

# Implikasi Pembangunan Pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal: Kontroversi Pemanfaatan Trotoar Pejalan Kaki dan Pedagang Kaki Lima

Elsa Lutmilarita Amanatin<sup>1</sup>, Muhammad Fedryansyah & Nunung Nurwati

Universitas Padjadjaran

## Abstract

*The current misalignment with the Regional Regulation (Perwal) in utilizing pedestrian facilities on Pancasila Street, Tegal City, leads to discomfort, littering, and disorder. Policy adjustments are essential to realign usage with the city's developmental goals. This research assesses the impact of pedestrian development on Pancasila Street, particularly focusing on street vendors and pedestrians, utilizing qualitative analysis methods, including interviews and direct observations. Qualitative analysis, incorporating data coding and content analysis, is employed to understand social and economic impacts and emerging perspectives on pedestrian development. The findings highlight the need for active community participation in pedestrian planning, considering the influence of human practices and social capital on social structures and developmental decisions. While the government stresses pedestrian orderliness, community involvement is crucial for understanding social and economic impacts. In conclusion, active community participation is pivotal for optimizing positive impacts of urban infrastructure development. An educational approach is vital to raise awareness among vendors and residents, promoting rule adherence and fostering a clean, orderly, and safe urban environment. Effective collaboration among stakeholders is anticipated to create a supportive environment for all residents, including pedestrians and street vendors, ultimately contributing to sustainable economic success through transparent policies.*

**Keywords:** Development, Pedestrian, Tegal City

## Abstrak

Pemanfaatan pedestrian di Jalan Pancasila, Kota Tegal, saat ini tidak sesuai dengan Peraturan Wali Kota, mengakibatkan ketidaknyamanan, persampahan, dan ketidaktertiban. Diperlukan penyesuaian kebijakan untuk mendukung pemanfaatan yang sesuai dengan tujuan pembangunan kota. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi dampak pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila, terutama terkait pedagang kaki lima dan pejalan kaki, dengan menggunakan metode analisis kualitatif dan menggunakan metode wawancara dan observasi langsung untuk mengumpulkan data. Analisis kualitatif, melalui pengkodean data dan analisis isi, digunakan untuk memahami dampak sosial dan ekonomi serta perspektif yang muncul terkait pembangunan pedestrian. Hasil penelitian menekankan kebutuhan partisipasi aktif masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan pejalan kaki, mempertimbangkan pengaruh praktik manusia dan kapital sosial terhadap struktur sosial serta keputusan pembangunan. Pemerintah menegaskan ketertiban penggunaan pedestrian, tetapi keterlibatan masyarakat dianggap krusial untuk memahami dampak sosial dan ekonomi. Kesimpulannya, partisipasi aktif masyarakat menjadi kunci dalam mengoptimalkan dampak positif pembangunan infrastruktur kota. Diperlukan pendekatan edukatif guna meningkatkan kesadaran pedagang dan masyarakat terhadap pentingnya kepatuhan pada aturan serta menciptakan lingkungan kota yang bersih, tertib, dan aman. Melalui kerjasama efektif antara pihak terkait, diharapkan terbentuk lingkungan mendukung bagi semua warga, termasuk pejalan kaki dan pedagang kaki lima, yang pada akhirnya mendukung pencapaian keberhasilan ekonomi yang berkelanjutan melalui kebijakan yang jelas.

**Kata Kunci:** Pedestrian, Pembangunan, Kota Tegal

---

<sup>1</sup> elsa22008@mail.unpad.ac.id

## **Pendahuluan**

Pembangunan infrastruktur pedestrian memiliki implikasi yang substansial terhadap peningkatan kualitas hidup di lingkungan perkotaan dan berbagai aspek keberlanjutan kota. Secara umum, upaya pembangunan fasilitas pejalan kaki dapat meningkatkan mobilitas penduduk perkotaan, mengurangi tingkat polusi udara dan kebisingan, serta menyediakan ruang yang aman dan nyaman bagi para pejalan kaki (Juliana et al., 2021). Dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor, inisiatif pembangunan pedestrian juga dapat memberikan kontribusi yang positif terhadap mitigasi perubahan iklim dan peningkatan kesehatan masyarakat. Selain itu, adanya lingkungan pedestrian yang baik juga dapat merangsang aktivitas ekonomi di sekitarnya dengan mendorong kegiatan pejalan kaki dan menciptakan peluang bisnis di sepanjang jalur pejalan kaki tersebut (Nicolas & Hassan, 2023). Meski demikian, implementasi pembangunan pedestrian tidak selalu berjalan lancar dan mungkin menimbulkan tantangan seperti masalah pembebasan lahan, perubahan tata ruang, dan adaptasi budaya.

Sejumlah penelitian selama lima tahun terakhir telah memberikan wawasan mendalam mengenai isu ini. Salah satu kontribusi signifikan adalah "The Pedestrian Network Concept: A Systematic Literature Review" (Jabbari et al., 2023), yang menggambarkan bagaimana pembangunan fasilitas pejalan kaki dapat meningkatkan tingkat kesejahteraan perkotaan melalui peningkatan mobilitas dan pengurangan polusi. Penelitian lain yang patut dicatat adalah "The Importance of Pedestrianization in Cities- Assessment of Pedestrianized Streets in Nicosia Walled City" (Uzunoğlu & Uzunoğlu, 2020), yang memberikan analisis kasus mengenai dampak pembangunan pejalan kaki terhadap keberlanjutan perkotaan. Sementara itu, "Pedestrian Support in Intelligent Transportation Systems: Challenges, Solutions and Open Issues" (El Hamdani et al., 2020) menyoroti tantangan seperti masalah pembebasan lahan dan perubahan tata ruang yang mungkin muncul selama implementasi proyek pejalan kaki. Dengan mengintegrasikan temuan-temuan ini, maka implikasi pembangunan pedestrian memberikan dasar yang kuat untuk pengembangan kebijakan yang holistik dan efektif dalam mencapai perkembangan kota yang berkelanjutan dan ramah pejalan kaki.

Kota Tegal merupakan sebuah kawasan kota sedang dengan jumlah penduduk menurut hasil BPS Kota Tegal (BPS Kota Tegal, 2014) sebanyak 244.998 jiwa, meski demikian kota ini memiliki luas wilayah yang relatif kecil yaitu hanya 0,11% dari luas keseluruhan Provinsi Jawa Tengah (Diskominfo Kota Tegal, 2014). Melalui peran wali kotanya, Kota Tegal di tahun 2022 lalu kembali aktif memberitahukan rancangan pembangunan dengan memaparkan tujuh poin prioritas utamanya. Salah satunya yang disoroti adalah mengenai peningkatan daya saing perekonomian daerah dan pembangunan serta penataan infrastruktur kota guna memenuhi kebutuhan dasar, poin tersebut ditetapkan menjadi penunjang pencapaian target pembangunan Kota Tegal di tahun 2022-2023 (Tomi, 2022).

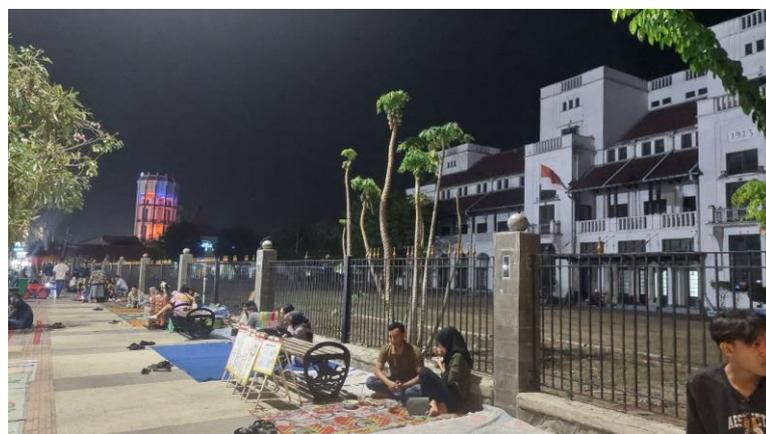
Menanggapi serius poin peningkatan daya saing perekonomian daerah, maka berdasarkan analisis skalogram dan Indeks Pembangunan Masyarakat (IPM), Kota Tegal merupakan daerah yang berpotensi untuk menjadi pusat pertumbuhan di kawasan Bregas atau Brebes-Tegal (Wontiana & Sunarto, 2018). Produk industri logam merupakan potensi unggulan di kota ini. Selain industri logam adanya industri tekstil, industri batik Tegal, industri makanan yang kesemuanya berskala menengah maupun kecil juga kian bertumbuh di Kecamatan Tegal Timur, Kecamatan Tegal Barat, dan Tegal Selatan (Almulaibari, 2011).

Tidak heran jika kemudian poin lain pembangunan yang berfokus pada penataan infrastruktur kota sebagai fasilitas dalam memenuhi kebutuhan dasar di kota ini pun ikut digencarkan guna menyokong potensi-potensi yang sudah ada didalamnya. Sebagai bukti nyata, realisasi pembangunan Jalinkut atau Jalan Lingkar Utara sebagai jalan arteri nasional non-tol yang menghubungkan wilayah Tegal dan Brebes.

Sebagaimana yang telah penulis amati, Kota Tegal yang juga merupakan wilayah dengan slogan Kota Bahari yang dimaknai sebagai Kota yang Bersih, Aman, Hijau, Rapi, dan Indah pada masa pemerintahan Wali Kota Ikmal Jaya maupun Bunda Sita, kurang menaruh atensi pada pengadaan ruang terbuka bagi masyarakat umum. Namun, seiring dengan bergantinya masa pemerintahan di bawah Wali Kota Dedy Yon Supriyono yang menjabat untuk periode 2019-2024, Kota Tegal kini mulai mengencangkan pembangunan ruang terbuka yang dapat diakses oleh masyarakat. Kota ini telah mulai produktif pada penataan infrastruktur kota dalam memfasilitasi ruang terbuka bagi warga sekitar seperti diadakannya revitalisasi pembangunan Taman Bung Karno di Kelurahan Pesurungan Lor, Taman Tegalsari di tengah pemukiman nelayan, Taman Pancasila di dekat alun-alun kota, Taman Poci di dekat stasiun kereta, dan yang baru-baru ini menjadi sorotan bersama adalah pengadaan Pedestrian di sepanjang Jalan Pancasila yang diadakan berdasarkan Peraturan Wali (Perwal) Kota Tegal No. 1 Tahun 2022 tentang disediakannya Kawasan Pedestrian.



**Gambar 1.** Potret Awal Pedestrian di Jalan Pancasila (Sumber: Tribun Jateng, 2020)



**Gambar 2.** Potret Kini Pedestrian di Jalan Pancasila (Sumber: Penulis, 2023)

Pada pemanfaatannya, wilayah pedestrian di Kota Tegal tersebut sangat menarik atensi penulis sebagai fokus kajiannya ini. Hal tersebut karena masih lekatnya persoalan yang dimunculkan atas adanya pembangunan pedestrian yang dianggap diskriminatif dan kontradiktif akibat pemanfaatannya yang masih tidak sesuai ketentuan Perwal yang dibuat (Nino, 2022). Adapun tujuan awal dibangunnya pedestrian ini adalah untuk meningkatkan keamanan pejalan kaki, mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas di sekitar kawasan sejarah Lawang Satus, dan untuk memberikan lingkungan yang lebih aman bagi warga dan pengunjung sekitar. Tujuan lainnya adalah sebagai bentuk usaha peningkatan mobilitas pejalan kaki dan pengurangan polusi udara, serta diperkenankan untuk kegiatan seperti olahraga, kesenian, budaya, dan keagamaan (Wali Kota Tegal Provinsi Jawa Tengah, 2022). Namun demikian, terdapat ketidaksesuaian pada praktiknya di mana pedestrian di Jalan Pancasila yang berada di depan Gedung Lawang Satus dan kawasan Stasiun Kota Tegal itu justru digunakan untuk berjualan para pedagang kaki lima yang kurang bertanggung jawab dengan memberikan dampak persoalan sampah yang berserakan dan menghambat pemanfaatan awal yang dikhususkan bagi pejalan kaki. Dalam ketentuan Perwal, kegiatan seperti bazar, pasaraya, UMKM, serta kuliner seharusnya berada di Jalan A. Yani, di area *City Walk* Tegal. Hanya saja, meskipun tidak sesuai dengan tujuan pemanfaatan awalnya, pada kenyataannya kegiatan-kegiatan tersebut justru mendapat izin untuk dilangsungkan di tengah-tengah kawasan pedestrian (Setiadi T. & Utomo, 2022). Ketidak konsistenan ini menarik atensi untuk dapat segera diatasi, seiring dengan kondisi pedestrian yang baru saja selesai dibangun tersebut kondisinya sudah terlihat kotor, sampah berserakan di mana-mana, dan nampak tidak tertib dengan pedagang kaki lima memadati area tengah pedestrian terutama di waktu sore hingga malam hari.

Penelitian terdahulu menunjukkan temuan yang berorientasi bahwa trotoar adalah fasilitas untuk mobilitas masyarakat dengan aman dan nyaman, namun kini banyak trotoar berubah fungsi menjadi tempat berjualan bagi pedagang kaki lima (PKL) yang mempromosikan berbagai dagangan. Menurut Hidayati dan Rifani (2021) fungsi trotoar adalah sebagai jalur pejalan kaki yang aman, meningkatkan kelancaran lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki, serta memberikan ruang untuk utilitas jalan seperti saluran air dan rambu lalu lintas. Namun, kenyataannya, trotoar sering digunakan untuk berjualan dan kegiatan ekonomi, menggantikan fungsi awalnya. Beberapa jurnal juga menyimpulkan bahwa trotoar telah menjadi tempat berjualan umum, meskipun ada perbedaan pendapat. Menurut Aotama dan Klavert (2021) PKL merasa mendapatkan keuntungan dan kenyamanan yang baik ketika berjualan di trotoar, meskipun ada masalah minimnya prasarana seperti MCK dan kurangnya lahan parkir. Namun, Iscahyono (2023) dan (Khosasi et al., 2018) menyatakan bahwa keuntungan dan kenyamanan pelanggan membuat PKL enggan meninggalkan trotoar. Meski para PKL menyadari kesalahannya menggunakan trotoar, ketidakpastian perbaikan nasib setelah direlokasi membuat mereka enggan pindah, terutama jika pemerintah tidak menyediakan lokasi relokasi yang memadai.

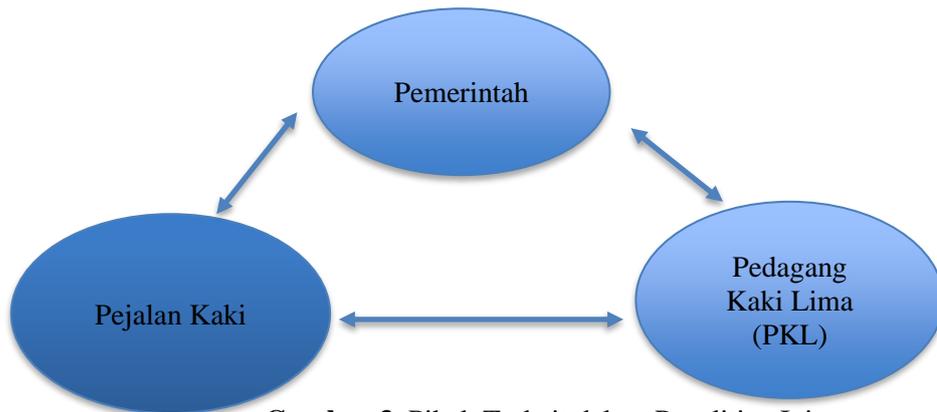
Data tambahan yang didapat berdasarkan laporan yang disampaikan UN Habitat menyatakan bahwa pengadaan ruang terbuka hijau diperlukan guna menjawab tantangan perubahan iklim (UN-Habitat, 2022). Di mana pada poinnya disampaikan bahwa pembuatan kebijakan yang baik untuk merealisasikan hal ini adalah dengan menetapkan kebijakan yang dapat mentransfer pemerataan keadilan untuk mencapai tujuan global mengatasi permasalahan

iklim. Berdasarkan pada konteks pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila Tegal, terlihat adanya informasi asimetris yang diterima antara pedagang kaki lima dan Pemerintah Kota Tegal. Selain itu, perbedaan pandangan mengenai pembangunan trotoar di Jalan Pancasila Tegal juga menjadi sorotan, serta terdapat perubahan pendapatan pedagang kaki lima akibat adanya proyek pembangunan pedestrian di lokasi tersebut. Upaya pemerintah Kota Tegal membangun pedestrian merupakan salah satu cara yang ditempuh untuk menciptakan wadah yang ramah bagi pejalan kaki dan ditujukan untuk mengurangi polusi udara akibat padatnya kendaraan di pusat kota. Hanya saja dalam pengimplementasiannya ketidaksesuaian pemanfaatan yang ada mengundang atensi publik yang mempertanyakan ketentuan penggunaan pedestrian itu sendiri. Oleh karena itu, tujuan penulis dalam kajian ini adalah untuk mengevaluasi implikasi dari pembangunan pedestrian tersebut sebenarnya ditujukan bagi para pedagang kaki lima atau pejalan kaki yang berlalu-lalang di Jalan Pancasila Tegal. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan kepada pembaca mengenai efek relokasi pedagang kaki lima yang sebelumnya berjualan di sekitar pedestrian. Selain itu, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi panduan bagi peneliti lain yang tertarik untuk melakukan studi serupa, serta dapat menjadi referensi bagi pemerintah dalam proses relokasi pedagang kaki lima ke lokasi yang lebih optimal tanpa mengurangi pendapatan mereka di Jalan Pancasila Tegal.

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan pendekatan studi kasus pada pedestrian di Jalan Pancasila. Pendekatan deskriptif ini menekankan pada pemahaman fenomena eksisting, menggambarkan fakta penelitian secara akurat, dan disertai dengan interpretasi rasional. Analisis kualitatif, dilangsungkan melalui pengkodean data dan analisis isi, digunakan untuk memahami dampak sosial dan ekonomi serta perspektif yang muncul terkait pembangunan pedestrian. Penulis menggunakan teknik pemilihan informan dengan melibatkan 10 partisipan, jumlah yang ditentukan berdasarkan pencapaian kejenuhan data. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara selama satu minggu pada berbagai waktu. Instrumen penelitian melibatkan data set observasi, sementara pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi dokumentasi dan referensi pustaka. Data yang terkumpul, mencakup aspek fisik ruang dan kepuasan pengguna, data diolah dengan menggunakan bantuan Microsoft Excel untuk menganalisis implikasi pembangunan pedestrian bagi pejalan kaki dan pedagang kaki lima. Penelitian ini secara rinci berupaya memahami perspektif tiga pihak yang terlibat dalam konteks penelitian ini.

Dalam penelitian ini, teknis analisis dan keabsahan data melibatkan beragam metode dan langkah-langkah untuk menghasilkan interpretasi yang valid dan reliabel. Terdapat beberapa teknis analisis dan aspek keabsahan data yang digunakan. Dalam analisis kualitatif, *content analysis* digunakan untuk menganalisis konten wawancara dan observasi. *Coding* menjadi proses memberikan label atau kode pada data kualitatif untuk mengelompokkan informasi ke dalam kategori yang ditentukan. Keabsahan data ditegakkan melalui beberapa aspek, seperti pengecekan konsistensi data untuk memastikan konsistensi dan ketidakbertentangan data yang dikumpulkan, dan triangulasi metode yang menggunakan beberapa metode pengumpulan data (observasi dan wawancara) untuk mengkonfirmasi temuan.



**Gambar 3.** Pihak Terkait dalam Penelitian Ini  
(Sumber: Penulis, 2023)

**Keterangan:**

Pemerintah–PKL = Ketertiban PKL

PKL–Pemerintah= Informasi yang jelas

Pejalan Kaki–Pemerintah = Penyediaan fasilitas, penjagaan fasilitas

Pemerintah–Pejalan Kaki= Menjaga fasilitas yang berada di pedestrian

Pejalan Kaki–PKL= Penawaran dari PKL atas barang yang dijual belikan

PKL–Pejalan Kaki= Ingin tetap mendapat pendapatannya

Aspek keabsahan lainnya yang digunakan mencakup *member check* untuk memvalidasi temuan dengan mengembalikan hasil analisis kepada partisipan, konsistensi konsep untuk memastikan konsistensi dalam pengukuran dan konsep yang diukur, serta refleksi peneliti yang mencakup refleksi terhadap posisi dan pengaruh peneliti dalam penelitian untuk meningkatkan keobjektifan. Transferabilitas diperkuat dengan memberikan deskripsi yang rinci tentang konteks penelitian, dan keandalan data ditegakkan dengan memastikan bahwa analisis dapat diulang dengan hasil yang serupa jika dilakukan oleh peneliti lain. Dengan menerapkan langkah-langkah ini, penelitian dapat mencapai keabsahan dan kredibilitas data yang sangat penting dalam penelitian kualitatif untuk menghasilkan temuan yang dapat diandalkan dan bermanfaat bagi pemahaman dan perbaikan konteks yang diteliti.

**Hasil dan Pembahasan**

***Teori Agen-Struktur Pierre Bourdieu***

Pierre Bourdieu, seorang sosiolog Prancis, mengembangkan teori-teori kompleks tentang masyarakat, budaya, dan kekuasaan. Salah satu konsep sentral dalam pemikirannya adalah "modal sosial" dan "kapital budaya" (Bourdieu, 1977). Dalam konteks teori pembangunan, Bourdieu menyampaikan pemahaman kritis tentang cara pembangunan sebenarnya menciptakan dan mempertahankan ketidaksetaraan sosial (Bourdieu, 2005).

Bourdieu (2005) berpendapat bahwa pembangunan cenderung memperkuat ketidaksetaraan karena kebijakan pembangunan dan distribusi sumber daya sering kali bergantung pada pengetahuan, keterampilan, dan kapital budaya yang dimiliki oleh kelompok elit atau kelas atas. Di tengah dominasi kekuatan ekonomi dan budaya, mereka yang memiliki "kapital budaya" yang lebih tinggi, seperti pendidikan, pengetahuan, dan keterampilan,

biasanya mendapatkan manfaat yang lebih besar dari pembangunan.

Proses pembangunan sering kali dikendalikan oleh kelompok elit dengan kepentingan politik dan ekonomi (Bourdieu, 2005). Mereka menetapkan arah dan prioritas pembangunan, yang pada akhirnya memengaruhi seberapa banyak orang biasa yang bisa mengakses manfaat pembangunan tersebut. Akibatnya, pembangunan cenderung memperkuat ketidaksetaraan sosial dan ekonomi, memberikan keuntungan kepada kelompok-kelompok yang sudah kuat, sementara memperburuk kondisi kelompok-kelompok yang sudah lemah.

Dalam kerangka pemikiran Bourdieu (1977) pertanyaan tentang siapa yang sebenarnya mendapat manfaat dari proses pembangunan menjadi sangat relevan. Pembangunan sering kali dibentuk untuk kepentingan kelompok elit atau kelas atas yang memiliki kekuasaan politik dan ekonomi untuk membentuk kebijakan dan proses pembangunan sesuai dengan keinginan mereka. Sementara itu, kelompok masyarakat yang lebih lemah atau rentan sering kali diabaikan atau bahkan mengalami dampak negatif dari upaya pembangunan tersebut.

Pada kajian ini, penulis perlu mengungkap mengenai tujuan pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal yang ditujukan untuk simbol belaka atau memang ditujukan bagi masyarakat? Teori pembangunan Bourdieu dapat penulis gunakan dalam analisis kajian ini melalui penekanan pada hubungan antara agen dan struktur objektif dalam masyarakat (Bourdieu & Armstrong, 1998; Grenfell, 2010). Pada konteks pembangunan pedestrian di perkotaan, teori ini dapat digunakan untuk menganalisis tujuan pembangunan tersebut dan siapa yang seharusnya mendapatkan manfaat dari pembangunan tersebut. Berikut adalah penjelasan lebih detail mengenai indikator teori agen-struktur Bourdieu (1998) yang dapat penulis gunakan.

1. **Praktik Manusia:** Teori Bourdieu mengungkapkan "praktik manusia" dengan memadukan teori yang berpusat pada agen atau aktor dan teori objektivisme yang menekankan pada struktur objektif. Dalam konteks pembangunan, praktik manusia merujuk pada cara-cara orang berinteraksi dengan lingkungan sosial dan fisik mereka, termasuk dalam hal pembangunan. Dalam konteks pembangunan pedestrian di perkotaan, praktik manusia dapat merujuk pada cara-cara orang berinteraksi dengan lingkungan perkotaan dan bagaimana pembangunan pedestrian dapat mempengaruhi interaksi tersebut.
2. **Kapital:** Bourdieu mengemukakan bahwa kapital adalah sumber kekuasaan dalam masyarakat, dan ada tiga jenis kapital yang berbeda: ekonomi, sosial, dan budaya. Dalam konteks pembangunan, kapital ekonomi seringkali menjadi fokus utama, tetapi kapital sosial dan budaya juga penting untuk dipertimbangkan. Dalam konteks pembangunan pedestrian di perkotaan, kapital sosial dapat merujuk pada jaringan sosial yang terbentuk di sekitar area pedestrian, sementara kapital budaya dapat merujuk pada nilai-nilai dan norma-norma yang terkait dengan penggunaan pedestrian.
3. **Struktur Sosial:** Bourdieu mengemukakan bahwa struktur sosial adalah hasil dari interaksi antara agen dan lingkungan sosial mereka. Dalam konteks pembangunan, struktur sosial dapat mempengaruhi siapa yang mendapatkan manfaat dari pembangunan dan siapa yang tidak. Dalam konteks pembangunan pedestrian di perkotaan, struktur sosial dapat merujuk pada kesenjangan sosial dan ekonomi yang ada di perkotaan, dan bagaimana pembangunan pedestrian dapat mempengaruhi kesenjangan tersebut.

Pada teori pembangunan Bourdieu (1998) yang ditinjau melalui korelasi agen-struktur,

pembangunan seharusnya tidak hanya menguntungkan kelompok tertentu, tetapi juga memperbaiki kondisi sosial secara keseluruhan. Oleh karena itu, pembangunan pedestrian di perkotaan seharusnya mempertimbangkan kapital sosial dan budaya, serta struktur sosial yang ada di perkotaan, dan memastikan bahwa pembangunan tersebut hanya sekadar simbol belaka atau dapat memberikan manfaat bagi seluruh masyarakat, terutama mereka yang kurang mampu.

### ***Penataan Ruang Kota***

Penyusunan rencana pengembangan untuk sektor pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal merupakan suatu inisiatif untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas kawasan koridor Jalan Pancasila yang terletak di antara Kelurahan Panggung dan Kelurahan Mangkukusuman. Rencana ini bertujuan untuk mengubah jalan menjadi sebuah lintasan yang mendukung pariwisata sejarah. Dalam rencana ini, fasilitas bangunan dan *street furniture* akan ditambahkan untuk memastikan bahwa kawasan tersebut dapat digunakan oleh semua orang yang melintas di sana.

Kelurahan Panggung memiliki berbagai fungsi, termasuk sebagai area tempat tinggal, pusat ekonomi, tujuan pariwisata, dan tempat pelestarian budaya. Lokasinya yang terhubung dengan Jalan Pancasila membuatnya memiliki potensi yang besar. Kondisi ini tercermin dari meningkatnya sektor-sektor komersial dan jasa di sekitar Jalan Pancasila. Oleh karena itu, penting untuk merencanakan ulang aliran pergerakan manusia dan kendaraan di kawasan tersebut agar menciptakan sistem sirkulasi yang efisien.

Menurut Nugroho (2011) penataan jalan adalah pengendalian pola pergerakan di jalan untuk menciptakan tata letak sirkulasi yang efisien. Dengan merujuk pada konsep ini, penataan ulang jalan Pancasila melibatkan proses menata kembali arus lalu lintas antara manusia dan kendaraan. Hal ini bertujuan untuk menciptakan sebuah tatanan yang baik dan meningkatkan kualitas jalan Pancasila. Rencana penataan jalan ini didasarkan pada analisis makro dan mikro. Analisis makro melibatkan pendekatan konseptual terhadap lokasi, potensi kawasan, pencapaian, dan orientasi, serta analisis sistem sirkulasi. Sementara itu, analisis mikro melibatkan perencanaan pengembangan yang mencakup analisis pejalan kaki, *street furniture*, tata hijau, penataan bangunan, pedagang kaki lima, dan parkir. Melalui pendekatan perancangan dan perencanaan yang matang, diharapkan rencana penataan ulang pedestrian Jalan Pancasila Kota Tegal ini dapat memenuhi kebutuhan pengguna jalan. Dengan implementasi rencana ini, diharapkan Kota Tegal dapat menambah daya tarik wisata, yang diharapkan dapat menjadi daya tarik bagi penduduk setempat dan pengunjung luar kota.

### ***Pedestrian sebagai Area Pejalan Kaki***

Pemerintah kota telah menyediakan fasilitas pendukung lalu lintas seperti pedestrian di sepanjang Jalan Pancasila Kota Tegal. Fasilitas ini dirancang untuk memberikan jalur yang aman bagi pejalan kaki, menciptakan lingkungan kota yang ramah manusia. Meskipun demikian, trotoar di Jalan Pancasila mengalami penyalahgunaan oleh Pedagang Kaki Lima. Mereka menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan, merampas hak pejalan kaki. Trotoar yang seharusnya memisahkan pejalan kaki dari kendaraan bermotor justru menjadi tempat berdagang, parkir, dan bahkan bongkar muat barang. Pedagang Kaki Lima ini tidak hanya melanggar peraturan daerah yang melarang berdagang di trotoar tanpa izin, tetapi juga

menciptakan lingkungan yang kotor dan tidak aman.

Keberadaan Pedagang Kaki Lima musiman semakin memperburuk situasi. Pada bulan Ramadhan dan menjelang Hari Raya Idul Fitri, pedagang musiman memadati trotoar dengan tenda-tenda lapaknya, menghalangi pejalan kaki dan menambah padatnya lalu lintas di sepanjang Jalan Pancasila. Selain melanggar peraturan, kehadiran mereka juga menciptakan ketidaknyamanan dan membahayakan keselamatan pejalan kaki.

Penyalahgunaan pedestrian ini menunjukkan kurangnya penegakan hukum dan pengawasan dari pihak berwenang. Pedestrian seharusnya menjadi fasilitas yang mendukung keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, namun dalam cakupan Jalan Pancasila, pedestrian tidak dapat digunakan dengan optimal oleh pejalan kaki. Situasi ini menciptakan tantangan serius bagi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki yang berbagi jalur dengan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, perlu adanya tindakan penegakan hukum yang lebih ketat dan pengawasan yang efisien untuk mengembalikan fungsi pedestrian sebagai jalur aman bagi pejalan kaki di sepanjang Jalan Pancasila, Kota Tegal.

### ***Pedestrian dan Persoalan Pedagang Kaki Lima (PKL)***

Area pedestrian di sepanjang Jalan Pancasila, Kota Tegal, menghadapi masalah serius yang berkaitan dengan pedagang kaki lima, terutama terkait dengan masalah sampah. Pedagang kaki lima yang beroperasi di trotoar ini tidak hanya mengakibatkan kerumunan manusia yang mengakibatkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki, tetapi juga menciptakan masalah kebersihan. Mereka sering meninggalkan sampah dan limbah di sekitar area tersebut. Sampah yang berserakan tidak hanya merusak estetika lingkungan, tetapi juga menciptakan lingkungan yang tidak higienis, yang berpotensi mengakibatkan masalah kesehatan bagi warga yang berinteraksi dengan area tersebut.

Kondisi ini semakin diperparah oleh kurangnya kesadaran dan pengawasan yang memadai dari pemerintah setempat. Kebijakan penanganan sampah dan kebersihan area pedestrian belum dilaksanakan dengan efektif. Ketidaksiuaian antara keberadaan pedagang kaki lima dengan fungsi pedestrian, sebagai jalur yang seharusnya ramah pejalan kaki, telah menciptakan ketidaknyamanan bagi warga yang menggunakan trotoar. Masalah ini tidak hanya menciptakan citra negatif bagi kota, tetapi juga mengganggu kehidupan sehari-hari para pejalan kaki yang harus berhadapan dengan lingkungan yang tidak bersih dan aman. Oleh karena itu, diperlukan tindakan tegas dan sistem pengelolaan sampah yang lebih baik untuk memastikan bahwa area pedestrian di Jalan Pancasila, Kota Tegal, benar-benar berfungsi sebagai jalur yang nyaman dan aman bagi masyarakat.

Masalah sampah di area pedestrian Jalan Pancasila, Kota Tegal, juga mencerminkan kurangnya kesadaran lingkungan di kalangan pedagang kaki lima. Kondisi ini menunjukkan kebutuhan mendesak akan pendekatan pendidikan dan kesadaran masyarakat mengenai kebersihan lingkungan. Peningkatan kesadaran ini dapat diwujudkan melalui program edukasi yang melibatkan pedagang kaki lima dan warga sekitar. Selain itu, penegakan hukum yang ketat juga perlu diterapkan untuk mendisiplinkan para pelanggar dan mendorong mereka untuk mematuhi peraturan kebersihan lingkungan.

Selain memperbaiki pengelolaan sampah, penting untuk mencari solusi jangka panjang yang memungkinkan pedagang kaki lima beroperasi tanpa mengorbankan kebersihan dan

kenyamanan area pedestrian. Pemerintah setempat dapat mempertimbangkan relokasi pedagang kaki lima ke lokasi yang lebih tepat, seperti pasar tradisional atau pusat perbelanjaan khusus, yang menyediakan fasilitas yang sesuai dengan kegiatan perdagangan mereka. Dengan pendekatan komprehensif yang melibatkan pendidikan, penegakan hukum, dan relokasi yang bijaksana, dapat diciptakan lingkungan yang bersih, aman, dan nyaman di area pedestrian Jalan Pancasila, Kota Tegal.

### ***Perwal dan Pertentangannya dengan Pedagang Kaki Lima (PKL)***

Area pedestrian di Jalan Pancasila, Kota Tegal, tidak sesuai dengan aktivitas pedagang kaki lima karena bertentangan dengan Peraturan Wali (Perwal) Kota Tegal No. 1 Tahun 2022 tentang disediakannya Kawasan Pedestrian. Menurut peraturan ini, kawasan pedestrian seharusnya disediakan sebagai tempat yang ramah bagi pejalan kaki, memisahkan mereka dari lalu lintas kendaraan. Namun, praktik di lapangan menunjukkan bahwa pedagang kaki lima secara aktif beroperasi di area ini, melanggar ketentuan peraturan tersebut. Keberadaan pedagang kaki lima di trotoar yang seharusnya bebas dari aktivitas komersial mengakibatkan kemacetan, kerumunan orang, dan kesulitan bagi pejalan kaki untuk melintas dengan nyaman dan aman.

Pelanggaran terhadap Peraturan Wali Kota ini menimbulkan dampak negatif yang signifikan bagi masyarakat. Penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima tidak hanya menciptakan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki, tetapi juga merugikan aspek keindahan kota. Selain itu, ketidakpatuhan terhadap regulasi ini menciptakan citra negatif bagi kota Tegal, mengindikasikan kurangnya penegakan hukum dan tata kelola ruang kota yang efisien. Oleh karena itu, diperlukan penegakan hukum yang tegas dan pengawasan yang ketat dari pemerintah setempat untuk memastikan bahwa area pedestrian di Jalan Pancasila sesuai dengan Peraturan Wali Kota Tegal No. 1 Tahun 2022, menciptakan lingkungan yang aman, tertib, dan estetis bagi masyarakat kota.

Selain melanggar Peraturan Wali Kota Tegal, keberadaan pedagang kaki lima di area pedestrian Jalan Pancasila juga mengakibatkan masalah sosial dan ekonomi yang kompleks. Praktik ini menciptakan persaingan yang tidak sehat antara pedagang kaki lima dengan pedagang yang beroperasi di tempat yang sah, seperti pasar tradisional atau pusat perbelanjaan. Akibatnya, terjadi ketidaksetaraan dalam peluang berusaha di kalangan pedagang, dengan beberapa di antaranya memilih beroperasi di trotoar tanpa izin resmi. Hal ini juga menciptakan ketidakpastian hukum, karena pedagang kaki lima yang beroperasi di trotoar secara ilegal rentan terhadap penindasan atau pemindahan paksa oleh pihak berwenang.

### ***Analisis Teori Agen-Struktur Terhadap Pembangunan Pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal***

Analisis menggunakan teori agen-struktur Bourdieu (1998) dalam pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal memerlukan tinjauan yang mendalam terhadap praktik manusia, kapital, dan struktur sosial yang memengaruhi penggunaan serta perkembangan ruang tersebut. Pertama, pada konteks ini adalah praktik manusia terutama yang tercermin dalam habitus mereka, termasuk pola perilaku dan norma sosial, memainkan peran kunci. Bagaimana orang berinteraksi dengan area pejalan kaki, apakah merasa nyaman atau tidak, dan bagaimana fasilitas pejalan kaki digunakan merupakan bagian vital dari analisis ini. Penting untuk

mempertimbangkan diversitas aktivitas penggunaan jalannya. Mengingat jika ditelisik melalui tinjauan ini, pembangunan pedestrian harus mampu mendukung berbagai aktivitas, seperti bersosialisasi, bermain, bahkan berbelanja yang artinya ekspektasi tersedianya pedestrian sebagai tempat berjualan tidak dalam konteks melanggar jika dimungkinkan sejak awal sebagai implikasi kehidupan jalan yang dinamis.

Analisis lanjutan juga mencakup simbol dan identitas yang terkait dengan ruang publik, yang seringkali menjadi cerminan dari habitus dan simbol-simbol budaya yang dianut oleh individu dalam kehidupan sehari-hari mereka (Bourdieu, 2005). Trotoar lebar dan aktivitas publik menjadi kunci untuk penciptaan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki. Dalam hal ini maka pedestrian di Jalan Pancasila telah dikatakan memenuhi kriteria lebar karena mampu menampung pejalan kaki dan aktivitas lainnya seperti tempat duduk dan tongkrongan pedagang kaki lima (meskipun masih dalam keadaan kontra dengan tujuan awalnya). Selain itu, pedestrian di Jalan Pancasila juga telah memiliki desain yang dapat mendorong aktivitas dan interaksi manusia sehingga menciptakan pengawasan keamanan yang alami, ini telah dipenuhi hanya saja kesadaran penggunaannya masih kurang karena tidak diiringi dengan kedisiplinan membuang sampah pada tempatnya.

Kedua, kapital budaya dan sosial juga memainkan peran penting dalam analisis ini (Bourdieu & Armstrong, 1998). Tingkat pendidikan dan pengetahuan masyarakat sekitar Kota Tegal pada umumnya, dan masyarakat sekitar Jalan Pancasila pada khususnya, memengaruhi cara mereka menggunakan ruang pejalan kaki. Orang dengan kapital budaya yang tinggi cenderung mendukung pembangunan pejalan kaki karena pemahaman mereka tentang manfaatnya bagi kesehatan dan lingkungan. Sementara itu, kapital sosial, yang tercermin dalam jaringan sosial dan hubungan antarwarga lokal, dapat mempengaruhi partisipasi mereka dalam proyek pembangunan. Orang dengan kapital sosial yang kuat lebih memungkinkan untuk dapat memobilisasi masyarakat setempat guna mendukung atau terlibat dalam pembangunan pejalan kaki. Adanya permasalahan sampah yang timbul di sekitar kawasan pedestrian di Jalan Pancasila menjadi indikasi belum adanya pemanfaatan secara optimal dan mencapai kesadaran perawatan bersama. Pemerintah setempat dan warga sekitar hendaknya menyadari kepemilikan bersama atas pedestrian tersebut sehingga menjadi hal yang penting untuk dirawat bersama-sama dan tidak dicemari.

Ketiga, analisis juga melibatkan evaluasi terhadap struktur sosial yang ada (1998). Ketidaksetaraan dalam akses dan pemanfaatan ruang pejalan kaki tercermin dalam struktur sosial, termasuk ketidaksetaraan ekonomi. Kelompok ekonomi yang lemah, pedagang kaki lima, kemudian tidak memiliki akses yang leluasa dalam memanfaatkan kawasan pedestrian di Jalan Pancasila, yang meski ramai dikunjungi warga lokal Tegal maupun luar Tegal mereka tetap tidak diberi kebebasan untuk dapat berjualan. Hal itu karena bertentangannya dengan Perwal Kota Tegal No. 1 Tahun 2022 tentang Kawasan Pedestrian di Jalan Pancasila yang menginginkan penegasan penggunaan jalan sebagai fasilitas pejalan kaki saja, sehingga struktur kekuasaan lokal memainkan peran penting dalam pembangunan perkotaan. Bagaimana keputusan pembangunan diambil, terutama apakah melibatkan partisipasi masyarakat atau hanya didasarkan pada keputusan elite, mencerminkan hubungan kekuasaan dan struktur sosial yang ada masih belum pada orientasi pembangunan inklusif mengingat sebelumnya wilayah depan Lawang Satus tersebut menjadi tempat berdagangnya para pedagang kaki lima.

Hasil analisis tersebut kemudian dapat digunakan dalam menjelaskan perbedaan implementasi pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila tersebut dengan pengembangan area pedestrian di Malioboro Yogyakarta yang dapat dikatakan lebih berhasil dibandingkan dengan pedestrian Jalan Pancasila, Tegal. Hal itu karena adanya beberapa faktor kunci. Pertama, praktik manusia, jika di Malioboro masyarakat lokal telah aktif mendukung lingkungan pejalan kaki dengan mengadakan berbagai kegiatan budaya dan berbagai acara untuk menciptakan suasana yang hidup dan menarik bagi penduduk lokal dan wisatawan (Ikhsani & Sari, 2023). Maka sebaliknya, di Jalan Pancasila Tegal belum berhasil membangun rasa komunitas dan keterlibatan masyarakat yang sebanding.

Kedua, aspek kapital, Malioboro sudah dikenal sebagai destinasi wisata yang populer, menarik banyak pengunjung dan menghasilkan investasi besar dalam infrastruktur seperti trotoar, penerangan jalan, dan fasilitas umum (Bappeda Yogyakarta, 2022). Sementara itu, pedestrian di Jalan Pancasila Tegal belum mendapat tingkat investasi serupa, membuat sulit dalam mengembangkan dan merawat area pejalan kaki yang sukses. Faktor ketiga, struktur sosial, terutama kehadiran pedagang kaki lima dan pedagang informal. Di Malioboro, pemerintah lokal telah berhasil mengatur pedagang kaki lima, menjaga keseimbangan antara kegiatan ekonomi dan kenyamanan pejalan kaki (Bappeda Yogyakarta, 2022). Namun, di Tegal, pemindahan pedagang kaki lima menjadi isu kontroversial, dengan protes dari pedagang dan mahasiswa, yang dapat mempengaruhi keseluruhan keberhasilan pengembangan area pejalan kaki (Setiadi & Utomo, 2022; Widodo et al., 2016). Oleh karena itu, keberhasilan di Malioboro dapat dijelaskan melalui kombinasi praktik aktif masyarakat, investasi signifikan, dan pengaturan struktur sosial yang efektif, yang belum cukup diterapkan dalam pengembangan Jalan Pancasila Kota Tegal, sehingga menyebabkan kurangnya keberhasilannya.

Pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila juga menggugah pertanyaan kritis mengenai siapa yang sebenarnya diuntungkan dari proyek ini, dengan melibatkan teori agen-struktur yang diperkenalkan oleh Pierre Bourdieu. Dalam konteks ini, pemerintah bertindak sebagai agen yang memegang kontrol atas struktur sosial dan ruang kota. Mereka memiliki kekuatan dan otoritas untuk merancang dan mengimplementasikan proyek-proyek infrastruktur seperti pedestrian. Namun, teori agen-struktur Bourdieu juga mengajukan pertanyaan mengenai bagaimana kebijakan dan infrastruktur tersebut mempengaruhi kehidupan sehari-hari masyarakat, terutama pedagang kaki lima dan pejalan kaki. Pada praktiknya pembangunan pedestrian ini lebih diarahkan untuk keberpihakan bagi pejalan kaki. Pemerintah sebagai agen dapat mengontrol struktur pembangunan, pedagang kaki lima dan pejalan kaki juga memiliki agensi untuk menentukan cara mereka merespons dan beradaptasi dengan perubahan tersebut. Namun demikian, secara praktik hak pejalan kaki lebih jelas dalam bunyi Perwal yang dikeluarkan untuk mengatur penggunaan pedestrian di Jalan Pancasila ini.

Pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila, Kota Tegal, secara lebih lanjut berpotensi memiliki dampak sosial dan ekonomi yang signifikan. Secara sosial, pembangunan pedestrian dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan lingkungan yang lebih aman dan nyaman untuk pejalan kaki. Ini dapat mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas dan menciptakan ruang yang lebih bersih dan teratur bagi warga kota. Selain itu, dengan menyediakan trotoar yang baik, aksesibilitas bagi penyandang disabilitas juga ditingkatkan, menciptakan lingkungan yang inklusif dan ramah bagi semua warga. Namun, terdapat dampak

sosial yang mungkin timbul terkait dengan relokasi pedagang kaki lima yang sebelumnya beroperasi di trotoar. Relokasi ini dapat menghadirkan tantangan sosial karena pedagang tersebut mungkin kehilangan mata pencaharian atau mengalami penurunan pendapatan.

Selain itu, kebijakan relokasi dapat memicu ketegangan sosial antara pemerintah dan pedagang, terutama jika tidak ada komunikasi yang efektif atau alternatif lokasi yang memadai disediakan. Hal ini terjadi dengan respon pedagang yang sulit dipindahkan ke kawasan *City Walk Tegal* di Jalan A. Yani sebagai tempat yang disepakati bagi pedagang. Dari segi ekonomi, pembangunan pedestrian yang dirancang dengan baik dapat meningkatkan daya tarik wisata dan perdagangan di kawasan tersebut. Penataan yang estetis dan bersih dapat menarik wisatawan lokal dan mancanegara, meningkatkan kunjungan ke area tersebut. Dengan meningkatnya jumlah pengunjung, peluang bisnis bagi pedagang yang beroperasi di area tersebut juga dapat meningkat, menghasilkan pertumbuhan ekonomi lokal. Namun, sisi ekonomi juga dapat terpengaruh oleh pembangunan pedestrian jika tidak dikelola dengan bijak. Misalnya, pedagang kaki lima yang kehilangan tempat berdagang mereka mungkin menghadapi kesulitan dalam menemukan lokasi alternatif yang sepadan atau berisiko kehilangan pelanggan tetap mereka. Oleh karena itu, perlu adanya perencanaan yang matang, melibatkan pihak pedagang, untuk memastikan bahwa dampak ekonomi dari pembangunan pedestrian bersifat inklusif dan berkelanjutan bagi semua pihak yang terlibat.

### ***Populasi dan Urbanisasi***

Analisis pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila, Kota Tegal, dapat dipahami melalui kerangka kebijakan sosial dan prinsip sosiologi publik (Henslin, 2006). Dalam konteks pengembangan area pejalan kaki, dua pendekatan utama dalam kebijakan sosial menjadi relevan. Pertama, pendekatan "urban renewal" yang seringkali mengakibatkan dislokasi penduduk setempat. Dalam situasi Jalan Pancasila, revitalisasi terjadi dengan kurang mempertimbangkan kebutuhan dan keberlanjutan komunitas lokal. Upaya ini dengan menggantikan kawasan pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar situs sejarah *Lawang Satus* dengan jalan pedestrian yang ditentukan untuk kepentingan pejalan kaki semata, namun tanpa memperhatikan adanya peluang ekonomi disekitar yang dimanfaatkan para pedagang yang berjualan di sana. Pendekatan ini tidak memenuhi standar keadilan sosial karena tidak memperhatikan dampaknya secara inklusif.

Kedua, pendekatan "federal empowerment zone" menawarkan lebih dari sekadar insentif pajak. Pendekatan ini melibatkan pengembangan wilayah dengan memberikan pinjaman bunga rendah, mendukung bisnis lokal, dan memperhatikan kebutuhan komunitas. Pendekatan ini menciptakan lingkungan yang ramah masyarakat dan memenuhi kebutuhan manusia, termasuk kebutuhan akan komunitas setempat. Dalam konteks Jalan Pancasila, pendekatan ini dapat melibatkan pembangunan infrastruktur pejalan kaki yang aman, pemberdayaan pedagang lokal, dan penciptaan ruang yang menarik bagi penduduk lokal dan wisatawan.

Analisis ini menekankan pentingnya mengadopsi pendekatan yang mempertimbangkan keberlanjutan sosial dan keadilan dalam pengembangan pejalan kaki di Jalan Pancasila, Kota Tegal. Perencanaan kreatif yang melibatkan partisipasi aktif masyarakat lokal dan mempertimbangkan kebutuhan komunitas dapat menghasilkan solusi yang berkelanjutan dan mendukung untuk pengembangan ruang pejalan kaki ini.

Evaluasi pembangunan pedestrian di Kota Tegal, terutama di Jalan Pancasila, juga dapat dilakukan dengan mempertimbangkan tiga prinsip pedoman yang diajukan oleh sosiolog William Flanagan (dalam Henslin, 2006). Pertama, dalam aspek skala, maka diperlukan perencanaan yang bersifat regional dan nasional, mengingat adanya persaingan dan sumber daya yang terbatas di tingkat lokal. Keputusan perencanaan harus menghasilkan solusi yang dapat diimplementasikan secara efektif, menghindari solusi yang tidak terkoordinasi dan tidak berdaya. Kedua, prinsip kehidupan yang layak, menekankan pentingnya menciptakan kota yang menarik dan memenuhi kebutuhan manusia, terutama kebutuhan akan komunitas. Ini melibatkan pembangunan infrastruktur pejalan kaki yang aman dan menarik bagi penduduk lokal dan wisatawan, serta penciptaan ruang yang mendukung kegiatan komunitas. Ketiga, keadilan sosial, menilai kebijakan sosial berdasarkan dampaknya pada masyarakat. Dalam konteks pembangunan pedestrian di Kota Tegal, penting untuk menghindari upaya yang menggusur penduduk miskin demi kepentingan kelas menengah atau orang kaya. Solusi yang memperhatikan kebutuhan semua lapisan masyarakat dan menciptakan fasilitas pejalan kaki dibutuhkan guna mendukung terciptanya kondisi sosial yang lebih sesuai dengan prinsip keadilan sosial ini.

Berdasarkan pedoman ini, pembangunan pedestrian di Kota Tegal harus menghindari solusi yang sekadar bersifat kosmetik dan hanya menutupi masalah sementara. Sebaliknya, perhatian utama harus difokuskan pada penanganan akar permasalahan, seperti kemiskinan, terbatasnya pemanfaatan fasilitas publik, isu lingkungan, pengangguran, dan ketidakcukupan basis pajak yang mempengaruhi kualitas pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur pejalan kaki di sana. Dengan demikian, pembangunan pedestrian dapat menjadi inklusif, meningkatkan kualitas hidup warga, dan membuat kota menjadi lebih menarik bagi semua lapisan penduduknya.

### **Kesimpulan**

Pada implikasi pembangunan pedestrian di Jalan Pancasila Kota Tegal menunjukkan masih perlunya mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam perencanaan dan pembangunan pejalan kaki. Partisipasi ini dapat memberikan gambaran lebih baik tentang pengaruh praktik manusia dan kapital sosial terhadap struktur sosial serta keputusan pembangunan. Peningkatan kapital budaya melalui pendidikan dan kesadaran akan manfaat lingkungan dan kesehatan dari pembangunan pejalan kaki dapat membantu mengurangi ketidaksetaraan akses dan meningkatkan penggunaan ruang tersebut oleh masyarakat dari berbagai lapisan sosial. Selain itu, penting untuk memantau dan mengevaluasi proses pembangunan serta penggunaan pejalan kaki secara berkala dengan melibatkan masyarakat setempat. Langkah-langkah ini penting untuk menilai dampak proyek tersebut terhadap praktik manusia, kapital, dan struktur sosial dalam jangka panjang, membantu menciptakan ruang pejalan kaki yang inklusif dan berkelanjutan di Jalan Pancasila, Kota Tegal. Solusi terhadap masalah ini memerlukan pendekatan holistik yang melibatkan berbagai pihak, termasuk pemerintah, pedagang, dan masyarakat atau para pejalan kaki sekitar. Pemerintah Kota Tegal perlu mengambil langkah-langkah konkret untuk memberdayakan pedagang kaki lima dengan memberikan alternatif lokasi berdagang yang sesuai dan memastikan penerapan Peraturan Wali Kota yang berlaku dapat diimplementasikan tanpa kebimbangan. Selain itu, pendekatan edukatif juga penting untuk meningkatkan kesadaran pedagang dan masyarakat tentang pentingnya mematuhi aturan

dan menciptakan lingkungan kota yang bersih, tertib, dan aman. Dengan kerjasama yang baik antara semua pihak terkait, diharapkan dapat diciptakan lingkungan yang mendukung bagi semua warga kota, termasuk pejalan kaki dan pedagang kaki lima, yang nantinya dapat mendukung dalam mencapai keberhasilan ekonomi yang berkelanjutan dengan dilindungi kebijakan yang jelas.

### **Daftar Pustaka**

- Almulaibari, H. , dan W. N. (2011). *Analisis Potensi Pertumbuhan Ekonomi Kota Tegal Tahun 2004-2008* [Doctoral dissertation]. Universitas Diponegoro.
- Aotama, R. C., & Klavert, D. R. H. (2021). Dampak Sosial Relokasi Pedagang Kaki Lima di Kawasan Wisata Kuliner Kota Tomohon. *SOCIA: Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 18(1), 1–9. <https://doi.org/10.21831/socia.v18i1.37719>
- Bappeda Yogyakarta. (2022). *Peraturan Walikota Yogyakarta*. Bappeda.
- Bourdieu, P. (1977). *Outline of a Theory of Practice* (Vol. 16). Cambridge University Press.
- Bourdieu, P. (2005). *The Social Structures of The Economy*. Polity.
- Bourdieu, P., & Armstrong, L. (1998). Acts of Resistance: Against The New Myths of Our Time. In *Labour* (Vol. 44, Issue 305).
- BPS Kota Tegal. (2014). *Jumlah Penduduk Kota Tegal menurut Kecamatan/Kelurahan dan Jenis Kelamin*. Tegalkota.Bps.Go.Id. <https://tegalkota.bps.go.id/statictable/2016/01/20/35/jumlah-penduduk-kota-tegal-menurut-kecamatan-kelurahan-dan-jenis-kelamin-2014-hasil-proyeksi-penduduk-sp2010-.html>
- Diskominfo Kota Tegal. (2014). *Kondisi Geografis Kota Tegal*. Tegalkota.Go.Id. [https://www.tegalkota.go.id/v2/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4&Itemid=400&lang=id](https://www.tegalkota.go.id/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=4&Itemid=400&lang=id)
- El Hamdani, S., Benamar, N., & Younis, M. (2020). Pedestrian Support in Intelligent Transportation Systems: Challenges, Solutions and Open Issues. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 121, 102856. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102856>
- Grenfell, M. (2010). *Ed. Pierre Bourdieu: Key Concepts*. Acumen Publishing Limited.
- Henslin, J. M. (2006). *Essentials of Sociology : A Down-To-Earth Approach*. Pearson.
- Hidayati, I., & Rifani, I. (2021). Mewujudkan Kota Ramah Pejalan Kaki: Kasus Kota Yogyakarta. *Geographia : Jurnal Pendidikan Dan Penelitian Geografi*, 2(1), 87–93. <https://doi.org/10.53682/gjppg.v2i1.1039>
- Ikhsani, M. A., & Sari, S. R. (2023). Kajian Penerapan Prinsip New Urbanism di Jalan Ahmad Yani Kota Tegal terhadap Dimensi Fungsi dan Dimensi Sosial. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 20(1), 39–47. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v20i1.19463>
- Iscahyono, F. A. , A. P. T. , D. R. (2023). Pengaruh Aktivitas Pedagang Kaki Lima terhadap Tingkat Pelayanan Jalan di Jalan Cikutra, Kota Bandung. *Ge-STRAM: Jurnal Perencanaan Dan Rekayasa Sipil*, 6(2).
- Jabbari, M., Fonseca, F., Smith, G., Conticelli, E., Tondelli, S., Ribeiro, P., Ahmadi, Z., Papageorgiou, G., & Ramos, R. (2023). The Pedestrian Network Concept: A Systematic Literature Review. *Journal of Urban Mobility*, 3, 100051.

<https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100051>

- Juliana, A., Senopati, A. A., & Diana, L. (2021). Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Plaza Indonesia, Jakarta. *Architecture Innovation*, 5(1), 1–24. <https://doi.org/https://doi.org/10.36766/aij.v5i1.198>
- Khosasi, A. M., Kusumaningtyas, D. M., Halsted, T., & Sasongko, G. (2018). Dilema Trotoar Studi Kasus Dampak Pembangunan Trotoar terhadap Pedagang Kaki Lima di Salatiga. *KRITIS*, 27(2), 150–162. <https://doi.org/10.24246/kritis.v27i2p150-162>
- Nicolas, A., & Hassan, F. H. (2023). Social Groups in Pedestrian Crowds: Review Of Their Influence on The Dynamics and Their Modelling. *Transportmetrica A: Transport Science*, 19(1). <https://doi.org/10.1080/23249935.2021.1970651>
- Nino. (2022). *Perwal Pedestrian Jalan Pancasila Kota Tegal Dinilai Diskriminatif Dan Tidak Konsisten*.
- Nugroho, M. , & R. M. (2011). *Penataan Penggal Jalan Pancasila Kota Tegal* [Doctoral dissertation]. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Setiadi, T., & Utomo, A. P. (2022). *Warga dan Mahasiswa di Tegal Gelar Aksi Turun ke Jalan, Minta Wali Kota Dedy Yon Supriyono Diturunkan* . <https://regional.kompas.com/read/2022/03/28/233045278/warga-dan-mahasiswa-di-tegal-gelar-aksi-turun-ke-jalan-minta-wali-kota-dedy?page=all>
- Setiadi T., & Utomo, P. A. (2022). *Warga dan Mahasiswa di Tegal Gelar Aksi Turun ke Jalan, Minta Wali Kota Dedy Yon Supriyono Diturunkan* .
- Tomi. (2022). *Musrenbangkot, Wali Kota Sampaikan 7 Prioritas Pembangunan*.
- UN-Habitat. (2022). Envisaging the Future of Cities. In *World City Report*.
- Uzunoğlu, K., & Uzunoğlu, S. S. (2020). The Importance of Pedestrianization in Cities- Assessment of Pedestrianized Streets in Nicosia Walled City. *European Journal of Sustainable Development*, 9(2), 589–614. <https://doi.org/10.14207/ejsd.2020.v9n2p589>
- Wali Kota Tegal Provinsi Jawa Tengah. (2022). *Peraturan Wali Kota Tegal Nomor 1 Tahun 2022 tentang Kawasan Pedestrian*.
- Widodo, A. S., Idayanti, S., Permanasari, D. I., & Sahri, A. (2016). Kebijakan Relokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kawasan Kota Tegal. *JIP (Jurnal Ilmu Pemerintahan) : Kajian Ilmu Pemerintahan Dan Politik Daerah*, 1(1), 168–188. <https://doi.org/10.24905/jip.1.1.2016.168-188>
- Wontiana, W., & Sunarto, S. (2018). Kesenjangan Fasilitas Publik antar Kabupaten/Kota Dan Kaitannya dengan Pusat Pertumbuhan. *Economics Development Analysis Journal*, 5(3), 337–344. <https://doi.org/10.15294/edaj.v5i3.22159>