pengunjung cukup tinggi berdasarkan karakteristik jenis dagangan masing-masing. Selain itu, umumnya jenis dagangan yang diperjualbelikan oleh PKL memiliki varian yang menyesuaikan pada jenis dagangan pertokoan di sekitar lokasi, contohnya pada suatu pertokoan menjual alat tulis maka PKL di sekitar lokasi tersebut akan memiliki jenis dagangan yang sama yaitu alat tulis (Yuniarman et al., 2020).

2) Skala Pelayanan

Skala pelayanan PKL dapat diidentifikasi berdasarkan lokasi asal konsumen. Besarnya skala pelayanan dapat pula dipengaruhi oleh karakteristik lokasi kawasan. Kawasan Jatinegara merupakan kawasan strategis sebagai pusat kegiatan perdagangan yang sudah lama dikenal kalayak ramai khususnya wilayah Jakarta Timur. Hal tersebut menyebabkan Jatinegara menjadi kawasan perdagangan yang diminati oleh para pengunjung dan memiliki skala pelayanan cukup besar.

3) Lokasi Berdagang

Lokasi berdagang kegiatan PKL pada umumnya dapat ditinjau dari area yang terlindungi oleh sinar matahari, seperti di bawah pohon ataupun dekat pada pertokoan yang memiliki pelindung atau atap (Yuniarman et al., 2020).

Kawasan Jatinegara mayoritas berdagang pada area yang terlindungi oleh sinar matahari, seperti dekat pada ruko-ruko atau pertokoan.

4) Pola Penyebaran

Pola penyebaran kegiatan PKL dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu pola penyebaran secara mengelompok (*Focus Agglomeration*) dan secara memanjang (*Linier Concentration*). Pola penyebaran secara mengelompok (*Focus Agglomeration*) umumnya dipengaruhi oleh pertimbangan aglomerasi, yaitu pemusatan atau pengelompokan para PKL yang memiliki komoditas sejenis. Biasanya pemusatan terjadi di ujung jalan, sekeliling pasar, maupun ruang-ruang parkir taman dan tempat umum. Sedangkan pola penyebaran secara memanjang (*Linier Concentration*) ditentukan oleh pola jaringan jalan yang memiliki aksesibilitas tinggi. Biasanya pola tersebut terjadi di sepanjang jalan atau di pinggir jalan utama (*main street*) dan pada jalan yang menghubungkan jalan utama. Kawasan Jatinegara memiliki karakteristik pola penyebaran secara memanjang (*Linier Concentration*) mengikuti pola jalan karena berada di lokasi yang memiliki aksesibilitas yang tinggi (jalan kolektor).

Pola penyebaran kegiatan PKL tidak mutlak. Artinya, pola penyebaran secara memanjang (*Linier Concentration*) nantinya akan muncul kegiatan PKL yang berkelompok pada suatu area. Kondisi ini terjadi akibat adanya tarikan pada kegiatan perdagangan tersebut, seperti

area pertokoan alat tulis nantinya akan memicu munculnya PKL dengan jenis usaha yang sama untuk mendukung kegiatan pertokoan. Pola persebaran ini disebut dengan pola penyebaran secara mengelompok (*Focus Agglomeration*) (Yuniarman et al., 2020).

5) Sifat Pelayanan

Kegiatan PKL dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok berdasarkan sifat pelayanannya, yakni pedagang menetap (*static*), pedagang semi menetap (*semi static*) dan pedagang keliling (*mobile*). Hampir seluruh PKL di Kawasan Jatinegara adalah pedagang menetap (*static*).

Sarana fisik pedagang menetap biasanya berupa sarana yang sulit dipindahkan, seperti tenda-tenda yang sudah permanen. Mayoritas PKL yang sudah menetap beranggapan bahwa dengan menetap secara langsung dapat memiliki pelanggan tetap dan memiliki lokasi untuk menetap tanpa harus berpindah-pindah atau berkeliling mencari tempat. Sifat pelayanan bagi pedagang semi menetap umumnya dibagi menjadi beberapa waktu, yakni pada pagi hingga sore hari para PKL berdagang di lokasi tujuan awal. Kemudian, menjelang sore hingga malam para PKL berpindah lokasi ke tempat lain. Sifat pelayanan pedagang keliling tidak menetap pada satu lokasi, namun akan berkeliling mencari lokasi yang ramai pengunjung (Nasta, 2017).

6) Waktu Pelayanan

Waktu pelayanan dalam kegiatan PKL diikuti oleh aktivitas utama pada lokasi tersebut dengan memanfaatkan pengunjung yang datang. Kegiatan PKL di Kawasan Jatinegara terjadi di setiap waktu pagi, siang, dan sore hari.

Waktu pelayanan kegiatan berdagang PKL sangat bergantung pada kegiatan kawasan dan kegiatan ruko-ruko. Waktu pelayanan dibagi menjadi 2 (dua), yakni pagi hari hingga sore hari pukul 07.00 WIB – 15.00 WIB dan sore hari hingga malam hari pukul 15.00 WIB – 00.00 WIB. Pada pagi hari hingga sore hari, umumnya kegiatan PKL berkumpul pada suatu area yang teduh dari sinar matahari, sedangkan pada sore hari hingga malam hari, kegiatan PKL menyebar ke seluruh area yang diperkirakan akan banyak dikunjungi oleh pengunjung (Yuniarman et al., 2020).

Berdasarkan teori di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa faktor yang dapat memengaruhi kegiatan PKL yang tercantum ke dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2.2 Karakteristik PKL

No.	Karakteristik PKL	Indikator	Sumber
1	Jenis Komoditas	Varian jenis dagangan sebelum dan sesudah revitalisasi	(Perdana et al., 2020) (Yuniarman et al., 2020)
2	Skala Pelayanan	Lokasi Asal Konsumen	(Perdana et al., 2020)
3	Lokasi Berdagang	Dekat dengan pusat kawasan publik dan jalur pedestrian	(Perdana et al., 2020) (Yuniarman et al., 2020)
4	Pola Penyebaran	Mengelompok (<i>Focus Agglomeration</i>) dan Memanjang (<i>Linier Concentration</i>)	
5	Sifat Pelayanan	Pedagang menetap (<i>static</i>), pedagang semi menetap (<i>semi static</i>) dan pedagang keliling (<i>mobile</i>)	(Perdana et al., 2020) (Nasta, 2017)
6	Waktu Pelayanan	Pagi hari hingga sore hari pukul 07.00 WIB – 15.00 WIB dan sore hari hingga malam hari pukul 15.00 WIB – 00.00 WIB	(Yuniarman et al., 2020)

Sumber : Hasil Kajian Pustaka Penulis (2022)

2.4.3 Karakteristik Pedagang Kaki Lima (PKL) Lainnya

Faktor-faktor yang telah dikaji, terdapat faktor-faktor lain yang memiliki pemahaman yang berbeda. Pemahaman terkait lokasi berdagang oleh yuniarman, yaitu bahwa lokasi berdagang PKL ditinjau dari area tempat berdagang yang aman dan nyaman terhadap sinar matahari. Akan tetapi, menurut peneliti Wahyu

Setyaningrum, Edward E. Pandelaki, dan Atik Suprapti bahwa lokasi berdagang PKL ditentukan oleh beberapa hal, diantaranya (Setyaningrum et al., 2021).

- a) Berlokasi pada pusat kawasan perekonomian dan memiliki jumlah pengunjung yang banyak;
- b) Berlokasi pada wilayah yang memudahkan hubungan antara penjual dan pembeli;
- c) Fasilitas umum atau utilitas pelayanan umum bukan hal yang paling dibutuhkan;
- d) Berlokasi dekat dengan lokasi publik dan pada jalur pejalan kaki yang lebar dan strategis.

Faktor-faktor lain yang memengaruhi karakteristik PKL yaitu sarana fisik. Sarana fisik berdagang PKL terdapat 6 (enam) jenis, yakni:

1) Jongko/Meja

Sarana fisik berupa jongko/meja biasanya digunakan oleh PKL berkategori menetap, karena PKL akan meninggalkan jongko/mejanya di lokasi tempat berdagangnya setelah kegiatan selesai.

2) Pikulan/Keranjang

Sarana fisik berupa pikulan/keranjang biasanya digunakan oleh PKL berkategori berkeliling atau semi-menetap, karena akan memudahkan PKL dalam berjualan dari satu tempat ke tempat lainnya.

3) Gelaran alas/Lapak

Sarana fisik berupa gelaran alas/lapak berupa kain ataupun tikar, biasanya digunakan oleh PKL berkategori semi-menetap karena setelah kegiatan berdagang selesai akan memudahkan PKL untuk menutup barang dagangannya dan membawanya pulang.

4) Gerobak/Kereta Dorong

Sarana fisik berupa gerobak/kereta dorong biasanya digunakan oleh PKL berkategori menetap ataupun tidak menetap, karena sebagian PKL akan meninggalkan gerobaknya di lokasi tempat berdagangnya setelah kegiatan selesai dan sebagian PKL akan berkeliling menggunakan gerobak setelah kegiatannya selesai. Jenis sarana fisik gerobak/kereta dorong mayoritas pada PKL yang memiliki jenis komoditas makanan.

5) Warung Semi Permanen

Sarana fisik berupa warung semi permanen berupa gerobak yang dilengkapi oleh meja dan bangku-bangku plastik, biasanya digunakan oleh PKL berkategori tetap atau semi-tenetap. Jenis sarana ini mayoritas digunakan oleh PKL berjenis komoditas makanan dan minuman.

6) Kios

Sarana fisik berupa kios biasanya digunakan oleh PKL berkategori tetap karena kios tersebut tidak dapat dipindah-pindahkan.

Berdasarkan teori di atas, dapat disimpulkan bahwa beberapa faktor lain yang dapat memengaruhi kegiatan PKL, yakni tercantum ke dalam tabel di bawah ini

Tabel 2.3 Karakteristik PKL Berdasarkan Penentu Lokasi

No.	Karakteristik PKL	Indikator	Sumber
1	Lokasi Berdagang	Pusat kawasan perekonomian dan memiliki jumlah pengunjung yang banyak, wilayah yang memudahkan hubungan antara penjual dan pembeli, dan berlokasi dekat dengan lokasi publik dan pada jalur pejalan kaki yang lebar dan strategis	(Setyaningrum et al., 2021)
2	Sarana Fisik	Peningkatan sarana fisik, semi permanen menjadi permanen	

Sumber : Hasil Kajian Pustaka Penulis (2022)

Faktor penentu karakteristik kegiatan PKL sangat beragam. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap karakteristik kegiatan PKL tercantum ke dalam tabel berikut.

Tabel 2.4 Faktor Karakteristik Kegiatan PKL

No.	Faktor Penentu Kegiatan PKL	Indikator	Sumber
1	Jenis Komoditas	Varian jenis dagangan (mentah, siap saji, non-makanan, dan jasa)	(Perdana et al., 2020) (Yuniarman et al., 2020)
2	Skala Pelayanan	Lokasi Asal Konsumen	(Perdana et al., 2020)
3	Lokasi Berdagang	Dekat dengan pusat kawasan publik dan jalur pedestrian	(Perdana et al., 2020) (Setyaningrum et al., 2021)
4	Pola Penyebaran	Mengelompok (<i>Focus Agglomeration</i>) dan Memanjang (<i>Linier Concentration</i>)	(Perdana et al., 2020) (Yuniarman et al., 2020)
5	Sifat Pelayanan	Pedagang menetap (<i>static</i>), pedagang semi menetap (<i>semi static</i>) dan pedagang keliling (<i>mobile</i>)	(Perdana et al., 2020) (Nasta, 2017)
6	Waktu Pelayanan	Pagi hari hingga sore hari pukul 07.00 WIB – 15.00 WIB dan sore hari hingga malam hari pukul 15.00 WIB – 00.00 WIB	(Yuniarman et al., 2020)
7	Sarana Fisik	Peningkatan sarana fisik, semi permanen menjadi permanen	(Setyaningrum et al., 2021)

Sumber : Hasil Kajian Pustaka Penulis (2022)

2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah salah satu langkah peneliti untuk membantu mencari inspirasi dan mencari perbandingan yang selanjutnya akan diteliti. Bagian penelitian ini mencantumkan berbagai hasil dari penelitian terdahulu yang relevan dan memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan diteliti. Kemudian, dibuat ringkasan dan disintesis dari kajian literatur. Ringkasan hasil-hasil penelitian terdahulu, sebagai berikut:

1. David Kurniawan, Eduard Tjahjadi, dan Wita Simatupang tahun 2018 berjudul “Studi Perubahan Kegiatan Perdagangan pada Koridor Komersial”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor pendorong yang menjadi penyebab perubahan kegiatan perdagangan, dengan metode yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif.

Hasil dari penelitian yang telah dilakukan yaitu kegiatan perdagangan di Kawasan Jatinegara telah mengalami depresiasi atau penurunan kegiatan perdagangan di sekitar koridor komersial. Perubahan tersebut terjadi akibat faktor pendorong secara internal dan eksternal. Faktor secara internal bahwa para pedagang tidak meningkatkan minat pembeli untuk mengunjungi dan membeli barang dagangannya. Hal ini menyebabkan pengunjung semakin sepi. Terakhir adalah faktor secara eksternal, bahwa Kawasan Jatinegara sudah tidak diminati karena dianggap tidak efisien dari segi waktu dan tambahan biaya untuk transportasi dan tenaga. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel perubahan kegiatan perdagangan (Y) berpengaruh terhadap variabel faktor internal (X_1) dan faktor eksternal (X_2) (D. Kurniawan et al., 2018).

2. Muhamad Prianda Kurniawan tahun 2018 berjudul “Analisis Dampak Ekonomi Kebijakan Penataan Pasar Tanah Abang Terhadap Penutupan Jalan Jatibaru Raya”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui dampak ekonomi dari kebijakan penataan Pasar Tanah Abang dengan adanya penutupan jalan Jatibaru Raya, terutama pada pedagang toko Blok G. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa penataan pasar Tanah Abang dengan merelokasikan PKL ke tenda-tenda yang telah tersedia di jalan Jatibaru Raya memengaruhi pendapatan pedagang toko Blok G. Pendapatan pedagang Blok G menjadi berkurang 67,3%. Penurunan tersebut tidak hanya

terdampak pada pedagang Blok G. Namun dirasakan pula oleh sopir angkutan umum, yaitu terjadi peningkatan biaya konsumsi bahan bakar sebesar 28,74 % akibat jarak tempuh supir angkutan umum semakin jauh sehingga waktu perjalanan semakin bertambah. Sedangkan bagi PKL yang telah direlokasikan ke tenda-tenda mengalami kenaikan pendapatan sebesar 50,45% dari sebelumnya. Ketimpangan dari kebijakan tersebut menyebabkan konflik berupa demonstrasi di Balai Kota antara pemerintah dengan pedagang blok G yang menganggap pemerintah telah mematikan usaha mereka. Oleh sebab itu, tenda-tenda yang semula telah disediakan oleh pemerintah untuk merelokasikan PKL berubah menjadi tempat untuk pedagang lain. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel relokasi PKL (Y) berpengaruh terhadap variabel omzet penjualan (X_1), keuntungan penjualan (X_2), pendapatan (X_3), jarak tempuh (X_4), waktu tempuh (X_5), dan bahan bakar (X_6) (M. P. Kurniawan, 2018).

3. Aram Palilu tahun 2018 berjudul “Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon”.

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis pengaruh dari pembangunan infrastruktur transportasi terhadap PDRB Kota Ambon, dengan metode yang digunakan adalah metode kuantitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu, bahwa pembangunan infrastruktur jalan secara parsial berpengaruh besar terhadap nilai PDRB Kota Ambon. Hal tersebut disebabkan oleh kegiatan perekonomian menjadi lancar akibat infrastruktur jalan semakin baik sehingga kegiatan perekonomian semakin berkembang. Akan tetapi, infrastruktur Pelabuhan dan bandara udara belum berdampak secara signifikan terhadap PDRB, dikarenakan sarana dan prasarana pendukung masih belum terpenuhi secara maksimal sehingga kontribusi pada infrastruktur Pelabuhan dan bandara udara terhadap PDRB Kota Ambon masih kecil. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Ambon (Y) berpengaruh terhadap variabel infrastruktur jalan (X_1), infrastruktur laut (X_2), dan infrastruktur bandara udara (X_3) (Palilu, 2018).

4. Almuttaqin Suddana tahun 2019 berjudul “Perubahan Perilaku Pedagang Pasca Revitalisasi Blok III Pasar Raya Padang”.

Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan perilaku pedagang dalam melayani pembeli, menaikkan omset, dan menyikapi masalah kebersihan lapak pasca revitalisasi. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif.

Hasil dari penelitian yang telah dilakukan yaitu revitalisasi memberikan pengaruh terhadap perilaku pedagang, baik dalam hal melayani pembeli, kebersihan dan tata tertib, menstok barang, dan hubungan antara pedagang lama. Perubahan dalam hal melayani pembeli berupa waktu berdagang, strategi pelayanan, meningkatkan pembeli dengan memberikan bonus potongan harga, dan cara menaikkan omzet pedagang. Perubahan kebersihan dan tata tertib berupa membuang sampah ke tong sampah, karung, maupun meletakkan di samping kedai agar tidak kotor. Terahir adalah perubahan hubungan antara pedagang lama berupa hubungan dengan pedagang lama semakin jauh karena terdapat jarak antar pedagang lama. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel revitalisasi pasar (Y) berpengaruh terhadap variabel waktu berdagang (X_1), pelayanan (X_2), persediaan barang (X_3), pemberian bonus untuk pembeli (X_4), dan hubungan antar pedagang (X_5) (Suddana, 2019).

5. Nadya Nur Novalita tahun 2019 berjudul “Pengaruh Lokasi, Modal, Jam Kerja, dan Jenis Dagangan Terhadap Pedagang Kecil di Sekitar Stasiun Tanah Abang, Tebet, dan Jakarta Kota”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh dari lokasi, modal, jam kerja, dan jenis dagangan terhadap pendapatan pedagang kecil yang berlokasi di Stasiun Tanah Abang, Tebet, dan Jakarta Kota. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode kuantitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa penempatan lokasi tidak berpengaruh terhadap pendapatan pedagang kecil. Meskipun memiliki lokasi yang strategis, namun konsumen akan lebih memilih untuk berkeliling. Sedangkan terhadap modal, aktivitas pedagang, dan jenis dagangan memengaruhi pendapatan pedagang. Jika semakin banyak modal yang dikeluarkan oleh pedagang, maka jumlah produk yang akan dijual akan semakin banyak. Kondisi tersebut dapat meningkatkan jumlah pendapatan. Jika semakin lama waktu jam kerja atau aktivitas pedagang, maka untuk mendapatkan konsumen lebih banyak semakin tinggi sehingga pendapatan akan meningkat. Jika semakin bervariasi jenis dagangan, maka dapat menarik konsumen lebih banyak sehingga pendapatan akan lebih tinggi. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel

pendapatan pedagang kecil (Y) tidak berpengaruh terhadap variabel lokasi usaha (X_1), namun berpengaruh terhadap modal (X_2), dan jam kerja (X_3) (Novalita, 2019).

6. Bagus Suryo Nugroho Brianto tahun 2019 berjudul “Pengaruh Lokasi, Biaya Sewa, serta Pungutan Terhadap Pendapatan Pedagang Kios di Pondok Ranji, Jurangmangu, dan Sudimara – Tangerang Selatan”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh dari lokasi, biaya sewa, dan retribusi terhadap pendapatan para pedagang di wilayah Stasiun Sudimara, Pondok Ranji, dan Jurangmangu. Metode penelitian yang digunakan adalah metode analisis deskriptif frekuensi.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa lokasi, biaya sewa, dan pungutan atau retribusi non resmi dapat memengaruhi pendapatan pedagang. Pendapatan pedagang yang dekat dengan stasiun mengalami peningkatan pendapatan sebesar 23,3% hingga 50% dari sebelumnya. Peningkatan tersebut terjadi akibat peningkatan jumlah pengunjung sekitar 53,3% atau sebanyak 40 pengunjung. Kondisi tersebut menyebabkan mayoritas pedagang lebih memilih untuk berjualan dekat dengan stasiun. Selain lokasi, biaya sewa dapat berpengaruh terhadap pendapatan pedagang. Biaya terbesar biasanya terjadi saat lebaran, besarnya biaya yang harus dikeluarkan kira-kira Rp500.000 hingga Rp1.000.000. Terakhir adalah pungutan atau palakan yang terjadi 2 – 3 kali dalam seminggu. Pungutan atau palakan dilakukan oleh ormas atau preman dan biasanya sering terjadi pada hari besar Islam (lebaran dan bulan puasa). Sedangkan faktor retribusi tidak terlalu berpengaruh terhadap pendapatan pedagang. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel Pendapatan Pedagang Kios di 3 Stasiun Kota Tangerang Selatan (Y) berpengaruh terhadap variabel lokasi kios (X_1), biaya sewa (X_2), dan retribusi non resmi (X_3) (Brianto, 2019).

7. Wisnu Adhi Putra, Nana Nawasiah, Murti Widyaningsih tahun 2020 berjudul “Pengaruh Penentuan Lokasi Terhadap Kesuksesan Usaha Jasa Berskala Mikro/Kecil”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh penentuan lokasi terhadap kondisi lingkungan, kelengkapan infrastruktur, dan biaya lokasi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dan kuantitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa kondisi lingkungan, kelengkapan infrastruktur, dan biaya lokasi dapat berpengaruh besar terhadap

kesuksesan usaha. Lokasi yang dipertimbangkan oleh para pemilik usaha adalah dekat dengan pelanggan, pesaing, bahkan usaha lainnya. Hal tersebut dikarenakan menurut pemilik usaha, bahwa konsumen akan lebih memilih berbelanja pada lokasi yang dapat dijangkau dengan mudah. Selain lokasi, konsumen akan lebih memilih berbelanja pada tempat yang memiliki ketersediaan infrastruktur seperti ketersediaan akses oleh kendaraan dan adanya ketersediaan parkir yang memadai. Hal lain yang berdampak pada kesuksesan usaha adalah biaya lokasi berupa biaya sewa dan biaya renovasi. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel kesuksesan usaha (Y) berpengaruh terhadap variabel kondisi lingkungan bisnis (X_1), ketersediaan infrastruktur (X_2), dan biaya lokasi (X_3) (Putra et al., 2020).

8. Audrey Juliana Christle Natasya, Rio Christian Raema, Verinda Dravega, dan Vincent Antonio tahun 2020 berjudul “Studi Penataan Koridor Jalan Pasar Santa dengan Prinsip *Walkability*”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kondisi koridor Pasar Santa dan konsep penerapan prinsip *Walk* terhadap kenyamanan bagi pejalan kaki. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu prinsip *Walk* pada konsep Transit Oriented Development (TOD) menjadi unsur paling penting untuk mendorong keberhasilan penerapan konsep. Akan tetapi, berdasarkan hasil penelitian bahwa jalur pedestrian di Pasar Santa belum menerapkan prinsip *Walk*. Hal ini menyebabkan masyarakat menjadi kurang berminat untuk berjalan kaki karena kurangnya kualitas dan nyaman pada fasilitas pejalan kaki. Selain itu, tidak adanya koneksi antar moda transportasi umum untuk berpindah tempat menuju dan dari lokasi pasar sehingga pengunjung kesulitan untuk menuju lokasi pasar. Permasalahan ini disebabkan oleh kurang matangnya persiapan pemerintah dalam merencanakan fasilitas publik terutama fasilitas pejalan kaki. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel penataan koridor jalan (Y) berpengaruh terhadap variabel jalur pejalan kaki (X_1), fasilitas penyebrangan (X_2), kelengkapan fasilitas jalan (X_3), fasilitas keamanan (X_4), arus lalu lintas (X_5), dan estetika dan suasana (X_6) (Juliana et al., 2020).

9. Rizky Dimas Pratama tahun 2020 berjudul “Kebijakan Revitalisasi Gelanggang Olahraga Delta Sidoarjo dan Dampaknya Terhadap Keberadaan Pedagang Kaki Lima”.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui kebijakan revitalisasi fungsi kawasan GOR Delta Sidoarjo dan dampaknya terhadap PKL. Metode yang digunakan adalah metode kualitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan adalah bahwa tujuan revitalisasi GOR Delta Sidoarjo adalah untuk menambah nilai estetika kawasan, meningkatkan retribusi kawasan, meningkatkan prestasi para atlet, dan menata PKL. Dampak yang dirasakan oleh PKL adalah pendapatan pedagang menurun secara 30arik30c dengan dijalankannya sistem satu pintu yang menutup 3 akses pintu keluar-masuk kawasan GOR. Secara otomatis, PKL akan kekurangan jumlah pembeli sehingga pendapatan yang diperoleh akan semakin menurun. Kondisi ini menyebabkan mereka harus berpindah ke lokasi lain hingga harus menghentikan kegiatannya. Hal tersebut terjadi karena kurangnya komunikasi antar pemangku kepentingan dan kebijakan yang telah terealisasi tidak sesuai dengan kondisi perekonomian mereka, dikarenakan PKL diwajibkan untuk menggunakan kendaraan atau *food truck*. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian bagi PKL karena tidak sebanding dengan jumlah pendapatannya sehari-hari. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel kebijakan revitalisasi GOR Delta Sidoarjo (Y) berpengaruh terhadap variabel dampak revitalisasi terhadap PKL (X) (Pratama, 2020)

10. Satya Budi Nugraha, Erni Suharini, Abd Basith Mukhlas, Febri Wahyu Saputro, Zulfikar Ardiansyah Fajri, Yumna Kinanthi, Syntyia Juli Prasetyo, dan Husna Fauzia tahun 2021 berjudul “Pengaruh Penataan Kawasan Kota Lama Semarang pada Aspek Ekonomi dan Sosial”.

Tujuan penelitian ini untuk menganalisis perubahan aktivitas dari aspek ekonomi dan sosial masyarakat sekitar kawasan tersebut terhadap penataan Kawasan Kota Lama Semarang. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa penataan Kawasan Kota Lama Semarang memberikan pengaruh yang positif terhadap kegiatan perekonomian. Penataan ini tidak hanya untuk melindungi warisan budaya dunia yang telah diakui oleh UNESCO, namun revitalisasi kawasan ini dapat menghidupkan kembali citra kawasan sehingga memberikan peluang-peluang usaha dan investasi. Daya tarik wisatawan lokal hingga internasional pun semakin meningkat untuk mengunjungi kawasan tersebut. Oleh karena itu, pemerintah

perlu melakukan evaluasi secara berlanjut agar dapat mempertahankan kualitas kawasan lebih baik. Dengan demikian, berdasarkan hasil penelitian bahwa variabel penataan Kawasan Kota Lama Semarang (Y) berpengaruh terhadap variabel aspek ekonomi (X_1) dan aspek sosial (X_2) (Nugraha et al., 2021).

11. Chai itawat Boonjubun tahun 2017 berjudul “Conflicts Over Streets: The Eviction of Bangkok Street Vendors”.

Tujuan penelitian ini untuk menyelidiki rencana pembersihan jalan di Kota Tua Bangkok atau rencana 'reklamasi trotoar untuk pejalan kaki' dan dampaknya terhadap PKL.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa rencana 'reklamasi trotoar untuk pejalan kaki' justru menyebabkan konflik. Gubernur Kota Bangkok dari partai Demokrat, mengumumkan rencana 'merebut kembali trotoar untuk pejalan kaki' pada Juli 2014. Rencana ini diciptakan oleh Administrasi Metropolitan Bangkok (BMA) yang didasarkan oleh undang-undang tentang Menjaga Kebersihan Publik dan Ketertiban Umum, berjanji untuk membawa 'keamanan dan ketertiban' ke kota. Salah satu implementasi rencana tersebut menyebabkan penghapusan pedagang kaki lima. Rencana tersebut bertujuan untuk mengembalikan keamanan dan ketertiban di jalan-jalan dengan mengurangi jumlah pedagang kaki lima, rencana itu akan dilaksanakan di semua 50 distrik di seluruh wilayah Metropolitan Bangkok. Alasan diciptanya rencana ini adalah karena terdapat laporan keluhan dari pejalan kaki, warga dan turis Bangkok mengeluh tentang masalah keamanan dan kemacetan yang disebabkan oleh kegiatan pedagang kaki lima di ruang publik trotoar dan jalan-jalan. Selain itu, terdapat pula tanggapan atas keprihatinan para pedagang itu sendiri mengenai pemerasan yang dilanggengkan oleh gangster kuat yang menuntut biaya sewa dan perlindungan, dan pelecehan oleh pejabat kota. Oleh sebab itu, BMA memandang bahwa sifat berjualan dipinggir jalan merupakan hal yang ‘tidak sehat’, artinya sebagai sesuatu yang dapat membuat ruang perkotaan tidak aman bagi penduduk dan wisatawan, serta merusak pemandangan yang dapat melemahkan citra kota tua kota.

Dengan demikian, BMA memutuskan untuk merelokasi atau memberikan lokasi baru bagi para pedagang kaki lima terlantar dengan menunjuk pasar yang terletak jauh di sudut-sudut kota Bangkok. Akan tetapi, keputusan tersebut hanya sepihak. PKL-PKL tersebut tidak ikut berpartisipasi memberikan suara atas

keputusan relokasi oleh BMA dan juga tidak pernah terlibat dalam proses perencanaan atau diberitahu oleh petugas Thetsakit (Departemen Penegakan Hukum Kota) mana pun tentang rencana tersebut sebelum pengumuman resmi. Padahal, penjual kaki lima adalah strategi untuk bertahan hidup dan menghidupi keluarga; bagi yang lain, itu adalah wirausaha, solusi untuk menganggur, atau cara mendapatkan penghasilan tambahan. Bagi pedagang kaki lima, jalan bukan hanya jalan untuk pergi ke suatu tempat; itu adalah ruang mata pencaharian, penuh dengan perjuangan, harapan, dan hubungan sosial, dan ruang di mana mereka berkontribusi pada ekonomi kota. Akibatnya, proses relokasi tidak berjalan lancar karena PKL tersebut tidak mendapatkan hak yang setara. Oleh karena itu, setelah penggusuran, beberapa pedagang pindah ke tempat berjualan baru yang telah ditunjuk, beberapa sekarang menyewa ruang pribadi di daerah Tha Chang, dan beberapa memutuskan untuk mengambil risiko ditangkap dan menjadi pedagang keliling di jalanan (Boonjubun, 2017).

12. Lina Martínez, John Rennie Short, Daniela Estrada tahun 2017 berjudul “The Urban Informal Economy: Street Vendors in Cali, Colombia”.

Tujuan penelitian ini untuk meneliti pedagang kaki lima di pusat kota Cali, Colombia dan hubungan sektor informal terkait erat dengan ekonomi formal dan fungsi kesejahteraan negara.

Hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu dari perspektif pemerintah, PKL dianggap merugikan dengan menduduki ruang publik, seperti mengurangi mobilitas kendaraan di daerah tersebut, tanpa membayar pajak. Namun, beberapa hak konstitusional di antaranya hak untuk bekerja membuat penghapusan PKL menjadi proses yang sangat sulit untuk diterapkan oleh pemerintah kota. Selain itu, ekonomi informal sebenarnya adalah bagian penting dari ekonomi perkotaan di belahan bumi Selatan. Hampir setengah dari populasi pekerja Colombia bergantung pada ekonomi informal untuk mendapatkan penghasilan. Aliran uang yang signifikan juga terjadi antara ekonomi formal dan informal karena PKL membeli barang dan jasa dari ekonomi formal. Oleh sebab itu, implementasi atau tindakan yang dilakukan untuk mengatur aktivitas PKL di Colombia adalah relokasi. Akan tetapi, relokasi tersebut tidak berjalan lancar. Hal ini disebabkan karena PKL merasa dilindungi oleh hak-hak konstitusional, akibatnya para PKL sering kali tidak mau menegosiasikan segala jenis proses relokasi dengan pemerintah. Bahkan tidak semua PKL Cali miskin, karena beberapa pedagang

pusat kota berpenghasilan cukup untuk menjamin kebutuhan dasar mereka dan bahkan untuk menyimpan uang. Dengan demikian, implikasi (keterlibatan) kebijakan seharusnya mengakui bahwa kegiatan PKL sebagai kegiatan yang meningkatkan pendapatan dan lapangan kerja dengan menyalurkan barang dan jasa kepada konsumen. Inovasi desain perkotaan juga perlu memahami kebutuhan dasar pedagang kaki lima dan proses kerja sehari-hari untuk memberikan alternatif bagi infrastruktur yang layak, penyimpanan, sanitasi, dan fasilitas penampungan (Martínez et al., 2017).

Tabel 2.5 Penelitian Terdahulu

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
1	David Kurniawan, Eduard Tjahjadi, dan Wita Simatupang/ <i>Studi Perubahan Kegiatan Perdagangan pada Koridor Komersial/2018</i>	Perubahan kegiatan (Y) Faktor Internal (X ₁) Faktor Eksternal (X ₂)	Kegiatan perdagangan di Kawasan Jatinegara telah mengalami depresiasi atau penurunan kegiatan perdagangan di sekitar koridor komersial. Perubahan tersebut terjadi akibat faktor pendorong secara internal dan eksternal. Faktor secara internal bahwa para pedagang tidak meningkatkan minat pembeli untuk mengunjungi dan membeli barang dagangannya. Hal ini menyebabkan pengunjung semakin sepi. Terakhir adalah faktor secara eksternal, bahwa Kawasan Jatinegara sudah tidak diminati karena dianggap tidak efisien dari segi waktu dan tambahan biaya untuk transportasi dan tenaga.

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
2	Muhamad Prianda Kurniawan/ <i>Analisis Dampak Ekonomi Kebijakan Penataan Pasar Tanah Abang Terhadap Penutupan Jalan Jatibaru Raya/2018</i>	Relokasi PKL (Y) Omzet Penjualan (X ₁) Keuntungan Penjualan (X ₂) Pendapatan (X ₃) Jarak Tempuh (X ₄) Waktu Tempuh (X ₅) Bahan Bakar (X ₆)	<p>Penataan pasar Tanah Abang dengan merelokasikan PKL ke tenda-tenda yang telah tersedia di jalan Jatibau Raya mempengaruhi pendapatan pedagang toko Blok G. Pendapatan pedagang Blok G menjadi berkurang 67,3%. Penurunan tersebut tidak hanya berdampak pada pedagang Blok G, namun dirasakan pula oleh supir angkutan umum. Sedangkan bagi PKL yang telah direlokasikan ke tenda-tenda mengalami kenaikan pendapatan sebesar 50,45% dari sebelumnya. Ketimpangan dari kebijakan tersebut akibat tidak tepat sasaran, seharusnya tenda-tenda yang telah disediakan adalah milik PKL untuk direlokasikan. Akan tetapi, tenda-tenda tersebut dimanfaatkan oleh para pedagang toko sehingga PKL tetap berjualan di sepanjang trotoar pasar Blok F dan Blok G. Selain itu, terjadi peningkatan biaya konsumsi bahan bakar sebesar 28,74 % akibat jarak tempuh supir angkutan umum semakin jauh sehingga waktu perjalanan semakin bertambah.</p>

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
3	Aram Palilu/ <i>Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon/2018</i>	Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon (Y) Infrastruktur Jalan (X ₁) Infrastruktur Pelabuhan Laut (X ₂) Infrastruktur Bandara Udara (X ₃)	Pembangunan infrastruktur jalan secara parsial berpengaruh besar terhadap nilai PDRB Kota Ambon. Hal tersebut disebabkan oleh kegiatan perekonomian menjadi lancar akibat infrastruktur jalan semakin baik sehingga kegiatan perekonomian semakin berkembang. Akan tetapi, infrastruktur Pelabuhan dan bandara udara belum berdampak secara signifikan terhadap PDRB, dikarenakan sarana dan prasarana pendukung masih belum terpenuhi secara maksimal sehingga kontribusi pada infrastruktur Pelabuhan dan bandara udara terhadap PDRB Kota Ambon masih kecil.
4	Almuttaqin Suddana/ <i>Perubahan Perilaku Pedagang Pasca Revitalisasi Blok III Pasar Raya Padang/2019</i>	Revitalisasi Pasar (Y) Waktu Berdagang (X ₁) Pelayanan (X ₂) Persediaan Barang (X ₃) Pemberian Bonus Untuk Pembeli (X ₄) Hubungan Antar Pedagang (X ₅)	Revitalisasi memberikan pengaruh terhadap perilaku pedagang, baik dalam hal melayani pembeli, kebersihan dan tata tertib, menstok barang, dan hubungan antara pedagang lama. Perubahan dalam hal melayani pembeli berupa waktu berdagang, strategi pelayanan, meningkatkan pembeli dengan memberikan bonus potongan harga, dan cara menaikkan omset pedagang. Perubahan kebersihan dan tata tertib berupa membuang sampah ke tong sampah, karung, maupun meletakkan di samping kedai agar tidak kotor. Terakhir adalah perubahan hubungan antara pedagang lama berupa hubungan dengan pedagang lama semakin jauh karena terdapat jarak antar pedagang lama.

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
5	Nadya Nur Novalita/ <i>Pengaruh Lokasi, Modal, Jam Kerja, dan Jenis Dagangan Terhadap Pedagang Kecil di Sekitar Stasiun Tanah Abang, Tebet, dan Jakarta Kota/2019</i>	Pendapatan Pedagang Kecil (Y) Lokasi Usaha (X ₁) Modal (X ₂) Jam Kerja (X ₃)	Penempatan lokasi tidak berpengaruh terhadap pendapatan pedagang kecil. Meskipun memiliki lokasi yang strategis, namun konsumen akan lebih memilih untuk berkeliling. Sedangkan terhadap modal, aktivitas pedagang, dan jenis dagangan mempengaruhi pendapatan pedagang. Jika semakin banyak modal yang dikeluarkan oleh pedagang, maka jumlah produk yang akan dijual akan semakin banyak. Kondisi tersebut dapat meningkatkan jumlah pendapatan. Jika semakin lama waktu jam kerja atau aktivitas pedagang, maka untuk mendapatkan konsumen lebih banyak semakin tinggi sehingga pendapatan akan meningkat. Jika semakin bervariasi jenis dagangan, maka dapat menarik konsumen lebih banyak sehingga pendapatan akan lebih tinggi.

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
6	<p>Bagus Suryo Nugroho/Pengaruh Lokasi, Biaya Sewa, serta Pungutan Terhadap Pendapatan Pedagang Kios di Pondok Ranji, Jurangmangu, dan Sudimara – Tangerang Selatan/2019</p>	<p>Pendapatan Pedagang Kios di 3 Stasiun Kota Tangerang Selatan (Y) Lokasi Kios (X_1) Biaya Sewa (X_2) Retribusi Non Resmi (X_3)</p>	<p>Lokasi, biaya sewa, dan pungutan atau retribusi non resmi dapat mempengaruhi pendapatan pedagang. Pendapatan pedagang yang dekat dengan stasiun mengalami peningkatan pendapatan sebesar 23,3% hingga 50% dari sebelumnya. Peningkatan tersebut terjadi akibat peningkatan jumlah pengunjung sekitar 53,3% atau sebanyak 40 pengunjung. Kondisi tersebut menyebabkan mayoritas pedagang lebih memilih untuk berjualan dekat dengan stasiun. Selain lokasi, biaya sewa dapat berpengaruh terhadap pendapatan pedagang. Biaya terbesar biasanya terjadi saat lebaran, besarnya biaya yang harus dikeluarkan kira-kira Rp500.000 hingga Rp1.000.000. Terakhir adalah pungutan atau palakan yang terjadi 2 – 3 kali dalam seminggu. Pungutan atau palakan dilakukan oleh ormas atau preman dan biasanya sering terjadi pada hari besar Islam (lebaran dan bulan puasa). Sedangkan faktor retribusi tidak terlalu berpengaruh terhadap pendapatan pedagang.</p>

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
7	<p>Wisnu Adhi Putra, Nana Nawasiah, Murti Widyarningsih/<i>Pengaruh Penentuan Lokasi Terhadap Kesuksesan Usaha Jasa Berskala Mikro/Kecil/2020</i></p>	<p>Kesuksesan Usaha (Y) Kondisi Lingkungan Bisnis (X₁) Ketersediaan Infrastruktur (X₂) Biaya Lokasi (X₃)</p>	<p>Kondisi lingkungan, kelengkapan infrastruktur, dan biaya lokasi dapat berpengaruh besar terhadap kesuksesan usaha. Lokasi yang dipertimbangkan oleh para pemilik usaha adalah dekat dengan pelanggan, pesaing, bahkan usaha lainnya. Hal tersebut dikarenakan menurut pemilik usaha, bahwa konsumen akan lebih memilih berbelanja pada lokasi yang dapat dijangkau dengan mudah. Selain lokasi, konsumen akan lebih memilih berbelanja pada tempat yang memiliki ketersediaan infrastruktur seperti ketersediaan akses oleh kendaraan dan adanya ketersediaan parkir yang memadai. Hal lain yang berdampak pada kesuksesan usaha adalah biaya lokasi berupa biaya sewa dan biaya renovasi.</p>
8	<p>Audrey Juliana, Christle Natasya, Rio Christian Raema, Verinda Dravega, dan Vincent Antonio/<i>Studi Penataan Koridor Jalan Pasar Santa dengan Prinsip Walkability/2020</i></p>	<p>Penataan Koridor Jalan (Y) Jalur Pejalan Kaki (X₁) Fasilitas Penyebrangan (X₂) Kelengkapan Fasilitas Jalan (X₃) Fasilitas Keamanan (X₄) Arus Lalu Lintas (X₅) Estetika dan Suasana (X₆)</p>	<p>Prinsip Walk pada konsep Transit Oriented Development (TOD) menjadi unsur paling penting untuk mendorong keberhasilan penerapan konsep. Akan tetapi, berdasarkan hasil penelitian bahwa jalur pedestrian di Pasar Santa belum menerapkan prinsip <i>Walk</i>. Hal ini menyebabkan masyarakat menjadi kurang berminat untuk berjalan kaki karena kurangnya kualitas dan kenyamanan pada fasilitas pejalan kaki. Selain itu, tidak adanya koneksi antar moda transportasi umum untuk berpindah tempat menuju dan dari lokasi pasar sehingga pengunjung kesulitan untuk menuju lokasi pasar. Permasalahan ini disebabkan oleh kurang matangnya persiapan</p>

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
			pemerintah dalam merencanakan fasilitas publik terutama fasilitas pejalan kaki.
9	<p>Rizky Dimas Pratama/<i>Kebijakan Revitalisasi Gelanggang Olahraga Delta Sidoarjo dan Dampaknya Terhadap Keberadaan Pedagang Kaki Lima/2020</i></p>	<p>Kebijakan Revitalisasi GOR Delta Sidoarjo (Y) Dampak Revitalisasi Terhadap PKL (X)</p>	<p>Tujuan revitalisasi GOR Delta Sidoarjo adalah untuk menambah nilai estetika kawasan, meningkatkan retribusi kawasan, meningkatkan prestasi para atlit, dan menata PKL. Dampak yang dirasakan oleh PKL adalah pendapatan pedagang menurun secara drastis dengan dijalankannya sistem satu pintu yang menutup 3 akses pintu keluar-masuk kawasan GOR. Secara otomatis, PKL akan kekurangan jumlah pembeli sehingga pendapatan yang diperoleh akan semakin menurun. Kondisi ini menyebabkan mereka harus berpindah ke lokasi lain hingga harus menghentikan kegiatannya. Hal tersebut terjadi karena kurangnya komunikasi antar pemangku kepentingan dan kebijakan yang telah terealisasikan tidak sesuai dengan kondisi perekonomian mereka, dikarenakan PKL diwajibkan untuk menggunakan kendaraan atau food truck. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian bagi PKL karena tidak sebanding dengan jumlah pendapatannya sehari-hari.</p>

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
10	Satya Budi Nugraha, Erni Suharini, Abd Basith Mukhlas, Febri Wahyu Saputro, Zulfikar Ardiansyah Fajri, Yumna Kinanthi, Syntya Juli Prasetyo, dan Husna Fauzia/ <i>Pengaruh Penataan Kawasan Kota Lama Semarang pada Aspek Ekonomi dan Sosial/2021</i>	Penataan Kawasan Kota Lama Semarang (Y) Aspek Ekonomi (X ₁) Aspek Sosial (X ₂)	Penataan Kawasan Kota Lama Semarang memberikan pengaruh yang positif terhadap kegiatan perekonomian. Penataan ini tidak hanya untuk melindungi warisan budaya dunia yang telah diakui oleh UNESCO, namun revitalisasi kawasan ini dapat menghidupkan kembali citra kawasan sehingga memberikan peluang-peluang usaha dan investasi. Daya tarik wisatawan lokal hingga internasional pun semakin meningkat untuk mengunjungi kawasan tersebut. Oleh karena itu, pemerintah perlu melakukan evaluasi secara berlanjut agar dapat mempertahankan kualitas kawasan lebih baik.
11	Chaitawat Boonjubun/ <i>Conflicts Over Streets: The Eviction of Bangkok Street Vendors/2017</i>	Kepentingan, strategi, dan hak pedagang kaki lima yang kompleks; Pengaruh penataan ruang terhadap mata pencaharian pedagang kaki lima dan terhadap keselamatan dan ketertiban jalan.	Gubernur Kota Bangkok dari partai Demokrat, mengumumkan rencana ‘merebut kembali trotoar untuk pejalan kaki’ pada Juli 2014. Rencana ini diciptakan oleh Administrasi Metropolitan Bangkok (BMA) yang didasarkan oleh undang-undang tentang Menjaga Kebersihan Publik dan Ketertiban Umum, berjanji untuk membawa ‘keamanan dan ketertiban’ ke kota. Salah satu implementasi rencana tersebut menyebabkan penghapusan pedagang kaki lima. Rencana tersebut bertujuan untuk mengembalikan keamanan dan ketertiban di jalan-jalan dengan mengurangi jumlah pedagang kaki lima, rencana itu akan dilaksanakan di semua 50 distrik di seluruh wilayah Metropolitan Bangkok. Alasan diciptanya rencana ini

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
			<p>adalah karena terdapat laporan keluhan dari pejalan kaki, warga dan turis Bangkok mengeluh tentang masalah keamanan dan kemacetan yang disebabkan oleh kegiatan pedagang kaki lima di ruang publik trotoar dan jalan-jalan. Selain itu, terdapat pula tanggapan atas keprihatinan para pedagang itu sendiri mengenai pemerasan yang dilanggengkan oleh gangster kuat yang menuntut biaya sewa dan perlindungan, dan pelecehan oleh pejabat kota. Oleh sebab itu, BMA memandang bahwa sifat berjualan dipinggir jalan merupakan hal yang ‘tidak sehat’, artinya sebagai sesuatu yang dapat membuat ruang perkotaan tidak aman bagi penduduk dan wisatawan, serta merusak pemandangan yang dapat melemahkan citra kota tua kota.</p> <p>Akan tetapi, rencana tersebut justru menyebabkan konflik akibat BMA tidak mengikutsertakan para PKL untuk ikut berpartisipasi dalam perencanaannya, atau dengan kata lain rencana tersebut hanya sepihak tanpa persetujuan dari PKL. Akibatnya, proses relokasi tidak berjalan lancar karena PKL tersebut tidak mendapatkan hak yang setara. Oleh karena itu, setelah penggusuran, beberapa pedagang pindah ke tempat berjualan baru yang telah ditunjuk, beberapa sekarang menyewa ruang pribadi di daerah Tha Chang, dan beberapa memutuskan untuk mengambil risiko</p>

No.	Penulis	Variabel	Hasil Penelitian
			ditangkap dan menjadi pedagang keliling di jalanan.
12	Lina Martínez, John Rennie Short, Daniela Estrada/ <i>The Urban Informal Economy: Street Vendors in Cali, Colombia/2017</i>	Karakteristik PKL; Ekonomi politik sektor informal; Hubungan antara sektor ekonomi formal dan sektor negara.	<p>Perspektif pemerintah, PKL dianggap merugikan dengan menduduki ruang publik, seperti mengurangi mobilitas kendaraan di daerah tersebut, tanpa membayar pajak. Padahal, ekonomi informal, seperti PKL sebenarnya adalah bagian penting dari ekonomi perkotaan di belahan bumi Selatan. Hampir setengah dari populasi pekerja Colombia bergantung pada ekonomi informal untuk mendapatkan penghasilan. Oleh karena itu, implementasi yang paling sering dilakukan adalah dengan melakukan relokasi. Namun, relokasi ini sering kali tidak berjalan lancar karena PKL merasa dilindungi oleh hak-hak konstitusional, akibatnya para PKL tidak mau menegosiasikan segala jenis proses relokasi dengan pemerintah.</p> <p>Dari kasus tersebut, implikasi (keterlibatan) kebijakan seharusnya mengakui bahwa kegiatan PKL sebagai kegiatan yang meningkatkan pendapatan dan lapangan kerja dengan menyalurkan barang dan jasa kepada konsumen, sehingga perlunya inovasi desain perkotaan yang juga memahami kebutuhan dasar pedagang kaki lima dan proses kerja sehari-hari untuk memberikan alternatif bagi infrastruktur yang layak, penyimpanan, sanitasi, dan fasilitas penampungan.</p>

Sumber : Hasil Kajian Pustaka Penulis (2022)

2.6 Sintesa Kajian Literatur

Hasil studi literatur yang telah diperoleh dari beberapa penelitian sebelumnya, ditemukan faktor-faktor yang memiliki pengaruh yang cukup signifikan dari revitalisasi Kawasan Stasiun terhadap kegiatan PKL dan disesuaikan dengan karakteristik Kawasan Perdagangan Jatinegara, yaitu tercantum ke dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2. 6 Hasil Sintesa Kajian Literatur

Teori Revitalisasi	Revitalisasi Jatinegara	Kegiatan PKL	Indikator
Intervensi Fisik	Revitalisasi stasiun Jatinegara (peningkatan kondisi muka bangunan dan perluasan stasiun)	Jenis Komoditas	Varian jenis dagangan (mentah, siap saji, non-makanan, dan jasa)
		Skala Pelayanan	Lokasi Asal Konsumen
		Lokasi Berdagang	Dekat dengan pusat kawasan publik dan jalur pedestrian
	Perbaikan dan perluasan jaringan jalan dan trotoar	Pola Penyebaran	Mengelompok (<i>Focus Agglomeration</i>) dan Memanjang (<i>Linier Concentration</i>)
		Sifat Pelayanan	Pedagang menetap (<i>static</i>), pedagang semi menetap (<i>semi static</i>) dan pedagang keliling (<i>mobile</i>)
	Pembangunan sarana penghubung (TransJakarta)	Waktu Pelayanan	Pagi hari hingga sore hari pukul 07.00 WIB – 15.00 WIB dan sore hari hingga malam hari pukul 15.00 WIB – 00.00 WIB

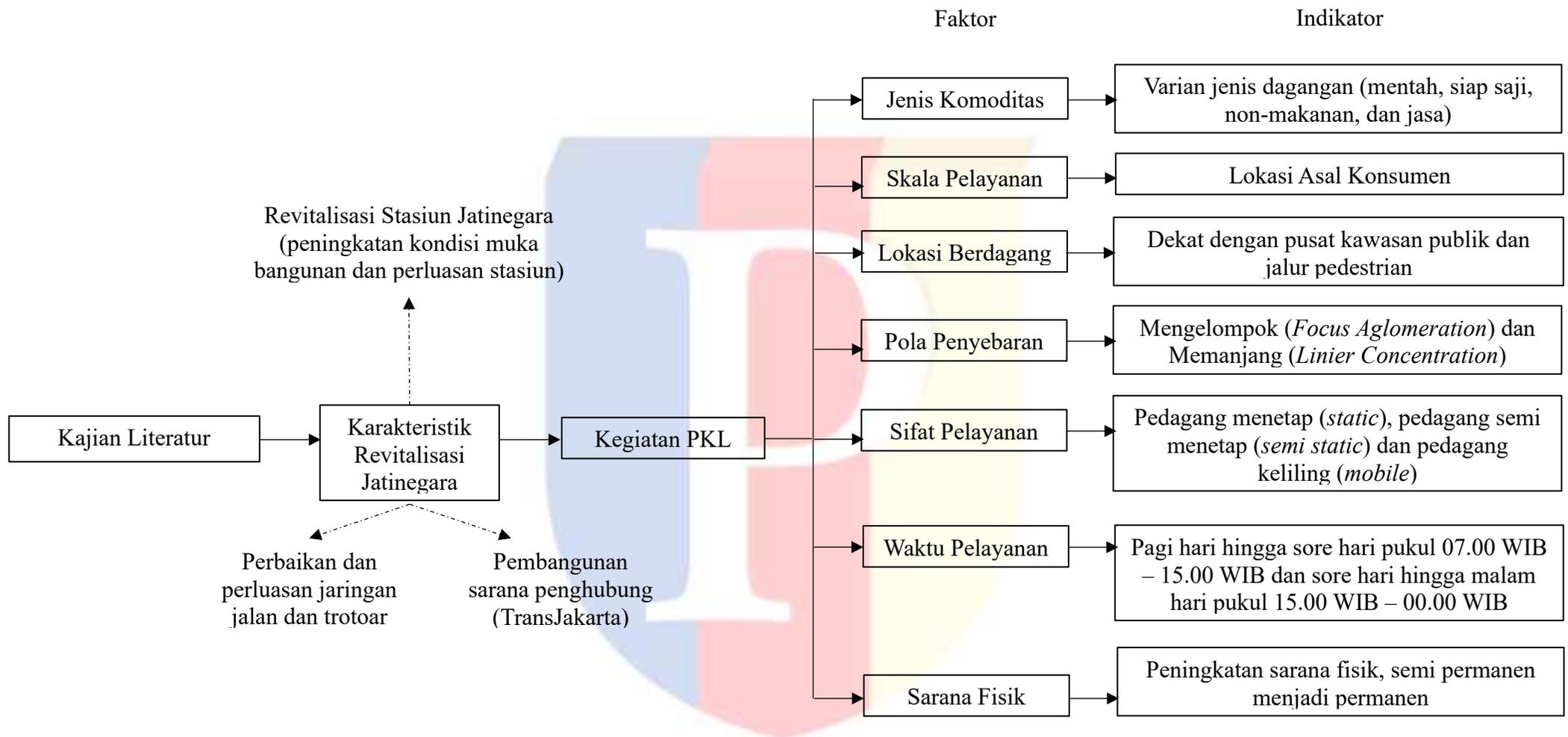
Teori Revitalisasi	Revitalisasi Jatinegara	Kegiatan PKL	Indikator
		Sarana Fisik	Peningkatan sarana fisik, semi permanen menjadi permanen

Sumber : Hasil Sintesa Penulis (2022)

2.7 Alur Proses Sintesa Kajian Literatur

Hasil kajian literatur yang telah dilakukan adalah faktor-faktor yang nantinya akan dijadikan variabel penelitian. Selain itu, kajian literatur tersebut dapat digunakan untuk diidentifikasi indikator-indikator sebagai tolak ukur dalam penelitian. Berikut adalah diagram alur proses sintesa kajian literatur.





Gambar 2. 2 Alur Proses Sintesa Kajian Literatur

Sumber : Hasil Sintesa Penulis (2022)