

**STUDI TENTANG PEDAGANG KAKI LIMA (SEKTOR INFORMAL)
PADA KAWASAN TERMINAL TIPE A AUR KUNING
KOTA BUKITTINGGI**

SKRIPSI

*Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Menyelesaikan
Pendidikan Strata Satu (S1)*



Oleh :

**RIA HANDAYANI
2006 / 73497**

**PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2011**

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

**Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji skripsi
Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Geografi Fakultas
Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang**

**Judul : Studi Tentang Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal)
Pada Kawasan Terminal Tipe A Aur Kuning Kota
Bukittinggi**

Nama : Ria Handayani

BP/ NIM : 2006/ 73497

Program Studi : Pendidikan Geografi

Jurusan : Geografi

Fakultas : Ilmu-Ilmu Sosial

Padang, Februari 2011

Tim Penguji

Nama		Tanda Tangan
1. Ketua	: Dra. Ernawati, M.Si	1. _____
2. Sekretaris	: Febriandi, S.Pd, M.Si	2. _____
3. Anggota	: Drs. Zawirman	3. _____
4. Anggota	: Drs. Surtani, M.Pd	4. _____
5. Anggota	: Dr. Dedi Hermon, MP	5. _____

ABSTRAK

Ria Handayani : Studi Tentang Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal) Pada Kawasan Terminal Tipe A Aur Kuning Kota Bukittinggi. Skripsi. 2011. Pendidikan Geografi. Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi, menganalisa dan mendeskripsikan data tentang pedagang kaki lima (sektor informal) pada kawasan terminal tipe A aur kuning Kota Bukittinggi meliputi (1) Alasan pedagang kaki lima (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning, (2) Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah pedagang kaki lima di terminal tipe A aur kuning.

Jenis penelitian ini kualitatif. Metode kualitatif bersifat natural karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah dan berkembang apa adanya, metode ini digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna, dimana analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Penentuan informan penelitian dengan menggunakan teknik *sampling insidental* yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti sehingga dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui tersebut cocok sebagai sumber data. Jumlah informan kunci sebelum turun ke lapangan belum ditetapkan jumlahnya dan setelah dilakukannya penelitian jumlah informan yang diperoleh adalah 12 orang. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi partisipasif, wawancara mendalam dan dokumentasi, selanjutnya dilakukan teknik analisis data yaitu dengan cara reduksi data, display data, interpretasi data dan penarikan kesimpulan.

Hasil Penelitian ini menyimpulkan bahwa (1) Alasan pedagang kaki lima (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning adalah lokasinya strategis, belum tersedianya lokasi berdagang bagi PKL, alasan ekonomi, sarana fisik yang digunakan relatif sederhana, kesulitan mencari pekerjaan disektor formal, modalnya relatif kecil dan aksesibilitas dari rumah cukup dekat, (2) Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah PKL di terminal aur kuning adalah melakukan penertiban secara langsung maupun tidak langsung dan koordinasi dengan dinas pasar untuk merelokasi PKL.

Kata kunci : Pedagang kaki lima, terminal dan Dishubkominfo.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Studi Tentang Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal) Pada Kawasan Terminal Tipe A Aur Kuning Kota Bukittinggi”**. Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi sebagian persyaratan guna menyelesaikan Pendidikan Strata Satu (S1) di Jurusan Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Selama penulisan skripsi ini, penulis mendapat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Ibuk Dra. Ernawati, M.Si selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan, masukan dan perbaikan dalam penyelesaian skripsi ini.
2. Bapak Febriandi, S.Pd, M.Si selaku Penasehat Akademik dan Pembimbing II yang telah memberikan arahan, bimbingan dan perbaikan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Bapak-Bapak tim penguji: Bapak Drs. Surtani, M.Pd, Bapak Drs. Zawirman, Bapak Dr. Dedi Hermon, M.P.
4. Bapak Dr. Paus Iskarni, M.Pd dan Bapak Drs. Helfia Edial, MT selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Pendidikan Geografi FIS UNP beserta karyawan yang telah membantu dan memudahkan dalam pengurusan administrasi.

5. Bapak dan Ibuk Dosen Staf Pengajar pada Jurusan Pendidikan Geografi FIS UNP yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama ini.
6. Dekan FIS UNP Padang beserta seluruh staf yang telah memberikan izin rekomendasi pada penulis untuk melaksanakan penelitian.
7. Bapak dan Ibuk di Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi Informatika Kota Bukittinggi yang telah bermurah hati memberikan data dan informasi yang diperlukan dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.
8. Para informan yang telah bersedia diwawancara dan meluangkan waktunya ketika sedang berdagang.
9. Teristimewa kepada Ibunda Zuraini yang telah memberikan bantuan moril atau materil dalam menyelesaikan pendidikan di perguruan tinggi ini dan adik-adikku yang telah memberi motivasi selama ini.
10. Sahabat-sahabat terbaik Geografi Reguler A 2006.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritikan dan saran dari semua pihak terutama yang bersifat membangun guna kesempurnaan dimasa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

Padang, Januari 2011

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	
HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORITIS	
A. Kajian Teoritis.....	8
1. Pedagang Kaki Lima	8
2. Terminal	14
3. Peran Dishubkominfo	17
B. Kerangka Konseptual.....	20
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	22
B. Setting Penelitian	22
C. Informan Penelitian.....	23
D. Sumber Data	23

E. Teknik Pengumpulan Data	24
F. Teknik Analisis Data.....	25
G. Teknik Menguji Keabsahan Data.....	26

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Umum	28
1. Letak, Luas dan Batas Kota Bukittinggi	28
2. Kondisi Fisik Daerah Kota Bukittinggi.....	29
3. Kondisi Sosial Ekonomi.....	30
4. Perhubungan	35
B. Temuan Penelitian	42
1. Alasan pedagang kaki lima (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning	42
2. Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah pedagang kaki lima di terminal aur kuning.....	52
C. Pembahasan	
1. Alasan pedagang kaki lima (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning	56
2. Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah pedagang kaki lima di terminal aur kuning.....	62

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	65
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel IV.1 Jumlah KK Menurut Jenis Kelamin di Rinci Per Kecamatan di Kota Bukittinggi Tahun 2009.....	36
Tabel IV.2 Persentase Pertumbuhan Ekonomi Menurut Masing-Masing Sektor.....	38
Tabel IV.3 Jumlah Pedagang yang Berusaha Pada Petak Toko dan Los Menurut Lokasi Tahun 2009	39
Tabel IV.4 Jumlah Penumpang Keluar Masuk Terminal Aur Kuning Kota Bukittinggi Tahun 2009	41
Tabel IV.5 Luas Satuan Parkir (SRP) Menurut Jenis Kendaraan	42
Tabel IV.6 Fasilitas Terminal Tipe A Aur Kuning Kota Bukittinggi Pada Tahun 2009.....	43
Tabel IV.7 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi dan Kelas Jalan Kota Bukittinggi (Km)	44
Tabel IV.8 Jumlah Mobil Penumpang Menurut Jenisnya Tahun 2009	45
Tabel IV.9 Jumlah Penumpang Turun Naik Angkutan Kota Dalam dan Luar Terminal	45
Tabel IV.10 Jarak Kota Bukittinggi dengan Kota-Kota di Sumatera	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1 : Terminal Tipe A Aur Kuning Kota Bukittinggi.....	4
Gambar II.1 : Skema kerangka konseptual tentang pedagang kaki lima (sektor informal) pada kawasan terminal tipe A aur kuning Kota Bukittinggi.....	21
Gambar IV.1 : Barang dagangan digelar dengan menggunakan sarana berupa alas plastik.....	43
Gambar IV.2 : Letak terminal yang strategis dan dekat keramaian dimanfaatkan oleh PKL untuk berdagang.....	44
Gambar IV.3 : Keberadaan PKL yang mudah terlihat ketika penumpang turun dari bus.....	45
Gambar IV.4 : Sarana yang dipakai berupa meja dan payung besar yang dibawa sendiri dari rumah.....	46
Gambar IV.5 : Pedagang kerupuk sanjai yang menggunakan sarana dari meja yang dibuat menjadi tiga tingkat.....	47
Gambar IV.6 : Ibuk Epi yang berdagang dipelataran parkir bus terminal aur kuning.....	48
Gambar IV.7 : Bapak Junaidi yang berdagang didepan loket penjualan tiket.....	49
Gambar IV.8 : Jarak yang dekat dari rumah memudahkan Herman untuk membawa gerobak dorong ini ke terminal.....	50
Gambar IV.9 : Kondisi terminal aur kuning Kota Bukittinggi yang semakin sempit.....	53
Gambar IV.10 : Kemacetan didalam dan diluar terminal tipe A aur kuning.....	54
Gambar IV.11 : Penertiban terhadap pedagang kaki lima di terminal aur kuning Kota Bukittinggi.....	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sektor informal adalah sektor yang paling mudah dimasuki oleh masyarakat yang tidak mendapat kesempatan untuk bekerja disektor formal. Beban ekonomi masyarakat yang semakin tidak terkendali mengakibatkan masyarakat mencari lapangan pekerjaan sendiri dan mengerjakan apa saja yang bisa untuk bertahan hidup. Hal inilah yang memaksa mereka untuk memilih sektor informal sebagai alternatif pekerjaan. Salah satu pilihan yang diambil oleh masyarakat tersebut adalah menjadi pedagang kaki lima karena dianggap mudah memasukinya dengan biaya yang rendah dan keterampilan yang minim. Kondisi ini menyebabkan semakin meningkatnya jumlah PKL setiap tahunnya. PKL merupakan salah satu bentuk dari sektor informal, ada beberapa ciri-ciri dari sektor informal yang dikemukakan oleh Damsar (dalam Fitri : 2010) yaitu (1) Mudah dimasuki dalam artian keahlian, modal dan organisasi, (2) Beroperasi pada skala kecil, (3) Intensif tenaga kerja dalam produksi dan menggunakan teknologi sederhana, (4) Pasar tidak diatur dan komperatif, (5) Tingkat produktifitas rendah.

PKL yang didalamnya selalu dikonotasikan negatif dan dijadikan penyebab dari masalah kota yang ada. Mereka dianggap memberikan gambaran ketidakteraturan kota, kemacetan lalu lintas dan kondisi berjualan yang tidak higienis. Namun, terlepas dari sisi negatif yang ditimbulkan oleh sektor ini di

perkotaan, PKL juga memiliki sisi positif yang menguntungkan baik bagi sisi konsumen maupun pemerintah. PKL dapat memberikan pelayanan ke publik dengan mencari lokasi yang *aksesibel* kepada konsumen dengan mengurangi biaya transportasi, menyediakan pekerjaan kepada masyarakat yang *unskilled*, berpendidikan rendah dan modal sedikit atau kecil.

PKL biasanya akan tumbuh dan berkembang pada ruang-ruang fungsional kota seperti pusat perdagangan, pusat perbelanjaan atau pertokoan, pusat rekreasi atau hiburan, pasar, terminal atau pemberhentian kendaraan umum, pusat pendidikan dan pusat perkantoran (Waworoentoe dalam Widjajanti : 2000). Tidak adanya ruang bagi PKL dalam RTRK terutama di ruang-ruang fungsional kota yang memiliki potensi berkembang PKL sehingga mereka menempati ruang-ruang publik yang tersedia. Salah satu kawasan fungsional tersebut adalah terminal tipe A aur kuning Bukittinggi.

Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut, maka penyelenggara terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang aman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Terminal seharusnya dapat menjadi tempat konsentrasi penumpang yang maksimal, dimana penumpang dapat berkumpul dan mendapatkan dengan mudah apa yang mereka inginkan

disana. Hal ini akan terwujud bila semuanya diusahakan secara profesional dan *independent* . Ada tiga hal yang harus dijamin oleh terminal yaitu adanya *concentration* atau konsentrasi penumpang, adanya *connection* atau hubungan dari tempat asal ke terminal, adanya *distribution* atau sebaran perjalanan dari terminal ke tempat yang akan dituju oleh penumpang.

Seringkali ketiga hal tersebut tidak dapat dipenuhi oleh pengelola terminal, karena ada beberapa masalah antara lain infrastruktur jalan dan tempat parkir di terminal dalam keadaan rusak, letak terminal tersembunyi dibalik pasar dan lahan terminal terpakai untuk pedagang kaki lima. Penumpang sulit mendapatkan rute penghubung yang diinginkan (terlalu banyak pergantian angkutan umum), pintu terminal tertutup oleh kendaraan yang berhenti dan menurun naikkan penumpang dipintu terminal, akibatnya kendaraan dan penumpang tidak mau masuk terminal yang sudah semrawut dari pintu masuknya.

Kriteria lokasi terminal penumpang tipe A harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Terletak dalam jaringan trayek Antar Kota Antar Propinsi dan Angkutan Lintas Batas Negara.
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA.
- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya.
- d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya.

- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

Terminal Aur Kuning yang terletak di Kota Bukittinggi merupakan terminal tipe A yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan AKAP, AKDP , Angkutan Kota, dan Angkutan Pedesaan yang terpadat di Sumbar dengan luas 3,4 hektar dan hal ini didukung oleh letak Bukittinggi yang strategis, yaitu di persimpangan arah selatan dari Jurusan Padang dan Sumsel serta Pulau Jawa, ke utara Jurusan Medan dan Aceh, ke timur Jurusan Pekanbaru dan ke barat Jurusan Maninjau Lubuk Basung, sekarang hanya tinggal 1,1 hektar dan efektifnya sebagai pelataran terminal untuk parkir bus antar kota hanya 0,9 hektar (<http://www.hariansinggalang.co.id/>).



Gambar I.1 : Terminal Tipe A Aur Kuning Kota Bukittinggi.

Sumber : www.google.earth.com

Terminal ini menghubungkan transportasi Kota Bukittinggi dengan Kota-Kota dan Kabupaten-Kabupaten lain yang tersebar di wilayah Sumbar serta Propinsi-Propinsi lainnya di Pulau Sumatera dan Jawa. Pada kenyataannya

terminal dengan tipe A ini sudah terlihat semrawut karena semuanya berebut tempat baik bus, kendaraan roda dua, mobil pribadi dan pedagang kaki lima yang mana semuanya bercampur baur dalam satu areal yang sebenarnya sudah tidak memadai lagi sehingga menyebabkan semakin tidak jelasnya fungsi terminal aur kuning sebagai terminal atau pasar. Selain itu jalan lingkar terminal yang selama ini berfungsi sebagai jalur angkot pun sudah beralih fungsi, sekarang jalan itu ditempati oleh pedagang kaki lima. Pedagang kaki lima tidak hanya disana saja, hampir disekeliling pelataran yang tinggal 0,9 hektar itu diisi dengan berbagai bentuk jualan. Walaupun sudah ada larangan tetapi mereka tetap bertahan berdagang di areal terminal.

Secara fisik terminal aur kuning memang tidak layak lagi disebut sebagai terminal dengan tipe A. Terminal aur kuning hanya cocok untuk terminal angkot saja. Artinya, sangat dibutuhkan terminal baru yang lebih representatif. Pada bagian tengah terminal ini berdiri bangunan megah yang berfungsi sebagai menara kontrol dan pada lantai dasarnya terdapat loket-loket penjualan karcis perusahaan angkutan umum. Bangunan yang seharusnya digunakan untuk loket-loket penjualan tiket saja, tetapi dimanfaatkan juga oleh PKL, terutama pedagang makanan dan minuman.

Kesemrawutan itu semakin terlihat di pintu keluar terminal. Jalan keluar itu dipenuhi pedagang kaki lima, padahal bus-bus besar, truk dan angkutan lainnya ingin lewat. Akibatnya, jarak yang hanya sekitar 100 meter itu harus ditempuh sampai setengah jam. Ditambah lagi dengan masuknya kendaraan pribadi dari berbagai penjuru di Sumbar ini yang berkunjung ke pasar konveksi

aur kuning untuk berbelanja karena keberadaan pasar persis disisi terminal aur kuning. Selain itu kepadatan didalam terminal aur kuning menyebabkan timbulnya terminal bayangan yang ditempati oleh travel liar (travel pribadi tanpa izin) yang mangkal di depan rumah makan simpang raya aur kuning dan bus AKDP yang menuju Padang di depan bangunan sekolah sehingga dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Masalah pedagang kaki lima yang menempati kawasan terminal diduga disebabkan oleh luas pasar yang relatif tetap dan tidak bertambah dibandingkan dengan jumlah orang dan barang di pasar yang semakin tinggi mengakibatkan tidak terkendalinya tingkat pertumbuhan PKL, sehingga semakin banyaknya ruang publik seperti terminal yang beralih fungsi menjadi ruang untuk kegiatan PKL. Kawasan terminal yang dimanfaatkan oleh para pedagang ini dapat menimbulkan masalah penyempitan ruang terminal sedangkan bagi pedagang sendiri tidak dapat berjualan dengan aman karena pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar terminal aur kuning yang berakibat kepada keselamatan mereka sendiri. Berdasarkan hal-hal yang dikemukakan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “ *Studi Tentang Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal) Pada Kawasan Terminal Tipe A Aur kuning Kota Bukittinggi*”.

B. Fokus Penelitian

Adapun fokus penelitian ini adalah mengenai pedagang kaki lima (sektor informal) pada kawasan terminal tipe A aur kuning Kota Bukittinggi yang

dilihat dari alasan PKL (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning dan peran Dishubkominfo dalam menangani masalah PKL di terminal aur kuning.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui :

1. Alasan PKL (sektor informal) berdagang di terminal aur kuning.
2. Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah pedagang kaki lima di terminal aur kuning.

D. Manfaat Penelitian

Sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian yang telah dirumuskan, maka penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai :

1. Sebagai masukan bagi pemerintah kota dalam mengambil kebijakan dimasa yang akan datang untuk memecahkan masalah penyediaan lokasi berjualan bagi pedagang kaki lima ke tempat yang lebih tepat dan sama strategisnya dengan tempat yang lama dan memberikan masukan terhadap kebijaksanaan pemerintah Kota Bukittinggi dalam melakukan penataan dan pengakomodiran yang baik terhadap pedagang kaki lima (sektor informal).
2. Memberikan informasi kepada masyarakat untuk menciptakan kota yang tertib, aman, indah dan bersih yang dimulai dari hal kecil seperti pemeliharaan dan penggunaan terminal sesuai dengan yang semestinya.
3. Sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan studi stara satu (S1) pada Jurusan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

A. Kajian Teori

Dalam kajian teori ini dikemukakan beberapa teori yang relevan dengan variabel yang akan diteliti yang akan berguna sebagai kerangka yang mendukung atau menerangkan arti masalah penelitian yang telah dirumuskan. Kajian teori ini dimaksudkan dalam rangka mengajukan argumen ilmiah yang mengarah pada jawaban permasalahan secara deduktif. Upaya ilmiah ini dimaksudkan untuk mencari , mengidentifikasi teori-teori ilmiah, asumsi para pakar dan hasil penelitian yang erat kaitannya dengan variabel penelitian. Kajian-kajian teori yang dimaksud dapat diperinci sebagai berikut :

1. Pedagang Kaki Lima (Sektor Informal)

Pedagang Kaki Lima atau disingkat PKL adalah istilah untuk menyebut penjaja dagangan yang menggunakan gerobak. Istilah itu sering ditafsirkan demikian karena jumlah kaki pedagangnya ada lima. Lima kaki tersebut adalah dua kaki pedagang ditambah tiga "kaki" gerobak (yang sebenarnya adalah tiga roda atau dua roda dan satu kaki), digunakan untuk pedagang dijalan pada umumnya ([http://id.wikipedia.org/wiki/Pedagang Kaki Lima](http://id.wikipedia.org/wiki/Pedagang_Kaki_Lima)).

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia susunan W.J.S Poerwadarminta pedagang kaki lima (PKL) kebanyakan bermodal kecil yang menjalankan profesi ini hanya untuk memenuhi tuntutan biaya hidup

yang makin tinggi. Kebanyakan pula dari mereka tidak mempunyai keahlian. Mereka hanya punya semangat untuk bertahan ditengah persaingan yang semakin ketat.

Menurut Imam Chourmain (1998: 116-117) pedagang kaki lima terkenal sebagai kelompok pedagang yang dikategorikan sebagai unsur kelompok pengusaha informal. Kelompok ini disebut kelompok informal karena merupakan unsur masyarakat yang bergerak dalam usaha secara tidak resmi atau diluar jalur perdagangan resmi dan tanpa perlu mendapat izin usaha resmi dari aparat pemerintah dalam hal ini Departemen Perdagangan. Sebagian besar PKL jika dilihat pada kenyataan umumnya adalah kaum migran, berpendidikan rendah dan kurang memiliki keterampilan namun mereka berkeinginan serta dituntut memperoleh pekerjaan untuk memenuhi nafkah dan mencukupi hidup berumah tangga.

Ciri-ciri kelompok ini adalah sebagai berikut :

- 1) Tanggung jawab usaha adalah menjadi tanggung jawab pemilik sendiri secara pribadi.
- 2) Sifat usaha seringkali bersifat sementara (*temporer*), tidak berbadan hukum dan merupakan usaha perorangan.
- 3) Tempat usaha tidak tetap biasanya menggelar atau menjajakan dagangannya di kaki lima (trotoar) atau tepi jalan yang strategis untuk berdagang (disekitar pusat perbelanjaan, pertokoan) di areal tanah kosong, pertamanan atau jalur hijau yang dekat dengan pusat pembelian atau pusat permukiman penduduk.

- 4) Kedudukan usaha bersifat informal yakni tidak mempunyai hubungan atau kaitan dengan jalur resmi atau instansi pemerintah.
- 5) Jenis usaha yang dilakukan bervariasi mulai dari menjual barang konsumsi, hasil pertanian (sayur mayur, buah-buahan), makanan, minuman, jasa kesehatan (jual obat, jamu) dan pelayanan jasa reparasi (sepatu, tukang jahit, bengkel sepeda, tukang las, tukang patri).
- 6) Modal usaha diperoleh dari tabungan sendiri atau pinjaman dari teman, saudara atau pelepas uang.
- 7) Pelayanan usaha lebih diarahkan terutama kepada kelompok masyarakat berpenghasilan rendah. Namun seringkali juga bahkan kelompok masyarakat lainnya yang berpenghasilan cukup juga menjadi pelanggan dari pedagang kaki lima ini.

Lokasi yang memiliki pencapaian jarak yang dekat, menyebabkan kemudahan terhadap jenis dan kesempatan seseorang terhadap ruang tujuan, sehingga dengan adanya kemudahan tersebut berpengaruh terhadap pemanfaatan ruang publik oleh sektor informal untuk beraktivitas (<http://accentesensi.wordpress.com/2008/12/24/pedagang-kaki-lima/>).

Menurut Chandrakirana dan Sadoko (1995 : 38) Pedagang kaki lima berjualan dengan berbagai sarana seperti kios, tenda dan secara gelar. Pedagang gelar menghamparkan barang-barangnya diatas trotoar atau lantai dengan suatu alas atau menjajakannya diatas peti-peti yang ditumpuk hingga berfungsi sebagai meja. Walaupun pada waktu berjualan mereka mangkal ditempat tertentu, para pedagang gelar bersifat mobil dalam arti mudah

memindahkan dagangannya ke lokasi lain. Mereka dapat menyesuaikan lokasi dan waktu berjualannya dengan kondisi keramaian suatu tempat, tetapi sering pula harus menghadapi penggusuran oleh aparat ketertiban atau petugas pasar karena menempati lokasi yang tidak semestinya.

Pemilihan lokasi oleh PKL pada umumnya berada di daerah-daerah yang paling menguntungkan di wilayah pusat kota yang penuh sesak. Selain di daerah-daerah yang paling menguntungkan di pusat kota, dalam berdagang PKL akan memilih tempat-tempat yang mudah dijangkau dan terlihat oleh konsumen (Bromley dalam Manning, 1996: 232-233).

PKL adalah salah satu moda transformasi perkotaan yang tidak terpisahkan dari sistem ekonomi perkotaan. Masalah yang muncul berkenaan dengan pedagang kaki lima ini adalah banyak disebabkan oleh kurangnya ruang untuk mewadahi kegiatan PKL di perkotaan. Konsep perencanaan ruang perkotaan yang tidak didasari oleh pemahaman informalitas perkotaan sebagai bagian yang menyatu dengan sistem perkotaan akan cenderung mengabaikan tuntutan ruang untuk sektor informal (<http://www.uplink.or.id/content/view/212/lang,id/>).

Menurut Waworoentoe (dalam Widjajanti, 2000: 39-40), sarana fisik pedagang PKL dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a. Kios

Pedagang yang menggunakan bentuk sarana ini dikategorikan pedagang yang menetap, karena secara fisik jenis ini tidak dapat dipindahkan. Biasanya merupakan bangunan semi permanen yang dibuat dari papan.

b. Warung semi permanen

Terdiri dari beberapa gerobak yang diatur berderet yang dilengkapi dengan meja dan bangku-bangku panjang. Bentuk sarana ini beratap dari bahan terpal atau plastik yang tidak tembus air. PKL dengan bentuk sarana ini dikategorikan PKL menetap dan biasanya berjualan makanan dan minuman.

c. Gerobak atau kereta dorong

Bentuk sarana berdagang ini ada 2 jenis, yaitu gerobak atau kereta dorong yang beratap sebagai pelindung untuk barang dagangan dari pengaruh panas, debu, hujan dan sebagainya serta gerobak atau kereta dorong yang tidak beratap. Sarana ini dikategorikan jenis PKL yang menetap dan tidak menetap. Biasanya untuk menjajakan makanan, minuman serta rokok.

d. Jongkok atau meja

Bentuk sarana berdagang seperti ini dapat beratap atau tidak beratap. Sarana seperti ini dikategorikan jenis PKL yang menetap.

e. Gelaran atau alas

Pedagang menjajakan barang dagangannya diatas kain, tikar dan lainnya untuk menjajakan barang dagangannya. Bentuk sarana ini dikategorikan PKL yang semi menetap dan umumnya sering dijumpai pada jenis barang kelontong.

f. Pikulan atau keranjang

Sarana ini digunakan oleh para pedagang yang keliling (*mobile hawkers*) atau semi menetap dengan menggunakan satu atau dua buah keranjang dengan cara dipikul. Bentuk ini dimaksudkan agar barang dagangan mudah untuk dibawa berpindah-pindah tempat.

Kehadiran PKL di ruang kota juga dapat meningkatkan vitalitas bagi kawasan yang ditematinya serta berperan sebagai penghubung kegiatan antara fungsi pelayanan kota yang satu dengan yang lainnya. Selain itu, PKL juga memberikan pelayanan kepada masyarakat yang beraktivitas di sekitar lokasi PKL, sehingga mereka mendapat pelayanan yang mudah dan cepat untuk mendapatkan barang yang mereka butuhkan dan dengan harga yang terjangkau (<http://bukittinggidisperindagkop.com>).

Menurut Simanjuntak (1989: 115) bahwa karakteristik aktivitas dari PKL adalah usaha yang relatif sederhana dan tidak memiliki sistem kerjasama yang rumit dan pembagian kerja yang *fleksibel*, skala usaha dan modal usaha relatif kecil, aktivitas yang tidak memiliki izin usaha.

Jadi yang dimaksud pedagang kaki lima dalam penelitian ini adalah pedagang yang didalam usahanya menggunakan salah satu bagian dari ruang publik Kota Bukittinggi yaitu kawasan terminal aur kuning untuk berdagang yang mana status lokasi usaha tersebut tidak memiliki izin yang resmi dan merupakan salah satu alternatif mata pencaharian utama bagi mereka karena sifatnya yang mudah ditembus oleh masyarakat dari tingkat pendidikan manapun.

2. Terminal

Menurut Suwardi (2000) terminal adalah titik tempat penumpang memasuki dan meninggalkan suatu sistem transportasi. Terminal ini bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem transportasi tetapi juga sering merupakan prasarana yang memerlukan biaya yang besar dan titik tempat *kongesti*. Abu bakar dkk (1996), mengemukakan definisi bahwa terminal transportasi merupakan titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas dan untuk melancarkan arus penumpang dan barang serta merupakan unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Keputusan Menteri Perhubungan nomor : 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan pada pasal 1 dan 2. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal penumpang dapat dibedakan menjadi 3 macam, yaitu :

- a. Terminal penumpang *type* A, berfungsi untuk melayani angkutan umum untuk Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- b. Terminal penumpang *type* B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Angkutan Pedesaan (ADES).

- c. Terminal penumpang *type C*, berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

Konsep pelayanan dari ketiga *type* terminal tersebut adalah sama yaitu sebagai tempat yang melayani perpindahan pergerakan penumpang pemakai jasa angkutan umum. Untuk masing-masing *type* terminal memiliki luas berbeda, bergantung pada wilayah dan tipenya, dengan ketentuan ukuran minimal yaitu terminal *type A* di Pulau Jawa dan Sumatra seluas 5 hektar dan di pulau lainnya seluas 3 hektar. Terminal *type B* di Pulau Jawa dan Sumatra seluas 3 hektar dan di pulau lainnya seluas 2 hektar. Terminal *type C* bergantung pada kebutuhan. Akses jalan masuk dari jalan umum ke terminal berjarak minimal sebagai berikut: Terminal *type A* di Pulau Jawa 100 m dan di pulau lainnya 50 m. Terminal *type B* di Pulau Jawa 50 m dan di pulau lainnya 30 m dan terminal *type c* bergantung pada kebutuhan.

Penentuan lokasi terminal penumpang tipe A dilakukan dengan memperhatikan:

- a. Rencana umum tata ruang.
- b. Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal.
- c. Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- d. Kondisi topografi lokasi terminal.
- e. Kelestarian lingkungan.

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang penetapan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A diseluruh Indonesia yaitu pada :

Pasal 1

(1) Simpul jaringan transportasi jalan berupa terminal penumpang tipe A pada jaringan transportasi jalan, berfungsi terutama untuk pelayanan angkutan Antar Kota Antar Propinsi dan Angkutan Lintas Batas Negara serta dapat juga sekaligus melayani angkutan Antar Kota Dalam Propinsi, Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan.

(2) Penentuan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A, dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.

Pasal 2

(1) Penentuan simpul jaringan transportasi jalan untuk terminal penumpang tipe A dilakukan dengan memperhatikan rencana umum jaringan transportasi jalan, rencana umum tata ruang, keterpaduan moda transportasi, jaringan trayek Antar Kota Antar Provinsi atau Lintas Batas Negara, jarak antar terminal dan kelas jalan.

(2) Simpul jaringan transportasi jalan berupa terminal penumpang tipe A untuk seluruh Indonesia harus berdaya guna dan berhasil guna secara Nasional, sehingga tidak setiap kabupaten atau kota dapat memiliki simpul jaringan transportasi jalan terminal penumpang tipe A.

Pasal 3

(1) Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 dan hasil evaluasi secara menyeluruh, ditetapkan simpul jaringan transportasi

jalan berupa terminal penumpang tipe A di lokasi sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.

(2) Simpul jaringan transportasi jalan berupa terminal penumpang tipe A dapat dilakukan peninjauan sekurang-kurangnya dalam waktu 5 (lima) tahun sekali atau dalam hal diperlukan penyesuaian berkaitan dengan adanya potensi pertumbuhan daerah serta kebutuhan angkutan yang harus dilayani oleh terminal penumpang tipe A.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terminal adalah tempat menaikkan dan pemberhentian terakhir bagi penumpang yang menuju atau meninggalkan Kota Bukittinggi, terminal yang dimaksud adalah terminal aur kuning yang merupakan terminal tipe A, dimana terminal ini lokasinya persis berada disisi pasar konveksi Kota Bukittinggi.

3. Peran Dishubkominfo

Menurut Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) tahun 2010 Kota Bukittinggi. Pembangunan terminal penumpang harus dilengkapi dengan rancang bangun terminal, analisis dampak lalu lintas, analisis mengenai dampak lingkungan. Rancang bangun terminal penumpang memperhatikan fasilitas terminal penumpang, batas antara DAKERNAL (daerah kerja terminal) dengan lokasi lain diluar terminal, pemisahan lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang di dalam

terminal, pemisahan jalur lalu lintas kendaraan didalam terminal, dan manajemen lalu lintas didalam terminal.

Peran Dishubkominfo dalam kegiatan penyelenggaraan terminal adalah pengelolaan terminal, pemeliharaan terminal dan penertiban terminal. Penertiban ini dilakukan terhadap kegiatan yang dapat mengganggu fungsi pokok terminal antara lain : penanganan kerusakan, penertiban terhadap pedagang kaki lima dan pedagang asongan, penertiban terhadap copet, calo dan preman serta penertiban terhadap kendaraan bermotor dan hal ini berdasarkan kepada Keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995 pada pasal 18 tentang penyelenggaraan terminal.

Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan operasional terminal. Kegiatan perencanaan operasional terminal meliputi :

- a. Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan.
- b. Penataan fasilitas penumpang.
- c. Penataan fasilitas penunjang terminal.
- d. Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal.
- e. Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan.
- f. Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan.
- g. Pengaturan jadwal petugas di terminal.
- h. Evaluasi sistem pengoperasian terminal.

Kegiatan pelaksanaan operasional terminal meliputi :

1. Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal.
2. Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan.
3. Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan.
4. Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang.
5. Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang.
6. Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal.
7. Pencatatan dan pelaporan pelanggaran.
8. Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.

Kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi :

1. Tarif angkutan.
2. Kelayakan jalan kendaraan yang dioperasikan.
3. Kapasitas muatan yang diizinkan.
4. Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan.
5. Pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.

Terminal penumpang harus dipelihara untuk menjamin agar terminal dapat berfungsi sesuai dengan fungsi pokoknya. Pemeliharaan terminal meliputi kegiatan :

- a. Menjaga keutuhan dan kebersihan bangunan terminal.
- b. Menjaga keutuhan dan kebersihan pelataran terminal serta perawatan rambu, marka dan papan informasi.
- c. Merawat saluran-saluran air.
- d. Merawat instalasi listrik dan lampu penerangan.
- e. Merawat alat komunikasi.
- f. Merawat sistem hidrant dan alat pemadam kebakaran.

(Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Berdasarkan kajian teori diatas maka peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam penelitian ini adalah melakukan penataan, penertiban dan penanganan terhadap pedagang kaki lima yang ada di terminal aur kuning sehingga fungsi terminal dapat kembali seperti semula yaitu untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sehingga dapat memberikan pelayanan terhadap penumpang akan kebutuhan sarana transportasi terutama yang datang dari luar Propinsi Sumbar.

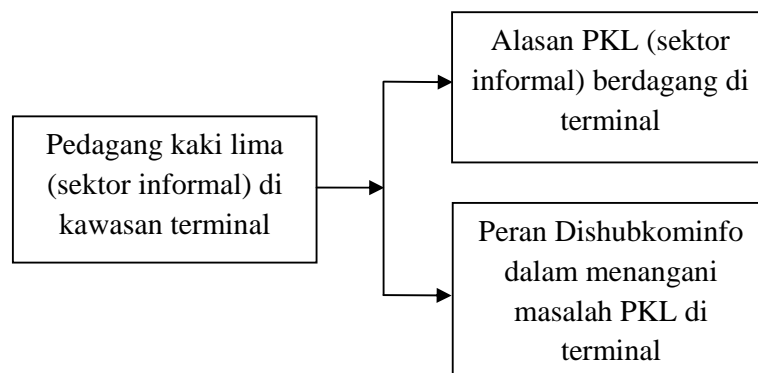
B. Kerangka Konseptual

Berdasarkan kajian teori diatas selanjutnya disusun kerangka konseptual yang dapat menggambarkan, menjelaskan dan mengungkapkan variabel yang akan diteliti. Sektor informal merupakan alternatif pekerjaan yang dipilih oleh masyarakat akibat beban ekonomi tinggi, salah satunya pekerjaan disektor formal adalah sebagai PKL. Salah satu ruang kota yang dimanfaatkan adalah

terminal tipe A aur kuning yang merupakan sentral di Bukittinggi dan letaknya persis disisi pasar konveksi aur kuning sehingga peluang ini ditangkap oleh PKL untuk memanfaatkan kawasan ini. Terminal tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk AKAP, AKDP, dan ADES. Sesuai dengan fungsinya di areal terminal tidak ada aktivitas berdagang. Kondisi terminal terlihat semrawut karena terjadi perebutan ruang baik oleh pedagang kaki lima, kendaraan pribadi, kendaraan bermotor, bus yang datang dan keluar Kota Bukittinggi.

Alasan PKL (sektor informal) berdagang di kawasan terminal akan dilihat dari pekerjaan sebelum menjadi PKL, jenis dagangan yang dijual, lama berdagang, sarana fisik yang digunakan, pendapatannya, dan manfaat berdagang di terminal sedangkan peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah PKL di terminal tipe A aur kuning akan dilihat dari tanggapan Dishubkominfo, dampak dan usaha yang dilakukannya.

Skema Kerangka Konseptual



Gambar II.1 : Skema kerangka konseptual tentang pedagang kaki lima (sektor informal) pada kawasan terminal tipe A aur kuning Kota Bukittinggi.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil wawancara dan temuan penelitian sebagaimana yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Alasan pedagang kaki lima (sektor informal) berdagang di terminal tipe A aur kuning Kota Bukittinggi adalah lokasinya strategis, belum tersedianya lokasi berdagang bagi PKL, alasan ekonomi, sarana fisik yang digunakan relatif sederhana, kesulitan mencari pekerjaan disektor formal, modalnya relatif kecil dan aksesibilitas dari rumah cukup dekat.
2. Peran Dishubkominfo Kota Bukittinggi dalam menangani masalah PKL di terminal aur kuning adalah melakukan penertiban kepada para PKL ini agar terminal dapat beroperasi sesuai dengan fungsinya. Penertiban yang dilakukan dengan secara langsung yaitu dengan razia mendadak agar terminal dapat beroperasi lagi sesuai dengan fungsinya dan penertiban secara tidak langsung berupa sosialisasi dengan pedagang serta melalui pemberitahuan terlebih dahulu dengan menyebarkan surat edaran sehingga PKL dapat memiliki tenggang waktu untuk segera pindah. Selain itu melakukan koordinasi dengan Dinas pasar dalam menyediakan lokasi yang baru sebelum dilakukannya penertiban.

B. Saran

Dari hasil penelitian di atas, maka penulis memberikan saran serta masukan dan semoga dapat memberi manfaat :

1. Memperhatikan keberadaan PKL dengan menyediakan lokasi dalam tata ruang kota karena jumlah PKL yang semakin hari semakin meningkat sehingga perlu adanya penanganan yang serius dari pemerintah. Mengingat sektor informal kalau dikelola dengan baik dapat memberikan sumbangan yang tidak sedikit kepada pemerintah seperti menambah pendapatan asli daerah, penyedia lapangan kerja dan penggerak perekonomian daerah.
2. Melakukan kerja sama dengan pihak yang terkait dalam mengembalikan fungsi terminal sebagai terminal tipe A sesuai dengan peruntukannya dan perlu dilakukannya relokasi atau penyediaan lokasi baru terhadap PKL, salah satunya adalah di pasar modern seperti BTC (Banto Trade Center) yang ada di Kota Bukittinggi karena sampai sekarang toko yang ada di BTC tersebut masih banyak yang kosong, yang terisi hanya dilantai bawah saja, hal ini menandakan bahwa uang sewa di tempat tersebut cukup mahal, oleh karena itu sebaiknya sewa kios yang ada di BTC disesuaikan dengan kemampuan ekonomi pedagang, sehingga PKL yang ada di terminal tipe A aur kuning khususnya yang berdagang dibidang konveksi atau pakaian jadi dapat pindah berdagang ke BTC, jadi setelah dilakukannya penertiban mereka tidak kembali ke tempat semula, sehingga disatu sisi terminal dapat dioptimalkan dengan baik dan disisi lain PKL ini tidak kehilangan mata pencaharian mereka.

3. Perlu adanya pengaturan terhadap terminal bayangan bus AKDP, travel pribadi liar dan angkutan pedesaan yang parkir diluar terminal yaitu didepan bangunan sekolah dan dibadan jalan karena dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.
4. Perlu adanya perhatian dari pemerintah Kota Bukittinggi agar praktek sewa menyewa tempat berdagang di terminal oleh pihak yang tidak bertanggung jawab tidak terjadi lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, 1996, *Menuju Lalulintas dan Angkutan jalan yang tertib*, direktorat perhubungan darat, Jakarta. <http://www.Google.com/>.Diakses tanggal 11 Juli 2010.
- Amalia, Fitri. 2010. Skripsi. *Kekerasan Satpol PP dan Dinas Pasar Terhadap Pedagang Kaki Lima Pasar Raya Di Kota Padang*. Padang. FIS UNP.
- Badan Pusat Statistik. 2010. *Kota Bukittinggi Dalam Angka 2010*. Bukittinggi.
- Bungin, Burhan. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Chandrakirana dan Sadoko. 1995. *Dinamika Ekonomi Informal di Jakarta- Industri Daur Ulang, Angkutan Becak dan Dagang Kaki Lima*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Chourmain, Imam. 1998. *Pengantar Ilmu Ekonomi Konsep-Konsep Dasar Ekonomi*. Jakarta : Dekdikbud.
- Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo). 2010. *Pembangunan Terminal dan Kegiatan penyelenggaraan Terminal* . Kota Bukittinggi.
- <http://bukittinggidisperindagkop.com>. Diakses tanggal 21 September 2010.
- [http://id.wikipedia.org/wiki/Pedagang Kaki Lima](http://id.wikipedia.org/wiki/Pedagang_Kaki_Lima). Diakses tanggal 2 April 2010.
- <http://musriadi.multiply.com>. Diakses tanggal 2 April 2010.
- <http://www.hariansinggalang.co.id/>. Diakses tanggal 2 April 2010.
- <http://accentesensi.wordpress.com/2008/12/24/pedagang-kaki-lima/>).
- <http://www.uplink.or.id/content/view/212/lang,id/>). Diakses tanggal 11 Juli 2010.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.31 . 1995. *Tentang Terminal Transportasi Pasal 1 dan pasal 2*. Jakarta.
- Manning, Chris dan Tadjuddin Noer Effendi. 1996. *Urbanisasi dan Sektor Informal di Kota*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Poerwadarminta. 1991. *Kamus Umum Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.