

BAB 2

SEKTOR INFORMAL, PEDAGANG KAKI LIMA (PKL) DAN POLA PERSEBARANNYA

2.1 Sektor Informal

2.1.1 Definisi Sektor Informal

Menurut KBBI Sektor Informal adalah lingkungan usaha tidak resmi; lapangan pekerjaan yang diciptakan dan diusahakan sendiri oleh pencari kerja (seperti wiraswasta), selain itu dapat diartikan juga unit usaha kecil yang melakukan kegiatan produksi dan/atau distribusi barang dan jasa untuk menciptakan lapangan kerja dan penghasilan bagi mereka yang terlibat unit tersebut bekerja dengan keterbatasan, baik modal, fisik, tenaga, maupun keahlian. Defisi lain dipaparkan oleh Jane Ihrig (2004) sektor informal merupakan kegiatan untuk memproduksi barang legal namun tidak sesuai dengan aturan pemerintah setempat, akibatnya terkesan ilegal.

Keith Hart (1971) mengatakan bahwa sektor informal adalah bagian angkatan kerja di kota yang berada di luar pasar tenaga kerja yang terorganisir. Selanjutnya Breman berpendapat bahwa sektor informal meliputi masa pekerja kaum miskin yang tingkat produktifitasnya jauh lebih rendah daripada pekerja di sektor modern di kota yang tertutup bagi kaum miskin ini. Kriteria yang dapat dipakai untuk menerangkan sektor informal antara lain umur, pendidikan, dan jam kerja sebagai indikator untuk menggambarkan karakteristik pekerja sektor informal. Dimana sektor informal tidak mengenal batasan umur, pekerja sektor informal itu umumnya berpendidikan rendah dan jam kerja yang tidak teratur. Selanjutnya sektor informal dibagi kedalam beberapa sub sektor, antara lain sub sektor perdagangan, jasa, transportasi, bangunan dan industri pengolahan dan untuk daerah pedesaan ditambah sub sektor pertambangan, khususnya penggalian pasir dan batu. Definisi yang dikemukakan oleh Hidayat tersebut, adalah tujuan dari segi ekonomi dimana usaha ilegal tidak termasuk di dalamnya.

2.1.2 Karakteristik Sektor Informal

Wirosardjono (2000) mengatakan bahwa sektor informal itu merupakan kegiatan ekonomi yang sifatnya kecil-kecilan (marginal) yang memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Pola kegiatan tidak teratur dalam segi waktu, modal maupun penerimaannya.
2. Tidak tersentuh oleh peraturan atau ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah.
3. Modal peralatan dan perlengkapan maupun omsetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan harian.
4. Umumnya tidak mampu mempunyai tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya.
5. Tidak mempunyai keterikatan dengan usaha lain yang besar.
6. Umumnya melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah.
7. Tidak membutuhkan keahlian dan ketrampilan khusus sehingga secara luwes dapat menyerap bermacam-macam tingkat pendidikan tenaga kerja.
8. Umumnya tiap-tiap satuan usaha mempekerjakan tenaga kerja yang sedikit dari lingkungan hubungan keluarga, kenalan atau berasal dari daerah yang sama.

Menurut Hariyono (2011:110) sektor informal memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Modal maupun omzetnya biasanya kecil dan usaha ini dilakukan atas dasar hitungan harian.
2. Peralatan dan perlengkapan yang digunakan biasanya sederhana.
3. Tidak mempunyai tempat tetap dan mudah dipindahkan oleh pihak yang berwenang, biasanya menempati di lokasi tertentu disepanjang jala kaki lima (trotoar).
4. Umumnya kegiatan dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah.
5. Relatif tidak membutuhkan keahlian dan keterampilan khusus sehingga dapat menyerap bermacam-macam tingkatan tenaga.

6. Umumnya tiap satuan usaha mempekerjakan tenaga yang sedikit dan dari lingkungan hubungan keluarga, teman dekat, orang yang dipercaya, tau berasal dari daerah yang sama.
7. Pengelolaannya dibantu oleh beberapa orang (karyawan).
8. Lebih dimaksudkan untuk mencari lapangan pekerjaan daripada untuk mencari keuntungan

2.2 Pedagang Kaki Lima Bermobil

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) istilah kaki lima adalah lantai yang diberi atap sebagai penghubung rumah dengan rumah, arti yang kedua adalah lantai (tangga) dimuka pintu atau di tepi jalan. Sama hal nya menurut McGee dan Yeung (1977: 25), PKL yang didefinisikan sebagai orang - orang yang menjajakan barang dan jasa untuk dijual di tempat yang merupakan ruang untuk kepentingan umum, terutama di pinggir jalan dan trotoar.

Menurut Gilang (2007) PKL adalah pedagang yang berjualan, tapi tidak mempunyai kios atau toko, sehingga tempat keramaian seperti pasar, stasiun bis dan kereta atau halte dan tempat wisata dipilih menjadi tempat berjualan. Pedagang di emperan dan trotoar yang yang memakai alat dagang lapak maupun pedagang yang memakai gerobak atau pikulan, sama-sama disebut PKL. Gilang selanjutnya menyebutkan penyebab banyak munculnya PKL di perkotaan diantaranya:

- Kesulitan ekonomi. Krisis keuangan yang terjadi sekitar tahun 1997-1999 menyebabkan harga-harga barang naik dengan begitu cepat (drastis), banyak orang yang kehilangan pekerjaan atau menganggur. Banyak di antara mereka memilih menjadi PKL.
- Sempitnya lapangan pekerjaan. Orang semakin banyak yang menganggur karena tidak adanya lapangan pekerjaan, lalu mereka memilih menjadi PKL karena modalnya dan tidak terlalu memiliki keahlian khusus. alasan memilih menjadi PKL juga dikarenakan mereka harus menafkahi keluarganya.

- Urbanisasi atau perpindahan orang dari desa ke kota. Orang-orang dari desa berdatangan ke kota karena di desanya tidak ada pekerjaan dan kehidupannya miskin. Mereka berangkat ke kota tanpa modal pendidikan maupun keahlian dan akhirnya memilih menjadi PKL

Kondisi para PKL yang semakin modern menjadikan teknologi transportasi sebagai sarana berjualan yang efektif, sehingga munculah istilah *food truck* pertama kali di Amerika. *Food truck* adalah kendaraan besar yaitu *truck* yang dimodifikasi sedemikian rupa oleh pemiliknya dan dipakai untuk berjualan di tempat-tempat keramaian seperti taman kota ataupun pusat perkantoran. *Food Truck* inilah yang menjadi cikal bakal munculnya PKL bermobil di Indonesia, salah satunya di Kota Bandung. Menurut Ossel (2017) dalam penelitiannya dijelaskan bahwa PKL bermobil memanfaatkan bentuknya yang mudah berpindah ke tempat-tempat strategis (*Mobile*) dan berpotensi untuk mendapatkan banyak pelanggan di tempat yang sudah dipilih tersebut, terlebih lagi mereka memindah mobil mereka ke tempat yang ramai akan calon konsumen. Sebagian besar dari PKL bermobil ini menjual sepatu, baju dan aksesoris fashion lainnya. Jenis kendaraan yang digunakan pun bervariasi mulai dari mobil bak terbuka hingga mini bus (Eriyus, 2019).

2.3 Karakteristik Pedagang Kaki Lima Bermobil

Identifikasi Karakteristik PKL bertujuan untuk mengetahui karakteristik yang ada di lokasi penelitian, hal ini adalah upaya menemukan karakteristik PKL agar dapat mengetahui aktivitas PKL. Menurut McGee dan Yeung (1977:72) aktivitas PKL memiliki 3 aspek penting yaitu aspek pergerakan (*flow*), aspek ruang (*spacial*) aktivitas PKL dan aspek aktivitas PKL. Berikut penjelasan dari masing-masing aspek tersebut.

2.3.1 Aspek Pergerakan (*Flow*) PKL

Aktivitas PKL tidak akan terlepas dari 2 perilaku yaitu PKL itu sendiri dan konsumen. Pergerakan yang dilakukan oleh PKL meliputi pergerakan dari tempat tinggal menuju lokasi berdagang. Sedangkan pergerakan konsumen yaitu berawal

dari tempat tinggal atau tempat bekerja menuju ke PKL. Dalam mendefinisikan pergerakan terdiri dari 3 indikator yaitu jarak antara kedua lokasi, waktu pergerakan yaitu lama waktu yang ditempuh dan moda transportasi yang digunakan (McGee dan Yeung 1977:72).

2.3.2 Aspek Ruang (*spacial*) Aktivitas PKL

Komponen dalam aspek ruang aktivitas PKL antara lain: lokasi berdagang PKL, pola pelayanan PKL dan pola penyebaran PKL.

2.3.2.1 Lokasi Berdagang PKL

Menurut McGee dan Yeung (1977:61) lokasi berdagang PKL tidak tersebar secara merata di setiap kota, mereka cenderung berkumpul atau mengelompok di daerah-daerah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, di simpul-simpul jalan atau berdekatan dengan pusat keramaian seperti tempat hiburan, pasar publik, terminal dan daerah komersial dimana mereka dapat menarik banyak pelanggan. Kecenderungan PKL untuk berkonsentrasi di daerah yang terdapat banyak pelanggan dan arus lalu lintas yang padat bertujuan untuk meningkatkan jumlah penjualan.

Menurut Bromley dalam Manning (1985:238) Sektor informal menempati lokasi yang tidak sesuai seperti pada ruang terbuka (*open space*), penutup jalan-jalan tertentu, pemanfaatan bagian tertentu dari jalan dan lain sebagainya. PKL selalu memilih ruang yang paling menguntungkan dimana terdapat pengunjung yang berlalu lalang.

Studi yang dilakukan oleh Widodo (2000) menyimpulkan bahwa, faktor-faktor yang diperkirakan mempengaruhi pemilihan lokasi oleh PKL yaitu:

- Selalu dekat dengan lokasi kegiatan formal dan pusat kota, dimana kegiatan lokasi formal dan pusat kota merupakan kedua lokasi strategis yang mampu menarik konsumen banyak.

- Dekat dengan tempat tinggal PKL, karena para PKL cenderung berusaha meminimumkan biaya angkutan atau transportasi.
- Aksesibilitas, yaitu kemudahan pencapaian menuju lokasi.
- Banyaknya penjual sejenis di lokasi, PKL cenderung lebih memilih lokasi usaha secara mengelompok dengan penjual sejenis.

2.3.2.2 Sarana Fisik PKL

Sarana fisik yang digunakan PKL menurut McGee dan Yeung (1977: 82-83) yaitu, pada umumnya bentuk sarana dagang pada PKL di kota-kota Asia Tenggara sangat sederhana dan biasanya mudah untuk dipindah dan dibawa dari suatu tempat ke tempat yang lain. Masing-masing jenis bentuk sarana berdagang, memiliki ukuran yang berbeda-beda, sehingga berbeda pula ukuran ruang yang diperlukan. Besaran ruang mempengaruhi dalam pengaturan dan penataan ruang untuk PKL.

Waworoentoe dalam Widjajanti (2009) menyebutkan bentuk sarana fisik pedagang yang digunakan oleh PKL dikelompokkan sebagai berikut:

- Pikulan/keranjang, bentuk sarana ini digunakan oleh pedagang yang keliling (*mobile hawkers*) atau semi menetap (*semi static*), bentuk ini dimaksudkan agar mudah berpindah dari satu tempat ke tempat lain.
- Kios, jenis PKL menetap karena sarana aktivitas yang permanen atau tidak dapat dipindahkan biasanya merupakan bangunan semi permanen yang terbuat dari papan.
- Warung semi permanen, beberapa gerobak yang diatur berderet yang dilengkapi dengan meja dan bangku-bangku panjang. Bentuk sarana ini beratap dari bahan terpal atau plastik yang tidak tembus air dan biasanya berjualan makanan dan minuman.
- Gerobak/kereta dorong, bentuk sarana terdapat dua jenis, yaitu beratap dan tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis PKL yang menetap dan tidak menetap. Biasanya menjajakan makanan, minuman dan rokok.

- Meja/jongko, bentuk sarana berdagang seperti ini menggunakan alat bantu meja dan beratap atau tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis PKL yang menetap (*static*).
- Gelaran/alas, bentuk sarana aktivitas ini biasanya menggelar barang dagangannya diatas kain, tikar dan lainnya. Sarana ini dikategorikan PKL yang semi menetap (*semi static*).
- Kendaraan, bentuk sarana aktivitas berupa kendaraan baik itu mobil maupun sepeda motor sehingga mudah berpindah tempat maka sarana ini dikategorikan jenis PKL yang keliling (*mobile hawkers*) atau semi menetap (*semi static*).

Sarana fisik kendaraan menurut Waworoentoe dalam Widjajanti (2009) dalam penelitian ini digunakan sebagai indikator untuk menentukan jenis kendaraan apa yang digunakan PKL. jenis kendaraan dibagi dalam 8 kategori menurut Bina Marga dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), antara lain:

- Golongan 1:
Sepeda motor (MC) dengan 2 atau 3 roda (meliputi sepeda motor dan kendaraan roda 3 sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).
- Golongan 2:
Sedan, jeep dan station wagon (sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)
- Golongan 3:
Opelet, pick-up oplet, combi dan minibus (sesuai sistem klasifikasi Bina Marga) - Kecuali combi, umumnya sebagai kendaraan penumpang umum, maksimum 12 tempat duduk, seperti: mikrolet, angkot, minibus - Pick-up yang diberi penaung, kanvas/ pelat dengan route dalam kota atau angkutan pedesaan
- Golongan 4:
Pick-up, micro truck dan mobil hantaran atau pick-up box (sesuai sistem klasifikasi Bina Marga) - Umumnya sebagai kendaraan barang, maksimal beban sumbu belakang 3,5 ton dengan bagian belakang sumbu tunggal roda tunggal (STRT)
- Golongan 5a:

Bus Kecil - Sebagai kendaraan penumpang umum dengan tempat duduk 16-26 buah seperti: kopaja, metromini, elf dengan bagian belakang sumbu tunggal roda ganda (STRG), panjang kendaraan maksimal 9 m, dengan sebutan bus $\frac{3}{4}$

Golongan 5b:

Bus Besar Sebagai kendaraan penumpang umum dengan tempat duduk 30-56 buah seperti: bus malam, Bus Kota, Bus Antar Kota dengan bagian belakang sumbu tunggal roda ganda (STRG)

- Golongan 6a:

Truck 2 sumbu 4 roda - Kendaraan barang dengan muatan sumbu terberat 5 ton (MST5, STRT) pada sumbu belakang dengan as depan 2 roda dan as belakang 2 roda

Golongan 6b:

Truck 2 sumbu 6 roda - Kendaraan barang dengan muatan sumbu terberat 8-10 ton (MST 8-10, STRG) pada sumbu belakang dengan as depan 2 roda dan as belakang 4 roda

- Golongan 7a:

Truck 3 sumbu - Kendaraan barang dengan 3 sumbu yang tata letaknya STRT (Sumbu Tunggal Roda Tunggal) dan SGRG (Sumbu Ganda Roda Ganda)

Golongan 7b:

Truck gandengan - Kendaraan nomor 6 atau 7 yang diberi gandengan bak truck dan dihubungkan dengan batang besi segitiga disebut juga Full Trailler Truck

Golongan 7c:

Truck semi trailler - Atau disebut truck tempelan, adalah kendaraan yang terdiri dari kepala truck dengan 2-3 sumbu yang dihubungkan secara sendi dengan pelat dan rangka bak yang beroda belakang, yang mempunyai 2 atau 3 sumbu pula

- Golongan 8:

Kendaraan tidak bermotor, yaitu bertenaga manusia atau hewan di atas roda (meliput sepeda, becak, kereta kuda dan kereta dorong sesuai sistem klasifikasi Bina Marga). Catatan: dalam hal ini kendaraan bermotor tidak dianggap sebagai unsur lalu-lintas, tetapi sebagai unsur hambatan samping.

Dalam penelitian ini jenis kendaraan disesuaikan dengan kondisi di lapangan sehingga dibagi ke dalam 4 jenis yaitu mobil penumpang kecil, mobil penumpang sedang, mobil pick up dan truk ringan.

2.3.2.3 Pola Pelayanan PKL

Atas dasar sifat pelayanan PKL (McGee dan Yeung, 1977: 82-83), maka kegiatan PKL dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian yang diuraikan sebagai berikut:

- Pedagang Menetap (*static hawkers units*), ciri unit ini adalah PKL yang berjualan menetap pada suatu tempat tertentu dengan sarana fisik berdagang dengan kios/jongko.
- Pedagang semi menetap (*semistatic hawkers units*), ciri utama unit ini adalah PKL yang pada periode waktu tertentu menetap pada suatu lokasi kemudian bergerak setelah waktu berjualan selesai (sore atau malam hari) dengan sarana fisik kios beroda, jongko atau roda/kereta beratap.
- Pedagang keliling (*mobile hawkers units*), unit ini ditunjukkan oleh sarana fisik perdagangan yang mudah dibawa, atau dengan kata lain ciri utama dari unit ini adalah PKL yang berjualan bergerak dari satu tempat ke tempat lain dengan sarana fisik kereta dorong, pikulan atau keranjang dan kendaraan.

Pola pelayanan PKL menurut McGee dan Yeung (1977) pada penelitian ini tidak dilibatkan dalam proses analisis. Pola tersebut hanya akan digunakan sebagai pelengkap data untuk bab 4, yaitu yang menggambarkan kondisi umum wilayah studi.

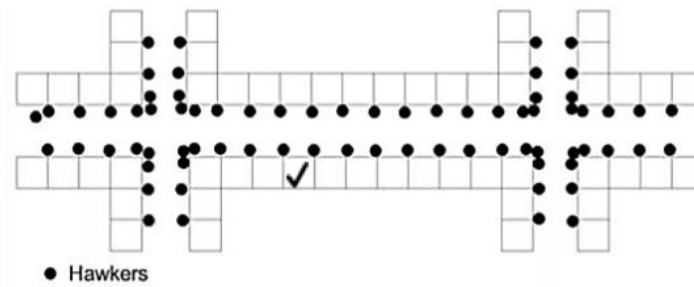
2.3.2.4 Pola Penyebaran PKL

Menurut McGee dan Yeung (1977:76) pola penyebaran PKL dipengaruhi oleh aglomerasi dan aksesibilitas.

- Aglomerasi, aktivitas PKL selalu akan memanfaatkan aktivitas-aktivitas di sektor formal dan biasanya pusat-pusat perbelanjaan menjadi salah satu daya tarik lokasi sektor informal untuk menarik konsumennya. Adapun cara PKL menarik konsumen dengan cara penjualan berkelompok (aglomerasi). Para PKL cenderung melakukan kerjasama dengan pedagang PKL lainnya yang sama jenis dagangannya atau saling mendukung seperti penjual makanan dan minuman. Pengelompokan PKL juga merupakan salah satu daya tarik bagi konsumen, karena mereka dapat bebas memilih barang atau jasa yang diminati konsumen.
- Aksesibilitas, para PKL lebih suka berlokasi di sepanjang pinggir jalan utama dan tempat-tempat yang sering dilalui pejalan kaki. Dengan demikian dagangan PKL dapat dilihat dengan mudah oleh calon pembeli, sehingga peluang terjadinya jual beli lebih besar.

Pola sebaran aktivitas PKL menurut McGee dan Yeung (1977:37-38) terdapat 2 (dua) kategori, yaitu sebagai berikut:

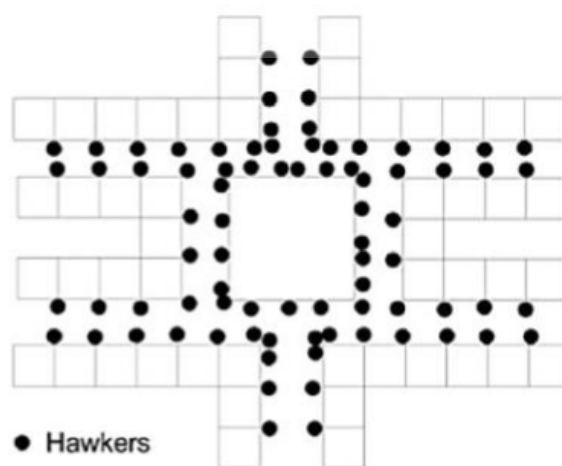
- Pola penyebaran memanjang (*linier agglomeration*), pola penyebaran ini dipengaruhi oleh pola jaringan jalan. Pola penyebaran memanjang ini terjadi di sepanjang/pinggiran jalan utama atau jalan penghubung. Pola ini terjadi berdasarkan pertimbangan kemudahan pencapaian, sehingga mempunyai kesempatan besar untuk mendapatkan konsumen. Jenis komoditi yang biasa diperdagangkan adalah sandang atau pakaian, kelontong, jasa reparasi, buah-buahan, rokok atau obat-obatan dan lainnya.



Gambar 2. 1 Pola Penyebaran Memanjang (Linier)

Sumber: McGee dan Yeung, 1977: 37.

- Pola penyebaran mengelompok (*focus agglomeration*), biasa terjadi pada mulut jalan, di sekitar pinggir pasar umum atau ruang terbuka. Pengelompokan ini terjadi karena adanya suatu pemusatan atau pengelompokan pedagang yang memiliki sifat sama atau berkaitan. Pengelompokan pedagang yang sejenis atau pedagang yang mempunyai sifat komoditas yang sama atau saling menunjang, akan menguntungkan pedagang, karena mempunyai daya tarik besar terhadap calon pembeli. Aktivitas pedagang dengan pola ini dijumpai pada ruang-ruang terbuka seperti taman, lapangan dan lainnya. Biasanya dijumpai pada para pedagang makanan dan minuman.



Gambar 2. 2 Pola Penyebaran Mengelompok (Focus Agglomeration)

Sumber: McGee dan Yeung, 1977: 37.

Pola penyebaran PKL menurut Mc Gee dan Yeung (1977) pada penelitian ini digunakan dalam proses analisis untuk mengetahui bagaimana pola sebaran PKL bermobil di Kota Bandung.

2.3.3 Aspek Aktivitas PKL

Komponen pada aspek aktivitas PKL terdiri dari waktu berdagang PKL dan Jenis dagangan PKL.

2.3.3.1 Waktu Berdagang PKL

Menurut Mc. Gee dan Yeung (1977:76) dari penelitian di kota-kota di Asia Tenggara menunjukkan bahwa pola aktivitas PKL menyesuaikan terhadap irama dari ciri kehidupan masyarakat sehari-hari. Penentuan periode waktu kegiatan PKL didasarkan pula atau sesuai dengan perilaku kegiatan formal. Hari dan jam kerja kegiatan formal menurut Undang-Undang No 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan menyebutkan bahwa ketentuan jam kerja diatur dalam 2 sistem yaitu:

- 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau
- 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa hari kerja (*weekday*) kegiatan formal adalah 5 hari di hari senin sampai dengan hari jumat atau 6 hari dalam 1 minggu di hari senin sampai dengan hari sabtu. Hari sabtu adalah hari terakhir kerja maka hari sabtu dan minggu adalah hari libur (*weekend*).

Waktu berdagang PKL terbagi menjadi dua periode waktu dalam satu hari, yaitu periode 1 adalah pagi/siang dan periode 2 adalah sore/malam (Mc. Gee dan Yeung, 1977:38). Sedangkan Menurut KBBI periode waktu dalam satu hari yaitu:

- Pagi adalah bagian awal atau waktu setelah matahari terbit hingga menjelang siang (kira-kira pukul 05.00-11.00)
- Siang adalah bagian hari yang terang atau waktu antara pagi dengan petang (kira-kira pukul 11.00-14.00)

- Sore/petang adalah waktu sesudah tengah hari kira-kira dari pukul 14.00 hingga matahari terbenam.
- Malam adalah waktu setelah matahari terbenam hingga matahari terbit.

Periode berjualan PKL menurut McGee dan Yeung (1977) pada penelitian ini akan digunakan sebagai acuan waktu saat observasi di lapangan, dimana pelaksanaan observasi dilakukan di hari kerja (*weekday*) dan hari libur (*weekend*) dengan masing-masing observasi dilakukan berdasarkan 2 periode yaitu, periode 1 pagi/siang pukul 05.00-11.00/11.00-14.00 dan periode 2 sore/malam pukul 14.00-matahari terbenam/ setelah matahari terbenam hingga matahari terbit.

Jam operasional PKL menurut McGee dan Yeung, (1977:89) Pada umumnya PKL bekerja berjam-jam dalam mempersiapkan dan menjual barang jualannya. Jam kerja yang dimaksud disini adalah berapa jam PKL menjual barang jualannya setiap hari. Jam kerja PKL dibagi menjadi 5 bagian yaitu, kurang dari 4 jam, 5-6 jam, 7-8 jam, 8-10 jam, Lebih dari 11 jam.

2.3.3.2 Jenis Dagangan PKL

Jenis dagangan PKL pada umumnya menyesuaikan dengan lingkungan sekitar lokasi usaha seperti menurut McGee dan Yeung (1977: 82-83), jenis dagangan pedagang kaki lima sangat dipengaruhi oleh aktivitas yang ada di sekitar kawasan pedagang melakukan aktivitasnya. Misalnya di suatu kawasan perdagangan, maka jenis dagangan yang ditawarkan akan beraneka ragam, seperti makanan atau minuman, pakaian, barang kelontong, dan lain-lain. Selanjutnya McGee dan Yeung (1977: 81) menyatakan jenis dagangan yang ditawarkan oleh PKL dikelompokkan menjadi 3 (tiga) yaitu:

- Makanan dan minuman, yang terdiri dari makanan yang tidak dan belum diproses, termasuk makanan mentah, seperti daging, buah-buahan, dan sayuran, makanan yang siap saji, yaitu pedagang makanan dan minuman yang sudah dimasak.

- Barang yaitu barang bukan makanan, mulai dari tekstil hingga obat-obatan.
- Jasa, yang terdiri dari beragam aktivitas seperti jasa perbaikan sol sepatu dan jasa potong rambut. Jenis komoditas ini cenderung menetap.

Karakteristik PKL sebagai bagian dari sektor informal dapat dilihat melalui ciri-ciri secara umum yang dikemukakan oleh Kartono, dkk dalam Mustafa (2008) bahwa pedagang kaki lima umumnya berperan sebagai pedagang sekaligus produsen yang bermodal kecil dan volume perputaran barang kecil serta biasanya bersifat family enterprise. Karakteristik berlokasinya ada yang menetap dan berkeliling ke tempat-tempat keramaian. Jenis barang dagangan sebagian besar berupa makanan dan minuman berkualitas relatif rendah tetapi tahan lama secara eceran.

Secara khusus An-naf (1983) dalam Mustafa (2008) mengemukakan karakteristik pedagang kaki lima sebagai berikut:

- PKL pada umumnya tergolong angkatan kerja produktif dan menjadikan PKL sebagai mata pencaharian pokok.
- Tingkat pendidikan relatif rendah.
- PKL mulai berdagang sejak sekitar 5-10 tahun yang lalu, sebelum menjadi pedagang, mereka umumnya bekerja sebagai petani dan buruh di daerah-daerah.
- Permodalan mereka umumnya sangat lewah, dan diusahakan sendiri karena tidak ada hubungan dengan bank.
- PKL umumnya memperdagangkan bahan pangan, sandang, dan kebutuhan sekunder.
- Tingkat pendapatan mereka relatif rendah untuk memenuhi kebutuhan hidup perkotaan.
- Pada hakikatnya mereka telah terkena pajak dengan adanya retribusi maupun pungutan-pungutan tidak resmi.

Menurut An-naf (1983), usia PKL pada umumnya berada pada kelompok usia produktif. Berdasarkan Badan Pusat Statistika, kelompok usia produktif memiliki rentang usia 15-64 tahun. Dalam Undang-undang No.20 Tahun 1999 tentang Ratifikasi Konvensi ILO No. 138 Tahun 1973 mengenai Batas Usia Minimum Diperbolehkan Bekerja, disebutkan bahwa, sesuai dengan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Konvensi, Indonesia melampirkan pernyataan (*Declaration*) yang menetapkan bahwa batas usia minimum untuk diperbolehkan bekerja yang diberlakukan di wilayah Republik Indonesia adalah 15 (lima belas) tahun. Selanjutnya Bab Pokok-pokok Konvensi pada Undang-undang tersebut juga menjelaskan perihal, Untuk pekerjaan-pekerjaan yang membahayakan kesehatan, keselamatan, atau moral anak harus diupayakan tidak boleh kurang dari 18 (delapan belas) tahun, kecuali untuk pekerjaan ringan tidak boleh kurang dari 16 (enam belas) tahun. Kategori umur menurut Departemen Kesehatan RI (2009) masa balita adalah usia 0-5 tahun, masa kanak-kanan usia 5-11 tahun, masa remaja awal usia 12-16 tahun, masa remaja akhir usia 17-25 tahun, masa dewasa awal 26-35 tahun, masa dewasa akhir usia 36-45 tahun, masa lansia awal usia 46-55 tahun, masa lansia akhir 56-65 tahun, dan masa manula diatas 65 tahun.

Menurut Mustafa (2008) beberapa karakteristik khas pedagang kaki lima yang perlu dikenali adalah sebagai berikut.

- Pola persebaran pedagang kaki lima umumnya mendekati pusat keramaian dan tanpa izin menduduki zona-zona yang mestinya menjadi milik publik (*depriving public space*).
- Para pedagang kaki lima umumnya memiliki daya resisitensi sosial yang sangat lentur terhadap berbagai tekanan dan kegiatan penertiban.
- Sebagai sebuah kegiatan usaha pedagang kaki lima umumnya memiliki mekanisme involutif penyerapan tenaga kerja yang sangat longgar.
- Sebagian besar pedagang kaki lima adalah kaum migran, dan proses adaptasi serta eksistensi mereka didukung oleh bentuk-bentuk hubungan patronase yang didasarkan pada ikatan faktor kesamaan daerah asal (*locality sentiment*).

- Para pedagang kaki lima rata-rata tidak memiliki ketrampilan dan keahlian alternatif untuk mengembangkan kegiatan usaha baru di luar sektor informal kota.

Menurut Firdausy (1995), mendeskripsikan karakteristik dan masalah yang dihadapi PKL dalam beberapa aspek, sebagai berikut.

- Aspek Ekonomi: PKL merupakan kegiatan ekonomi skala kecil dengan modal relatif minim. Aksesnya terbuka sehingga mudah dimasuki usaha baru, konsumen lokal dengan pendapatan menengah ke bawah, teknologi sederhana/tanpa teknologi, jaringan usaha terbatas, kegiatan usaha dikelola satu orang atau usaha keluarga dengan pola manajemen yang relatif tradisional. Selain itu, jenis komoditi yang diperdagangkan cenderung komoditi yang tidak tahan lama, seperti makanan dan minuman.
- Aspek Sosial-Budaya: sebagian besar pelaku berpendidikan rendah dan migran (pendatang) dengan jumlah anggota rumah tangga yang besar. Mereka juga bertempat tinggal di pemukiman kumuh.
- Aspek Lingkungan: kurang memperhatikan kebersihan dan berlokasi di tempat yang padat lalu lintas.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa PKL memiliki indikator yang beragam menurut berbagai sumber. Indikator penelitian adalah acuan atau standar dalam penelitian. Indikator-indikator yang terpilih dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2. 1
Indikator Penelitian

Variabel	Sumber	Indikator	Indikator Terpilih
Karakteristik PKL	McGee dan Yeung, 1977	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak - Waktu pergerakan - Moda transportasi - Lokasi berdagang - Sarana fisik 	<ul style="list-style-type: none"> - Lokasi berdagang - Sarana fisik - Waktu berdagang - Jenis dagangan - Modal usaha

Variabel	Sumber	Indikator	Indikator Terpilih
		<ul style="list-style-type: none"> - Waktu berdagang - Jenis dagangan - Pola pelayanan/tempat berdagang 	<ul style="list-style-type: none"> - Usia - Pendidikan - Asal daerah - Pendapatan - Retribusi - Pola pelayanan/tempat berdagang
	Waworoentoe dalam Widjajanti, 2009	<ul style="list-style-type: none"> - Sarana fisik 	
	Kartono dkk dalam Mustafa, 2008	<ul style="list-style-type: none"> - Modal usaha - Lokasi berdagang - Jenis dagangan 	
	Julissar An-naf, 1983	<ul style="list-style-type: none"> - Usia - Pendidikan - Waktu berdagang - Modal usaha - Jenis dagangan - Pendapatan - Retribusi/pungutan liar 	
	Mustafa, 2008	<ul style="list-style-type: none"> - Tenaga kerja - Asal daerah - Pendidikan 	
	Firdausy, 1995	<ul style="list-style-type: none"> - Modal usaha - Pendapatan - Tenaga kerja - Jenis dagangan - Pendidikan - Asal daerah 	
Pola Sebaran	McGee dan Yeung, 1977	<ul style="list-style-type: none"> - Pola Waktu Operasional - Pola penyebaran 	<ul style="list-style-type: none"> - Periode waktu pagi/siang/sore/malam - Pola penyebaran memanjang (<i>linier agglomeration</i>) - Pola penyebaran mengelompok (<i>focus agglomeration</i>)

Sumber: Hasil Analisis, 2020

2.4 Jalan

Jalan merupakan prasarana yang sangat penting sebagai penunjang transportasi, dimana jalan merupakan wahana tempat terjadinya gerakan transportasi sehingga terjalin hubungan antara satu daerah dengan daerah lainnya, hal ini dikatakan oleh Morlok (1988).

Undang-Undang Republik Indonesia (UURI) Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa, jalan adalah suatu prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Jalan mempunyai peranan penting terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar wilayah yang seimbang, pemerataan hasil pembangunan serta pemantapan pertahanan dan keamanan nasional dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan dijelaskan bahwa penyelenggaraan jalan yang konsepsional dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Dalam hubungan ini dikenal sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Pada setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status, dan kelas jalan. Pengelompokan jalan berdasarkan status memberikan kewenangan kepada Pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip-prinsip otonomi daerah.

2.4.1 Sistem Jaringan Jalan

Menurut UU RI Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pasal 7 menyebutkan bahwa, sistem jaringan jalan terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Definisi kedua sistem jaringan jalan tersebut sebagai berikut.

- a. Sistem jaringan primer adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.

- b. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan pasal 7 menyebutkan bahwa, sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan. Sistem jaringan jalan disusun sebagai berikut.

- a. Sistem jaringan jalan primer

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

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

Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antarkawasan perkotaan, yang diatur secara berjenjang sesuai dengan peran perkotaan yang dihubungkannya. Untuk melayani lalu lintas menerus maka ruas-ruas jalan dalam sistem jaringan jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan.

- b. Sistem jaringan jalan sekunder

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

Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan yang menghubungkan antarkawasan di dalam perkotaan yang diatur secara berjenjang sesuai dengan fungsi kawasan yang dihubungkannya.

2.4.2 Fungsi Jalan

Menurut UU RI Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa, jalan umum berdasarkan fungsinya terbagi atas Jalan Arteri, Jalan Kolektor, Jalan Lokal, dan Jalan Lingkungan. Definisi dari setiap fungsi jalan adalah sebagai berikut.

2.4.2.1 Jalan Arteri

Jalan arteri adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan arteri dibagi menjadi jalan arteri primer dan arteri sekunder dengan masing-masing didefinisikan sebagai berikut.

- Arteri Primer

Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antar kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km per jam, lebar badan jalan minimal 11 meter, lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal, jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi, serta tidak boleh terputus di kawasan perkotaan.

- Arteri Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 11 meter, dan lalu lintas tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

2.4.2.2 Jalan Kolektor

Jalan kolektor adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan

jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan kolektor dibagi menjadi jalan kolektor primer dan kolektor sekunder dengan masing-masing didefinisikan sebagai berikut.

- Kolektor Primer

Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- Kolektor Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter, dan lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

2.4.2.3 Jalan Lokal

Jalan lokal adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lokal dibagi menjadi jalan lokal primer dan lokal sekunder dengan masing-masing didefinisikan sebagai berikut.

- Lokal Primer

Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 7,5 meter, dan tidak boleh terputus di kawasan perdesaan.

- Lokal Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga

dengan seterusnya sampai ke perumahan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar jalan minimal 7,5 meter.

2.4.2.4 Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah. Jalan lingkungan dibagi menjadi jalan lingkungan primer dan lingkungan sekunder dengan masing-masing didefinisikan sebagai berikut.

- **Lingkungan Primer**

Jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 6.5 meter untuk jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih. Sedangkan jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan minimal 3.5 meter.

- **Lingkungan Sekunder**

Jalan yang menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km per jam dengan lebar badan jalan minimal 6,5 meter untuk jalan yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih. Sedangkan jalan yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor roda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan minimal 3,5 meter.

Lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter ini dimaksudkan agar lebar jalur lalu lintas dapat mencapai 3 meter, dengan demikian pada keadaan darurat dapat dilewati mobil dan kendaraan khusus lainnya seperti pemadam kebakaran, ambulan, dan sebagainya.

2.4.3 Status Jalan

Menurut UU RI Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa, jalan umum menurut statusnya jalan terbagi atas jalan nasional, jalan provinsi, jalan

kabupaten, jalan kota dan jalan desa. Definisi dari setiap status jalan adalah sebagai berikut.

- Jalan Nasional, terdiri atas:
 - Jalan arteri primer;
 - Jalan kolektor primer yang menghubungkan antaribukota provinsi
 - Jalan tol; dan
 - Jalan strategis nasional
- Jalan Provinsi, terdiri atas:
 - Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota;
 - Jalan kolektor primer yang menghubungkan antaribukota kabupaten atau kota;
 - Jalan strategis provinsi; dan
 - Jalan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kecuali jalan sebagaimana dimaksud pada jalan nasional.
- Jalan Kabupaten, terdiri atas:
 - Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi;
 - Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa;
 - Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota; dan
 - Jalan strategis kabupaten.
- Jalan Kota
Jalan kota adalah jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota.
- Jalan Desa
Jalan desa adalah jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak termasuk

2.4.4 Jalan Perkotaan

Jalan perkotaan merupakan segmen jalan yang mempunyai perkembangan secara permanen dan menerus sepanjang seluruh atau hampir seluruh jalan (MKJI, 1997). Tipe jalan pada jalan perkotaan adalah sebagai berikut ini.

1) Jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD)

Tipe ini meliputi semua jalan perkotaan dua lajur dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih kecil dari dan sama dengan 10,5 meter, untuk jalan yang lebih lebar dari 11 meter, jalan sesungguhnya selama beroperasi pada kondisi arus tinggi sebaiknya diamati sebagai dasar pemilihan prosedur perhitungan jalan perkotaan dua atau empat lajur tak terbagi. Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:

- a. Lebar jalur lalu lintas tujuh meter.
- b. Lebar bahu efektif paling sedikit 2 m pada setiap sisi.
- c. Tidak ada median.
- d. Hambatan samping rendah.
- e. Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta.
- f. Tipe alinyemen data

2) Jalan empat lajur dua arah (4/2)

Tipe jalan ini meliputi semua jalan dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih dari 10,5 meter dan kurang dari 16,0 meter. Tipe jalan ini terdiri dari dua jenis, yaitu :

- Jalan empat lajur dua arah terbagi (4/2 D)

Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut: Lebar jalur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 14,0 m), Kereb (tanpa bahu), Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar ≥ 2 m, Ada median, Hambatan samping rendah, Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta, Tipe alinyemen datar.

- Jalan empat lajur dua arah tak terbagi (4/2 UD)

Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut: Lebar jalur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 14,0 m), Kereb (tanpa bahu), Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar ≥ 2 m, Tidak ada

median, Pemisahan arah lalu lintas 50 – 50, Hambatan samping rendah, Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta, Tipe alinyemen datar

3) Jalan enam lajur dua arah terbagi (6/2 D)

Tipe jalan ini meliputi semua jalan dua arah dengan lebar jalur lalu lintas lebih dari 18 meter dan kurang dari 24 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut: Lebar lajur 3,5 m (lebar jalur lalu lintas total 21,0 m), Kereb (tanpa bahu), Jarak antara kereb dan penghalang terdekat pada trotoar ≥ 2 m, Median, Pemisahan arah lalu lintas 50 -50, Hambatan samping rendah, Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta, Tipe alinyemen datar.

4) Jalan satu arah (1 - 3/1)

Tipe jalan ini meliputi semua jalan satu arah dengan lebar jalur lalu lintas dari 5,0 meter sampai dengan 10,5 meter. Kondisi dasar tipe jalan ini didefinisikan sebagai berikut:

- Lebar jalur lalu lintas tujuh meter.
- Lebar bahu efektif paling sedikit 2 m pada setiap sisi.
- Tidak ada median.
- Hambatan samping rendah.
- Ukuran kota 1,0 - 3,0 Juta.
- Tipe alinyemen datar.

2.5 Google Earth

Google earth merupakan sebuah program globe virtual yang sebenarnya disebut *earth viewer* yang memetakan bumi dari superimposisi gambar yang dikumpulkan dari pemetaan satelit, fotografi udara dan globe GIS 3D (3 Dimensi). 3D (3 Dimensi) atau ruang adalah bentuk dari benda yang memiliki panjang, lebar, dan tinggi. Menurut Yeyep Yousman (2008:3) *google earth* adalah aplikasi pemetaan interaktif yang di keluarkan Google yang dapat menampilkan peta bola dunia, keadaan topografi, foto satelit, terrain dapat di overlay dengan jalan, bangunan, lokasi ataupun informasi geografis lainnya. Sedangkan menurut Sutanto dalam Kreatif Geografi (2008: 50), *Google earth* merupakan program pemetaan bumi dari superimposisi gambar yang dikumpulkan dari pemetaan satelit, fotografi

udara dan globe GIS 3D. Selanjutnya Yeyep Yousman (2008:4) menjelaskan *Google Earth* Gratis (Free Version), *Google earth Free version* ini dapat di-download secara gratis. *Google earth free version* ini memiliki beberapa kegunaan, yaitu:

- Menjelajahi belahan dunia secara virtual
Google earth merupakan globe 3D yang berisi kota, gunung, lembah dengan beberapa informasi.
- Mendapatkan informasi posisi dan rencana perjalanan.
- Menjelajah informasi multi media.
- Berbagi informasi perjalanan.

Selain memiliki kegunaan seperti di atas, *Google Earth Free Version* memiliki beberapa fitur yang dapat di gunakan yaitu:

- Street view
- Pepohonan 3D
- Citra historis
- Navigasi
- Menelusuri tempat
- Menggambar dan mengukur
- Berbagi tangkapan layar di *Google Earth*
- Menjelajahi Mars, Bulan dan Langit.

Dalam Penelitian ini, media *Google earth* yang di gunakan adalah *Google earth free version*. Hal ini karena *Google earth free version* dapat di unduh secara gratis dan mudah di gunakan oleh pengguna *Google earth* pemula. Fitur yang terdapat dalam *Google earth free version* sudah mencukupi untuk penelitian ini.

Adapun beberapa keunggulan atau kelebihan media *google earth* pada pemahaman peneliti terhadap peta adalah sebagai berikut:

- *Google earth* memiliki sistem koordinat berupa koordinat geografi dalam bentuk tunggal (*system geodetic* dunia) sehingga peneliti mengetahui koordinat tempat yang dituju atau yang sedang dilihat.

- *Google earth* memiliki penunjuk arah (mata angin) yang memudahkan peneliti untuk mengetahui arah mata angin.
- *Google earth* memiliki resolusi sekitar 15 meter per piksel yang dapat diperbesar dan diperkecil, sehingga peneliti dapat mengamati dengan detail untuk memahami lekuk-lekuk daratan bahkan mengetahui nama tempat dan jalan yang sedang diamatinya.
- *Google earth* selalu melakukan pembaruan dalam 3 tahun, sehingga peneliti mengamati gambar dalam kondisi terbaru.

2.6 ArcGis

ArcGIS adalah salah satu software yang dikembangkan oleh ESRI (*Environment Science & Research Institue*) yang merupakan kompilasi fungsi-fungsi dari berbagai macam software GIS yang berbeda seperti GIS desktop, server, dan GIS berbasis web. Software ini mulai dirilis oleh ESRI Pada tahun 2000. Produk Utama Dari ARCGIS adalah ARCGIS desktop, dimana arcgis desktop merupakan software GIS professional yang komprehensif. Software ArcGIS pertama kali diperkenalkan kepada publik oleh ESRI pada tahun 1999, yaitu dengan kode versi 8.0 (ArcGIS 8.0). ArcGIS merupakan penggabungan, modifikasi dan peningkatan dari 2 software ESRI yang sudah terkenal sebelumnya yaitu ArcView GIS 3.3 (ArcView 3.3) dan Arc/INFO Workstation 7.2 (terutama untuk tampilannya). Bagi yang sudah terbiasa dengan kedua software tersebut, maka sedikit lebih mudah untuk bermigrasi ke ArcGIS. Setelah itu berkembang dan ditingkatkan terus kemampuan si ArcGIS ini oleh ESRI yaitu berturut turut ArcGIS 8.1, 8.2, 9.0, 9.1, 9.2, dan terakhir saat ini ArcGIS 9.3 (9.3.1) dan sekarang sudah ada ArcGIS 10.

ArcGIS meliputi perangkat lunak berbasis Windows sebagai berikut:

- ArcReader, yang memungkinkan pengguna menampilkan peta yang dibuat menggunakan produk ArcGIS lainnya;
- ArcGIS Desktop, memiliki lima tingkat lisensi:
 - ArcView, yang memungkinkan pengguna menampilkan data spasial, membuat peta berlapis, serta melakukan analisis spasial dasar;

- ArcMap adalah aplikasi utama untuk kebanyakan proses GIS dan pemetaan dengan komputer. ArcMap memiliki kemampuan utama untuk visualisasi, membangun database spasial yang baru, memilih (query), editing, menciptakan desain-desain peta, analisis dan pembuatan tampilan akhir dalam laporan-laporan kegiatan. Beberapa hal yang dapat dilakukan oleh ArcMap diantaranya yaitu penjelajahan data (exploring), analisa sig (analyzing), presenting result, customizing data dan programming
- ArcEditor, memiliki kemampuan sebagaimana ArcView dengan tambahan peralatan untuk memanipulasi berkas shapefile dan geodatabase;
- ArcInfo, memiliki kemampuan sebagaimana ArcEditor dengan tambahan fungsi manipulasi data, penyuntingan, dan analisis.
- ArcCatalog, tool untuk menjelajah (browsing), mengatur (organizing), membagi (distribution) mendokumentasikan data spasial maupun metadata dan menyimpan (documentation) data – data SIG. ArcCatalog membantu dalam proses eksplorasi dan pengelolaan data spasial. Setelah data terhubung, ArcCatalog dapat digunakan untuk melihat data. Bila ada data yang akan digunakan, dapat langsung ditambahkan pada peta. Seringkali, saat memperoleh data dari pihak lain, data tidak dapat langsung digunakan. Data tersebut mungkin masih perlu diubah sistem koordinat atau proyeksinya, dimodifikasi atributnya, atau dihubungkan antara data geografis dengan atribut yang tersimpan pada tabel terpisah. Pada saat data siap, isi dan struktur data sebagaimana halnya perubahan-perubahan yang dilakukan, harus didokumentasikan. Berbagai aktivitas pengelolaan data ini dapat dilakukan menggunakan fasilitas yang tersedia pada ArcCatalog.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan ArcGis 10 dalam menganalisis dan mengolah data spasial untuk menghasilkan peta pola dan sebaran PKL Bermobil.

2.7 Penelitian Terdahulu

Dari literatur yang telah dihimpun, diperoleh beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian serupa sebagai acuan dalam penyusunan penelitian ini. Untuk lebih jelas mengenai penelitian terdahulu terkait dapat dilihat pada tabel 2.2.

