



# KEMACETAN LALU LINTAS AKIBAT AKTIVITAS PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN POLITEKNIK NEGERI LAMPUNG DALAM ANALISIS KEBIJAKAN PUBLIK

Rima Fadhilatunnisa<sup>1)</sup>, Nourel Islamay Diandra<sup>2)</sup>, Najua Fauzani<sup>3)</sup>, Nabila Laura<sup>4)</sup>, Abdul Halim<sup>5)</sup>

<sup>1)</sup>Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [rimafadhila656@gmail.com](mailto:rimafadhila656@gmail.com)

<sup>2)</sup>Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [nourelislamaydr@gmail.com](mailto:nourelislamaydr@gmail.com)

<sup>3)</sup>Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [najwafauzani72@gmail.com](mailto:najwafauzani72@gmail.com)

<sup>4)</sup>Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [nbilalaura@gmail.com](mailto:nbilalaura@gmail.com)

<sup>5)</sup>Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [abdulhalim@fkip.unila.ac.id](mailto:abdulhalim@fkip.unila.ac.id)

## Abstract.

This study analyzes the problem of chronic traffic congestion around the Lampung State Polytechnic (Polinela) campus area due to high side friction from the activities of Street Vendors (PKL) who occupy the sidewalks and shoulders and are exacerbated by the large number of consumer vehicles parked irregularly on the roadside, the problem shows that congestion occurs systematically during the morning rush hour (06.30–08.00 WIB) and afternoon (15.00–17.00 WIB), where side friction categories of high to very high reduce the effective width of the road drastically, thus pushing the degree of saturation to approach or exceed the critical limit of 0.85–0.90 towards a fully saturated condition (oversaturated flow). The research method used is qualitative with a descriptive-analytical case study design. The solution to this problem is to encourage fundamental policy reform through the formulation of the "Four Pillars of Policy" which includes the planned relocation of street vendors to special off-street areas that are feasible and accessible, strengthening regulations through the formation of a Task Force Integrated cross-sectoral (Task Force), MSME-based economic empowerment program, and the implementation of a real-time data-based traffic monitoring system for adaptive traffic engineering to achieve a sustainable balance between smooth transportation and the economic welfare of the community.

**Keywords:** Street Vendor Relocation, Traffic Jam, Traffic Engineering

## Abstrak.

Penelitian ini menganalisis permasalahan kemacetan lalu lintas kronis di sekitar kawasan kampus Politeknik Negeri Lampung (Polinela) akibat tingginya hambatan samping (*side friction*) dari aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) yang mengokupasi trotoar dan bahu jalan dan diperparah oleh banyaknya kendaraan konsumen yang parkir secara tidak tertib di tepi jalan, permasalahan menunjukkan bahwa kemacetan terjadi secara sistemik pada jam sibuk pagi (06.30–08.00 WIB) dan sore hari (15.00–17.00 WIB), di mana hambatan samping berkategori tinggi (*high*) hingga sangat tinggi (*very high*) menurunkan lebar efektif jalan secara drastis, sehingga mendorong derajat kejenuhan (*degree of saturation*) mendekati atau melampaui batas kritis 0,85–0,90 menuju kondisi jenuh penuh (*oversaturated flow*). Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan desain studi kasus deskriptif-analitis. Solusi untuk permasalahan tersebut dengan mendorong reformasi kebijakan fundamental melalui formulasi "Empat Pilar Kebijakan" yang meliputi relokasi terencana PKL ke kawasan khusus luar jalan (*off-street*) yang layak dan aksesibel, penguatan regulasi lewat pembentukan Satuan Tugas (Satgas) Terpadu lintas sektor, program pemberdayaan ekonomi berbasis UMKM, serta penerapan sistem monitoring lalu lintas berbasis data *real-time* untuk rekayasa lalu lintas yang adaptif demi mewujudkan keseimbangan yang berkelanjutan antara kelancaran transportasi dan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

**Kata Kunci:** Relokasi PKL, Kemacetan Lalu Lintas, Rekayasa Lalu Lintas.



## LATAR BELAKANG

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan yang sering dijumpai di kawasan perkotaan maupun kawasan yang menjadi pusat aktivitas masyarakat. Tingginya mobilitas kendaraan yang tidak diimbangi dengan pengelolaan ruang jalan yang baik dapat menyebabkan penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengganggu kelancaran arus lalu lintas. Kondisi ini semakin kompleks ketika ruang jalan dimanfaatkan untuk aktivitas lain di luar fungsi utamanya sebagai sarana transportasi (Surya Buana et al., 2022).

Pedagang kaki lima (PKL) merupakan bagian dari sektor ekonomi informal yang memiliki peran penting dalam menyediakan kebutuhan masyarakat serta menciptakan lapangan pekerjaan. Keberadaan PKL sering menjadi pilihan masyarakat karena menawarkan kemudahan akses dan harga yang relatif terjangkau. Namun, dalam praktiknya, aktivitas PKL sering memanfaatkan trotoar, bahu jalan, bahkan sebagian badan jalan sebagai lokasi berdagang. Penggunaan ruang jalan tersebut dapat menimbulkan hambatan samping yang berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan sehingga berpotensi menyebabkan kemacetan lalu lintas (Surya Buana et al., 2022).

Kawasan Politeknik Negeri Lampung merupakan salah satu kawasan pendidikan yang memiliki tingkat aktivitas cukup tinggi. Mobilitas mahasiswa, dosen, tenaga kependidikan, serta masyarakat yang beraktivitas di sekitar kampus menyebabkan volume kendaraan meningkat, terutama pada jam masuk dan pulang perkuliahan. Di sisi lain, keberadaan pedagang kaki lima di sekitar kawasan kampus menjadi daya tarik tersendiri bagi mahasiswa dan masyarakat. Aktivitas jual beli yang terjadi sering kali diikuti dengan parkir kendaraan di bahu jalan maupun pada area yang tidak semestinya sehingga mengurangi ruang gerak kendaraan yang melintas.

Pemanfaatan bahu jalan sebagai lokasi berdagang dan parkir dapat meningkatkan hambatan samping yang berdampak pada menurunnya kecepatan kendaraan serta meningkatnya kepadatan lalu lintas. Kondisi tersebut menyebabkan arus kendaraan menjadi kurang lancar dan berpotensi menimbulkan antrean kendaraan pada waktu-waktu tertentu. Selain berdampak pada kelancaran lalu lintas, kondisi ini juga dapat menurunkan kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan, terutama bagi pejalan kaki dan pengendara yang melintasi kawasan tersebut (Halim et al., 2023).

Permasalahan kemacetan akibat aktivitas pedagang kaki lima tidak hanya berkaitan dengan aspek transportasi, tetapi juga menyangkut aspek sosial, ekonomi, dan kebijakan publik. Di satu sisi, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menjaga fungsi jalan agar dapat digunakan secara optimal oleh

masyarakat. Di sisi lain, keberadaan PKL perlu diperhatikan karena menjadi sumber mata pencaharian bagi sebagian masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan yang mampu menyeimbangkan kepentingan ekonomi pedagang dengan kebutuhan masyarakat terhadap lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar. Berdasarkan kondisi tersebut, kemacetan lalu lintas akibat aktivitas pedagang kaki lima di kawasan Politeknik Negeri Lampung menjadi fenomena yang penting untuk dikaji melalui perspektif kebijakan publik. Analisis terhadap permasalahan ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai faktor-faktor penyebab kemacetan serta menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan penataan pedagang kaki lima yang lebih efektif dan berkelanjutan (Halim et al., 2023).

## KAJIAN TEORITIS

Penelitian ini didasarkan pada kajian teoritis yang mengintegrasikan tiga konsep utama, yaitu kemacetan lalu lintas, aktivitas pedagang kaki lima sebagai bagian dari ekonomi informal, dan analisis kebijakan publik. Kemacetan lalu lintas didefinisikan sebagai kondisi di mana volume kendaraan melebihi kapasitas jalan sehingga menyebabkan penurunan kecepatan, peningkatan waktu tempuh, dan antrian panjang (Tamin, 2000). Menurut teori transportasi, kemacetan terjadi akibat ketidakseimbangan antara supply (infrastruktur jalan) dan demand (volume kendaraan), yang semakin diperparah oleh faktor eksternal seperti penggunaan ruang publik secara tidak tertib, termasuk aktivitas pedagang kaki lima yang menduduki trotoar, bahu jalan, dan bahu persimpangan (Warpani, 2002). Dalam konteks perkotaan di Indonesia, kemacetan tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga merupakan masalah sosial-ekonomi yang kompleks karena melibatkan perebutan ruang antara mobilitas dan aktivitas ekonomi informal (Malika et al., 2025).

Konsep pedagang kaki lima (PKL) dipahami melalui teori ekonomi informal yang dikemukakan oleh Keith Hart (1973) dan diperluas oleh ILO, yang melihat PKL sebagai sektor yang muncul akibat ketidakmampuan perekonomian formal dalam menyerap tenaga kerja, khususnya di negara berkembang. PKL merupakan bentuk adaptasi masyarakat terhadap keterbatasan lapangan kerja formal, namun keberadaannya sering menimbulkan eksternalitas negatif terhadap ruang publik, termasuk gangguan terhadap kelancaran lalu lintas, estetika kota, dan keselamatan jalan (Bromley, 2000). Dalam perspektif tata kota, aktivitas PKL dapat dianalisis melalui teori *right to the city* (Henri Lefebvre) dan penggunaan ruang publik, di mana pedagang mengklaim ruang sebagai hak ekonomi, sementara pemerintah sebagai regulator berupaya mengatur agar tidak mengganggu fungsi utama ruang tersebut sebagai infrastruktur transportasi (Malika et al., 2025).

Analisis kebijakan publik dalam penelitian ini



menggunakan kerangka teori William N. Dunn (2012) yang mencakup tahapan structuring masalah, forecasting, recommendation, monitoring, dan evaluation. Model ini relevan karena penelitian ini tidak hanya mendeskripsikan masalah kemacetan akibat PKL, tetapi juga menganalisis akar masalah, dampak multi-dimensi (ekonomi, sosial, dan lingkungan), serta merumuskan alternatif kebijakan yang feasible. Selain itu, penelitian ini juga merujuk pada teori kebijakan deliberatif (Habermas) dan model incrementalism (Lindblom) yang menekankan pentingnya partisipasi stakeholder dalam penyelesaian konflik ruang kota. Integrasi antara teori transportasi, ekonomi informal, dan analisis kebijakan publik membentuk kerangka konseptual yang digunakan untuk menjelaskan bahwa kemacetan lalu lintas di kawasan Politeknik Negeri Lampung bukan semata-mata masalah teknis lalu lintas, melainkan merupakan hasil interaksi dinamis antara aktivitas ekonomi informal dengan pengelolaan ruang publik yang belum optimal (Setijohadi et al., 2026).

Dengan demikian, kajian teoritis ini menjadi landasan untuk menganalisis secara mendalam fenomena di lapangan, di mana aktivitas PKL di sekitar kampus Politeknik Negeri Lampung dilihat sebagai variabel independen yang memengaruhi tingkat kemacetan (variabel dependen), sementara kebijakan publik berperan sebagai variabel intervening yang dapat memediasi atau memperburuk hubungan tersebut. Pendekatan teoritis ini diharapkan mampu menghasilkan rekomendasi kebijakan yang tidak hanya represif (seperti penertiban), tetapi juga solutif dan berkelanjutan, seperti relokasi, pemberdayaan, atau penataan ruang yang akomodatif terhadap kebutuhan ekonomi masyarakat sekitar kampus (Setijohadi et al., 2026).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus yang bersifat deskriptif analitik. Pendekatan kualitatif dipilih karena bertujuan untuk memahami secara mendalam fenomena kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh aktivitas pedagang kaki lima di kawasan Politeknik Negeri Lampung, serta menganalisisnya dalam perspektif analisis kebijakan publik. Studi kasus ini difokuskan pada satu lokasi spesifik yaitu kawasan Politeknik Negeri Lampung yang memiliki konteks unik terkait interaksi antara aktivitas ekonomi informal, mobilitas kampus, dan pengelolaan lalu lintas. Analisis kebijakan publik dalam penelitian ini mengacu pada kerangka seperti model analisis kebijakan William Dunn yang meliputi structuring masalah, forecasting, rekomendasi, monitoring, dan evaluasi kebijakan, sehingga mampu menggali akar permasalahan, aktor yang terlibat, dampak yang ditimbulkan, serta alternatif kebijakan yang dapat ditawarkan (Muhamad A., M. Rizan, 2025).

Teknik pengumpulan data primer dalam penelitian ini mengandalkan dua metode utama yaitu observasi dan wawancara. Observasi dilakukan secara non-partisipan dengan pendekatan terstruktur maupun tidak terstruktur melalui pengamatan langsung di lokasi rawan kemacetan, terutama di sekitar pintu masuk dan keluar kampus, trotoar, serta bahu jalan. Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan persepsi, pengalaman, dan pandangan informan mengenai penyebab kemacetan, dampak yang dirasakan, serta solusi kebijakan yang diharapkan (Muhamad A., M. Rizan, 2025).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Gambaran Kondisi dan Analisis Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kawasan Politeknik Negeri Lampung

Kawasan sekitar Politeknik Negeri Lampung (Polinela) merupakan salah satu titik rawan kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Kemacetan yang terjadi bukan semata-mata disebabkan oleh tingginya volume kendaraan, melainkan merupakan akibat dari interaksi kompleks antara aktivitas akademik kampus dengan keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sepanjang bahu jalan dan trotoar di sekitar kawasan tersebut. Kondisi ini menciptakan pola kemacetan yang sistemik dan berulang, khususnya pada jam sibuk pagi hari (pukul 06.30–08.00 WIB) dan sore hari (pukul 15.00–17.00 WIB), yang bersamaan dengan jam masuk dan pulang aktivitas kampus (Surya Buana et al., 2022).

Secara teknis lalu lintas, keberadaan PKL di bahu jalan dan trotoar mengakibatkan penyempitan lebar efektif jalan secara signifikan. Berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997), kapasitas ruas jalan dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya adalah hambatan samping (side friction). Aktivitas PKL yang menggunakan badan jalan untuk lapak dagangan, ditambah parkir kendaraan pembeli yang tidak tertib di tepi jalan, berkontribusi langsung terhadap peningkatan hambatan samping hingga kategori tinggi (High) bahkan sangat tinggi (Very High). Kondisi ini secara langsung menurunkan nilai kapasitas (C) ruas jalan dari kondisi idealnya, sehingga derajat kejenuhan ( $DS = Q/C$ ) pada jam puncak diperkirakan mendekati atau bahkan melebihi ambang kritis 0,85–0,90 sebagaimana ditetapkan dalam standar MKJI. Apabila derajat kejenuhan melampaui nilai 1,0, arus lalu lintas memasuki kondisi jenuh penuh (oversaturated flow) yang ditandai dengan antrian panjang, peningkatan tundaan, dan penurunan kecepatan rata-rata kendaraan secara drastis (Surya Buana et al., 2022).



**Gambar 1.** Dokumentasi Pengumpulan data

Penyebab utama kondisi ini dapat dianalisis dari beberapa dimensi. Pertama, dari dimensi tata ruang dan infrastruktur, kawasan Polinela tidak dilengkapi dengan ruang khusus yang memadai bagi PKL untuk berjualan, sehingga trotoar dan bahu jalan menjadi satu-satunya ruang yang tersedia dan mudah dijangkau oleh para pedagang. Kedua, dari dimensi kelembagaan dan penegakan hukum, peraturan daerah yang mengatur penataan PKL belum diterapkan secara konsisten dan tegas di kawasan ini, sehingga aktivitas perdagangan informal berkembang tanpa tata kelola yang memadai. Ketiga, dari dimensi perencanaan, tidak terdapat integrasi yang memadai antara rencana pengembangan kampus Polinela dengan kebijakan tata ruang kota/kabupaten di sekitarnya, sehingga pertumbuhan aktivitas ekonomi informal di peri-kampus berlangsung secara spontan dan tidak terkendali. Kombinasi ketiga faktor ini menciptakan kondisi bottleneck yang berulang dan sulit ditangani tanpa pendekatan kebijakan yang komprehensif (Surya Buana et al., 2022).

### **B. Analisis Kebijakan Publik terhadap Penataan PKL dan Pengelolaan Lalu Lintas**

Permasalahan PKL di kawasan Polinela tidak dapat didekati secara parsial hanya dari perspektif lalu lintas semata, melainkan memerlukan analisis kebijakan publik yang menyeluruh. Dalam kerangka analisis kebijakan publik yang dikembangkan oleh Dunn (2003) maupun Hogwood dan Gunn (1984), setiap permasalahan publik perlu diurai melalui tahapan *problem structuring*, *policy formulation*, *implementation*, dan *evaluation* secara berkesinambungan. Penerapan kerangka ini pada kasus PKL di kawasan Polinela mengungkap adanya kegagalan kebijakan yang bersifat sistemik pada setiap tahapannya (Halim et al., 2023).

Pada tahap perumusan masalah (*problem structuring*), kebijakan yang ada cenderung mendefinisikan PKL semata sebagai masalah ketertiban dan gangguan lalu lintas, tanpa mempertimbangkan dimensi sosial-ekonomi yang

melatarbelakangi kehadiran mereka. Akibatnya, solusi yang dihasilkan bersifat represif dan tidak menyentuh akar persoalan. Pada tahap formulasi kebijakan, instrumen yang tersedia seperti Peraturan Daerah tentang Penataan PKL umumnya tidak disertai dengan mekanisme implementasi yang jelas, anggaran yang memadai, maupun skema relokasi yang layak dan dapat diterima oleh para pedagang. Pada tahap implementasi, pendekatan *top-down* yang diterapkan oleh pemerintah daerah kerap memicu resistensi dari PKL karena absennya partisipasi stakeholder dalam proses pengambilan keputusan. Kondisi ini menghasilkan pola *relapse*, yaitu pedagang yang telah ditertibkan akan kembali berjualan di lokasi semula dalam waktu singkat, sehingga permasalahan kemacetan terus berulang. Pada tahap evaluasi, tidak terdapat mekanisme pemantauan yang berkelanjutan dan berbasis data untuk mengukur efektivitas kebijakan yang telah diterapkan (Halim et al., 2023).

Untuk menjawab kegagalan tersebut, diperlukan kebijakan publik yang bersifat inklusif dan berorientasi pada pemecahan masalah jangka panjang. Sejumlah kota di Indonesia telah menerapkan model zonasi PKL yang membagi kawasan menjadi tiga zona: zona merah (larangan berjualan), zona kuning (berjualan dengan syarat dan pengaturan waktu), dan zona hijau (kawasan yang ditetapkan sebagai sentra PKL). Model ini terbukti lebih efektif dibandingkan pendekatan represif karena memberikan kepastian lokasi bagi pedagang sekaligus melindungi fungsi primer ruang publik. Pendekatan zonasi ini idealnya dikombinasikan dengan program pemberdayaan ekonomi berbasis UMKM, termasuk akses terhadap kredit usaha mikro, pelatihan manajemen usaha, dan fasilitasi pasar terpadu yang terencana di dekat kawasan kampus namun tidak mengganggu alur lalu lintas utama. Dengan demikian, kebijakan penataan PKL tidak hanya berorientasi pada penertiban, tetapi juga pada peningkatan kesejahteraan pedagang yang bersangkutan (Surya Buana et al., 2022).

Selain itu, dari perspektif manajemen lalu lintas, penerapan Sistem Manajemen Lalu Lintas Terpadu (SMLT) di kawasan Polinela perlu menjadi bagian dari solusi kebijakan. Hal ini mencakup penetapan kawasan rekayasa lalu lintas, pembatasan waktu bongkar-muat, serta pengaturan parkir berbasis zona yang terintegrasi dengan kebijakan penataan PKL. Koordinasi antara Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, dan pihak manajemen Polinela menjadi prasyarat utama keberhasilan implementasi kebijakan ini (Zainal & Kota, 2021).

### **C. Dampak Multidimensional Kemacetan dan Rekomendasi Kebijakan**

Kemacetan lalu lintas di kawasan Polinela menghasilkan dampak yang bersifat multidimensional dan tidak terbatas pada aspek mobilitas semata. Dari dimensi akademik, kemacetan



berkontribusi pada penurunan produktivitas sivitas proaktif, mencakup pelatihan kewirausahaan, akses kredit akademika, keterlambatan mahasiswa dan dosen dalam usaha mikro, digitalisasi pemasaran, serta fasilitasi penguatan memulai kegiatan perkuliahan, serta meningkatnya tingkat jaringan usaha antar-pedagang. Keempat, penerapan sistem stres akibat perjalanan menuju kampus yang tidak efisien. monitoring lalu lintas berbasis data real-time di kawasan Penelitian-penelitian terdahulu di kawasan perkotaan Polinela, yang dapat dimanfaatkan untuk pengambilan Indonesia secara konsisten menunjukkan bahwa kemacetan keputusan manajerial secara adaptif, termasuk penyesuaian berkorelasi negatif dengan produktivitas dan kesejahteraan rekayasa lalu lintas pada periode-periode dengan volume subjektif individu yang terdampak (Ichsandi Yanto et al., kendaraan tertinggi (Kunci, 2022).

2025).  
Dari dimensi keselamatan lalu lintas, penumpukan kendaraan di sekitar lapak PKL meningkatkan risiko kecelakaan, khususnya bagi pengguna kendaraan roda dua yang mendominasi arus lalu lintas di kawasan kampus. Pejalan kaki dan pengguna sepeda juga berisiko tinggi akibat tersempitnya trotoar yang seharusnya menjadi ruang perlindungan mereka. Dari dimensi lingkungan, kemacetan yang berulang menyebabkan peningkatan emisi gas buang kendaraan bermotor di kawasan yang padat aktivitas, yang berpotensi menurunkan kualitas udara dan berdampak pada kesehatan masyarakat sekitar. Dari dimensi citra institusi, kawasan kampus yang kerap macet dan semrawut dapat mengurangi daya tarik Polinela sebagai pilihan perguruan tinggi, sekaligus menurunkan persepsi kualitas lingkungan belajar di mata calon mahasiswa dan mitra institusional (Ichsandi Yanto et al., 2025).

Di sisi lain, PKL yang berjualan di kawasan tersebut juga menghadapi dampak negatif dari kondisi yang ada. Tidak adanya kepastian lokasi usaha, ancaman penertiban yang tidak dapat diprediksi, serta ketidakmampuan mengakses ruang usaha yang lebih representatif menyebabkan PKL terjebak dalam siklus kemiskinan dan ketidakpastian ekonomi yang tidak berkesudahan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa masalah PKL di kawasan Polinela pada hakikatnya merupakan masalah distribusi dan aksesibilitas ekonomi yang membutuhkan solusi struktural, bukan sekadar penertiban (Kurniawan, 2019).

Berdasarkan analisis di atas, penelitian ini merekomendasikan empat pilar kebijakan yang saling melengkapi sebagai solusi komprehensif. Pertama, relokasi terencana PKL ke kawasan off-street yang dirancang secara khusus dengan memperhatikan aksesibilitas, kenyamanan pejalan kaki, dan kedekatan dengan konsentrasi konsumen. Desain kawasan relokasi harus mempertimbangkan aspek ergonomis, keamanan, fasilitas air bersih dan sanitasi, serta kemudahan akses bagi seluruh pengguna termasuk penyandang disabilitas. Kedua, penguatan regulasi dan kelembagaan melalui pembentukan Satuan Tugas (Satgas) Terpadu yang melibatkan pihak kampus, pemerintah kota/kabupaten, Kepolisian, dan perwakilan PKL, dengan kewenangan yang jelas, anggaran yang memadai, dan mekanisme pemantauan yang berkelanjutan. Ketiga, program pemberdayaan ekonomi berbasis UMKM yang bersifat

Implementasi keempat pilar kebijakan ini memerlukan komitmen jangka panjang dari seluruh pemangku kepentingan serta kerangka kelembagaan yang kuat dan adaptif. Tanpa pendekatan yang terintegrasi dan partisipatif, permasalahan kemacetan di kawasan Polinela yang bersumber dari aktivitas PKL akan terus berulang dan tidak terselesaikan secara fundamental (Yuniarman et al., 2020).

## KESIMPULAN

Kemacetan lalu lintas kronis yang terjadi di kawasan Politeknik Negeri Lampung (Polinela) bukanlah sekadar masalah teknis transportasi biasa, melainkan sebuah persoalan multidimensi yang berakar pada tingginya hambatan samping akibat aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) yang mengokupasi trotoar dan bahu jalan pada jam sibuk, diperparah oleh keterbatasan ruang publik serta lemahnya integrasi tata ruang wilayah. Pendekatan penertiban yang bersifat represif dan sepihak selama ini terbukti gagal menyelesaikan masalah secara permanen dan justru menciptakan pola kambuhan (*relapse pattern*), karena mengabaikan motif bertahan hidup para pelaku ekonomi informal tanpa memberikan solusi relokasi yang layak. Pemberian terhadap kondisi ini terus menimbulkan dampak merugikan yang luas, mulai dari penurunan produktivitas akademik akibat keterlambatan, meningkatnya risiko kecelakaan bagi pengguna jalan, penurunan kualitas udara akibat emisi kendaraan yang tertahan, hingga ketidakpastian ekonomi yang menjebak para PKL dalam kerentanan finansial. Oleh karena itu, penyelesaian yang tuntas dan berkelanjutan memerlukan pergeseran paradigma dari pendekatan represif ke arah kebijakan yang kolaboratif dan humanis melalui implementasi "Empat Pilar Kebijakan". Langkah komprehensif ini wajib mengintegrasikan relokasi terencana PKL ke area khusus luar jalan (*off-street*) yang layak, pembentukan Satgas Terpadu lintas sektor untuk pengawasan yang konsisten, program pemberdayaan sosial-ekonomi bagi pelaku usaha mikro, serta pemanfaatan teknologi pemantauan lalu lintas secara *real-time* guna menjaga keseimbangan antara kelancaran mobilitas publik, keselamatan jalan, dan keberlangsungan ekonomi masyarakat sekitar (Surya Buana et al., 2022).

## DAFTAR PUSTAKA

Halim, R., Mahendra, M. I., Alfandi, F., & Eropa, V. Y. (2023).



- Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan Adinegoro Kota Padang. *Jurnal Transportasi*, 23(1), 45–52.  
<https://doi.org/10.26593/jtrans.v23i1.6686.45-52>
- Ichsandi Yanto, W., Alhaq, H., Sari, R. S., & Juanda, M. (2025). Impression : Jurnal Teknologi dan Informasi. *Teknologi Dan Informasi*, 4(2).  
file:///C:/Users/User/Downloads/8.+Ichsandi.pdf
- Kunci, K. (2022). *8068-22479-1-Pb (1)*. 4(2), 88–96.
- Kurniawan, F. (2019). Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran, dan Ilmu Kesehatan. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan*, 3(1), 171.
- Malika, A. N., Prasetyo, P. Y., & Prastya, R. L. (2025). Penataan Lalu Lintas Di Kawasan Pendidikan Kota Metro Provinsi Lampung. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, xx(x), 1–13.  
<https://doi.org/10.55511/jpsttd.vxxix.xx>
- Muhamad A., M. Rizan, I. F. (2025). Journal of Social and Economics Research. *Jurnal Sosial Dan Ekonomi*, 3(2)(1), 123–138.
- Setijohadi, M., Suhindarno, H., & Prayudi, W. A. (2026). *International Journal of Innovative Inventions in Social Science and Humanities Implementation of Bojonegoro Regency Regional Regulation Number 15 of 2015 on Public Order and Community Tranquility in the Regulation of Street Vendors in Bojonegoro District*. 03(02), 225–234.  
<https://doi.org/10.58806/ijiiish.2026.v3i2n08>
- Surya Buana, L. Y., Abdilah, R. A., Rabinah, A. H., Risman, R., & Warsiti, W. (2022). Pengaruh Pedagang Kaki Lima Dan Parkir Terhadap Kinerja Jalan Di Kota Semarang. *Bangun Rekaprima*, 8(1), 80.  
<https://doi.org/10.32497/bangunrekaprima.v8i1.3551>
- Yuniarman, A., Azima, B. S. N., & Lestari, S. A. P. (2020). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pola Aktivitas dan Pola Pesebaran Pedagang Kaki Lima (PKL) di Koridor Jalan Pejanggik, Kecamatan Cakranegara. *Jurnal Planoearth*, 5(2), 135.  
<https://doi.org/10.31764/jpe.v5i2.3253>
- Zainal, J., & Kota, Z. (2021). *Analisis Kemacetan Lalu Lintas pada Pasar Tumpah*. 1(2), 1–12.