

MANAJEMEN LALU LINTAS PEMINDAHAN PEDAGANG KAKI LIMA (PKL) PADA KAWASAN ALUN-ALUN KOTA TEGAL

Alfan Baharuddin¹, Ludfi Djakfar², Hendi Bowoputro²

¹Mahasiswa/Program Magister/Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik
Univ. Brawijaya

²Dosen/ Jurusan Teknik Sipil/Fakultas Teknik/Univ. Brawijaya
Jl. M.T. Haryono No. 167, Mlg-65145, Jawa Timur
Korepondensi : alfanbaharuddin@gmail.com

ABSTRAK

Salah satu permasalahan yang menurunkan fungsi dan kapasitas jalan di Kota Tegal adalah keberadaan PKL di tempat umum antara lain: 1) Trotoar,; 2) Bahu jalan; dan 3) Badan Jalan, yang berubah fungsi menjadi tempat berjualan PKL dan parkir oleh sebab itu perlu dilakukan manajemen lalu lintas pada kawasan alun-alun Kota Tegal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja lalu lintas pada kawasan alun-alun kota Tegal. Lokasi penelitian yaitu pada kawasan alun-alun Kota Tegal. Penelitian ini dilaksanakan dengan menggunakan analisis MKJI dan Aplikasi perangkat lunak (*Software*), *Contram* Versi 5. Berdasarkan hasil analisa, skenario II (Jalan Pancasila dibagi untuk Lalu lintas dua arah, Pedagang Kaki Lima dan Pedestrian) dianggap skenario yang lebih baik dibandingkan skenario I (Penutupan Arus Lalu lintas Sebelah Barat Jalan Pancasila) untuk penempatan pedagang kaki lima pada saat manajemen rekayasa lalu lintas di lakukan, karena skenario II tingkat pelayanan kinerja lalu lintas di kawasan alun-alun kota tegal memiliki rata-rata nilai "B", hanya pada jalan Kolonel Sudiarto memiliki nilai tingkat pelayanan "C", baik saat kondisi sekarang (2015) maupun kondisi di masa yang akan datang (2020).

Kata kunci :Pedagang Kaki Lima (PKL), Tingkat pelayan kinerja, kawasan alun-alun.

1. PENDAHULUAN

Permasalahan yang menurunkan fungsi dan kapasitas jalan di Kota Tegal adalah keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menjual barang dagangannya di tempat-tempat umum yang dianggap strategis sampai menempati badan jalan sehingga membuat ruas jalan semakin sempit. Penerapan MRLM pada kawasan alun-alun kota tegaldiharapkan dapat memberikan solusi untuk penataan lalu lintas pada Kawasan alun-alun Kota Tegal sehingga dapat mengembalikan fungsi dari jalan dan alun-alun Kota Tegal.

Penelitian ini bertujuan untuk:

(1) Mengetahui kondisi eksisting kinerja lalu lintas pada kawasan alun-alun di kota tegal.

(2) Mengetahui desain penempatan PKL setelah manajemen rekayasa lalu lintas di area alun-alun Kota Tegal dilakukakan.

(3) Mengetahui kinerja lalu lintas pasca pemindahan PKL pada lima tahun yang akan datang.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Untuk memperkuat penelitian ini maka penulis mengambil beberapa referensi penelitian terdahulu yaitu :

1. Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Pusat Perbelanjaan yang telah beroperasi di Tinjau dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pacific Mall Tegal), Arief Subechi Widodo(2007), menyatakan bahwa prediksi 10 tahun

yang akan datang terjadi peningkatan intensitas kegiatan di sekitar mall pasific sehingga akan menimbulkan peningkatan kapasitas ruas jalan disekitarnya.

2. Analisis Sustainability kebijakan Relokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kota Surakarta, Sri Yuliani (2012), menyatakan bahwa Kebijakan relokasi PKL dianggap belum mampu memberikan solusi yang terbaik, karena dengan kebijakan tersebut otomatis memberikan perubahan terhadap kelangsungan usaha mereka, dan kebijakan tersebut dinilai belum berpihak terhadap kelangsungan usaha PKL.

3. METODOLOGI

Metode pengumpulan data untuk penelitian ini meliputi data Primer dan Sekunder. Data primer meliputi survey inventarisasi ruas jalan, survey pencacahan lalu lintas dan untuk data sekunder meliputi Kota Tegal Dalam angka, data jaringan jalan Kota Tegal. RTRW Kota tegal serta data asal tujuan, data tersbut di dapatkan dari instansi terkait.

Setelah data diperoleh selanjutnya diolah dengan menggunakan metode analisa sebagai berikut :

3.1 Metode Analisis Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997)

Metode analisa MKJI digunakan untuk perhitungan kapasitas ruas jalan yang berada di kawasan alun-alun kota tegal.

3.2 Aplikasi Perangkat Lunak (Software) Contram Versi 5

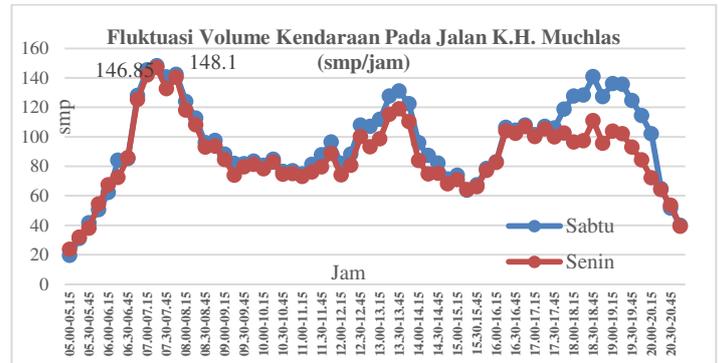
Aplikasi ini di gunakan untuk menganalisa evaluasi kinerja jaringan jalan di masa akan datang yang berada di kawasan alun-alun kota.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Volume Lalu lintas

Dari hasil survai Pencacahan lalu lintas pada ruas Jalan di sekitar Kawasan

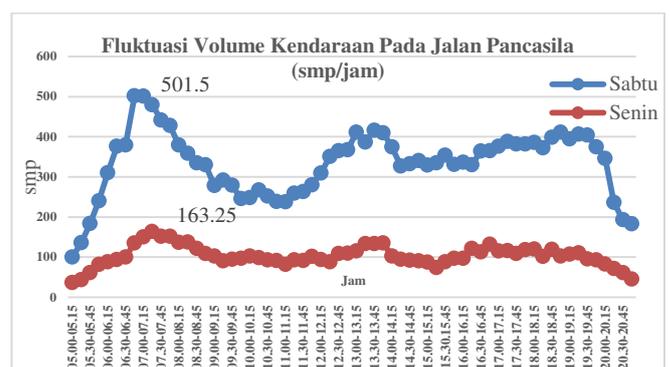
Alun-alun Kota Tegal di dapatkan data volume lalu lintas sebagai berikut :



Gambar 1. Fluktuasi kendaraan pada Jalan K.H.Muchlas



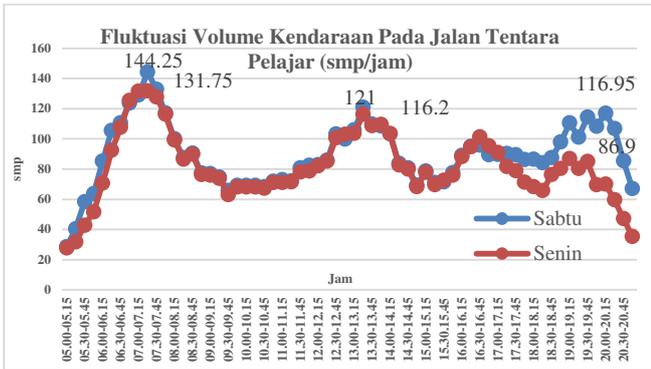
Gambar 2. Fluktuasi kendaraan pada Jalan Kolonel Sudiarto



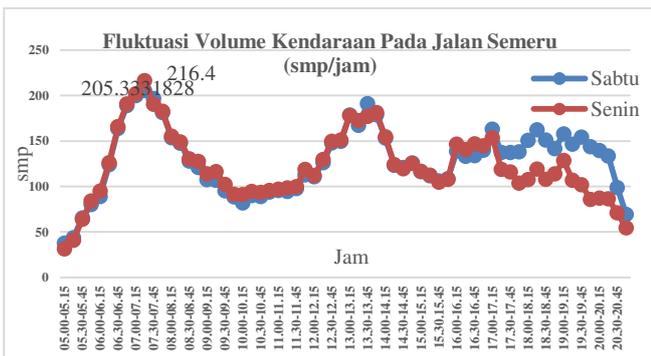
Gambar 3. Fluktuasi kendaraan pada Jl. Pancasila

Dari grafik fluktuasi pada Gambar 1 diketahui waktu puncak baik pada hari senin (*weekday*) maupun hari sabtu adalah pukul 07.00-08.00 pagi. Dari grafik fluktuasi pada Gambar 2 diketahui waktu puncak pada jalan Kolonel Sudiarto adalah pukul 07.00-08.00 pagi. Sedangkan dari

grafik fluktuasi pada **Gambar 3** diketahui waktu puncak pada jalan Pancasila adalah pukul 07.15-08.15 pagi, namun pada hari Senin dan Sabtu memiliki perbedaan yang cukup signifikan, karena untuk hari Sabtu banyak orang berdatangan dari luar kota.



Gambar 4. Fluktuasi kendaraan pada Jl. Tentara Pelajar



Gambar 5. Fluktuasi kendaraan pada Jl. Semeru

Dari grafik fluktuasi pada **Gambar 4** diketahui waktu puncak pada jalan Tentara Pelajar pada hari Senin dan Sabtu adalah pukul 07.00-08.00 pagi. Dan dari grafik fluktuasi pada **Gambar 5** diketahui waktu puncak pada jalan Semeru pada hari Senin dan Sabtu adalah pukul 07.00-08.00 pagi.

4.2 Kinerja Lalu Lintas Kondisi Eksisting

Dari **Tabel 1** dan **Tabel 2** dapat kita ketahui bahwa untuk unjuk kerja tiap-tiap ruas jalan pada kondisi eksisting hari Senin didapat untuk ruas Pancasila I mempunyai kinerja dengan V/C ratio sebesar 0,14 atau

mempunyai Tingkat Pelayanan “A” dan ruas jalan lainnya mempunyai tingkat pelayanan “B”. Sedangkan pada hari Sabtu lima ruas jalan yang memiliki tingkat pelayanan “C” dan empat ruas jalan lainnya memiliki tingkatpelayanan “B”

Tabel 1. Tabel kinerja tiap-tiap ruas jalan kondisi eksisting pada hari senin

Nama Jalan	Volume (smp/jam)	Kapasitas (smp/jam)	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
Jl. KH. Muchlas	414	1345	0,31	B
Jl. Kol. Sudiarto	1046	2401	0,44	B
Jl. Pancasila	480	3754	0,13	A
Jl. Tentara Pelaja	382	1658	0,23	B
Jl. Semeru	586	1953	0,30	B

Tabel 2. Tabel kinerja tiap-tiap ruas jalan kondisi eksisting pada hari sabtu

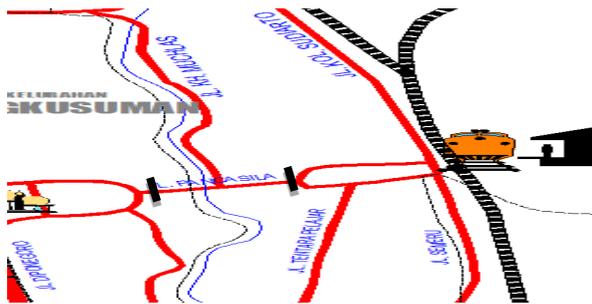
Nama Jalan	Volume (Smp/Jam)	Kapasitas (Smp/Jam)	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
Jl. Kh. Muchlas	540	1345	0,40	B
Jl. Kol. Sudiarto	1144	2401	0,48	C
Jl. Pancasila	1615	3754	0,43	B
Jl. Tentara Pelajar	446	1658	0,27	B
Jl. Semeru	613	1953	0,31	B

4.3 Prediksi Kinerja Lalu Lintas Skenario I (Penutupan Arus lalu Lintas Jalan Pancasila)

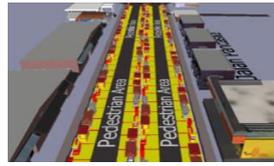
a. Kinerja Jaringan Jalan Skenario I Pada Tahun 2015

Kinerja lalu lintas Kawasan Alun-alun Kota Tegal hasil keluaran (*output*) Paket Aplikasi Komputer (*Software*) *Contram* versi 5.0 berdasarkan skenario 1 Tahun 2015 dengan dilakukan penanganan/manajemen (skenario 1) dapat diuraikan dalam beberapa indikator seperti ditunjukkan pada **Tabel 3**.

Dari **Tabel 3** dan **Tabel 4** diketahui bahwa berdasarkan skenario I (Tahun 2015) dengan dilakukan penanganan/manajemen, menunjukkan bahwa tingkat pelayanan pada hari Senin untuk Jalan Pancasila dan Jalan Tentara Pelajar memiliki tingkat pelayanan “A”.



1



2



3

Keterangan :

1. Penutupan arus lalu lintas sebelah barat Jalan Pancasila
2. Kawasan Jalan Pancasila menjadi Pedestrian Area
3. Arus lalu lintas kendaraan menuju ke Jalan Pancasila dialihkan

Gambar 6. Gambar simulasi skenario I

Tabel 3. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario I tahun 2015 hari Senin

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas Smp/Jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
511	Jl. Kol. Sudiarto	907	1201	0,76	C
514	Jl. Pancasila III	352	847	0,42	A
522	Jl. Pancasila V	742	847	0,56	B
523	Jl. Tentara Pelajar	352	829	0,40	A
513	Jl. Semeru	473	977	0,50	C

Tabel 4. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario I tahun 2015 hari Sabtu

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas Smp/Jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
511	Jl. Kol. Sudiarto	1009	1201	0,84	C
514	Jl. Pancasila III	495	847	0,59	B
522	Jl. Pancasila V	598	847	0,71	B
523	Jl. Tentara Pelajar	495	829	0,60	A
513	Jl. Semeru	550	977	0,56	C

Sedangkan untuk hari Sabtu yang memiliki tingkat pelayan “A” adalah hanya Jalan

Tentara Pelajar. Untuk Tingkat Pelayanan “B” pada hari Senin dan Sabtu dimiliki oleh jalan Pancasila V dan III, sedang untuk tingkat pelayanan “C” terdapat pada jalan Kolonel Sudiarto dan Jalan Semeru.

a. Kinerja Jaringan Jalan Skenario I Pada Tahun 2020

Kinerja jaringan jalan pada Kawasan Alun-alun Kota Tegal hasil keluaran (*Output*) Paket Aplikasi Komputer (*Software*), *Contram 5* pada kondisi Penutupan Arus Lalu lintas Sebelah Barat Jalan Pancasila Tahun 2020 dapat diuraikan dalam beberapa indikator seperti di tunjukkan pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario I tahun 2020 hari Senin

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas Smp/Jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
511	Jl. Kol. Sudiarto	1201	1187	1,01	E
514	Jl. Pancasila III	467	847	0,55	B
522	Jl. Pancasila V	625	847	0,74	B
523	Jl. Tentara Pelajar	467	829	0,56	B
513	Jl. Semeru	626	955	0,66	C

Dari **Tabel 5** diketahui bahwa pada kondisi penutupan Arus Lalu lintas Sebelah Barat Jalan Pancasila hari Senin tahun 2020, Kinerja jaringan jalan di Kawasan Alun-Alun Kota Tegal dari hasil *output* Paket Aplikasi Komputer (*Software*) *Contram* Versi 5 mengindikasikan semakin buruknya kinerja jaringan jalan jika di banding kondisi pada tahun 2015. Tingkat pelayan jalan pada Jalan Kolonel Sudiarto berubah tingkat pelayanannya menjadi “E”, sedangkan pada Jalan Tentara Pelajar menjadi “B”.

Tabel 6. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario I tahun 2020 hari Sabtu

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas smp/jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
511	Jl. Kol. Sudiarto	2137	1201	1,13	E
514	Jl. Pancasila III	1082	847	0,75	C
522	Jl. Pancasila V	1235	847	0,86	C
523	Jl. Tentara Pelajar	1429	829	0,77	C
513	Jl. Semeru	1662	977	0,63	C

Tabel 7. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario II tahun 2015 hari Senin

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas smp/jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
541	Jl. KH. Muchlas	232	673	0,34	B
511	Jl. Kol. Sudiarto	598	1201	0,50	B
544	Jl. Pancasila I	289	1877	0,15	A
534	Jl. Pancasila II	435	1877	0,23	B
514	Jl. Pancasila III	643	847	0,76	B
532	Jl. Pancasila IV	680	847	0,80	C
522	Jl. Pancasila V	758	847	0,89	C
523	Jl. Tentara Pelajar	181	829	0,22	B
513	Jl. Semeru	282	977	0,29	B

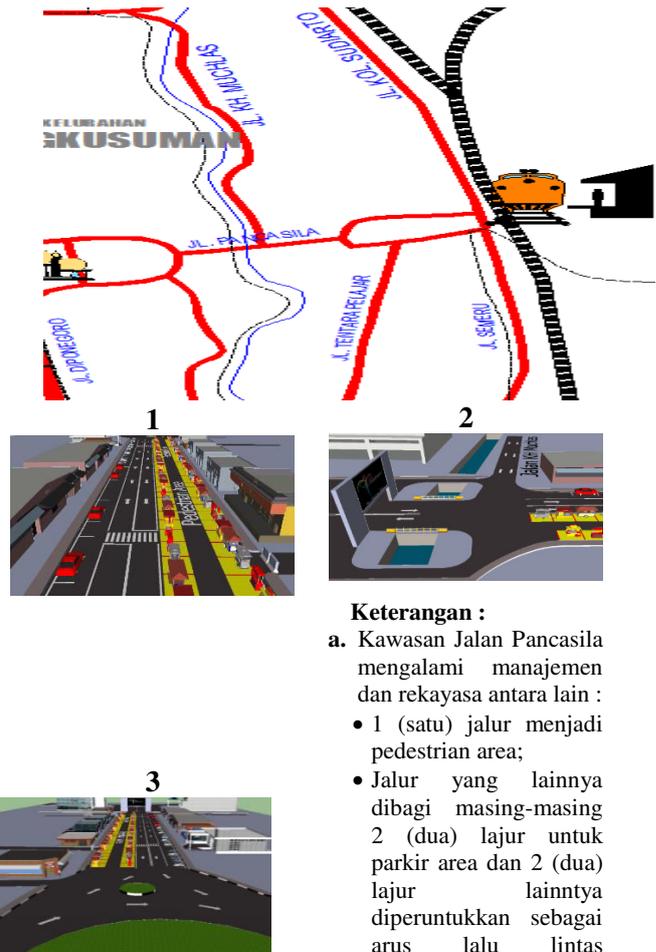
Tabel 8. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan skenario II tahun 2015 hari Sabtu

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas smp/jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
541	Jl. KH. Muchlas	301	673	0,45	B
511	Jl. Kol. Sudiarto	643	1201	0,54	B
544	Jl. Pancasila I	655	1877	0,35	B
534	Jl. Pancasila II	651	1877	0,35	B
514	Jl. Pancasila III	844	847	1,00	C
532	Jl. Pancasila IV	811	847	0,96	C
522	Jl. Pancasila V	883	847	1,04	C
523	Jl. Tentara Pelajar	219	829	0,26	B
513	Jl. Semeru	303	977	0,31	B

Dari **Tabel 6** diketahui bahwa pada kondisi Penutupan Arus Lalu lintas Sebelah Barat Jalan Pancasila hari Sabtu tahun 2020, Kinerja jaringan jalan di Kawasan Alun-Alun Kota Tegal dari hasil output Paket Aplikasi Komputer (*Software*) *Contram* Versi 5 mengindikasikan semakin buruknya kinerja jaringan jalan jika di banding kondisi pada tahun 2015. Tingkat

pelayan jalan pada Jalan Kolonel Sudiarto berubah tingkat pelayanannya menjadi “E”, sedangkan pada Jalan Tentara Pelajar menjadi “C”.

4.4 Prediksi Kinerja Lalu Lintas Skenario II (Jalan Pancasila dibagi untuk Lalu lintas dua arah, Pedagang Kaki Lima dan Pedestrian)



Keterangan :

- Kawasan Jalan Pancasila mengalami manajemen dan rekayasa antara lain :
 - 1 (satu) jalur menjadi pedestrian area;
 - Jalur yang lainnya dibagi masing-masing 2 (dua) lajur untuk parkir area dan 2 (dua) lajur lainnya diperuntukkan sebagai arus lalu lintas kendaraan 2 arah
- Tanpa penutupan arus lalu lintas kendaraan
- Sirkulasi arus lalu lintas sama dengan kondisi eksisting

Gambar 7. Gambar simulasi skenario II

a. Kinerja Jaringan Jalan Skenario II Pada Tahun 2015

Kinerja lalu lintas Kawasan Alun-alun Kota Tegal hasil keluaran (output) Paket Aplikasi Komputer (*Software*) *Contram* versi 5.0 berdasarkan skenario II Tahun 2015 dengan dilakukan

penanganan/manajemen dapat diuraikan dalam beberapa indikator seperti ditunjukkan pada **Tabel 7**.

Dari **Tabel 8** diketahui bahwa dengan dilakukan penanganan/manajemen (Pancasila dibagi untuk Lalu lintas dua arah, PKL dan pedestrian), menunjukkan tingkat pelayanan pada hari senin untuk Jalan Pancasila I adalah "A" dan yang lainnya "B" kecuali untuk Jalan Pancasila IV dan V memiliki tingkat pelayanan "C". Sedangkan untuk hari Sabtu yang memiliki tingkat pelayanan "C" adalah hanya Jalan Pancasila III, IV dan V dan untuk jalan lainnya memiliki Tingkat Pelayanan "B".

b. Kinerja Jaringan Jalan Skenario II Pada Tahun 2020

Kinerja jaringan jalan pada Kawasan Alun-alun Kota Tegal hasil keluaran (Output) Paket Aplikasi Komputer (Software), Contram 5 dengan Kondisi Jalan Pancasila dibagi untuk Lalu lintas dua arah, Pedagang Kaki Lima dan pedestrian Tahun 2020 dapat diuraikan dalam beberapa indikator seperti di tunjukkan pada **Tabel 9**.

Dari **Tabel 10** diketahui bahwa pada kondisi jalan Pancasila dibagi untuk Lalu lintas dua arah dengan PKL dan pedestrian pada hari Senin tahun 2020, Kinerja jaringan jalan di Kawasan Alun-Alun Kota Tegal dari hasil output Paket Aplikasi Komputer (Software) Contram Versi 5 mengindikasikan semakin menurunnya kinerja jaringan jalan jika di banding kondisi pada tahun 2015. Dengan tingkat pelayanan "B" untuk jalan Pancasila I dan Tingkat Pelayanan "C" untuk Jalan Pancasila II,III,IV dan V untuk hari Senin. Sedangkan untuk hari Sabtu Pada Jalan Pancasila I tingkat pelayanannya menjadi "C" dan untuk Jalan Pancasila II,III,IV dan V memiliki tingkat pelayanan "C".

Tabel 9. Rekapitulasi Kinerja lalu lintas berdasarkan Skenario II Tahun 2020 hari Senin

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas smp/jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
541	Jl. KH. Muchlas	310	673	0,46	B
511	Jl. Kol. Sudiarto	792	1201	0,66	B
544	Jl. Pancasila I	384	626	0,61	B
534	Jl. Pancasila II	579	626	0,92	C
514	Jl. Pancasila III	785	847	0,93	C
532	Jl. Pancasila IV	804	847	0,95	C
522	Jl. Pancasila V	881	847	1,04	C
523	Jl. Tentara Pelajar	239	829	0,29	B
513	Jl. Semeru	361	977	0,37	B

Tabel 10. Rekapitulasi kinerja lalu lintas berdasarkan Skenario II Tahun 2020 hari Sabtu

Link	Nama Jalan	Volume Smp/Jam	Kapasitas smp/jam	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
541	Jl. KH. Muchlas	398	673	0,59	B
511	Jl. Kol. Sudiarto	858	1201	0,71	B
544	Jl. Pancasila I	1091	626	1,74	C
534	Jl. Pancasila II	664	626	1,06	C
514	Jl. Pancasila III	848	847	1,00	C
532	Jl. Pancasila IV	826	847	0,98	C
522	Jl. Pancasila V	864	847	1,02	C
523	Jl. Tentara Pelajar	291	829	0,35	B
513	Jl. Semeru	456	977	0,47	B

4.5 Alternatif Pemecahan Masalah

Alternatif pemecahan masalah transportasi pada daerah studi dipilih melalui simulasi terhadap beberapa skenario manajemen lalu lintas, yaitu skenario manajemen kapasitas, manajemen permintaan, dan yang selanjutnya diterapkan pada ruas, dan jaringan jalan. Dari dua skenario diatas dapat dilihat bahwa perbandingan untuk penerapan manajemen kapasitas yang lebih baik adalah dapat dilihat pada **Tabel 11**. Dari **Tabel 11** dapat diketahui perbandingan antara skenario I dan skenario II bahwa tingkat kinerja pelayanan Skenario II lebih baik dan di dapatkan rata-rata tingkat pelayanan kinerja memiliki nilai "B" dan "C" baik untuk kondisi saat ini (2015) maupun untuk kondisi di masa yang akan datang (2020).

Tabel 11. Rekapitulasi perbandingan kinerja lalu lintas skenario I dan skenario II

Link	Nama Jalan	Tingkat Pelayanan							
		Skenario I Tahun 2015		Skenario I Tahun 2020		Skenario II Tahun 2015		Skenario II Tahun 2020	
		Senin	Sabtu	Senin	Sabtu	Senin	Sabtu	Senin	Sabtu
541	Jl. KH. Muchlas	-	-	-	-	B	B	B	B
511	Jl. Kol. Sudiarto	C	C	E	E	B	B	B	B
544	Jl. Pancasila I	-	-	-	-	A	B	B	C
534	Jl. Pancasila II	-	-	-	-	B	B	C	C
514	Jl. Pancasila III	A	B	B	C	B	C	C	C
532	Jl. Pancasila IV	-	-	-	-	C	C	C	C
522	Jl. Pancasila V	B	B	B	C	C	C	C	C
523	Jl. Tentara Pelajar	A	A	B	C	B	B	B	B
513	Jl. Semeru	C	C	C	C	B	B	B	B

Oleh karena itu dari dua skenario diatas dapat dilakukan Skenario sebagai berikut :

1) Manajemen Kapasitas

Manajemen kapasitas adalah upaya manajemen lalu lintas dengan cara penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin sehingga pergerakan lalu lintas menjadi lebih lancar. Manajemen kapasitas pada ruas jalan ini dapat dilakukan dengan memperhatikan panjang jalan, karena ruas yang pendek mempunyai kapasitas relatif lebih rendah sehingga gangguan yang singkat akan sangat mempengaruhi waktu perjalanan.

Upaya peningkatan kinerja ruas jalan yang dapat dilakukan pada daerah studi adalah dengan cara Memaksimalkan kapasitas yang ada yaitu penambahan jumlah lajur dan penertiban dan pemindahan parkir on street.

2) Manajemen Permintaan

Upaya manajemen permintaan yang dapat dilakukan di daerah studi adalah:

- Penyediaan rambu dan memanfaatkan fasilitas untuk pejalan kaki yang selama ini di gunakan oleh pedagang kaki lima
- Penertiban penggunaan daerah milik jalan dari aktivitas pedagang kaki lima dan parkir liar di jalan pada masing-masing ruas jalan tersebut. Upaya penataan parkir dan pedagang

kaki lima ini akan sangat mempengaruhi peningkatan kinerja ruas karena pada kondisi saat ini aktivitas pedagang kakilima dan parkir berada pada badan jalan sehingga mengurangi kapasitas ruas jalan di sekitar kawasan alun-alun Kota Tegal.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis maka dapat disimpulkan :

1. Kondisi eksisting kinerja lalu lintas tanpa manajemen lalu lintas memiliki tingkat pelayanan kinerja lalu lintas dengan nilai rata-rata “B” untuk tiap Ruas jalannya. Hanya pada jalan Kolonel Sudiarto yang memiliki nilai “C” untuk tingkat pelayanan kinerja jalan.
2. Desain penampatan pedagang kaki lima dibuat berdasarkan skenario I dan Skenario II, yaitu :
 - Skenario I
 - a. Penutupan arus lalu lintas sebelah barat Jalan Pancasila
 - b. Kawasan Jalan Pancasila menjadi Pedestrian Area
 - c. Aruslalu lintas kendaraan menuju ke Jalan Pancasila dialihkan
 - SkenarioII
 - a. Kawasan Jalan Pancasila mengalami manajemen dan rekayasa antara lain :
 1. 1 (satu) jalur menjadi pedestrian area;
 2. Jalur yang lainnya dibagi 2 (dua) lajur untuk parkir area dan 2 (dua) lajur lainnya diperuntukkan sebagai arus lalu lintas kendaraan 2 arah
 - b. Tanpa penutupan arus lalu lintas kendaraan
 - c. Sirkulasi arus lalu lintas sama dengan kondisi eksisting
3. Dari dua (2) skenario untuk desain penempatan pedagang kaki lima,

skenario II dianggap skenario yang dapat diusulkan untuk penempatan pedagang kaki lima pada saat manajemen rekayasa lalu lintas dilakukan, karena pada skenario II tingkat pelayanan kinerja lalu lintas di kawasan alun-alun kota tegal masih memiliki rata-rata nilai "B", hanya pada jalan Kolonel Sudiarto yang memiliki nilai tingkat pelayanan "C", kondisi tersebut baik pada saat konsi sekarang (2015) maupun kondisi di masa yang akan datang (2020).

5.2 Saran

Dari hasil analisis tersebut maka penulis memberikan saran yang dapat diterapkan berdasarkan skala prioritas sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan parkir di kawasan alun-alun kota tegal yang merupakan salah satu masalah yang ada di kawasan alun-alun selain pedagang kaki lima yang berjualan.

2. Penertiban pedagang kaki lima yang melakukan aktivitasnya di badan jalan serta Penataan pedagang kaki lima dengan mengumpulkan pada satu lokasi untuk mereka berjualan serta penetapan waktu untuk mereka berjualan agar tidak mengganggu aktifitas pengguna lalu lintas
3. Penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki untuk keselamatan dan kenyamanan pengguna lalu lintas.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 1997, *MKJI*, DPU Dirjen Bina Marga, Jakarta.
- Anonim, 2006. *PM Perhubungan Nomor KM 14 tentang Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas*
- Anonim, 2003, Modul aplikasi perangkat Lunak (*Software*) *Contram Versi 5*, Pusdiklat Perhubungan Darat, Jakarta.
- Arief Subechi. Widodo. (2007). *Analisis Dampak Lalu Lintas Pada Pusat Perbelanjaan yang telah beroperasi di Tinjau dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pacific Mall Tegal)*
- Sri Yuliani. (2012) *Analisis Sustainability kebijakan Relokasi PKL di Kota Surakarta.*