

POLA PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA DAN SIRKULASI PUBLIK

Studi Kasus: Koridor M.T. Haryono (Depan Java Super Mall Semarang)

Disusun Oleh :

Yohanes P. Erick. A

Dosen Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik
Universitas Gorontalo (UG)

INDONESIA

erickyohanes@rocketmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini menyajikan pembahasan mengenai permasalahan yang timbul pada koridor Mataram tepatnya di depan bangunan Java Super Mall Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah.

Permasalahan yang saat penelitian ini muncul adalah kemacetan lalu lintas yang bersumber pada aktivitas-aktivitas yang terjadi di depan bangunan Java Super Mall, aktivitas yang terjadi antara lain banyaknya parkir liar di koridor itu baik parkir roda dua maupun roda empat, banyaknya pedagang kaki lima (PKL) liar yang tidak tertata rapi, tidak adanya sarana penyeberangan jalan yang memadai di area itu, banyaknya angkutan umum jenis becak dan taksi yang parkir di sembarang tempat, banyaknya angkutan umum jenis daihatsu dan bus kota yang 'ngetem' di koridor itu karena memang koridor tersebut terdapat halte. Selain kemacetan lalu lintas, sirkulasi publik juga menjadi tidak teratur.

Pertanyaan yang muncul adalah bagaimana pola penataan yang seharusnya dilakukan terkait dengan adanya PKL dan bagaimana pola mengatur sirkulasi yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan di koridor M.T. Haryono depan bangunan Java Super Mall dari sudut pandang teori arsitektur perkotaan.

Penelitian makalah seminar ini dilakukan dan difokuskan pada koridor M.T. Haryono tepatnya di depan bangunan Java Super Mall Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah.

Kata Kunci : *Penataan, Koridor, PKL, Sirkulasi publik*

PENDAHULUAN

Pembangunan suatu koridor kota akan berdampak bagi perkembangan lingkungan di sekitarnya. Bagian-bagian dari kota yang cepat berkembang adalah pada kawasan perdagangan atau sentra niaga yang dilengkapi fasilitas kota seperti adanya pasar tradisional ataupun pasar modern pasar swalayan, pasar raya (*supermarket*) mal dan dilengkapi fasilitas perkantoran jasa dan perbankan. Bagian kota ini seperti yang terjadi di koridor M.T.Haryono Semarang. Kondisi koridor M.T.Haryono dilengkapi fasilitas kota yang cukup lengkap antara lain; Pertokoan M.T.Haryono, Pasar Raya

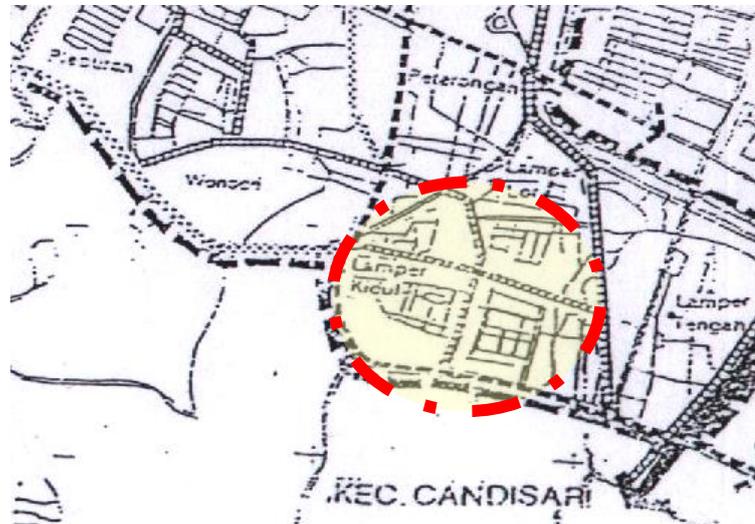
Sri Ratu, Java Super Mall, Metro Plasa, Pasar Peterongan, Perbankan, Sekolah dan Perkantoran.

Fenomena yang terjadi sekarang adalah bahwa perkembangan yang terjadi di koridor ini cukup pesat sehingga timbul permasalahan-permasalahan kota akibat pertumbuhan koridor ini. Permasalahan secara umum yang terjadi di koridor ini antara lain kemacetan lalu lintas.

Permasalahan ini berawal dari pembangunan Java Super Mall, dahulu jauh sebelum Java Super Mall dibangun koridor M.T.Haryono identik dengan keberadaan Pedagang Kaki Lima di sepanjang koridor. Keberadaan Pedagang Kaki Lima di saat itu

tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas, namun setelah pasca huni Java Super Mall banyak aktivitas baru yang muncul di koridor ini, Pedagang Kaki Lima pun bertambah, parkir liar muncul, angkutan jenis taksi membuat pangkalan baru di

sekitar jalan depan Java Super Mall serta kesemrawutan sirkulasi publik. Hingga pada akhirnya, tidak dapat dibendung lagi dampak yang ditimbulkan yaitu kemacetan lalu lintas.



Gambar 1. Peta Studi Kasus Kawasan Koridor M.T.Haryono
 Sumber : Pemkot Dati II Semarang, Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, 2000

Kondisi Fisik

Batasan Studi Kasus

- Utara : Perempatan Jl. Lamper Sari, Sriwijaya, M.T.Haryono;
- Selatan : Pertigaan Jl. Tentara Pelajar, Tanah Putih, M.T.Haryono;
- Timur : Permukiman Penduduk dan Jalan Mangga;
- Barat : Pertokoan M.T.Haryono.

Elemen Dasar Koridor

Tabel 1. Data Elemen Dasar Koridor

Elemen	Koridor M.T.Haryono	Wujud
<i>Path</i>	Jalan M.T.Haryono	Koridor
<i>Edge</i>	Batas Kawasan Semarang Atas dan Bawah	Kontur tanah
<i>Node</i>	Perempatan M.T.Haryono, Lamper sari dan Sriwijaya	Simpul/ Titik strategis
<i>Landmark</i>	Kubah Java Super Mall	Bangunan Komersial
<i>District</i>	Kawasan Pertokoan M.T.Haryono	Deretan Pertokoan

Sumber : Pengamatan Lapangan, 2008

Perabot Koridor

Tabel 2. Data Perabot dan Fasilitas Pendukung Koridor M.T.Haryono

No	Perabot/ Fasilitas	Jumlah	Fungsi	Letak
1.	Kantor Polisi	Satu	Keamanan Koridor	Sisi Kiri Java Super Mall
2.	Telepon Umum	Tiga	Komunikasi Umum	Sisi Kiri Java Super Mall
3.	Kotak Pengaduan	Satu	Pengaduan Masyarakat	Sisi Kiri Java Super Mall
4.	Trottoir	Dua Sisi	Jalur <i>Pedestrian Ways</i>	Tepian Koridor M.T.Haryono
5.	<i>Traffic Lights</i>	14	Mengatur Lalu Lintas	Di Tiap Persimpangan Jalan

Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

Kondisi Non Fisik

Permasalahan Koridor

Tabel 3. Data Permasalahan Koridor

No.	Sumber Permasalahan	Dampak	Letak	Keterangan
1.	Pangkalan Becak dan Taksi Liar	Kemacetan	Depan Java SM	09.00-24.00 WIB
2.	Penyempitan jalan sebab parkir liar	Kemacetan	Depan Java SM	16.00-22.00 WIB
3.	Posisi dan Peran Kantor Polisi	Tidak efektif	Kiri Java SM	-
4.	Kurangnya <i>Pedestrian Ways</i>	<i>Crowded</i>	Koridor	Sampai Sekarang
5.	Truk Proyek Peterongan Plasa	Kemacetan	Perempatan	09.00-16.00 WIB
6.	Aktivitas di sekitar Java SM	Kemacetan	Depan Java SM	07.00-22.00 WIB

Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

Pengguna dan Waktu Kepadatan Koridor

Tabel 4. Data Pengguna dan Waktu Kepadatan Koridor M.T.Haryono

No.	Non Fisik	Data M.T.Haryono
1.	Pengguna Koridor Tetap	Pedagang, Karyawan di Koridor, Polisi, Sopir Taksi, Becak, Ojek, Tukang Parkir.
	Tidak Tetap (Jarang)	Penumpang, konsumen, masyarakat pengguna jalan.
2.	Waktu Kepadatan Koridor Pagi hari	Pukul 07.00 – 09.00 WIB
	Sore Hari	Pukul 16.00 – 19.00 WIB

Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

TINJAUAN PUSTAKA

Kajian Teoritis Pedagang Kaki Lima

Berdasarkan Perda Kodya Dati II Semarang No. 3 Thn. 1986 kriteria operasional PKL dibagi menjadi dua macam pengertian, yaitu : PKL Tertata, adalah PKL yang dalam usahanya sehari-hari menempati lokasi yang telah sesuai atau diijinkan oleh Walikota Semarang dan memiliki ijin tempat dasaran serta mentaati ketentuan atau peraturan yang telah ditetapkan Pemda secara baik dan konsekuen dan PKL Binaan, adalah PKL yang dalam usahanya sehari-hari menempati lokasi larangan atau yang diijinkan oleh Walikota Semarang dan tidak dikenakan penarikan retribusi, namun untuk nantinya menjadi PKL yang baik.

Peraturan yang dikeluarkan oleh Pemkot Semarang sehubungan dengan penataan PKL, antara lain: SK WaliKota No. 511.3/367 Thn. 1991 tentang penetapan Lokasi PKL di wilayah Kodya Dati II Semarang; Perda No. 11 Thn. 2000 tentang Pembinaan dan Pengaturan PKL; Keputusan WaliKota No. 130.2/339 Thn. 2000 tentang *Breakdown* Tugas ke Kelurahan; SK WaliKota No. 511.3/16 Thn. 2001 tentang Penetapan Lahan atau lokasi PKL di Wilayah Kota Semarang; Surat Edaran Walikota No. 200/2019 Thn. 2002 tentang Larangan Pendirian PKL.

Kajian Teoritis Koridor

Heru Brataatmaja (1991:145) menyatakan bahwa koridor; bangunan penghubung; lorong beratap. Dinamika perkembangan dalam berbagai hal secara nyata menunjukkan bahwa banyak permasalahan yang ada di perkotaan timbul sebagai akibat kekurangmapanan / kesalahan konsep penataan ruang, atau kekurangkonsistenan dan kelalaian dalam pelaksanaan rencana tata ruang. Pembinaan permasalahan tersebut membutuhkan penanganan yang mendasar, biaya yang mahal dan waktu yang lama

Kajian Teoritis Sirkulasi Publik

Eko Budiharjo (1997:2) menuliskan bahwa Kevin Lynch, dalam tulisannya tentang “*The City as Environment*” berceletah bahwa penampilan dan wajah kota bagaikan mimpi buruk: tunggal rupa, serba sama, tak berwajah, lepas dari alam dan sering tidak terkendali, tidak manusiawi. Air dan udaranya kotor, jalan-jalan sangat berbahaya dipadati kendaraan, papan reklame mengganggu pemandangan, pengeras suara memekakan telinga. Pudjo Koeswhoro (2003:52) juga menyatakan bahwa pertumbuhan baru kegiatan komersial dan perdagangan diikuti pula oleh tumbuh dan berkembangnya bangunan permanen dan non permanen (kegiatan sektor informal, seperti: PKL) yang menempati lokasi areal yang berdekatan simpul-simpul jalur jalan, trotoir pedestrian hal ini perlu diantisipasi dalam perancangan kawasan niaga.

Fenomena PKL menurut Eko Budiharjo (1997:6) bahwa kehadiran pedagang kaki lima (pedagang kelana) yang mobil, memberikan citra tersendiri pada wajah kota. Di negara semaju Jepang pun tenda-tenda penjual bakso dan wedang ronde masih selalu didambakan keberadaannya karena konon berhasil menumbuhkan suasana akrab berskala manusia. Arthur B. Gallion (1994:80) menuliskan rencana sirkulasi mencakup jalan raya, jalan-jalan utama, rute angkutan umum, jalan kereta api, bandar udara, dan jalan air. Rencana itu menentukan jalur lalu lintas terusan, jalan raya bebas hambatan, jalan taman, dan persimpangannya. Rencana tersebut mempolakan rute bus di seluruh kota dan semua jalur kendaraan diintegrasikan untuk memindahkan orang atau barang di dalam sekitar perkotaan.

Kim W. Todd (1987:83) menyatakan dengan pandangan yang sedikit berbeda mengenai sirkulasi, yang merupakan gerakan dari orang-orang/ benda-benda yang diperlukan oleh orang-orang melalui sebuah tapak. Arti benda-benda yang diperlukan orang-orang adalah kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor yang berfungsi

mengantarkan orang-orang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Selain itu, Kim W. Todd (1987:94) juga menyatakan bahwa merancang suatu sistem sirkulasi sebagai bagian dari ruang eksterior tapak dapat dicapai dengan dua cara, yaitu sistem yang berguna sebagai suatu tulang punggung dengan kegiatan dan pengalaman yang pada dasarnya tidak berhubungan yang bersifat simpul kegiatan (*nodes*) dengan sistem sirkulasi dan ruang yang pada dasarnya saling berhubungan.

Sirkulasi yang terkait dengan pejalan kaki, Rapoport (1997:65) menyatakan bahwa pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya tersebut sebagai sarana transportasi.

Edy Darmawan (2003:19) menyatakan isu kunci dalam perancangan pedestrian adalah menjaga keseimbangan antara penggunaan pedestrian area dan fasilitas untuk kendaraan bermotor.

Kajian Teoritik Sirkulasi Parkir

Pola perparkiran meliputi: (*Standard the Urban, Pattern, p 20-22 Off Street Parking*, parkir di sisi luar jalan atau di halaman terbuka dan *On Basement Parking/* Parkir di bagian lantai bawah bangunan (*basement*). Luas parkir setiap pertokoan 0.09 m^2 di pusat perdagangan. Untuk setiap 18 m^2 luas lantai dibutuhkan satu tempat parkir, bagi sistem *Off Street Parking* dibutuhkan $18-90 \text{ m}^2$ membutuhkan satu tempat parkir (kurang lebih luas parkir 90 m^2 untuk bangunan lebih dari 63 m^2)

METODE PENELITIAN

Metode yang dipakai dalam pembahasan seminar ini adalah sebagai berikut :

Pengumpulan Data

Pengumpulan data dapat dilakukan dengan cara:

- a. Pengamatan atau Observasi, yaitu pengamatan langsung terhadap obyek

tidak bergerak pada koridor M.T.Haryono tepatnya di depan bangunan Matahari Java Super Mall (perabot, *landmark*, *furniture*, batasan, material, penghuni) serta pengumpulan data yang ada tersebut. Dari cara ini akan diperoleh data berupa keadaan suatu koridor secara kuantitatif dan kualitatif, yang meliputi: peta *blockplan* dan tingkat kepadatan koridor; dimensi, perabot, kapasitas standar suatu koridor; letak, jumlah, jenis, dimensi dan pola penempatan Pedagang Kaki Lima dalam suatu koridor; denah perletakan Pedagang Kaki Lima; bahan dan material pendukung pembentukan Pedagang Kaki Lima; pola pergerakan parkir, pejalan kaki dan sirkulasi publik.

- b. Studi Literatur, mengumpulkan dan mempelajari data serta teori yang berkaitan dengan tema pembahasan, melalui buku, laporan penelitian yang sudah ada, serta media tertulis lain. Cara ini dilakukan untuk memperoleh kajian teoritis mengenai segala hal yang berhubungan dengan penataan Pedagang Kaki Lima dan sirkulasi publik, terutama pada suatu koridor kota.
- c. Wawancara, yaitu mengumpulkan informasi melalui wawancara langsung dengan responden. Cara ini dilakukan untuk memperoleh data yang lengkap, akurat dan kompleks mengenai kelebihan ataupun kekurangan dari keberadaan Pedagang Kaki Lima serta sirkulasi publik di koridor M.T.Haryono maupun segala yang berhubungan dengannya dari masing-masing responden untuk kemudian diperbandingkan.

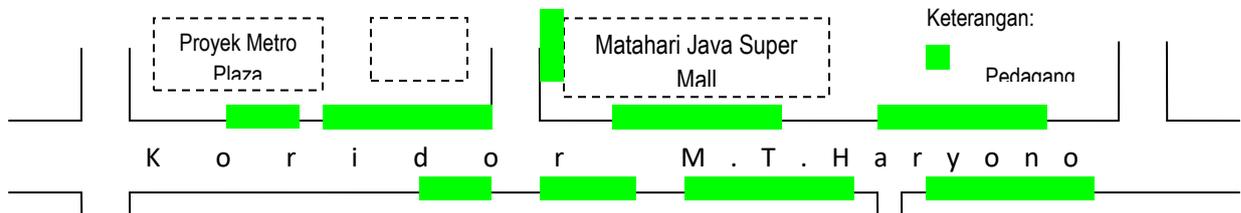
Analisa Data

Data dianalisa secara kualitatif dengan langkah-langkah:

- a. Kategorisasi Data, yaitu menyusun secara sistematis data-data yang ada sehingga mudah dibaca.
- b. Reduksi Data, yaitu merangkum hal-hal pokok yang akan difokuskan dengan konteksnya untuk dievaluasi.

- c. Evaluasi Data, yaitu mengevaluasi data secara kualitatif dikaitkan dengan standar dan peraturan yang berlaku. permasalahan yang ada dan mengevaluasi rekomendasi untuk dijadikan rekomendasi akhir.
- d. Alternatif Rekomendasi Data, yaitu memberikan rekomendasi atas

Kondisi Fisik



Gambar 2. Sketsa Proposional Pola Penempatan dan Penyebaran PKL di Depan Java SM
 Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

Tabel 5. Data Fisik Pedagang Kaki Lima di Koridor M.T.Haryono

Jenis	Sarana	Lokasi	Jumlah	Ket
Martabak + Kue Bandung	Gerobak dorong	Depan Java Super Mall	10	Tetap
Nasi Bungkus/ Kucing	Gerobak + Tenda	Samping + Depan Java SM	4	Tetap
Warung Makan	Gerobak + Tenda	Samping Java SM	2	Tetap
Warung Makan + Warteg	Rumah	Samping Java SM	23	Tetap
Gorengan	Gerobak dorong	Depan Java SM	3	Tetap
Ayam Goreng	Gerobak dorong	Depan Java SM	3	Tetap
Mie Ayam + Bakso	Gerobak + Tenda	Koridor M.T.Haryono	3	Tetap
Mie Ayam + Bakso	Gerobak dorong	Depan Java SM	±3 tiap hari	Berpindah
Nasi Padang	Rumah	Koridor M.T.Haryono	3	Tetap
Makanan kecil/ Jajanan	Gerobak dorong	Koridor M.T.Haryono	3	Tetap
Rokok	Gerobak Besar	Koridor M.T.Haryono	12	Tetap
Jamu	Mobil	Koridor M.T.Haryono	1	Tetap
Poster/ gambar	Lesehan	Koridor M.T.Haryono	2	Tetap
Pertokoan M.T.Haryono	Toko	Koridor M.T.Haryono	35	Permanen
Total			± 56 PKL	

Sumber: Pengamatan lapangan, 2008

Banyaknya pedagang yang ada di koridor ini membuat jalan di sepanjang koridor macet, selain mengganggu aktivitas

di koridor, pemandangan di koridor juga tidak menarik lagi secara visual.

Kondisi Non Fisik

Tabel 6. Data Non Fisik Pedagang Kaki Lima di Koridor M.T.Haryono

Jenis	Pedagang	Durasi	Hari Kerja	Konsumen
Martabak dan Kue Bandung	Masyarakat sekitar	16.00 – 23.00 WIB	Setiap hari	Segala Lapisan
Nasi Bungkus + Gorengan	Masyarakat sekitar	16.00 – 24.00 WIB	Setiap hari	Segala Lapisan
Warung Makan	Masyarakat sekitar	09.00 – 22.00 WIB	Setiap hari	Segala Lapisan
Rokok	Masyarakat sekitar	24 jam non stop	Setiap hari	Dewasa
Jamu	Masyarakat luar	18.00 – 22.00 WIB	Setiap hari	Dewasa
Poster/ gambar	Masyarakat luar	18.00 – 22.00 WIB	Setiap hari	Anak–Remaja

Sumber: Pengamatan lapangan, 2008

Sirkulasi Transportasi dan Lalu Lintas

Tabel 7. Biaya Kemacetan Lalu Lintas per km di Wilayah Perkotaan

Item	Jakarta	Metropolitan >1 jt	Kota Besar 0,5-1,0 jt	Kota Sedang 0,1-0,5 jt	Kota Kecil <0,1 jt
Biaya kendaraan kondisi macet					
VOC	413	304	249	305	310
Nilai Waktu	573	205	122	164	111
Kecelakaan	22	22	22	22	22
Polusi Udara	152	133	108	98	95
Suara	55	58	47	33	32
Biaya Jalan	14	14	17	21	24
Total	1229	735	566	643	592

Sumber: Studi UTPP, Departemen Perhubungan (2002:II-10)

Kondisi Sirkulasi Publik

Kondisi Fisik

Tabel 8. Data Fisik Sirkulasi Publik

Data	Sirkulasi Transportasi/ Lalu Lintas	Sirkulasi Parkir	Sirkulasi Pejalan Kaki
Lebar	M.T.Haryono: 20 meter dan Mangga: 6 meter	± 3 meter	1 meter
Sarana	Jalan Raya	Basement, Off Road, On Road	Pedestrian Ways/ Trotoar
Material	Aspal	Beton, Aspal	Paving Block
Pengguna	Angkutan umum (bus dalam/ luar kota, Daihatsu, taksi, becak, ojek), mobil dan motor.	Mobil dan Motor	Masyarakat/ publik

Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

Kondisi Non Fisik

Tabel 9. Data Non Fisik Sirkulasi Publik di Depan Java Super Mall

Data Non Fisik	Sirkulasi Transportasi/ Lalu Lintas	Sirkulasi Parkir	Sirkulasi Pejalan Kaki
Pengguna	Bus, Truk, Angkutan Daihatsu, Taksi, Mobil Pribadi, Roda Dua dan Becak	Mobil Pribadi dan Roda Dua. (Pangkalan Becak dan Taksi)	Masyarakat
Sistem Arah	Dua Arah	Satu Arah	Dua Arah
Permasalahan	Kemacetan	Parkir Liar	Penyalahgunaan Trotoar
Penyebab	<i>Crowded</i>	PKL Liar	PKL Liar
Waktu <i>Crowded</i> :			
Pagi Hari	07.00 – 09.00 WIB	09.00 – 13.00 WIB	-
Sore Hari	16.00 – 22.00 WIB	16.00 – 22.00 WIB	16.00 – 22.00 WIB

Sumber: Pengamatan Lapangan, 2008

Banyaknya PKL, parkir yang tidak tertata, posisi hal bus yang tidak strategis (karena berada di tengah keramaian lalu lintas), trotoar yang telah beralih fungsi menjadi tempat berdagang, tidak adanya penyeberangan jembatan, pangkalan taksi yang semrawut dan pos polisi yang tidak maksimal dalam mengatur lalu lintas di koridor ini membuat koridor ini semakin terpuruk.

KESIMPULAN

Permasalahan Koridor M.T.Haryono

Kurangnya berfungsinya fasilitas kota seperti misalnya kesalahan fungsi dari trotoar, tidak efektifnya pos dan kantor polisi dalam menangani kemacetan serta kurangnya *street furniture*;

Kurangnya tindakan tegas dari Pemerintah Kota untuk menertibkan pedagang kaki lima, parkir liar dan pangkalan-pangkalan taksi liar;

Dan permasalahan teknis seperti posisi halte bus dan kantor polisi yang tidak strategis.

Permasalahan Pedagang Kaki Lima

Kemacetan dikarenakan sempitnya lebar jalan yang digunakan sebagai tempat berdagang;

Hilangnya fasilitas bagi pejalan kaki yaitu trotoar yang telah di klaim dan digunakan sebagai daerah milik pedagang kaki lima; Memicu munculnya parkir konsumen (pembeli) yang posisinya sembarangan terutama di daerah sekitar pedagang kaki lima.

Permasalahan Sirkulasi Publik

Kekacauan sirkulasi parkir pengunjung Java Super Mall akibat persaingan antara parkir di basement dengan parkir liar. Di lain pihak tidak strategisnya letak pintu masuk parkir di basement Java Super Mall yang tersembunyi atau tidak diketahui pengunjung pada umumnya;

Kekacauan sirkulasi transportasi lalu lintas antara lain munculnya pangkalan taksi liar di samping depan Java Super Mall, para calon penumpang yang menunggu angkutan umum di depan Java Super Mall, banyaknya angkutan umum menunggu penumpang di depan Java Super Mall dan tidak berfungsinya halte sebagai akibat tidak strategis atau salah posisi dan tidak pernah dirawat;

Kekacauan sirkulasi pejalan kaki sebagai akibat dari pedagang kaki lima yang 'merampas' hak dan fasilitas pejalan kaki yaitu trotoar, tidak terarahnya pejalan kaki, tidak tersedianya *zebra cross* dan jembatan

penyeberangan sebagai jalur penyeberangan jalan.

SARAN

Koridor M.T. Haryono

Pengadaan tempat sampah di tiap titik atau sudut koridor yang dimungkinkan timbulnya sampah;

Pengadaan *zebra cross* atau jembatan penyeberangan di depan Java Super Mall sebagai fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki;

Relokasi pangkalan becak dan taksi yang mengganggu sirkulasi lalu lintas. Relokasi terbaik berada pada ruas jalan yang tidak jauh dari pusat kegiatan yaitu Java Super Mall dan minim sirkulasi lalu lintas/transportasi tidak padat.

Pedagang Kaki Lima

Pengklipingan pedagang kaki lima dengan ukuran tertentu yang tidak mengganggu pejalan kaki;

Tindakan tegas dari Pemerintah Daerah dalam menertibkan (posisi, letak ataupun penataannya) Pedagang Kaki Lima yang mengakibatkan dan berpotensi menimbulkan kemacetan lalu lintas;

Pemerintah Daerah hendaknya mengkoordinir, mengorganisasikan dan memfasilitasi suatu komunitas bagi Pedagang Kaki Lima sebagai wadah perantara antara Pedagang Kaki Lima dan Pemerintah Kota.

Permasalahan Sirkulasi Publik

Mengutamakan laju pertumbuhan lalu lintas yang wajar dengan cara mencari keseimbangan antara pemakaian kendaraan pribadi dan angkutan penumpang umum;

Melalui sistem transportasi yang terpadu dengan memperhitungkan pula transportasi umum jenis keempat seperti becak dan ojek yang ada di koridor M.T. Haryono;

Jika dimungkinkan merencanakan pengembangan dengan sistem Setengah Mal (*Semi Mall*), direncanakan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan parkir di sepanjang jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, (2003), **Seminar Potensi Ruang Pejalan Kaki Sebagai Elemen Pembentuk Ruang Publik Kota**, Seminar Arsitektur Unika, Semarang, Unika Soegijapranata.
- Budihardjo, Eko, (1997) **Tata Ruang Perkotaan**, Bandung, Alumni
- Budihardjo, Eko dan Sudanti Hardjohubojo, (1993), **Kota Berwawasan Lingkungan**, Bandung, Alumni.
- Brataatmaja, Heru, (1991), **Kamus Bahasa Indonesia**, Yogyakarta, Penerbit Kanisius
- Ching, Francis, (1999), **Arsitektur: Bentuk Ruang dan Susunannya**, Jakarta, Erlangga
- Catanese, Anthony (dkk), (1985), **Pengantar Sejarah Perencanaan Perkotaan**, Bandung, Intermedia
- Darmawan, Edy, (2003), **Teori dan Implementasi Perancangan Kota**, Semarang, Universitas Diponegoro
- Darmawan, Edy, (2003), **Teori Dan Kajian Ruang Publik Kota**, Semarang, Universitas Diponegoro
- Departemen Perhubungan, (2002), **Pedoman Pengembangan Manajemen Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan**, Jakarta, Departemen Perhubungan
- Fifitrihyang, Ageng, (2003), **Kritik Pola Penataan Ruang Sirkulasi Luar dan Dalam Pertokoan Ramayana, Seminar Arsitektur Unika**, Semarang, Unika Soegijapranata.
- Gallion, Arthur dan Simon Eisner, (1994), **Pengantar Perancangan Kota**. Jakarta, Erlangga.
- Harian Suara Merdeka**, 16 April 1999, Semarang, Penerbit Suara Merdeka Press.
- Hakim, Rustam, (2002), **Arsitektur Lansekap Prinsip-Unsur Dan Aplikasi Desain**, Jakarta, Bumi Aksara
- Haryono, Paulus, (2004), **Hand Out MKP Sosiologi Kota**, Semarang, Penerbit Unika Soegijapranata.

- Koeswhoro, Pudjo, (2003), **Kajian Teoritik Arsitektur Kota**, Semarang, Penerbit Unika Soegijapranata. <http://www.google.com/pedagangkakilima/TVRI-MakinDekatdiHati.htm>, 4 Oktober 2005.
- Koeswhoro, Pudjo, (2003), **Kajian Teoritik Urban Design**, Semarang, Penerbit Unika Soegijapranata. <http://www.google.com/pedagangkakilima/UPCreviewmediaDiBerbagaiTempat,PKLTerusTerancamPenggusuran.htm>, 4 Oktober 2005.
- Koestoer, Raldi Hendro (dkk.), (2001), **Dimensi Keruangan Kota**, Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia.
- Kusuma, Andreas, (2003), **Jalur Pedestrian dan Tatanan PKL Sepanjang Jalan Pawiyatan Luhur, Seminar Arsitektur Unika**, Semarang, Unika Soegijapranata.
- Lynch, Kevin, (1969), **The Image of the City**, Cambridge, The M.I.T Press.
- Poerbo, Hasan, (1999), **Lingkungan Binaan Untuk Rakyat**, Bandung, Yayasan Akatiga.
- Seputar Semarang, 14-20 Juni 2005, **Edisi 93 Tahun II**, Semarang, Suara Merdeka Press.
- Seri Kajian Ilmiah, (2003), **Permukiman-Perkotaan**, Semarang, Lemlit Universitas Katolik Soegijapranata.
- Setiawan, Wijiharto, (2004), **PKL Banjir Kanal Barat, Seminar Arsitektur Unika**, Semarang, Unika Soegijapranata.
- Setijowarno, D.&R.B. Frazila, (2001), **Pengantar Sistem Transportasi**, Semarang, Unika Soegijapranata.
- Snyder, James dan Anthony J. Catanese, (1996), **Perencanaan Kota**, Jakarta, Erlangga.
- Spreiregen, Paul, (1965), **Urban Design: The Architecture of Towns and Cities**, Cambridge, The MIT Press
- Todd, Kim W, (1987), **Tapak, Ruang, dan Struktur**, Bandung, Intermatra.
- Zahnd, Markus, (1999), **Perancangan Kota Secara Terpadu**, Yogyakarta, Kanisius.
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 11 Tahun 2000 Tentang Pengaturan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima
- <http://www.google.com/pedagangkakilima/suaramerdeka-semarang2.htm>, 4 Oktober 2005.