

TUGAS AKHIR PENELITIAN

PERPUSTAKAAN FISIP
HADIAN/BELI
TGL TERIMA
NO. JUDUL
FILE. INV.
NO. STOK

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA
DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



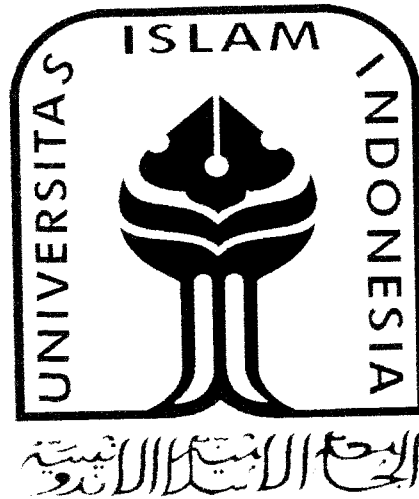
**DIBACA DI TEMPAT
TIDAK DIBAWA PULANG**

DISUSUN OLEH:
PUTUT HESTY OKTIKA
No. Mhs: 01.512.009

**JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
JOGJAKARTA
2005**

TUGAS AKHIR PENELITIAN

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA
DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



DISUSUN OLEH:

PUTUT HESTY OKTIKA

No. Mhs: 01.512.009

DOSEN PEMBIMBING :

IR. WIRYONO RAHARJO, M.ARCH.

**JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
JOGJAKARTA
2005**

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN

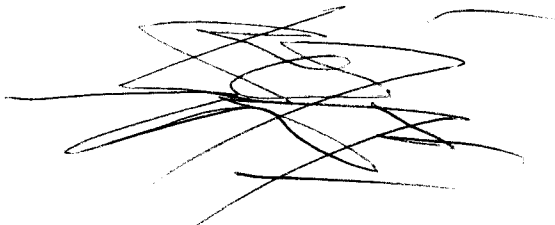
The Relocation Model of Street Vendor in Cilacap Town Square Area
Based on Behavioral and Environmental Studies

Disusun oleh :

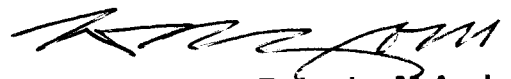
NAMA : PUTUT HESTY OKTIKA
NO. MHS : 01512009

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Jogjakarta,



Ir. Revianto Budi Santoso, M. Arch
Ketua Jurusan Teknik Arsitektur



Ir. Wiryono Raharjo, M. Arch
Dosen Pembimbing

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Siapakah orang yang manis senyumnya ?

Orang yang ditimpa musibah lalu dia berkata "Inna lillahi waimna illaihi rajiun".
Lalu sambil berkata, "Ya Rabbi aku ridha dengan ketentuan - Mu ini", sambil mengukir senyuman

Siapakah orang yang miskin ?

Orang yang tidak pernah puas dengan nikmat yang ada dan senantiasa menumpuk-numpukkan harta

Siapakah orang yang kaya ?

Orang yang bersyukur dengan apa yang ada dan tidak lupa akan kenikmatan dunia yang sementara ini

Siapakah orang yang mempunyai akal ?

Orang-orang yang menghuni surga kelak karena telah menggunakan akal sewaktu di dunia untuk menghindari siksa neraka

Siapakah orang yang mempunyai rumah paling luas ?

Orang yang mati membawa amal kebaikan di mana kuburnya akan diperluaskan ke mana mata memandang

Siapakah orang yang mempunyai rumah yang sempit lagi menghimpit ?

Orang yang mati tidak membawa amal kebaikan lalu kuburnya menghimpitnya

Siapakah orang yang bijak ?

Orang yang tidak membiarkan atau membuang cerita ini begitu saja, dan dia akan menyampaikan pula pada orang lain untuk dimanfaatkan dan mengambil contoh sebagai sandaran dan pedoman kehidupan sehari-hari

Tuhanmu telah menetapkan, "jangan menyembah kecuali kepada-Nya, dan berbaktilah kepada ibu-bapak. Jika salah seorang diantara keduanya sudah lanjut usia, jangan sekali-kali kamu mengucapkan "ah" dan jangan pula membentak mereka, ucapkan kepada mereka kata-kata yang sopan dan penuh hormat" (Al Israa':23)

Bersikaplah rendah hati kepada keduanya, penuh kasih sayang dan berdoalah "Wahai Tuhanku, kasihinilah mereka sebagaimana mereka mengasuhku sewaktu aku masih kecil" (Al Israa':24)

Karya kecilku ini kupersembahkan untuk

Kedua orang tuaku dan

Ketiga kakakku



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.,

Alhamdulillahirrabil'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala nikmat, rahmat, taufik dan hidayah-Mu, serta shalawat dan salam semoga selalu terlimpahkan kepada junjungan Nabi Muhammad saw, keluarga dan sahabatnya, serta kepada para ulama dan para pengikutnya hingga akhir jaman. Bahwa atas ijin-Nya maka penyusunan Tugas Akhir dengan judul “ **MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**” ini dapat terselesaikan dengan baik sebagai hasil refleksi tatanan keilmuan yang telah diraih.

Dalam proses penyusunan dan pelaksanaan Tugas akhir ini banyak bantuan, arahan, dan bimbingan maupun perhatian dari berbagai pihak baik langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu pantas kiranya jika pada kesempatan ini penyusun menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof . Ir. H. Widodo, MSCE, Ph.D., selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia,
2. Bapak Ir. Revianto Budi Santoso, M. Arch, selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia,
3. Bapak Ir. Wiryono Raharjo, M. Arch, selaku Dosen Pembimbing tugas akhir yang telah sangat banyak membantu kelancaran pelaksanaan tugas akhir penulis. Terima kasih atas bimbingan, dukungan moral, dan spiritualnya,

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

4. Ibu Ir. Sugini, MT, selaku dosen penguji yang telah banyak memberikan masukan, kritik, serta sarannya untuk tugas akhir ini,
5. Bapak dan Ibu dosen Jurusan Teknik Arsitektur atas ilmu-ilmu yang telah diberikan kepada saya,
6. Kedua orang tuaku, **Bapak** dan **Ibu** yang telah merawat dan memberikan aku bekal hidup serta kasih sayang yang tidak ternilai. Tidak pernah kudapatkan kasih sayang setulus kasih sayang dari kalian berdua,
7. Kakak-kakakku”**Mas Putut, Mas Wanto, Mba Anik**” juga kakak iparku”**Mba Tuti** “,terima kasih untuk dorongannya agar selalu berbuat lebih baik,
8. Orang aneh ”**Re@d 1 Rahadian**”,tengkyu banget telah banyak memberikan perubahan dan ngajarin aku untuk gak gampang lemah. Juga buat pinjaman si kokompnya,mo imbalan apa neeh..??? Buruan kelarin kuliah ya Ndul !!! Jadilah satu-satunya anak laki-laki kebanggaan keluarga,
9. Sobatku yang tergabung dalam”**Gank Ceriwis**” **Thiwux, Sarie, Deewie, Nina, Birrul, Pj, Ari, Nita, Silphi, n’ Urny**. Makasih kekompakan n’ yang pasti kehebohannya selama ini. X-an smua asyik banget..... Semoga smua ini gak sampe di sini,
10. Co’-co’ Arsitektur ’01 “ **Dedi, Bayu, Kibo, Mona, Bangun, Ridho, Kake’, Hendra**” n’ teman-teman lain yang gak bisa aku sebutin satu-satu. Buat “**Dedi**” sumpah kamu baik banget so kamu selalu kumanfaatin ☺,

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

11. Sobat sehatiku “**Wiwiex**” makasih ya dah temenin aku cari data, n’ “**Kitink**” makasih banget supportnya, susul aku okay...!!!
12. **Lintang**, makasih dah mo nemenin jalan-jalan disaat aku lagi jenuh n’ suntuk,
13. Anak-anak kost Pak Ichwan “Ade, Ami, Anggun, Ratna, *Erna*”, makasih kalian dah baik sama aku,
14. Teman-teman bimbingan “Mas Priyo n’ Mas Robith”, makasih kekompakkannya selama bimbingan,
15. Alm. Kucingku (***si gupis***), thank’s banget selama hidupmu kamu telah banyak memberikan keceriaan untuk hidupku,
16. Rekan-rekan yang telah banyak memberikan bantuan dan dorongan kepada penyusun, serta semua pihak yang telah banyak membantu.

Wassalamu’alaikum Wr. Wb.

Jogjakarta, September 2005

Putut Hesty Oktika

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**
*The Relocation Model of Street Vendors in Cilacap Town Square Area
Based on Behavioral and Environmental Studies*

Oleh
Putut Hesty Oktika 01.512.009
Pembimbing: Ir. Wiryono Raharjo, M. Arch

ABSTRAK

Kawasan alun-alun Cilacap terletak di 2 kelurahan yaitu Kelurahan Sidanegara yang masuk ke dalam wilayah Kecamatan Cilacap Tengah dan Kelurahan Sidakaya yang masuk ke dalam wilayah Kecamatan Cilacap Selatan. Karena letaknya yang sangat strategis, yaitu dekat dengan pusat pemerintahan Kabupaten Cilacap dan dekat dengan pusat pertokoan menyebabkan kawasan ini menjadi daya tarik yang kuat bagi sebagian orang untuk mengais rezeki dengan menggelar dagangan di kawasan ini. Seiring dengan meningkatnya jumlah pedagang kaki lima yang mangkal di kawasan ini, maka berbagai permasalahan pun muncul. Yang paling terasa adalah adanya kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas akibat dari menyempitnya badan jalan karena sebagian dimanfaatkan untuk tempat mangkal para PKL. Untuk itu perlu dilakukan relokasi terhadap para PKL tersebut untuk menghindari meningkatnya kesemrawutan lalu lintas yang ada.

Sebagai kajian teori, penelitian ini mengacu pada penelitian terdahulu dan beberapa teori yang mendukung. Diantaranya teori tentang motivasi keberadaan pedagang kaki lima (Waworoentoe, 1974 et al dalam Ikaputra dan Agus N, 2003 dalam Vincentia reni Vitasurya, 2004), yang menyatakan beberapa aspek yang mempengaruhi munculnya PKL, yaitu: aspek legal, aspek ekonomi, dan aspek fisik. Teori lain yang membahas pengaruh yang ditimbulkan dari keberadaan para PKL, diantaranya dalam sebuah wacana dengan judul Menggugat Ke-Alun-Alun-an Sebuah Alun-Alun oleh Santy Marlina et al, Pergulatan Identitas di Ruang Jalan oleh Anas Hidayat. Sedangkan landasan teori yang berhubungan dengan teknik membaca perilaku diambil dari buku dengan judul Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat oleh J. Vredenburg. Dalam buku itu ditulis bahwa ada 4 cara teknik observasi, yaitu: teknik observasi-partisipasi, teknik observasi saja, teknik partisipasi terbatas, dan teknik observasi terbatas.

Penelitian dilakukan dengan mengambil 2 variabel dimana masing-masing variabel terbagi atas 2 sub variabel. Yang pertama adalah variabel perilaku, yang meliputi perilaku PKL dan perilaku pengunjung. Yang kedua adalah variabel tata ruang, yang meliputi tata ruang kawasan alun-alun Cilacap dan tata ruang PKL. Selain dengan observasi, penelitian juga dilakukan dengan melakukan pembagian angket kuisisioner kepada 32 responden.

Dari beberapa variabel dan sub variabel di atas, kemudian dilanjutkan dengan pencarian data mengenai: profil kawasan; identifikasi elemen kawasan yang meliputi kondisi ruang jalan dan sebaran PKL; identifikasi pedagang kaki lima yang meliputi kategorisasi PKL berdasarkan komoditi barang dagangan, waktu operasional PKL, dan dimensi tempat berdagang PKL; identifikasi pengunjung dan pengguna jalan meliputi jenis aktivitas pengunjung, pola akses pengunjung, dan alat transportasi pengunjung; dan yang terakhir adalah identifikasi potensi kawasan.

Untuk selanjutnya dilakukan analisa terhadap data-data tersebut, diantaranya: 1) Analisis ruang jalan di kawasan alun-alun Cilacap, 2) Tinjauan terhadap pedagang kaki lima yang meliputi analisis ciri-ciri model tempat berdagang PKL berdasarkan kategorisasinya, analisis terhadap waktu operasional PKL, analisis hubungan perilaku PKL dengan kebutuhan akan sarana bagi PKL, analisis hubungan dimensi tempat berdagang dengan kenyamanan tempat berdagang bagi PKL, 3) Tinjauan terhadap pengunjung dan pengguna jalan yang meliputi analisis hubungan jenis aktivitas pengunjung dengan kebutuhan akan sarana bagi pengunjung, analisis hubungan pola akses pengunjung dengan aksesibilitas wilayah untuk relokasi, analisis jenis alat transportasi pengunjung hubungannya dengan penyediaan area parkir, 4) Tinjauan terhadap potensi kawasan meliputi analisis terhadap bangunan di sekitar kawasan alun-alun Cilacap dan analisis terhadap lahan potensial.

Dari analisis perilaku baik PKL maupun pengunjung, maka ditemukan beberapa rekomendasi desain diantaranya mengenai orientasi bangunan, area parkir, area tempat duduk, dan plotting PKL.

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	ii
Lembar Persembahan.....	iii
Kata Pengantar.....	iv
Abstraksi.....	vii
Daftar Isi.....	viii
Daftar Gambar.....	xii
Daftar Tabel.....	xiv
Daftar Grafik.....	xv
Daftar Pustaka.....	xvi
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
I.1. Latar Belakang.....	1
I.2. Rumusan Permasalahan.....	4
I.2.1. Permasalahan Umum.....	4
I.2.2. Permasalahan Khusus.....	5
I.3. Tujuan Penelitian.....	5
I.4. Lingkup Penelitian.....	5
I.5. Definisi Judul.....	6
I.6. Sistematika Pembahasan.....	8
 BAB II KAJIAN TEORI.....	 10
II.1. Tinjauan Pedagang Kaki Lima.....	10
II.1.1. Motivasi Keberadaan Pedagang Kaki Lima.....	10
II.1.2. Faktor Yang Mempengaruhi Hubungan Aktivitas Formal dan Aktivitas Non Formal di Ruang Jalan.....	11
II.2. Ruang Terbuka Kota.....	12
II.2.1. Ruang Terbuka dan Permasalahannya.....	12

II.2.2. Karakter Serta Fungsi Alun-Alun.....	13
II.2.3 Taman Kota.....	14
II.3. Permasalahan Ruang Jalan.....	16
II.4. Tinjauan Perilaku.....	17
II.5.1. Teknik Membaca Perilaku.....	17
II.5.2. Perilaku Dalam Ruang Publik.....	19
II.5. Elemen Urban Desain.....	20
II.5.1. Pedestrian Sebagai Elemen Urban Desain.....	20
II.6 Relokasi Pedagang Kaki Lima.....	22
II.7. Kesimpulan.....	23
 BAB III METODE PENELITIAN.....	26
III.1. Variabel Penelitian.....	26
III.2. Proses, Bahan, dan Alat Penelitian.....	27
III.3. Pelaksanaan Penelitian.....	29
III.3.1. Mengetahui Profil Kawasan.....	29
III.3.2. Mengidentifikasi Elemen Kawasan.....	29
a. Kondisi Ruang Jalan.....	29
b. Pola Sebaran PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap..	29
III.3.3. Mengidentifikasi Pedagang Kaki Lima.....	30
a. Kategorisasi PKL Berdasarkan Komoditi Barang Dagangan.....	30
b. Waktu Operasional PKL.....	30
c. Dimensi Tempat Berdagang PKL.....	31
III.3.4 Mengidentifikasi Pengunjung dan Pengguna Jalan.....	31
a. Jenis Aktivitas Pengunjung.....	31
b. Pola Akses Pengunjung.....	32
c. Alat Transportasi Pengunjung.....	33
III.3.5. Mengidentifikasi Potensi Kawasan.....	33
III.4. Penyusunan Hasil Penelitian.....	34
III.4.1. Analisis Data.....	34

a. Analisis Pemanfaatan Ruang Jalan di Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	34
b. Tinjauan Terhadap Pedagang Kaki Lima.....	34
c. Tinjauan Terhadap Pengunjung dan Pengguna Jalan.....	35
III.4.2 Rekomendasi Desain.....	36
BAB IV KOMPILASI DATA.....	38
IV.1. Profil Kawasan.....	38
IV.2. Identifikasi Elemen Kawasan.....	41
IV.2.1. Kondisi Ruang Jalan.....	41
IV.2.2. Pola Sebaran PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	42
IV.3. Identifikasi Pedagang Kaki Lima.....	44
IV.3.1. Katagorisasi PKL Berdasarkan Komoditi Barang Dagangan.....	44
IV.3.2. Waktu Operasional PKL.....	44
IV.3.4. Dimensi Tempat Berdagang PKL.....	46
IV.4. Identifikasi Pengunjung dan Pengguna Jalan.....	46
IV.4.1. Jenis Aktivitas Pengunjung.....	46
IV.4.2. Pola Akses Pengunjung.....	47
IV.4.3. Alat Transportasi Pengunjung.....	48
IV.5. Identifikasi Potensi Kawasan.....	49
BAB V ANALISIS DATA.....	53
V.1. Analisis Pemanfaatan Ruang Jalan di Kawasan alun-alun Cilacap.....	55
V.2. Tinjauan Terhadap Pedagang Kaki Lima.....	57
V.2.1. Analisis PKL Berdasarkan Katagorisasinya.....	57
V.2.2. Analisis Terhadap Waktu Operasional PKL.....	59
V.2.3. Analisis Hubungan Perilaku PKL dengan Kebutuhan Akan Sarana Bagi PKL.....	61

V.2.4. Analisis Hubungan Dimensi Tempat Berdagang dengan Kenyamanan tempat Beradgang Bagi PKL....	71
V.3. Tinjauan Terhadap Pengunjung dan Pedagang Kaki Lima....	73
V.3.1. Analisis Hubungan Jenis Aktivitas dengan Kebutuhan Akan Sarana Bagi Pengunjung.....	73
V.3.2. Analisis Hubungan Pola akses Pengunjung dengan Aksesibilitas Wialyah Untuk Relokasi.....	77
V.3.3. Analisis Jenis Alat Transportasi Pengunjung.....	78
V.4. Tinjauan Terhadap Potensi Kawasan.....	79
V.4.1 Analisis Terhadap Bangunan di Sekitar Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	79
V.4.2 Analisis Terhadap Lahan Potensial.....	80
BAB VI.REKOMENDASI.....	86
VI.1 Tujuan Relokasi.....	86
VI.2 Teknik Pemilihan Lahan.....	86
VI.3. Rekomendasi Berdasarkan Perilaku.....	87
VI.3.1 Perilaku Pengunjung dan Pengguna Jalan.....	87
VI.3.2 Perilaku Pedagang Kaki Lima.....	91
VI.4 Rekomendasi Kebutuhan Ruang.....	92

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Administrasi Kota Cilacap.....	1
Gambar 1.2	Kondisi Salah Satu Sudut Ruang Jalan Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	3
Gambar 4.1	Peta Wilayah Kabupaten Cilacap.....	38
Gambar 4.2	Peta Kota Cilacap.....	38
Gambar 4.3	Gambaran Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	39
Gambar 4.4	Kondisi PKL di Depan Masjid Agung Darussalam Cilacap...	40
Gambar 4.5	Posisi PKL Pada Ruang Jalan.....	42
Gambar 4.6	Kondisi Area Parkir di Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	42
Gambar 4.7	Pola Sebaran PKL di Ruang Jalan.....	43
Gambar 4.8	Katagorisasi PKL.....	44
Gambar 4.9	Rencana Tata Guna Lahan Kota Cilacap Tahun 2004-2014	50
Gambar 4.10	Alternatif Lahan Untuk Relokasi.....	51
Gambar 4.11	Kondisi Lahan Eks. Batalyon 405.....	51
Gambar 4.12	Kondisi Lahan Kosong di Utara Alun-Alun Cilacap.....	51
Gambar 5.1	Kerangka Analisa Data.....	53
Gambar 5.2	Analisis Pemanfaatan Ruang Jalan di Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	55
Gambar 5.3	Interfensi Trotoar Oleh PKL.....	56
Gambar 5.4	Suasana Lonjakan PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	60
Gambar 5.5	PKL Makanan (warung).....	61
Gambar 5.6	PKL Mainan.....	62
Gambar 5.7	PKL Buah.....	63
Gambar 5.8	PKL Makanan (snack basah).....	64
Gambar 5.9	PKL Kelontong.....	66
Gambar 5.10	PKL Aksesoris.....	67
Gambar 5.11	PKL Elektronik.....	68
Gambar 5.12	PKL Pakaian.....	69
Gambar 5.13	Aktivitas Utama Pengunjung Kawasan Alun-Alun Cilacap...	74

Gambar 5.14	Aktivitas Rutin Pengunjung Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	75
Gambar 5.15	Layout Bangku dengan Meja.....	76
Gambar 5. 16	Layout Bangku Tanpa Meja.....	76
Gambar 5.17	Pola Akses Ppengunjung.....	78
Gambar 5.18	Gambaran Lokasi Pusat Perdagangan di Sekitar Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	80
Gambar 5.19	Rencana Tata Guna Lahan Kawasan Alun-Alun Cilacap.....	81
Gambar 5.20	Gambaran Nilai Aksesibilitas Antara Lahan Eks. Batalyon 405 dengan Lahan Kosong di Utara Alun-Alun Cilacap.....	83
Gambar 5.12	Bentuk dan Dimensi Lahan Eks. Batalyon 405 dan Lahan Kosong di Utara Alun-Alun Cilacap.....	84
Gambar 6.1	Rekomendasi Orientasi Bangunan.....	88
Gambar 6.2	Rekomendasi Area dan Akses Parkir.....	89
Gambar 6.3	Sebaran Penyediaan Area Tempat Duduk.....	90
Gambar 6.4	Plotting PKL.....	91

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Variabel Penelitian.....	26
Tabel 3.2	Proses, Bahan, dan Alat Penelitian.....	27
Tabel 4.1	Waktu Operasional PKL.....	45
Tabel 4.2	Dimensi Tempat Berdagang PKL.....	46
Tabel 4.3	Persentase Jenis Aktivitas Pengunjung.....	46
Tabel 4.4	Data Rata-Rata Jumlah Kendaraan Per Menit.....	47
Tabel 4.5	Persentase Jenis Alat Transportasi Pengunjung.....	48
Tabel 5.1	Ciri-Ciri Modul PKL.....	57
Tabel 5.2	Konsistensi Waktu Operasional PKL.....	59
Tabel 5.3	Rincian Kebutuhan PKL.....	70
Tabel 5.4	Dimensi Awal PKL.....	71
Tabel 5.5	Dimensi Total Untuk 1 Modul PKL.....	73
Tabel 6.1	Rekomendasi Kebutuhan Ruang.....	92

DAFTAR GRAFIK

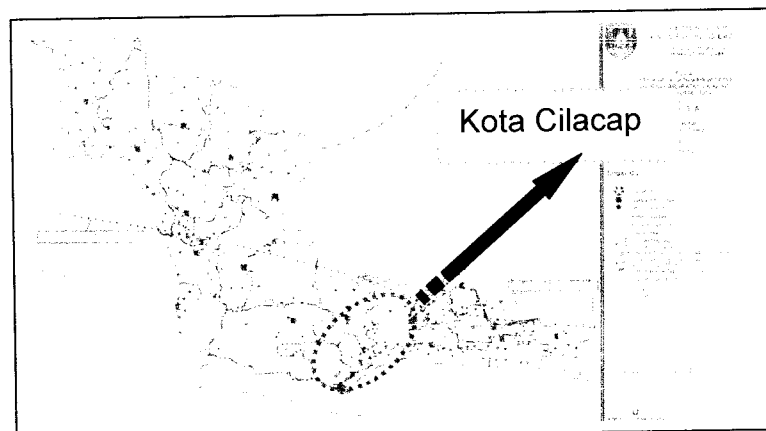
Grafik 4.1	Persentase Akses Pengunjung Masuk Kawasan.....	48
Grafik 4.2	Persentase Jenis Alat Transportasi pengunjung.....	49

BAB I.

PENDAHULUAN

I. LATAR BELAKANG

Kota Cilacap merupakan sebuah kota kecil yang menjadi bagian dari Kabupaten Cilacap. Kota Cilacap ini menjadi wadah bagi aspek-aspek kehidupan diantaranya aspek ekonomi, aspek sosial dan budaya, serta aspek pemerintahan baik secara *internal*¹ kota maupun secara *eksterna*² *regional*³ propinsi. Gaya hidup masyarakatnya pun sudah cukup modern dan sebagian warganya memiliki tingkat aktifitas yang tinggi yang akhirnya dapat bermuara pada kejenuhan. Hal tersebut menyebabkan kecenderungan warganya untuk melakukan sebuah kegiatan rekreasi, khususnya rekreasi di luar bangunan (*outdoor recreation*).



Gambar 1.1 Peta Administrasi Kabupaten Cilacap

Sumber: BAPPEDA Cilacap, Renacana Umum Tata Ruang Wilayah Kab. Cilacap

¹ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Balai Pustaka, Jakarta: 2003) hlm. 439, kata "internal" memiliki makna 1 menyangkut bagian dalam (tubuh, diri, mobil, dsb); 2 dalam (negeri)

² Ibid¹, hlm. 291, disebutkan bahwa kata "eksternal" memiliki makna menyangkut bagian luar (tubuh, diri, mobil, dsb); 2 luar (negeri)

³ Ibid, hlm. 940, makna kata "regional" adalah bersifat daerah; kedaerahan

Keadaan demikian membuat keberadaan sebuah ruang publik yang dapat menampung segala aktifitas warga dirasa sangat dibutuhkan. Sebuah ruang terbuka seperti kawasan alun-alun Cilacap adalah jawabannya. Penelitian ini menyoroti kawasan alun-alun yang terletak di Kota Cilacap yang berada pada perbatasan 2 wilayah, yakni Kelurahan Sidanegara yang merupakan bagian dari wilayah Kecamatan Cilacap Tengah dengan Kelurahan Sidakaya yang termasuk ke dalam wilayah Kecamatan Cilacap Selatan. Banyaknya pengunjung yang datang terutama pada akhir pekan memperkuat fakta bahwa warga Kota Cilacap butuh rekreasi. Fakta seperti ini membuat kondisi kawasan alun-alun Cilacap yang ada sekarang ini jauh berbeda dari kondisinya sekitar satu dasawarsa ke belakang. Muncul permasalahan-permasalahan baru seiring perubahan yang terjadi.

Kawasan alun-alun Cilacap ini mulanya hanya memiliki fungsi estetis dan rekreasi, akan tetapi kini bertambah satu fungsi lagi, yakni fungsi sosial. Sedangkan dilihat dari lokasinya, kawasan alun-alun Cilacap ini memiliki letak yang sangat strategis karena terletak berdekatan dengan *ruang publik*⁴ lainnya seperti pusat pertokoan, sekaligus dekat dengan pusat pemerintahan sehingga dapat meningkatkan fungsinya sebagai ruang publik. Kedekatan serta *korelasi*⁵ diantara taman kota dan

⁴ Dalam Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 27 Tahun 2000 tentang Pencahayaan Kota Malam Hari, Bab I, Pasal I, disebutkan bahwa ruang publik adalah ruang kota yang digunakan dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kepentingan umum (masyarakat luas) dan sebagai sarana berinteraksi sosial satu sama lain.

⁵ Ibid¹, hlm. 595, "korelasi" adalah hubungan timbale balik atau sebab akibat

alun-alun ini menyebabkan kawasan ini menjadi *core*⁶ dari Kota Cilacap dan menjadi wadah interaksi sosial diantara warganya. Faktor peningkatan fungsi dan letak yang strategis inilah yang menjadi tarikan kuat bagi kalangan menengah ke bawah, baik dari dalam kota maupun luar kota untuk mengais rezeki dengan menggelar dagangan di sekitar lokasi.

Sejak krisis ekonomi menimpa Indonesia semakin banyak saja pedagang kaki lima (PKL) menghiasi jalanan serta ruang-ruang di kawasan ini. Ruang jalan tidak lagi bersifat monofungsional. Bagi para PKL ruang-ruang itu adalah tempat mencari penghidupan. Jalan-jalan tersebut bukan hanya sebuah *raum* (ruang), melainkan juga memiliki makna sebagai *lebesraum*⁷. Ruang jalan tidak lagi berperan sebagai kaca bening tembus pandang yang meneruskan pandangan, melainkan sudah menjadi kaca yang diberi lukisan aneka rupa sehingga ikut mewarnai lingkungannya. Untuk itu terjadi perbe-



Gambar 1.2
Kondisi Salah Satu Sudut
Ruang Jalan Kawasan Alun-
alun Cilacap

bedaan dalam memaknai ruang - ruang di dalam taman kota dan alun - alun antara pengunjung dengan PKL. Bagi pengunjung, ruang - ruang

⁶ John M. echolis, Hassan Shadily, Kamus Inggris Indonesia, hlm. 148, menyebutkan makna kata *core* adalah inti, mata, atau bagian tengah

⁷ Anas Hidayat, Pergulatan Identitas di Ruang Jalan, dikutip dari buku *Lingkung Bina di Indonesia*, hlm. 05-4

tersebut memiliki makna *dinamis*⁸ sebagai ruang bebas hambatan untuk mereka bisa berjalan –jalan mengelilingi taman kota maupun alun-alun. Sebaliknya, para PKL yang menggelar dagangannya memberi makna *statis*⁹ pada ruang-ruang ini, mereka justru berharap agar pengunjung yang lalu-lalang (baik yang berkendara maupun pejalan kaki) bisa berhenti dan membeli dagangan mereka. Para PKL ini biasa disebut sebagai occupants (orang yang menempati) ruang jalan yang semestinya diperuntukkan bagi pengunjung. Maka seringkali para PKL ini dijadikan kambing hitam dari penyebab kesemrawutan lalu lintas di sekitarnya. Fenomena membludaknya PKL ini tidak diimbangi dengan sistem pengelolaan yang baik. Terkesan bahwa masyarakat menggelar dagangan dengan membuat batas- batas *imajiner*¹⁰. Untuk mengusir keberadaan PKL ini sepertinya akan sangat sulit karena secara tidak langsung akan menyangkut kehidupan seseorang. Yang mungkin bisa dilakukan adalah memindahkan (merelokasi) mereka dan mewadahnya dalam suatu wadah berupa bangunan. Sehingga diharapkan nantinya tidak ada lagi kata PKL tanpa harus meniadakan keberadaan mereka yang sesungguhnya.

⁸ Ibid⁶, hlm. 265, *dinamis* berarti penuh semangat dan tenaga sehingga cepat bergerak dan mudah menyesuaikan diri dengan keadaan dsb.; mengandung dinamika

⁹ Ibid, hlm. 1090, *statis* berarti keadaan diam (tidak bergerak, tidak aktif, tidak berubah keadaannya); tetap

¹⁰ Ibid, hlm. 425, kata *imajiner* memiliki makna hanya terdapat dalam angan-angan (bukan yang sebenarnya)

I.2 RUMUSAN PERMASALAHAN

I.2.1 Permasalahan Umum

Bagaimana dampak perilaku pedagang kaki lima (PKL) dan pengunjung di kawasan alun-alun Cilacap terhadap perubahan kawasan alun-alun Cilacap.

I.2.2 Permasalahan Khusus

Bagaimana strategi menerapkan pola perilaku pedagang kaki lima di kawasan alun - alun Cilacap pada upaya penataan PKL yang sesuai dengan potensi lingkungan sekitarnya.

I.3 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1). Mengetahui bagaimana perilaku pengunjung dan pedagang kaki lima (PKL) di kawasan alun-alun Cilacap.
- 2). Mengetahui potensi kawasan alun-alun Cilacap.
- 3). Mengetahui pola sirkulasi pengunjung di sekitar kawasan alun-alun Cilacap.
- 4). Merumuskan strategi penataan pedagang kaki lima di kawasan alun-alun Cilacap.

I.4 LINGKUP PENELITIAN

Lingkup penelitian ini adalah pada aktifitas pengunjung, PKL, serta pengguna jalan di kawasan alun-alun Cilacap, meliputi alun-alun itu sendiri, taman kota Cilacap, jalan-jalan di sekitarnya meliputi jalan Jend. Sudirman, jalan A. Yani, jalan Brigjend. Katamso. Sedangkan materi yang akan dibahas adalah pembahasan teori dan analisa perilaku pengunjung, PKL, serta pengguna jalan. Untuk PKL di khususkan pada setting dan modul dagangan.

Lingkup waktu penelitian akan melihat pada 2 kondisi yang berbeda, yakni kondisi normal pada hari-hari biasa, seperti hari senin, selasa, rabu, Kamis, serta jumat dan kondisi tertentu, seperti hari sabtu dan minggu dimana biasanya terdapat event yang dapat berpengaruh pada aktivitas PKL, pengunjung, maupun kawasan alun-alun Cilacap secara keseluruhan.

I.5 DEFINISI JUDUL

- Model¹¹ : Pola (contoh, acuan, ragam, dsb) dari sesuatu yang akan di buat atau dihasilkan.
- Relokasi¹² : Pemindahan tempat
- Pedagang kaki lima¹³ : Orang yang dengan modal yang relative

¹¹ Ibid¹⁰, hlm. 751

¹² Depdiknas RI, 2003, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, hlm. 944

¹³ Winardi dalam Haryono, 1989, dikutip dari artikel Th. Agung M. Harsiwi, 2003, dampak Krisis Ekonomi Terhadap Keberadaan Pedagang Kaki Lima.

sedikit berusaha dibidang produksi dan penjualan barang - barang (jasa – jasa) untuk memenuhi kebutuhan kelompok tertentu di dalam masyarakat, usaha tersebut dilaksanakan pada tempat - tempat yang dianggap strategis dalam suasana lingkungan yang informal.

- Kawasan¹⁴ : Suatu daerah dengan batas tertentu yang Memiliki karakteristik khusus, baik yang terbentuk secara alami, hasil binaan manusia, maupun sebagai daerah yang dikonsolidasikan.
- Alun-alun¹⁵ : Tanah lapang yang luas di depan keraton atau di depan kediaman resmi bupati.
- Studi¹⁶
Perilaku : Penyelidikan sistematis tentang hubungan-hubungan antara lingkungan dan perilaku manusia dan penerapannya dalam proses perancangan.
- Potensi¹⁷ : Kemampuan yang mempunyai kemungkinan untuk dikembangkan ; kekuatan ;kesanggupan.

¹⁴ Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta No. 27 tahun 2000, tentang Pencahayaan Kota Malam Hari

¹⁵ Ibid, hlm. 33

¹⁶ Garry T. Moore, Pengkajian Lingkungan- Perilaku, dikutip dari buku Pengantar Arsitektur, hlm. 75

¹⁷ Ibid¹⁵, hlm. 890

- Lingkungan¹⁸ : Bagian wilayah kota yang merupakan kesatuan ruang untuk suatu kehidupan dan penghidupan tertentu dalam suatu sistem pengembangan kota secara keseluruhan.

Maksud dari judul secara keseluruhan adalah suatu model atau pola bangunan sebagai tempat untuk mewedahi suatu proses pemindahan atau relokasi para pedagang kaki lima (PKL) yang ada di sekitar kawasan alun-alun Cilacap yang berdasarkan pada studi yang telah dilakukan sebelumnya, yakni studi perilaku yang meliputi perilaku PKL dan perilaku pengunjung untuk melihat aktivitas-aktivitas yang umumnya mereka lakukan untuk dapat membuat kesimpulan suatu kebutuhan akan ruangan, serta studi potensi lingkungan untuk menentukan lahan potensial untuk dilakukannya proses relokasi tersebut.

I.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Bab I Pendahuluan

Merupakan bab pembuka berisikan latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, lingkup penelitian, definisi judul, serta sistematika pembahasan.

Bab II Kajian Teori

Berisi uraian tentang penelitian terdahulu yang sejenis dan teori - teori yang terkait dengan penelitian,

¹⁸ Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 27 Tahun 2000, Tentang Pencahayaan Kota Malam Hari

diantaranya tinjauan pedagang kaki lima, ruang terbuka kota, taman kota, ruang jalan, tinjauan perilaku, serta pemilihan tempat proyek.

Bab III Metode Penelitian

Merupakan uraian tentang variabel penelitian; proses, bahan dan alat penelitian ; pelaksanaan penelitian, serta penyusunan hasil penelitian.

Bab IV Kompilasi Data

Memaparkan hasil observasi mengenai profil kawasan, identifikasi elemen kawasan, identifikasi pedagang kaki lima, identifikasi terhadap pengunjung dan pengguna jalan, serta identifikasi potensi kawasan alun-alun Cilacap.

Bab V Analisis Data

Uraian tentang analisis terhadap data yang telah didapatkan sebelumnya, yaitu : tinjauan terhadap elemen kawasan, tinjauan terhadap pedagang kaki lima, tinjauan terhadap pengunjung dan pengguna jalan, dan tinjauan terhadap elemen kawasan alun-alun Cilacap

Bab VI Rekomendasi

Uraian tentang beberapa proses yang dilakukan Sebelum mengarah ke desain, seperti tujuan relokasi, teknik pemilihan lahan, rekomendasi berdasarkan perilaku , serta rekomendasi kebutuhan ruang.

BAB II.

KAJIAN TEORI

II.1 TINJAUAN PEDAGANG KAKI LIMA

II.1.1 Motivasi Keberadaan Pedagang Kaki Lima

Permasalahan PKL dalam konteks urban mencakup beberapa aspek yang mempengaruhi yaitu:

- 1). *Aspek legal*, tidak adanya perlindungan hukum dan legalitas
- 2). *Aspek ekonomi*, modal kecil dan operasional sederhana
- 3). *Aspek fisik*, menempati lokasi strategis, ruang publik, *temporer*¹⁹, dan tanpa ijin. (Waworoentoe, 1974 et al dalam Ikaputra dan Agus N, 2003, dalam Vincentia Reni Vitasurya, 2004)

Multiple effect yang terjadi akibat krisis ekonomi mengakibatkan kehancuran besar bagi dunia konglomerasi Indonesia dan melahirkan generasi baru dengan status pengangguran. Ketidakseimbangan antara besarnya tenaga kerja dan kesempatan kerja melahirkan inisiatif baru, salah satunya menjadi pedagang kaki lima (Hidayat, 2001, dalam Tesis dengan judul *Penataan PKL di Kawasan Taman Ria Palu* oleh Muhammad Bakri, 2000).

Motivasi yang kuat dari para PKL telah membuat aktivitas informal tersebut berpengaruh pada aktivitas formal yang sesungguhnya, bahkan terjadi hubungan diantara keduanya.

¹⁹ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (Balai Pustaka, Jakarta, 203) him. 1169, "*temporer*" berarti untuk sementara waktu; sementara; darurat.

II.1.2 Faktor Yang Mempengaruhi Hubungan Aktivitas Formal dan Aktifitas Non Formal (PKL) di Ruang Jalan

Hubungan mengenai aktivitas formal dan informal dipaparkan dalam sebuah penelitian berupa Tesis dengan judul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Hubungan Aktivitas Formal dan Aktivitas Informal di Ruang Jalan Jendral Sudirman, Salatiga (*Vincentia Reni Vitasurya, 2004*). Dari hasil pengamatan yang dilakukan di beberapa penggal jalan Jendral Sudirman di Kota Salatiga, didapat sebuah kesimpulan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan tersebut, yaitu:

1). *Aktivitas komersial perdagangan konsentris*

Pusat aktivitas komersial dagang berupa pasar tradisional merupakan magnet aktivitas komersial bagi masyarakat. Kondisi ini mengakibatkan intensitas aktivitas di area pusat ini sangat padat, sehingga memicu pertumbuhan PKL dalam jumlah intensitas yang besar.

2). *Aktivitas komersial dagang linier*

Emperan atau setfront dari toko menjadi area mangkal bagi PKL. Karakter aktivitas komersial dari fungsi formal berpengaruh pada karakter PKL yang mangkal di depannya, terutama komoditi barang dagangan, karakter serta posisi tempat berdagang.

3). *Akses masuk kawasan*

Akses melintas kawasan mempengaruhi posisi mangkal PKL.

4). *Waktu operasional*

Waktu operasional PKL akan menyesuaikan dengan waktu operasional aktivitas formal yang ada di belakangnya.

5). *Variasi pengguna ruang jalan*

Dengan adanya variasi pengunjung, maka *segmentasi*²⁰ konsumen bagi PKL juga akan terpengaruh.

Hubungan antara aktivitas informal dan formal tersebut akhirnya akan menimbulkan beberapa permasalahan pada ruang-ruang formal terbuka kota, diantaranya taman kota dan alun-alun.

II.2 RUANG TERBUKA KOTA

II.2.1 Ruang Terbuka dan Permasalahannya

Alvin Dwi Antoro et al.-, mencoba meneliti untuk melakukan gambaran eksisting fisik maupun non fisik yang ada di alun-alun kidul Jogjakarta. Penelitian ini lebih memfokuskan permasalahan pada *legibilitas* ruang terbuka yang berkaitan dengan kenyamanan penggunaannya, maksudnya adalah kemampuan suatu tempat untuk mengkomunikasikan tempat tersebut terbuka untuk pengguna dan apa yang mungkin dilakukan pengguna di dalamnya (Carr, Francis, Rivlin, Stone, 1992). Dari penelitian tersebut diketahui masalah-masalah pokok yang terjadi di alun-alun kidul Jogjakarta, yaitu:

²⁰ Ibid, hlm. 1011, segmentasi berarti pembagian dalam segmen; pembagian struktur sosial ke dalam unit-unit tertentu yang sama.

- 1). Masalah sosial, yaitu masalah *ciblek*. Ciblek adalah golongan masyarakat yang berusia remaja yang melakukan aktifitas seksual dengan atau tanpa imbalan, sesuai keinginannya.
 - 2). Masalah ekonomi, yaitu masalah setting pedagang yang belum tertata.
 - 3). Masalah lingkungan, yaitu masalah orientasi sirkulasi yang tidak jelas, masalah parkir yang tidak tertata, dan masalah fasilitas penunjang seperti tempat sampah, kamar mandi, tempat duduk, dll.
- Permasalahan tersebut di atas dijadikan acuan dalam rangka penataan ulang alun-alun kidul Jogjakarta. Hanya saja penelitian ini tidak mencoba mengkaitkan antara alun-alun kidul Jogjakarta dengan lingkungan sekitarnya.

II.2.2 Karakter Serta Fungsi Alun-Alun

Sebuah wacana dengan judul *Menggugat Ke-Alun-Alun-an Sebuah Alun-Alun* yang ditulis oleh Santy Marlina, I Gede Cipta Sudewa Atmaja, dkk. mempertanyakan tentang apa, bagaimana, dan bilamana ke-alun-alun-an dari sebuah alun-alun. Pertanyaan-pertanyaan di atas mengarah pada aktifitas yang terjadi di dalam sebuah alun-alun. Jika kita berbicara tentang alun-alun Malang, maka terlintas suatu karakter yang sangat berbeda antara alun-alun Persegi dengan alun-alun Bundar. Perbedaan ini terlihat pada aktifitas yang diwadahi oleh kedua alun-alun tersebut. Jika pada alun-alun Persegi lebih ditonjolkan pada kegiatan sosial ekonomi (PKL, parkir kendaraan, hiburan, dll.), maka pada alun-alun

Bundar terdapat suatu pemandangan yang terbalik yaitu lebih menonjolkan alun-alun sebagai sebuah land mark di dalam taman kota yang dijadikan titik orientasi bangunan di sekitarnya. Berdasarkan jelajah konsep kasus dan potret terhadap kedua alun-alun tersebut, ditemukan suatu kenyataan bahwa aturan atau norma yang berlaku di masyarakat baik formal (sebagai kesepakatan wakil rakyat dengan penguasa) maupun non formal (adat kebiasaan yang diwarisi secara turun - temurun) memegang kekuasaan tertinggi sebagai posisi yang paling menentukan untuk menilai kealun-alunannya. Pada intinya yang berhak menilai kealun-alun-an dari sebuah alun-alun adalah para pelaku di dalamnya yang terdiri atas pengunjung dan pedagang kaki lima (PKL).

II.2.3 Taman Kota

Taman kota merupakan suatu kawasan ruang terbuka hijau di wilayah perkotaan, lengkap dengan segala fasilitasnya untuk kebutuhan masyarakat kota sebagai tempat rekreasi aktif maupun pasif. Dalam hasil penelitian Penyusunan Rencana Umum Pertamanan Propinsi Bali disebutkan bahwa komponen-komponen yang digolongkan dalam pengertian taman kota diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1). Taman halaman terdiri dari halaman rumah tinggal, halaman kantor, halaman bangunan khusus (tempat ibadah, rumah sakit, kampus, dll.)
- 2). Tempat rekreasi kota atau bermain yang mencakup taman lingkungan perumahan, taman lingkungan suatu wilayah kota, kebun binatang

dll.

- 3). Komplek olahraga .
- 4). Taman monument.
- 5). Ruang terbuka yang berfungsi ganda, seperti alun - alun, plaza, pusat perbelanjaan, pusat pemerintahan.

Untuk pendekatan perencanaan sebuah taman kota yang sekaligus juga berarti ruang publik, dapat didekati dari pandangan Stephen Carr (1992) yang menyatakan bahwa tiga dimensi kemanusiaan yang sangat penting harus tercermin dalam ruang publik. Tiga dimensi itu meliputi:

- 1). *Responsif*, ruang publik harus dapat digunakan untuk berbagai kegiatan dan kepentingan warganya.
- 2). *Demokratis*, ruang publik yang dapat digunakan oleh berbagai lapisan masyarakat dengan latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya serta bagi para difabel, lansia dan berbagai kondisi fisik manusia.
- 3). *Bermakna*, ruang publik harus memiliki tautan dengan masyarakat , lingkungannya, serta dunia luas.

(Salain Putu Rumawan, dalam “ *Menata Taman Kota Denpasar* “)

Selain taman kota dan alun-alun, dampak keberadaan aktivitas informal tersebut juga dirasakan pada jalan-jalan tempat aktivitas informal tersebut dilakukan.

II.3 PERMASALAHAN RUANG JALAN

Dalam sebuah wacana yang ditulis oleh Anas Hidayat dengan judul *Pergulatan Identitas di Ruang Jalan* dipaparkan permasalahan mengenai perubahan makna sebuah ruang jalan dari *Public-Pure Space* menuju *Independen - Hybrid Space* dengan kasus bazar di Tunjungan, Surabaya. Jalan biasanya dipahami sebagai suatu fasilitas umum untuk tempat lalu lintas kendaraan ataupun pejalan kaki. Jika dilihat dari sudut pandang spasial, jalan merupakan sebuah ruang. Ruang jalan ini tidak hanya menunggu untuk dimaknai dari luar, melainkan juga ingin mendapatkan makna dari dan di dalam dirinya secara independent. Dengan demikian, ruang jalan juga memiliki kekuatan yang baru untuk memberi makna pada kepada realitas lain di luarnya. Bazar jalanan oleh PKL di Tunjungan Surabaya sebagai salah satu teks yang memberi makna baru pada ruang jalan sebenarnya merupakan sebuah realitas yang *ambigu*²¹ dan *hybrid*²² Bazar ini adalah aktivitas yang hanya menumpang dan tidak melekat kuat di jalan, seperti sosok hantu yang bisa hilang di satu tempat dan muncul di tempat lain. Sifat menghantu (spectral) ini sebenarnya merupakan kekuatan laten bagi bazaar jalanan

²¹ Ibid, hlm. 36, ambigu artinya bermakna lebih dari satu (sehingga kadang-kadang menimbulkan keraguan, kekaburan, ketidakjelasan); bermakna ganda

²² Pengertian hybrid; Hybrid pada dasarnya merupakan istilah biologi. Di dalam Webster's New Collegiate Dictionary, hybrid didefinisikan sebagai ".....keturunan dari dua hewan atau tanaman yang berasal dari ras, jenis, spesies, atau genetic yang berbeda". Hibridisasi adalah proses perkawinan silang antara dua jenis spesies tersebut. Perkawinan silang ini juga terdapat pada biologi molecular, yaitu melalui proses menghubungkan secara bersama-sama molekul-molekul DNA untuk menghasilkan efek baru. (lihat Piliang 1998: 176)

untuk melawan kekuatan paradigma penindas yang berusaha menggusurnya keluar dari ruang jalan kota. Di dalam diri bazaar jalanan itu pun sedang terjadi krisis serta pergulatan identitas. Di satu pihak, bazaar itu ingin diakui sebagai salah satu aktifitas di ruang jalan kota Surabaya, sementara di pihak lain masih membawa sisa-sisa identitas asli pasar lokal-tradisional yang membuatnya tidak bisa diterima sepenuhnya oleh budaya global kota. Pergulatan identitas yang hybrid seperti ini adalah sebuah proses kreatif karena pada dasarnya tidak ada lagi identitas murni, setiap identitas adalah proses hibriditas yang terus menerus. Wacana ini cukup menarik hanya saja di dalamnya tidak diberikan solusi terhadap pergulatan identitas ruang jalan tersebut.

Dalam melakukan observasi terhadap aktivitas informal tersebut serta kawasan yang dipakai sebagai tempat melakukan aktivitas, baik di taman kota, alun-alun, maupun yang berada di ruang jalan, perlu diketahui beberapa teknik membaca perilaku dari para PKL tersebut.

II.4 TINJAUAN PERILAKU

II.5.1 Teknik Membaca Perilaku

J. Vredenburg dalam bukunya yang berjudul *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat* mengungkapkan bahwa salah satu metode pengumpulan data adalah dengan melakukan observasi terhadap objek penelitian. Adapun beberapa teknik observasi diantaranya, yaitu:

1). Teknik observasi-partisipasi

Peneliti dalam menerapkan teknik ini memainkan peranan

sebagai partisipan atau peserta dalam suatu kebudayaan. Identitas yang sesungguhnya tidak diketahui oleh para responden dan informan. Peranan yang dimainkannya bersifat pura - pura dan semata – mata dengan tujuan untuk melalui partisipasi dalam kultur tersebut mencari data-data ilmiah yang dibutuhkan.

2). *Teknik observasi saja*

Pada teknik ini, interaksi sosial dengan para informan sama sekali tidak terjadi. Bentuk observasi ini hanya dapat dipakai jika pengetahuan peneliti mengenai masalah yang ingin diteliti sudah cukup luas. Pengetahuan yang mendalam memberi kesempatan kepada peneliti untuk sebelumnya merumuskan kategori – kategori yang akan dipakai untuk menganalisa apa yang diobservasikan.

3). *Teknik partisipasi terbatas*

Peneliti tidak menyembunyikan identitas sesungguhnya dan berusaha untuk memperkembangkan rapport yang baik dengan para responden. Peneliti melalui teknik ini, baik melakukan observasi formil melalui suatu proses wawancara didasarkan atas daftar – daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan, maupun berpartisipasi dalam beberapa kegiatan responden.

4). *Teknik observasi terbatas*

Teknik observasi ini didasarkan atas kunjungan saja untuk mengadakan wawancara. Jelaslah bahwa teknik ini hanya

mengenal interaksi dengan para informan atau *responden*²³ secara terbatas sekali. Penelitian melalui teknik ini menemukan sejumlah besar responden tanpa ada kemungkinan untuk mengembangkan rapport yang baik dan kemungkinan akan timbulnya salah persepsi selalu besar.

II.5.2 Perilaku Dalam Ruang Publik

Landasan yang harus ditetapkan dalam perencanaan dan perancangan suatu kawasan yang melibatkan pelaku publik, yaitu (*Heimsath, 1977*) :

- 1). Kebutuhan dari owner (masyarakat, publik, pemerintah)
- 2). Aturan pengarah dari pemerintah
- 3). Pengalaman dan wawasan perancang yang diekspresikan dalam desain.

Dari ketiga hal di atas, maka aspek perilaku dari masyarakat sebagai bagian dari yang akan dilayani oleh desain ini sangat dibutuhkan . Salah satu yang dapat dilakukan dalam penelitian awal sebelum perencanaan dan perancangan suatu kawasan publik berdasarkan aspek perilaku tersebut adalah :

- 1). *Mendalami pola perilaku masyarakat*

Hal ini sangat terkait dengan kultur dan kebiasaan masyarakat setempat yang khas di masing - masing lokasi. Pengamatan kultur dan kebiasaan ini menjadikan hasil desain yang

²³ Ibid¹², hlm. 952, *responden* adalah penjawab (atas pertanyaan yang diajukan untuk kepentingan penelitian)

husus untuk memenuhi kebutuhan masyarakat lokal.

2). *Aktivitas yang terjadi dan dilakukan masyarakat*

Secara umum, aktivitas yang dilakukan masyarakat di ruang jalan sebagai ruang publik terbagi menjadi aktivitas linier (aktivitas yang bergerak dan dinamis) dan aktivitas non linier (cenderung menetap di suatu point tertentu).

3). *Latar belakang dan tujuan*

Mencakup definisi dari apa yang ingin dicapai untuk masa yang akan datang, dengan melihat perilaku masyarakat dan kecenderungan yang terjadi. Dengan tujuan yang mendasar yaitu perbaikan kualitas hidup masyarakat.

4). *Ruang sebagai bahasa visual*

Sebagai media perwujudan desain berupa ruang yang akan dipergunakan sebagai setting aktivitas (bahasa visual) yang disampaikan perancang sebagai hasil terjemahan interaksi dari aktivitas masyarakat dengan ruang pewadahan (settingnya).
(*Vincentia Reni Vitasurya, 2004*)

II.5 ELEMEN URBAN DESAIN

II.5.1 Pedestrian Sebagai Elemen Urban Desain

Sasaran pokok dari suatu program peningkatan untuk pejalan kaki adalah keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesinambungan, pertalian, dan daya pikat.

1). *Keselamatan pejalan kaki*

Cara pertama untuk meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki adalah penghapusan atau pengurangan konflik pejalan kaki oleh *separasi*²³ baik horizontal maupun vertikal. Separasi horizontal dapat terpenuhi oleh suatu daerah khusus pejalan kaki, sedangkan separasi vertikal dapat dicapai melalui jembatan penyeberangan.

2). *Keamanan pejalan kaki*

Bangunan dan jalan harus diatur untuk meningkatkan pengamatan yang bersih oleh pejalan kaki dan personil penjaga ketertiban. Peningkatan pencahayaan, peniadaan penghalang, serta menghindari adanya pembangunan atau penanaman yang tidak teratur akan membantu sasaran peningkatan keselamatan bagi pejalan kaki.

3). *Kenyamanan pejalan kaki*

Kenyamanan pejalan kaki dari penghalang seperti pedagang kaki lima, bis surat, telepon umum, tong sampah, serta penanaman harus diperhatikan. Kenyamanan bagi pejalan kaki yang cacat jasmani dan orang yang membawa kereta bayi yang memiliki kesulitan akses yang tinggi juga harus diperhatikan, misalnya dengan memberikan area untuk istirahat.

4). *Kesinambungan*

Hal penting lainnya yang tidak boleh diabaikan adalah kesinambungan arus bagi pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya.

5). *Pertalian*

Hubungan antara fungsional dan visual merupakan unsur penting dalam mendesain sarana bagi pejalan kaki.

6). *Daya pikat*

Pertamanan dan pemberian warna pada trotoar akan meningkatkan variasi visual dari suatu kota. Peluang untuk memberikan unsur- unsur kejutan melalui pemandangan indah tidak boleh dilewatkan. (*Donald Watson et al.- dalam Time - Saver Standards for Urban Design, 2003*).

Dari beberapa uraian di atas mengenai permasalahan yang ditimbulkan dari aktivitas informal dari para PKL, sepertinya perlu dilakukan suatu cara yang diharapkan dapat mengurangi permasalahan , yaitu dengan melakukan relokasi terhadap para PKL tersebut.

II.6 RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA

Walikota Resmikan PKL Trade Center Otista dan Baranangsian merupakan judul sebuah wacana yang menceritakan upaya pemerintah Kota Bandung dalam menertibkan PKL yang ada di Kotanya. Pemerintah Kota Bandung memandang perlu setiap pelaku ekonomi memahami dan berbuat bersama-sama untuk menyikapi salah satu kesulitan penataan ekonomi kota yaitu penataan kegiatan usaha sektor informal kecil atau PKL. Sejauh ini relokasi dinilai sebagai solusi yang paling tepat, karena selain menciptakan ketertiban, keindahan, dan kebersihan, juga memudahkan masyarakat konsumen pada sentra - sentra distribusi yang

pada gilirannya mampu memangkas pembiayaan yang tidak kecil. Dengan diresmikannya gedung eks pertokoan Ria sebagai Trade Center, Pemerintah Kota Bandung berharap tidak ada lagi alasan untuk meminta dispensasi untuk melakukan kegiatan di tujuh titik. CV. Usaha Mandiri mendapat kepercayaan menangani pelaksanaan relokasi ke PKL Trade Center Tegalega dan Baranangsian ini. Adapun jumlah kios untuk lokasi Tegalega dan Baranangsian sekitar 1.500 kios dilengkapi dengan fasilitas umum antara lain mushola, fasilitas olahraga, WC umum, serta hiburan parkir (www.bandung.go.id/berita/fullnews.php?id=111).

II.7 KESIMPULAN

Dari kajian teori di atas, maka dapat diketahui motivasi munculnya pedagang kaki lima, hubungannya dengan aktivitas formal yang ada di ruang jalan, serta dampak yang ditimbulkan pada ruang terbuka kota seperti taman kota, alun-alun, maupun ruang jalan itu sendiri. Untuk itu diperlukan teori mengenai “perilaku”, seperti cara membaca perilaku seseorang dan perancangan suatu kawasan berdasarkan perilaku agar dapat mengkaji lebih dalam tentang perilaku, baik perilaku PKL maupun pengunjung yang terjadi di suatu kawasan. Dari teori yang didapat, diketahui pula bahwa relokasi merupakan salah satu jalan terbaik untuk mengatasi permasalahan PKL tersebut.

Seperti halnya yang diungkapkan pada teori di atas bahwa permasalahan PKL di kawasan alun-alun Cilacap dalam konteks urban juga mencakup beberapa aspek yang mempengaruhi, yakni aspek legal,

aspek ekonomi, dan aspek fisik. Dan *akses masuk kawasan* menjadi faktor utama yang mempengaruhi posisi mangkal para PKL tersebut, sehingga kondisi ini menimbulkan permasalahan baru bagi kondisi ruang jalan di sekitarnya.

Sesuai dengan apa yang sudah dikemukakan di depan bahwa *relokasi* menjadi pilihan untuk upaya penataan PKL di kawasan alun-alun Cilacap. Akan tetapi sebelumnya perlu diketahui landasan yang harus ditetapkan dalam perencanaan dan perancangan sebuah kawasan, yaitu:

- 1). Kebutuhan dari owner, dalam kasus penelitian ini yakni PKL dan pengunjung.
- 2). Aturan pengarah dari pemerintah yang berupa RUTRK (Rencana Umum Tata Ruang Kota) Cilacap Tahun 2004 - 2014 sebagai Perda. No. 7 Tahun 2004 dan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) sebagai Perda No. 6 Tahun 2004.

Dan untuk dapat mengetahui kebutuhan dari pengguna atau pelaku dalam hal ini adalah PKL dan pengunjung, maka harus dilakukan beberapa hal, diantaranya:

- 1). Mendalami pola perilaku
- 2). Aktivitas yang terjadi dan dilakukan

Dari aktivitas yang dilakukan PKL dan pengunjung maka dapat diketahui sarana-sarana apa yang sebenarnya mereka butuhkan untuk membantu atau mempermudah aktivitas yang mereka lakukan.

Dalam melakukan observasi mengenai perilaku PKL dan pengunjung ini akan digunakan 2 teknik observasi, yaitu:

1). *Teknik observasi saja*

Untuk mengetahui data - data mengenai jumlah PKL berdasarkan komoditi barang dagangan dan data pola sebaran PKL yang ada di kawasan alun - alun Cilacap. Pada teknik ini tidak terjadi interaksi dengan responden. Dipilih teknik ini karena data yang dicari cukup luas wilayahnya dan memakan banyak waktu, selain itu data hanya berupa penghitungan dan pemetaan sebaran PKL sehingga tidak memerlukan interaksi dengan responden.

2). *Teknik partisipasi terbatas*

Untuk mendapatkan data seperti data pembagian waktu operasional PKL. Dalam hal ini diperlukan adanya sedikit interaksi dengan responden untuk memperjelas data seperti alasan perubahan waktu operasional.

Dalam menentukan lahan untuk relokasi akan digunakan kriteria-kriteria sebagai pertimbangan, yaitu:

1). *Pewilayahan (zoning)*

Apakah lahan sesuai dengan tata guna lahan yang telah ditetapkan oleh pemerintah setempat.

2). *Lokasi*

Apakah lokasi dari lahan mudah untuk diakses.

3). *Komunitas*

Dapatkah bangunan yang akan didirikan disesuaikan dengan kondisi lingkungan sekitarnya.

BAB III.

METODE PENELITIAN

III.1 VARIABEL PENELITIAN

Secara keseluruhan yang pertama dilakukan dalam penelitian ini adalah observasi untuk mendapatkan permasalahan umum yang terjadi di kawasan alun-alun Cilacap. Hal berikut yang dilakukan adalah menentukan beberapa variabel yang akan dijadikan sebagai bahan pembahasan dalam penelitian. Dari hasil observasi diperoleh beberapa variabel seperti yang tertera dalam tabel berikut.

1.	Perilaku	a. Pengunjung	- Jenis aktivitas pengunjung
			- Pola akses pengunjung masuk kawasan alun-alun Cilacap
			- Jenis alat transportasi pengunjung
		b. Pedagang kaki lima	- Waktu operasional PKL
			- Cara beroperasi PKL
2.	Tata ruang	a. Tata ruang kawasan alun-alun Cilacap	- Profil kawasan
			- Kondisi ruang jalan
			- Potensi kawasan (lokasi, dimensi, kondisi lahan untuk relokasi terhadap lingkungan sekitar)
		b. Tata ruang PKL	- Pola sebaran PKL di kawasan alun-alun Cilacap
			- Katagorisasi PKL berdasarkan komoditi barang dagangan

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**

			- Dimensi tempat berdagang PKL
--	--	--	-----------------------------------

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

Sumber: Data Olahan Lapangan

III.2 PROSES, BAHAN DAN ALAT PENELITIAN

Proses, bahan serta alat penelitian yang digunakan sesuai dengan data-data yang akan diperoleh adalah sebagai berikut:

1.	Jumlah PKL berdasarkan komoditi barang dagangan.	Observasi	Tabel, alat tulis
2.	Pembagian waktu operasional PKL	Observasi dan wawancara	Tabel, alat tulis
3.	Dimensi tempat berdagang PKL	Pengukuran	Alat tulis, alat ukur (meteran)
4.	Pola sebaran PKL	Observasi	Peta kawasan, Alat tulis, kamera
5.	Akses pengunjung masuk kawasan alun-alun Cilacap.	Kuisioner	Angket, alat tulis
		Observasi	Tabel, alat tulis
6.	Alat transportasi pengunjung	Kuisioner	Angket, alat tulis
		Observasi	Tabel, alat tulis
7.	Potensi kawasan alun-alun Cilacap.	Pencarian data instansional	Master plan
	Dimensi lahan untuk reloaksi	Perbandingan skala	Peta
	Kondisi lahan untuk relokasi	Observasi	Peta kawasan, alat tulis
8.	Jenis aktivitas pengunjung	Kuisioner	Angket, alat tulis

Tabel 3.2 Proses, Bahan, dan Alat Penelitian

Sumber: Analisis

Pengumpulan data melalui proses observasi dilakukan dengan 2 cara, yaitu:

1). *Observasi saja*

Data - data yang diambil dengan cara ini misalnya data mengenai jumlah PKL berdasarkan komoditi barang dagangan, pola sebaran PKL, dan data mengenai kondisi lahan untuk relokasi. Pada teknik ini praktis tidak terjadi interaksi dengan pihak manapun. Dipilih teknik ini karena data yang dicari luas wilayahnya sehingga memakan banyak waktu. Observasi dilakukan hanya dengan mengelilingi kawasan alun - alun Cilacap diikuti dengan penghitungan jumlah PKL, menggambarkan titik – titik sebaran PKL, atau menggambarkan kondisi lahan untuk relokasi terhadap lingkungan sekitar serta batas-batasnya.

2). *Partisipasi terbatas*

Data yang didapat dengan cara ini adalah data mengenai pembagian waktu operasional PKL. Teknik utama yang dilakukan adalah dengan observasi, akan tetapi pada kenyataannya ada beberapa PKL yang terkadang berubah waktu operasionalnya. Untuk itu perlu dilakukan wawancara terhadap PKL tersebut untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan waktu operasional. Wawancara hanya terbatas pada pertanyaan seputar faktor tersebut dan dilakukan sebagai pelengkap data.

III.3 PELAKSANAAN PENELITIAN

III.3.1 Mengetahui Profil Kawasan

Gambaran mengenai kawasan alun - alun didapatkan dari RUTRK (Rencana Umum Tata Ruang Kota) Kota Cilacap tahun 2004 - 2014 serta dari RUTRW (Rencana Umum Tata Ruang Wilayah) Kabupaten Cilacap tahun 2004 - 2014. Gambaran tersebut berupa peta Kabupaten Cilacap, posisi Kota Cilacap pada wilayah Kabupaten Cilacap, dan posisi kawasan alun - alun Cilacap terhadap Kota Cilacap. Gambaran lain mengenai kondisi lingkungan yang ada di sekitar kawasan alun-alun Cilacap serta batas - batas kawasan didapat dari hasil observasi langsung ke lapangan.

III.3.2 Mengidentifikasi Elemen Kawasan

1. Kondisi Ruang Jalan

Hal pertama yang dilakukan adalah mengetahui jenis-jenis jalan yang ada di sekitar kawasan alun-alun Cilacap melalui RUTRK. Selanjutnya dilakukan pengamatan secara langsung terhadap kondisi yang terjadi. Pengamatan dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kesemrawutan lalu lintas yang ada.

2. Pola Sebaran PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap

Untuk menggambarkan keadaan pola sebaran PKL di kawasan alun - alun Cilacap dilakukan dengan observasi dan memetakannya pada master plan. Observasi dilakukan dengan

mengelilingi kawasan alun- alun Cilacap dan setiap terlihat ada PKL mangkal di titik - titik tertentu langsung dipetakan pada master plan dengan menggunakan simbol yang berbeda untuk setiap jenis PKL.

III.3.3 Mengidentifikasi Pedagang Kaki Lima

1. Katagorisasi PKL Berdasarkan Komoditi Barang Dagangan

Observasi awal adalah untuk mengetahui jenis PKL yang mangkal berdasarkan komoditi barang dagangan. Untuk selanjutnya dilakukan observasi penghitungan jumlah masing - masing jenis PKL. Observasi ini dilakukan setiap hari dalam waktu satu minggu untuk mengetahui rata- rata jumlah PKL yang mangkal tiap harinya dan untuk mengetahui hari dengan jumlah PKL terbanyak.

2. Waktu Operasional PKL

Waktu operasional PKL akan dibagi ke dalam 3 masa waktu operasional, yakni:

- a). Mulai pukul 09.00
- b). Mulai pukul 15.00
- c). Mulai pukul 18.30

Observasi ini dilakukan selama 1 minggu mulai tanggal 09 Mei 2005 sampai 15 Mei 2005.

3. Dimensi Tempat Berdagang PKL

Untuk mengetahui dimensi dari tempat berdagang PKL dilakukan pengukuran secara langsung terhadap beberapa tempat berdagang bagi PKL. Akan dilakukan pengukuran terhadap 2 tempat berdagang PKL untuk setiap jenis PKL sesuai komoditi barang dagangan. Hal ini dilakukan untuk mengambil kesimpulan rata-rata dimensi tempat berdagang PKL untuk masing-masing jenis PKL. Sedang desain tempat berdagang PKL dibagi ke dalam 4 kategori yaitu:

- a). PKL dengan gerobak dan tenda
- b). PKL dengan gerobak saja
- c). PKL dengan meja dan tenda
- d). PKL dengan tenda

III.3.4 Mengidentifikasi Pengunjung dan Pengguna Jalan

1. Jenis Aktivitas Pengunjung

Untuk mendapatkan data mengenai jenis aktivitas yang paling banyak dilakukan oleh pengunjung kawasan alun-alun Cilacap, dilakukan pembagian kuisioner kepada 32 pengunjung (responden) dengan pertanyaan dan pilihan jawaban sebagai berikut:

Untuk tujuan apa Anda datang ke tempat ini ?

- a. Rekreasi*
- b. Duduk-duduk*
- c. Sekedar makan*

2. Pola Akses Pengunjung

Data mengenai pola akses pengunjung masuk kawasan alun-alun Cilacap didapat melalui 2 cara, yaitu:

- a). Penghitungan jumlah kendaraan dari 2 arah, timur dan barat. Penghitungan ini dilakukan selama 3 hari dan tiap harinya mengambil 3 waktu yang berbeda, yakni pagi, siang, dan sore hari. Arah timur meliputi beberapa jalan seperti jalan Brigjend. Katamso, jalan Jend. S. Parman, jalan Tanjung, jalan Cempaka, serta jalan Jend. Sudirman bagian timur. Sedangkan arah barat meliputi jalan Jend. Ahmad Yani, jalan Kapten Tendean, jalan Kauman, jalan Masjid, serta jalan Jend. Sudirman bagian timur. Dari hasil yang diperoleh kemudian diambil rata-ratanya.
- b). Pembagian kuisioner kepada 32 pengunjung (responden) dengan pertanyaannya adalah “ *Dari arah mana Anda tadi datang ?* “. Dengan sistem pertanyaan seperti itu maka responden diberi keleluasaan untuk menjawab, dimana hasil jawaban dari responden nantinya akan dikelompokkan ke dalam arah timur atau barat sesuai dengan pengelompokkan jalan yang ditetapkan sebelumnya.

3. Alat Transportasi Pengunjung

Data mengenai jenis alat transportasi yang paling banyak digunakan oleh pengunjung kawasan alun-alun Cilacap juga didapat melalui 2 cara, yaitu:

- a). Penghitungan jumlah kendaraan yang terbagi ke dalam 3

kelompok, yakni kendaraan roda 2, roda 4, dan lainnya yang meliputi angkutan umum, becak, sepeda, dll. Penghitungan ini dilakukan sekaligus dengan penghitungan arah akses kendaraan.

- b). Pembagian kuisioner kepada 32 pengunjung (responden) dengan pertanyaan dan pilihan jawaban sebagai berikut:

Kendaraan apa yang Anda gunakan untuk sampai ke tempat ini ?

- a. Roda 4
- b. Roda 2
- c. Lainnya. Sebutkan!.....

III.3.5 Mengidentifikasi Potensi Kawasan

Untuk mengetahui potensi yang dimiliki kawasan alun-alun Cilacap dilakukan dengan mencari data berupa master plan yang diperoleh dari instansi setempat (BAPPEDA), ditambah dengan referensi lain berupa RUTRK (Rencana Tata Ruang Kota) Kota Cilacap. Akan tetapi untuk lebih meyakinkan data dari kedua sumber di atas, masih perlu dilakukan observasi lapangan secara langsung untuk mengetahui potensi kawasan yang sesungguhnya. Potensi mengenai arus sirkulasi dan view akan lebih valid apabila dilakukan dengan pengamatan langsung di lapangan.

Tidak hanya potensi mengenai view dan arus sirkulasi yang diperlukan untuk menentukan lahan peruntukkan relokasi. Dimensi lahan juga harus dapat menampung jumlah PKL yang ada yang didapat dari data sebelumnya.

III.4 PENYUSUNAN HASIL PENELITIAN

III.4.1 Analisis Data

1. Analisis Pemanfaatan Ruang Jalan di Kawasan Alun-Alun

Cilacap

Melakukan analisa terhadap dampak yang ditimbulkan dari keberadaan PKL di ruang jalan tersebut.

2. Tinjauan Terhadap Pedagang Kaki Lima

a). Analisis Ciri-Ciri Model PKL Berdasarkan Katagorisasinya

Melakukan analisa terhadap ciri -ciri modul tempat berdagang PKL yang meliputi bentuk, pelingkup, dan perlengkapan yang dibutuhkan.

b). Analisis Terhadap Waktu Operasional Pedagang Kaki Lima

Melakukan analisis terhadap konsistensi waktu operasional dari para PKL dan menentukan hari- hari dimana konsistensi PKL tersebut cukup tinggi, serta menentukan hari dengan rata-rata jumlah PKL terbanyak.

c). Analisis Hubungan Perilaku PKL dengan Kebutuhan Akan

Sarana Bagi PKL

Untuk mengetahui perilaku dari PKL yang ada di kawasan alun - alun Cilacap dilakukan observasi dan pengamatan langsung terhadap pola perilaku dari beberapa PKL. Beberapa hal yang diamati yakni: waktu beropersi, cara beroperasi (cara memulai dan mengakhiri aktivitas berdagang), cara

mendapatkan persediaan air, pembuangan sampah atau limbah dari hasil aktivitas berdagang, serta penerangan

d). Analisis Hubungan Dimensi Tempat Berdagang dengan Kenyamanan Tempat Berdagang Bagi PKL

Menganalisa apakah dimensi rata - rata dari tiap - tiap PKL yang telah didapat sebelumnya sudah memenuhi standard atau masih perlu pengurangan atau penambahan dimensi akibat adanya aktivitas pendukung.

3. Tinjauan Terhadap Pengunjung dan Pengguna Jalan

a). Analisis Hubungan Jenis Aktivitas dengan Kebutuhan Akan Sarana Bagi Pengunjung

Menganalisis macam aktivitas yang dilakukan pengunjung kawasan alun - alun Cilacap, baik aktivitas aktif maupun aktivitas pasif untuk merumuskan kebutuhan pengunjung akan sarana tertentu yang dapat mendukung kedua jenis aktivitas tersebut.

b). Analisis Hubungan Pola Akses Pengunjung dengan Aksesibilitas Wilayah Untuk Relokasi

Melakukan analisis terhadap akses yang paling sering dilalui pengunjung untuk masuk ke kawasan alun – alun Cilacap untuk dapat membantu menentukan lokasi relokasi yang memiliki aksesibilitas tinggi.

c). Analisis Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Menganalisis alat transportasi apakah yang paling banyak digunakan pengunjung agar menjadi pertimbangan di dalam menentukan luasan area parkir untuk tiap - tiap jenis kendaraan dalam proses pembangunan relokasi PKL.

4. Tinjauan Terhadap Potensi Kawasan

Analisis terhadap komunitas bangunan di sekitar kawasan alun-alun Cilacap dan analisis terhadap alternative lahan potensial yang disesuaikan dengan peraturan daerah, aksesibilitas lahan, serta bentuk dan dimesi lahan.

III.4.2 Rekomendasi Desain

1. Tujuan Relokasi

Uraian tentang bagaimana relokasi dilakukan dan tujuan yang diharapkan dapat diperoleh dari dilakukannya relokasi tersebut.

2. Teknik Pemilihan Lahan

Uraian tentang cara-cara pemilihan lahan yang harus memepertimbangkan beberapa faktor, antara lain pewilayahan (zonning), lokasi, serta komunitas bangunan di sekitarnya.

3. Rekomendasi Berdasarkan Perilaku

Yang meliputi rekomendasi bangunan berdasarkan perilaku pengunjung dan pengguna jalan serta perilaku pedagang kaki lima.

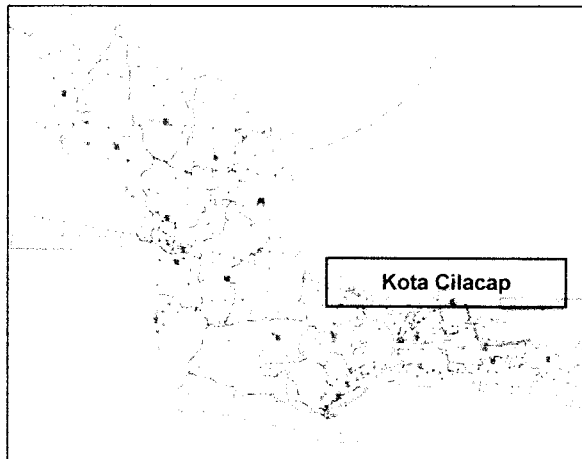
4. Rekomendasi Kebutuhan Ruang

Uraian tentang luasan akan kebutuhan ruang - ruang pokok yaitu tempat berdagang bagi masing- masing jenis PKL, maupun ruang atau sarana penunjang seperti taman, lavatory, dan ruang parkir. Dari data mengenai kebutuhan ruang tersebut, sebelum mengarah ke desain perlu dilakukan proses zonning dan plotting terlebih dahulu.

BAB IV.

KOMPILASI DATA

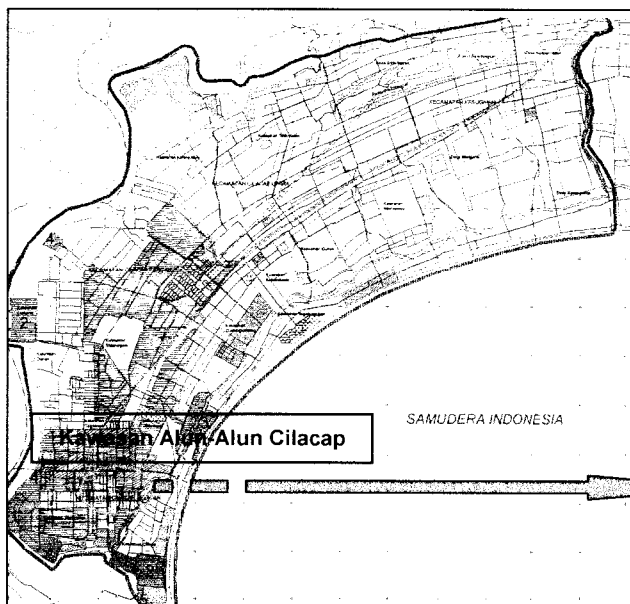
IV.1 PROFIL KAWASAN



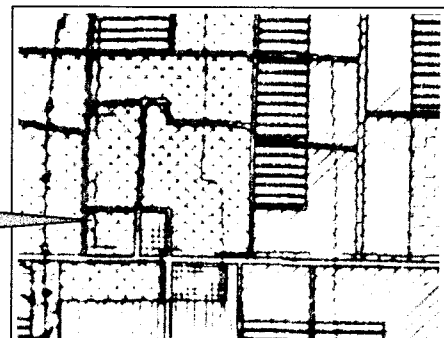
Gambar 4.1 Peta Wilayah Kabupaten Cilacap
Sumber: RUTRW Kabupaten Cilacap Tahun
2004-2014

Kawasan alun – alun Cilacap terletak di perbatasan 2 wilayah, yakni Kelurahan Sidanegara yang merupakan bagian dari wilayah Kecamatan Cilacap Tengah dan Kelurahan Sidakaya yang termasuk ke dalam wilayah Kecamatan Cilacap Selatan , Kabupaten

Cilacap. Letaknya secara lebih jelas dapat dilihat pada peta berikut ini.



Gambar 4.2: Peta Kota Cilacap
Sumber : RUTRK Kota Cilacap
Tahun 2004-2014



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1040 1

[illegible]

Sumber: Data Olahan Lapangan

PUTUT HESTY OKTIKA (01.512.009) 39

Faktor aktivitas pengguna bangunan di kawasan alun-alun Cilacap juga turut memberi dampak pada kondisi lalu lintas yang ada. Aktivitas pagi hari ketika para siswa SLTPN 8 Cilacap berangkat sekolah cukup memberi situasi lalu lintas yang berbeda. Terlebih lagi ketika jam pulang sekolah, karena pada jam tersebut juga sudah banyak pedagang kaki lima yang beroperasi. Jajanan kios di sepanjang jalan Brigjend. Katamso dan sebagian jalan Jend. Sudirman yang menarik perhatian banyak calon pembeli menambah ramai suasana. Ke arah barat akan sering terlihat lalu lalang kendaraan yang keluar masuk kantor Kabupaten dan kantor-kantor instansi lainnya. Bagi Masjid Agung Darussalam, jajanan PKL yang ada di depan masjid sepertinya kurang menghargai kesucian sebuah tempat ibadah.



Gambar 4.4 Kondisi PKL di Depan Masjid Agung Darussalam Cilacap

Sumber: Dokumentasi Lapangan

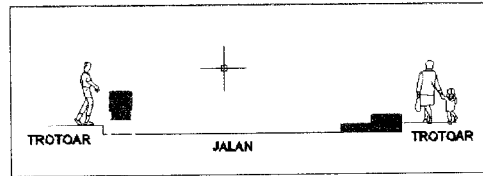
IV.2 IDENTIFIKASI ELEMEN KAWASAN

IV.2.1 Kondisi Ruang Jalan

Letak kawasan alun-alun Cilacap sangat strategis karena dikelilingi jalan-jalan besar yang termasuk ke dalam jalan arteri dan jalan kolektor primer. *Jalan arteri* adalah jalan penghubung antar kota Ordo I dengan Ordo I atau Ordo I dengan Ordo II yang menghubungkan kegiatan utama kota dari arah luar kota dan dilewati kendaraan berat. *Jalan kolektor primer* yaitu jalan utama kota yang berfungsi sebagai jalan penghubung antar kegiatan utama yang ada dalam kota (Sumber: *Rencana Umum Tata Ruang Kota Cilacap 2004-2014*) . Jalan Jend. Sudirman yang ada di sebelah barat alun-alun merupakan salah satu jalan arteri yang ada di Kota Cilacap. Sedangkan jalan Jend. Sudirman yang ada di timur alun-alun, jalan Jend. Ahmad Yani, serta jalan Jend. S. Parman termasuk ke dalam jalan kolektor primer yang ada di Kota Cilacap.

Berbeda dengan jalan-jalan besar lainnya, kondisi jalan-jalan di atas cukup hidup, karena didukung oleh tempat-tempat yang merupakan ruang publik, seperti pusat pertokoan, alun-alun, serta taman kota. Akan tetapi tarikan kuat dari kawasan ini juga membawa dampak buruk kepada ruang jalan yang ada. Di sepanjang jalan Jend. Sudirman di depan taman kota dan alun-alun Cilacap berjajar para PKL yang sebenarnya keberadaannya cukup mengganggu kelancaran di ruang jalan. Bahkan kini tidak jarang terlihat sederet PKL yang menggelar dagangan di ruas jalan Jend. Sudirman sisi lain yang sebelumnya tidak pernah terlihat adanya PKL.

Posisi PKL yang memakan badan jalan memperparah kondisi ruang jalan di kawasan ini. Tempat berdagang PKL yang berada di jalan



Gambar 4.5 Posisi PKL Pada Ruang Jalan
Sumber: Data Olahan Lapangan

jelas mempersempit ruang jalan sehingga mengganggu para pengguna jalan. Sedangkan mereka sendiri (penjual) berada di trotoar dan akan mengganggu sirkulasi bagi pedestrian.

Tidak tersedianya area parkir bagi pengunjung juga merupakan salah satu faktor penyebab kesemrawutan ruang jalan. Area parkir terpaksa harus ditempatkan di sepanjang jalan yang tidak terisi oleh aktivitas PKL. Tentunya hal ini akan menambah



Gbr. 4.6 Kondisi Area Parkir Kawasan Alun- alun Cilacap
Sumber: Dokumentasi Lapangan

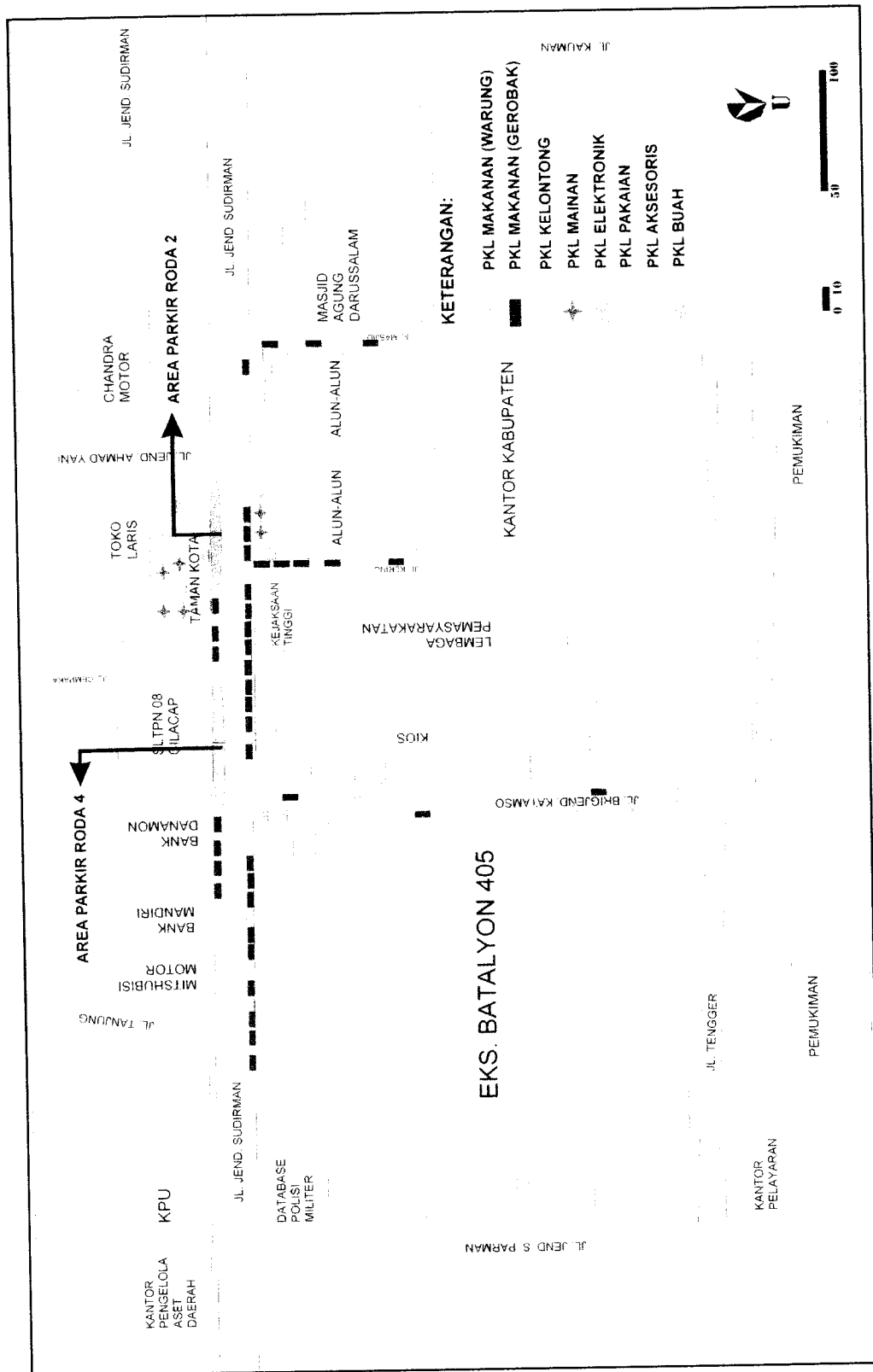
kesemrawutan ruang jalan di kawasan alun- alun Cilacap.

IV.2.2 Pola Sebaran PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap

Pola sebaran PKL di kawasan alun-alun Cilacap kurang teratur. Para PKL tidak membentuk sebuah kelompok sesuai jenis komoditi barang dagangannya. Mereka cenderung mencari tempat yang mereka anggap paling strategis, seperti di sudut-sudut jalan yang sebenarnya hal ini sangat mengganggu kelancaran lalu lintas yang ada, bahkan tidak jarang membahayakan bagi para pengguna jalan. Jarak antara titik PKL satu dengan yang lainnya pun tidak jelas. Dan semakin tahun pola

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**

sebarannya terlihat semakin meluas. Secara umum kondisinya dapat dilihat pada gambar berikut.



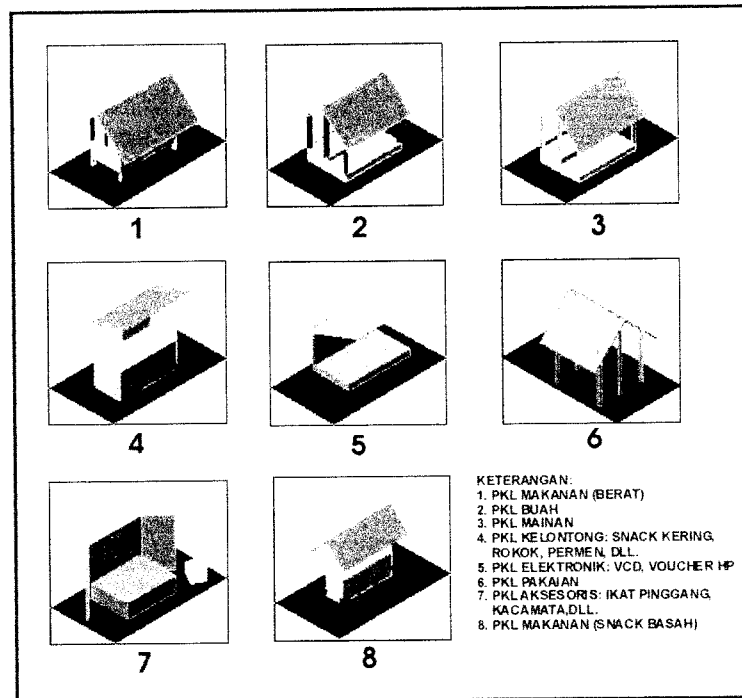
Gambar 4.7 Pola Sebaran PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap

Sumber: Data Olahan Lapangan

IV.3 IDENTIFIKASI PEDAGANG KAKI LIMA

IV.3.1 Katagorisasi PKL Berdasarkan Komoditi Barang Dagangan

Dari hasil observasi dapat disimpulkan garis besar jenis PKL berdasarkan komoditi barang yang diperdagangkan, yaitu :



Gambar 4.8 Katagorisasi PKL

Sumber: Data Olahan Lapangan

IV.3.2 Waktu Operasional PKL

Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa para PKL pada umumnya memiliki waktu operasional yang tetap di luar faktor – faktor lain yang dapat berpengaruh pada perubahan waktu operasional. Pada hari-hari biasa sebagian besar PKL akan beroperasi mulai pukul 15.00. Akan tetapi pada hari Minggu jumlah PKL yang beroperasi mulai dari pagi hari mengalami peningkatan, ini dikarenakan pada hari Minggu jumlah pengunjung sudah terlihat ramai mulai dari pagi hari. Dan dari hasil observasi didapatkan data selama 6 hari, sebagai berikut:

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



		SENIN, 9/05/05			SELASA, 10/05/05			RABU, 11/05/05			KAMIS, 12/05/05			JUMAT, 13/05/05			SABTU, 14/05/05			MINGGU, 15/05/05						
		MULAI			MULAI			MULAI			MULAI			MULAI			MULAI			MULAI						
		09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30	09. 00	15. 00	18. 30				
		12	10	3	12	10	2	12	9	3	9	7	3				14	36	12	21	32	9	216	36		
1.	PKL MAKANAN (BESAR)																									
2.	PKL MAINAN	3	7	3	3	6	4	2	6	3	2	5	2				7	22	8	11	17	7	118	20		
3.	PKL BUAH	4	2	-	4	1	-	4	1	-	4	-	-				8	12	-	8	12	-	60	10		
4.	PKL MAKANAN (SNACK)	3	21	18	8	22	19	3	19	19	3	21	20				8	59	23	18	49	18	351	59		
5.	PKL KELONTONG	13	3	-	13	2	1	13	2	-	11	4	-				16	31	3	19	28	1	160	27		
6.	PKL AKSESORIS	6	4	2	6	3	2	6	2	2	6	3	1				9	26	-	12	24	-	124	21		
7.	PKL ELEKTRONIK	4	5	-	4	5	-	4	4	-	4	3	-				12	18	-	10	15	-	88	15		
8.	PKL PAKAIAN	-	5	-	-	5	-	-	5	-	-	5	-				3	14	-	7	14	-	58	10		
	JUMLAH	45	57	26	50	54	28	44	48	27	39	48	26				77	218	46	106	191	35		198		
		128			132			119			113						341			332						

Tabel 4.1 Pembagian Waktu Operasional PKL

Sumber: Data Olahan Lapangan

IV.3.3 Dimensi Tempat Berdagang PKL

Dari pengukuran langsung dengan mengambil beberapa sampel, diperoleh data mengenai dimensi tempat berdagang beberapa PKL, yakni sebagai berikut:

	Sampel I (x1)	Sampel II (x2)	
PKL makanan (berat)	2.6 x 2.1	2.8 x 1.95	5.46 = 5.5 m ²
PKL mainan	1.8 x 1.45	2.55 x 1.4	3.09 = 3.1 m ²
PKL buah	1 x 1.2	2.05 x 1.5	2.14 = 2.1 m ²
PKL makanan (snack basah)	1.3 x 0.95	1.5 x 0.8	1.2 = 1.2 m ²
PKL kelontong	1.4 x 1.5	1.35 x 1.4	2 = 2 m ²
PKL aksesoris	2.15 x 0.8	2.1 x 1.3	2.23 = 2.2 m ²
PKL elektronik	1.8 x 1.2	1.5 x 1.3	2.06 = 2 m ²
PKL pakaian	3.8 x 2.9	2.1 x 1.35	6.93 = 7 m ²

Tabel 4.2 Dimensi Pedagang Kaki Lima

Sumber: Data Olahan lapangan

IV.4 IDENTIFIKASI PENGUNJUNG DAN PENGGUNA

JALAN

IV.4.1 Jenis Aktivitas Pengunjung

Data hasil kuesioner kepada 32 responden adalah sebagai berikut:

Rekreasi	15	46.88
Duduk-duduk	10	31.25
Makan	7	21.87
Total	32	100

Tabel 4.3 Persentase Jenis Aktivitas Pengunjung

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**

Dari hasil di atas dapat diketahui bahwa tujuan dari pengunjung mengunjungi kawasan alun-alun Cilacap sebagian besar adalah untuk rekreasi.

IV.4.2 Pola Akses Pengunjung

Observasi pola akses pengunjung dalam 3 hari yang berbeda menghasilkan data sebagai berikut:

	Arah barat	Kamis, 12/05/05 (X1)			Sabtu, 14/05/05 (x2)			Minggu, 15/05/05 (x3)			$\begin{array}{l} n \\ \overline{x} = \sum_{i=1}^n x_i \\ \hline n \end{array}$
		menit			menit			menit			
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	
	a. Roda 4	6	8	7	3	17	18	10	12	8	10
	b. Roda 2	13	10	11	23	25	22	20	23	14	18
	c. Lainnya	4	7	7	3	9	14	15	11	6	8
											$\sum \overline{x} = 36$

	Arah timur	Kamis, 12/05/05 (X1)			Sabtu, 14/05/05 (x2)			Minggu, 15/05/05 (x3)			$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$
		menit			menit			menit			
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	
	a. Roda 4	4	4	6	5	12	18	8	9	7	8
	b. Roda 2	8	14	19	15	32	38	28	19	28	22
	c. Lainnya	7	11	4	4	12	14	14	9	7	9
											$\sum \bar{x} = 39$

Tabel 4.4 Data Rata-Rata Jumlah Kendaraan Per Menit

Sumber: Data Olahan Lapangan

Dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang masuk dari arah timur lebih banyak dibanding yang masuk dari arah barat. Hal ini diperkuat lagi oleh data hasil kuesioner. Dari 32 responden 18 atau 56,25% menjawab dari arah timur, sedang sisanya 14 responden atau 43,75% menjawab dari arah barat.



Grafik 4.1 Persentase Akses Pengunjung Masuk Kawasan

Sumber: Analisis

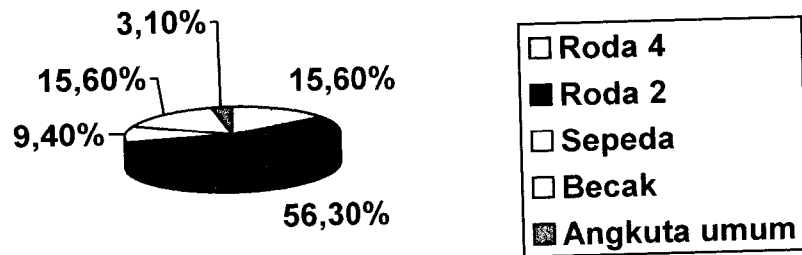
IV.4.3 Alat Transportasi Pengunjung

Dari angket kuisisioner yang disebarakan kepada 32 responden didapat data mengenai alat transportasi yang digunakan pengunjung kawasan alun-alun Cilacap, sebagai berikut:

Jenis Alat Transportasi	Jumlah	Persentase
Roda 4	5	15,6
Roda 2	18	56,3
Sepeda	3	9,4
Becak	5	15,6
Angkutan umum	1	3,1
Total	32	100

Tabel 4.5 Persentase Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Sumber: Analisis



Grafik 4.2 Persentase Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Sumber: Analisis

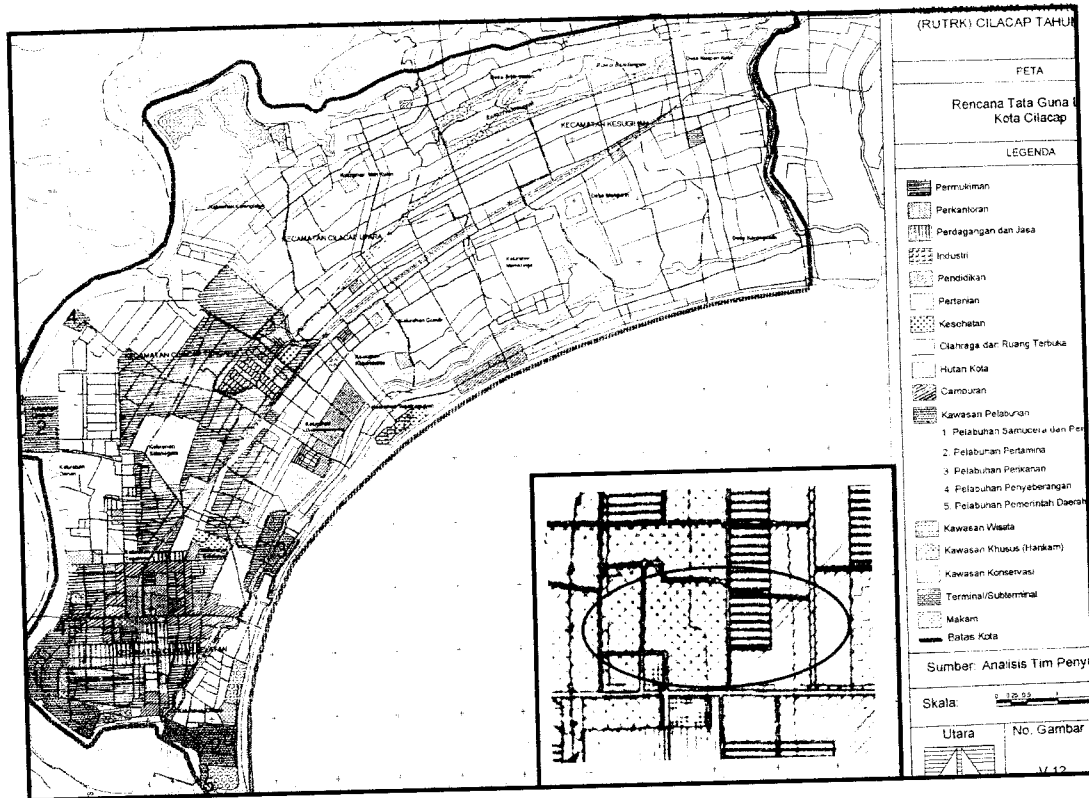
Dari data di atas diketahui bahwa alat transportasi yang paling banyak digunakan pengunjung adalah kendaraan roda 2.

IV.5 IDENTIFIKASI POTENSI KAWASAN

Tidak dapat disangkal bahwa keberadaan PKL di kawasan alun-alun Cilacap inilah yang sesungguhnya menghidupkan kawasan ini, sehingga tidak mungkin untuk menghilangkan keberadaannya. Untuk itu perlu dilakukan relokasi dan dibuat sebuah bangunan untuk mewadahi para PKL tersebut.

Dalam Peta Rencana Tata Guna Lahan Kota Cilacap 2004-2014, kawasan alun-alun Cilacap akan mewadahi 4 fungsi utama yaitu: kawasan perkantoran, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pemukiman, serta kawasan campuran. Kawasan campuran ini disediakan untuk kawasan-kawasan yang memiliki akses cukup tinggi, seperti kegiatan perdagangan, jasa, rekreasi, rumah makan, dan perumahan.

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



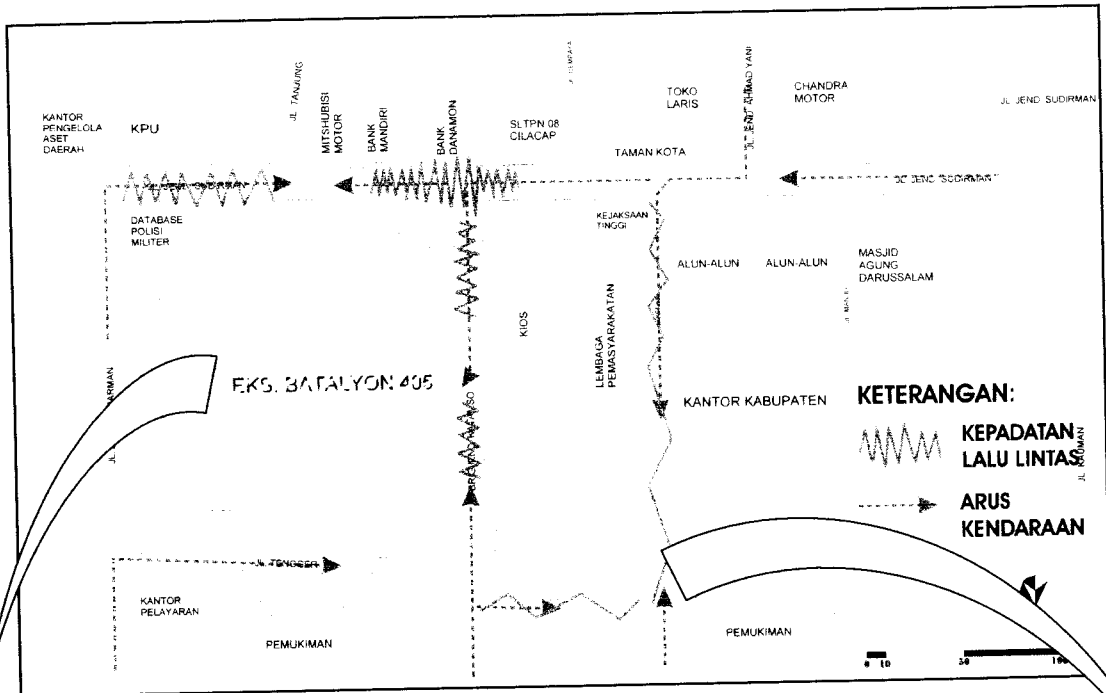
Gambar 4.9 Rencana Tata Guna Lahan Kota Cilacap 2004-2014

Insert: Kawasan Alun-Alun Cilacap

Sumber: BAPPEDA, Rencana Umum Tata Ruang Kota Cilacap Tahun 2004-2014

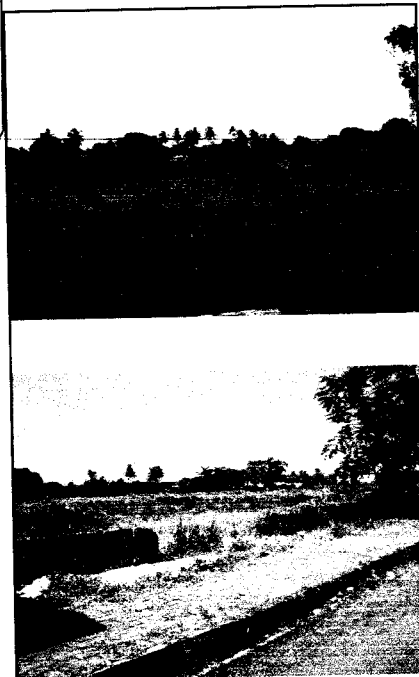
Dari hasil observasi ditemukan 2 lahan kosong yang sangat berpotensi dijadikan lokasi relokasi, yaitu lahan eks Batalyon 405 dan lahan kosong di sebelah utara alun-alun. Letak keduanya yang tidak jauh dari alun-alun memberi nilai tambah dan sepertinya tidak akan mendapat tentangan berarti dari para PKL. Hanya saja ke depannya kedua lahan ini berada pada rencana tata guna lahan yang berbeda. Lahan kosong di sebelah utara alun-alun masuk ke dalam rencana kawasan perkantoran, sedangkan lahan eks Batalyon 405 masuk ke dalam rencana kawasan campuran.

MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN

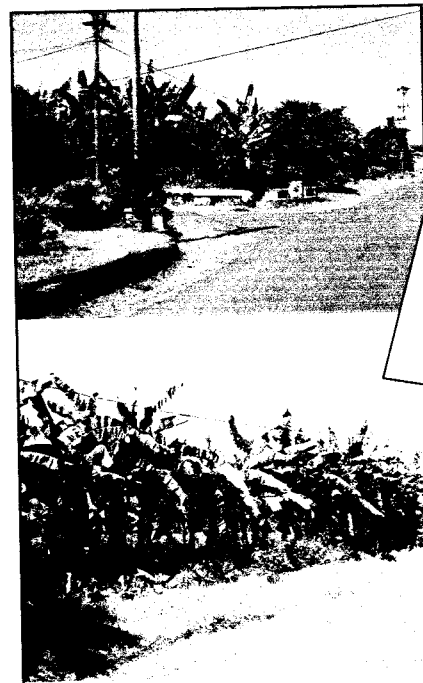


Gambar 4.10 Alternatif Lahan Untuk Relokasi

Sumber: Data Olahan Lapangan



Gambar 4.11
Kondisi Lahan Eks. Batalyon 405
Sumber: Dokumentasi Lapangan



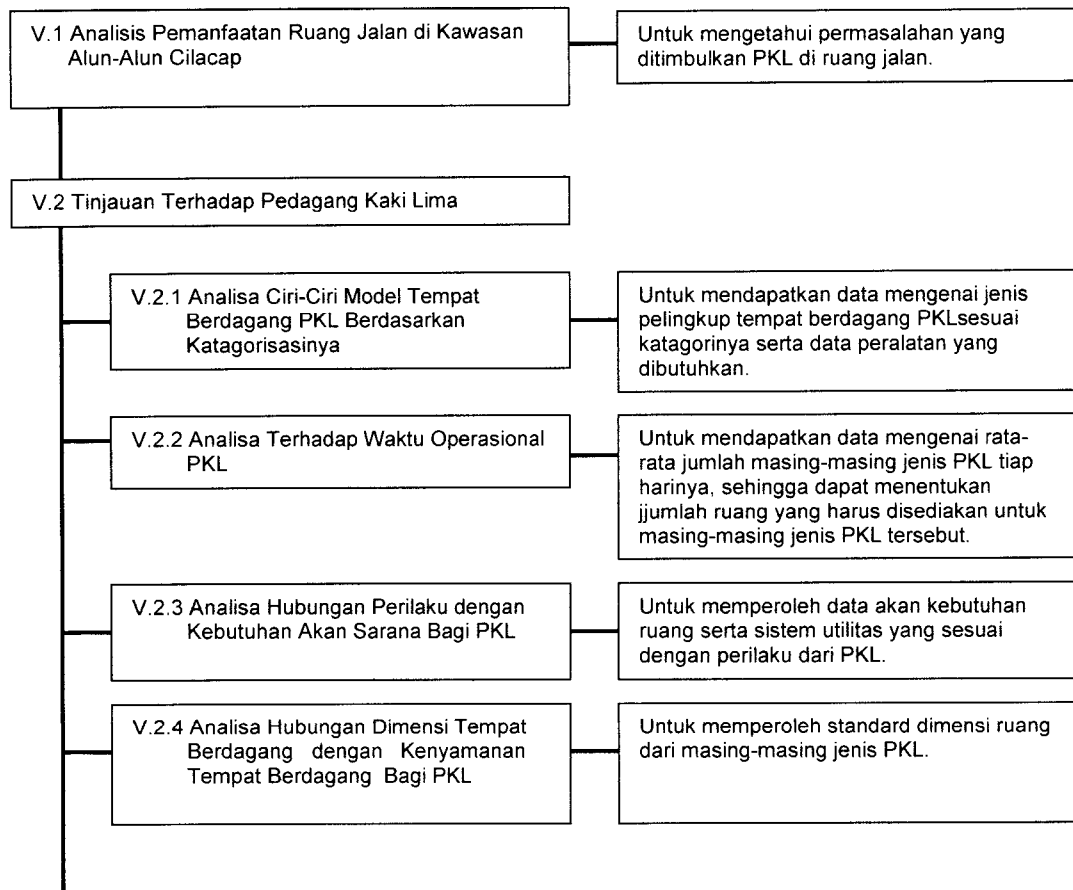
Gambar 4.12 Kondisi Lahan Kosong
di Utara Alun-Alun
Sumber: Dokumentasi Lapangan

Aktivitas yang terjadi di sekitar kedua lahan cukup menunjang. Lahan kosong di sebelah utara alun-alun sangat dekat dengan pemukiman padat penduduk. Sedangkan lahan eks Batalyon 405 terletak dekat dengan bangunan-bangunan vital, seperti SLTPN 8 Cilacap, Bank Danamon, dan Bank Mandiri. Selain itu keduanya sangat mudah di akses dari banyak arah. Hal ini memberikan nilai tambah untuk masing-masing lahan.

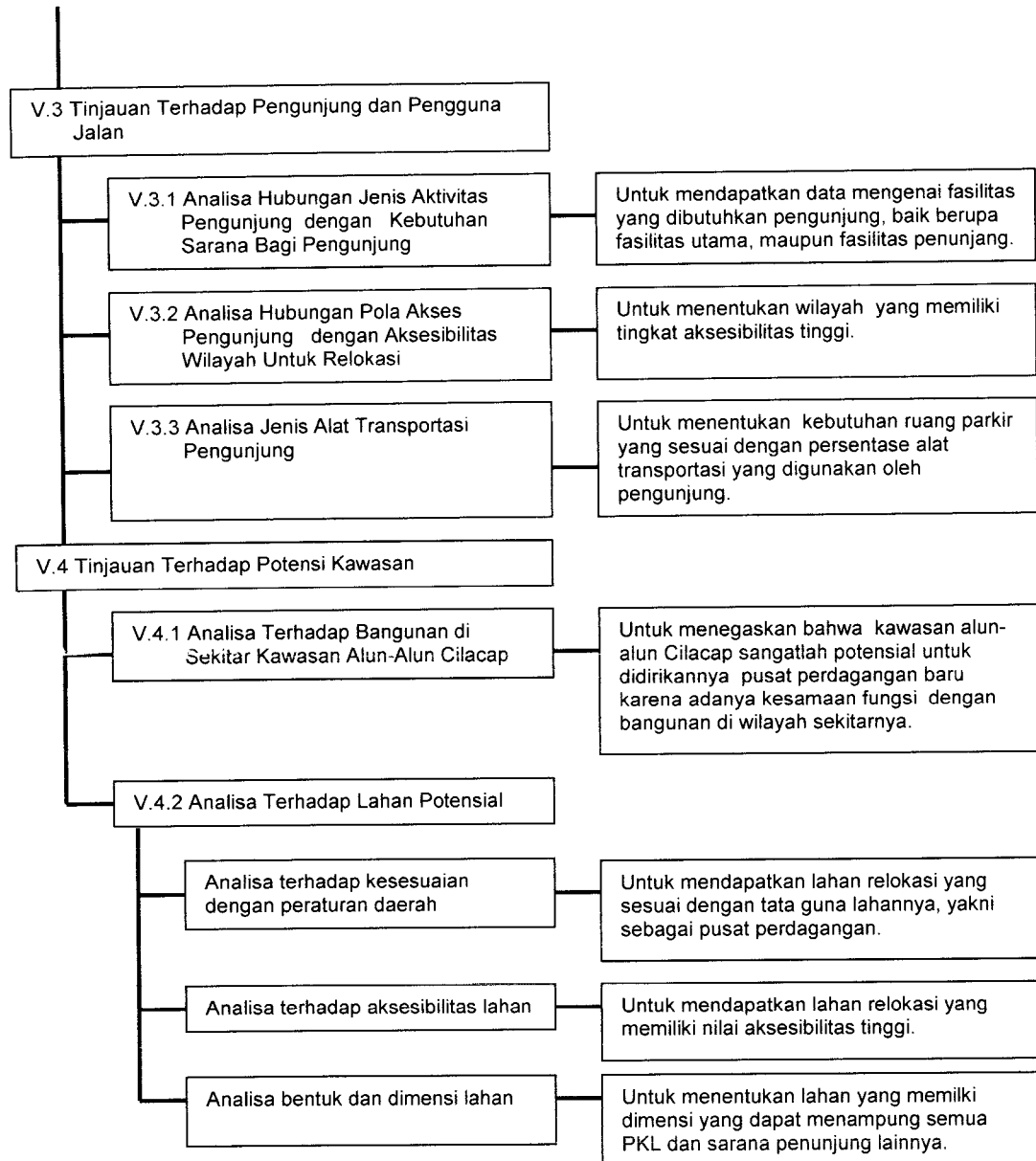
BAB. V

ANALISIS DATA

Sebelum melangkah lebih dalam ke dalam bab ini, perlu dibuat kerangka analisa secara keseluruhan terlebih dahulu untuk mengetahui tujuan secara singkat dari masing-masing sub bab analisis data ini. Adapun kerangka analisisnya adalah sebagai berikut.



**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



Gambar 5.1 Kerangka Analisa Data

Sumber: Analisis

Dampak yang ditimbulkan dari pemanfaatan ruang jalan ini cukup besar karena memiliki cakupan wilayah yang luas dan dampaknya tidak hanya dirasakan oleh pengunjung tetapi juga berdampak kepada para pengguna jalan.

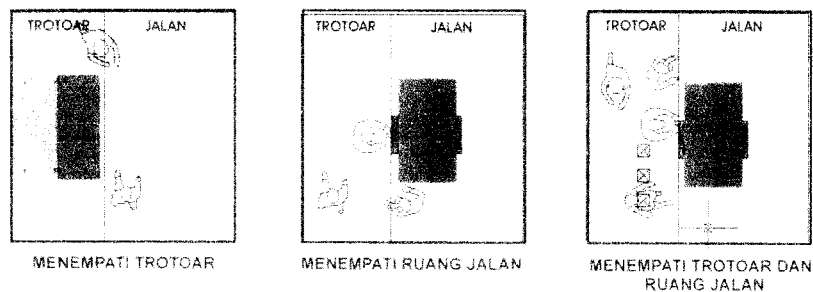


Sumber: Analisis

a). Penyempitan badan jalan oleh PKL.

- PUTUT HESTY OKTIKA (01.512.009)** **55**

- jalan Brigjend. Katamso dari 8 m berkurang rata - rata 1.2 m baik di sisi kanan jalan maupun di sisi kiri jalan. Sehingga lebar badan jalan yang tersisa kurang lebih 5.6 m.
 - jalan Kerinci dari 4.5 m berkurang rata-rata 1.2 m di sisi kiri jalan, sehingga lebar badan jalan yang tersisa kurang lebih 3.3 m.
 - jalan Masjid dari 4 m berkurang rata-rata 1.2 m di sisi kanan jalan, sehingga lebar badan jalan yang tersisa kurang lebih 2.8 m.
- b). Menyempitnya atau bahkan hilangnya sarana bagi pejalan kaki yang berupa trotoar karena intervensi oleh PKL. Penyempitan dikarenakan sebagian trotoar digunakan sebagai tempat duduk pembeli, sedangkan hilangnya trotoar karena pemanfaatan secara keseluruhan lebar trotoar oleh PKL, sehingga terpaksa pejalan kaki harus turun ke badan jalan.



Gambar 5.3 Intervensi Trotoar Oleh PKL

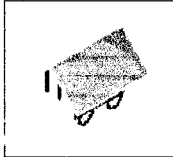
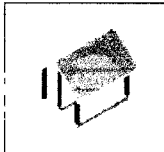
Sumber: Data Olahan Lapangan

- c). Kesemrawutan pemandangan oleh penampilan fisik PKL.

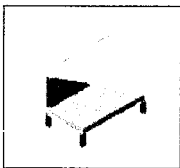
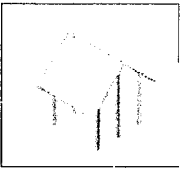
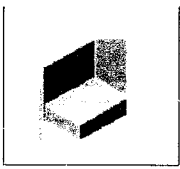
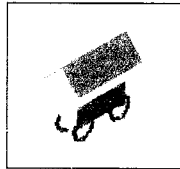
V.2 TINJAUAN TERHADAP PEDAGANG KAKI LIMA

V.2.1 Analisis Ciri-Ciri Model Tempat Berdagang PKL Berdasarkan Katagorisasinya

Setelah dilakukan katagorisasi terhadap pedagang kaki lima, maka kemudian dapat diidentifikasi ciri-ciri model tempat berdagang PKL sesuai dengan katagorisasinya, yakni sebagai berikut:

1.	PKL makanan (berat)		a. Menggunakan gerobak dan tenda b. Tenda tertutup / semi tertutup c. Membutuhkan perlengkapan meja dan bangku d. Barang dagangan berupa makanan besar, seperti warung nasi, bakmi, mie ayam, bakso e. Menggunakan peralatan masak
2.	PKL buah		a. Menggunakan tenda b. Tenda terbuka c. Memerlukan meja untuk menyajikan barang dagangan
3.	PKL mainan		a. Menggunakan tenda b. Tenda terbuka c. Memerlukan meja untuk menyajikan barang dagangan
4.	PKL kelontong		a. Menggunakan gerobak b. Gerobak semi tertutup c. Ada yang memerlukan meja dan bangku d. Barang dagangan berupa snack kering kering, rokok, softdrink, permen

**MODEL RELOKASI PEDACANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**

5.	PKL elektronik		a. Menggunakan tenda b. Tenda terbuka c. Memerlukan meja untuk menyajikan barang dagangan d. Barang dagangan berupa vcd dan voucher HP
6.	PKL pakaian		a. Menggunakan tenda b. Tenda terbuka c. Memerlukan hanger d. Barang dagangan berupa baju, celana, jaket, dll.
7.	PKL aksesoris		a. Ada yang menggunakan tenda dan ada yang tidak b. Tenda terbuka c. Membutuhkan meja untuk menyajikan barang dagangan d. Barang dagangan antara lain: kacamata, sepatu, sabuk, topi, dll.
8.	PKL makanan (snack basah)		a. Menggunakan gerobak b. Gerobak terbuka c. Ada yang memerlukan bangku untuk pembeli d. Barang dagangan berupa snack basah, seperti molen, martabak, batagor, dll. e. Menggunakan peralatan masak, seperti alat penggorengan

Tabel 5.1 Ciri-Ciri Modul PKL

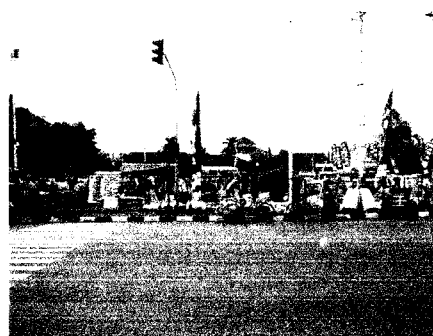
Sumber: Data Olahan Lapangan

para PKL cukup memiliki konsistensi waktu operasional. Ini dapat dilihat dengan adanya kesamaan jumlah PKL yang mangkal berdasarkan jenisnya pada hari tertentu dengan jumlah PKL pada hari-hari sebelum atau sesudahnya pada waktu operasional yang sama.

- 5). Pada hari Sabtu dan Minggu tidak terlihat adanya konsistensi waktu operasional dari para PKL. Pada kedua hari ini sebagian PKL akan beroperasi lebih awal menyesuaikan dengan hari libur masyarakat kota. Atau mereka akan menyesuaikan dengan waktu berlangsungnya event-event tertentu yang biasa dilaksanakan pada hari Sabtu dan Minggu.
- 6). Pada hari Sabtu dan Minggu terdapat lonjakan jumlah PKL yang cukup significant. Ini dikarenakan adanya aktivitas yang bersifat eventual, berupa acara *nonton bareng GP Motor* yang diselenggarakan oleh YAMAHA. Suasana lonjakan PKL tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Suasana PKL dari Senin sampai Kamis.
Ramai tetapi tidak sampai terjadi
interfensi terhadap ruang alun-alun.



Suasana PKL pada hari Sabtu dan
Minggu. Acara yang bersifat eventual
telah menimbulkan lonjakan PKL yang
cukup significant.

Gambar 5.4 Suasana Lonjakan PKL di Kawasan Alun-Alun Cilacap

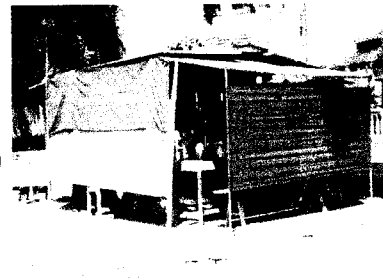
Sumber: Dokumentasi Lapangan

V.2.3 Analisis Hubungan Perilaku PKL dengan Kebutuhan Akan Sarana Bagi PKL

1. PKL makanan (berat)

a). Waktu beroperasi

Sebagian besar PKL yang berupa warung makanan (makanan berat) beroperasi mulai pagi hari yakni sekitar pukul 09.00 sampai dengan pukul 23.00.



Gbr. 5.5 PKL makanan (warung)

b). Cara beroperasi

Pada umumnya PKL warung meninggalkan tenda beserta perlengkapan lainnya, seperti bangku dan meja di tempat mangkal. Sementara gerobak makanan mereka bawa pulang. Jadi, ketika akan beroperasi mereka datang dengan membawa gerobaknya untuk kemudian diteruskan dengan pemasangan tenda.

c). Kebutuhan air

Untuk persediaan air, ada yang membawanya dari rumah dengan tong besar, tetapi ada pula yang mengambil dari tempat terdekat, seperti yang dilakukan para PKL yang mangkal di alun-alun, mereka mengambil air dari masjid atau LP (Lembaga Pemasarakatan).

d). Limbah / sampah

Limbah padat seperti sisa makanan mereka tampung ke dalam tong sampah. Selanjutnya sampah dibuang ke TPS (Tempat Pembuangan Sementara) yang ada di alun -alun yakni berupa

container kecil (1m^3). Dan tiap harinya sampah dari TPS tersebut akan diangkut oleh pekerja dari Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Seksi Kebersihan dengan menggunakan truk sampah menuju Tempat Pembuangan Akhir (TPA) terdekat. Sedangkan limbah cair biasanya mereka buang begitu saja di tempat, sehingga menimbulkan noda pada dinding atau pagar dari bangunan terdekat.

e). *Penerangan*

Para PKL warung menggunakan listrik untuk penerangan. Ada sebagian yang membawa genset sendiri untuk sumber listriknya, akan tetapi ada juga yang menggantung pada listrik bangunan terdekat sehingga terjadi kerjasama antara PKL dengan pemilik bangunan tersebut.

2. PKL mainan

a). *Waktu beroperasi*

PKL mainan umumnya mulai beroperasi pada sore hari sekitar pukul 15.00, kecuali pada hari Minggu sebagian besar dari mereka beroperasi sejak pagi hari sekitar pukul 09.00 sampai dengan pukul 21.00.



Gbr. 5.6 PKL mainan

b). *Cara beroperasi*

Peralatan berdagang seperti tenda umumnya mereka tinggal di tempat mangkal. Barang dagangan mereka bawa dengan menggunakan sepeda atau gerobak tergantung pada banyaknya

barang dagangan. Ketika datang mereka harus memasang tenda tempat berdagang terlebih dahulu kemudian diteruskan dengan menata barang dagangannya.

c). *Kebutuhan air*

Dalam beroperasi PKL mainan tidak memerlukan kebutuhan air.

d). *Limbah / sampah*

PKL mainan tidak menghasilkan limbah atau sampah.

e). *Penerangan*

Untuk penerangan menggunakan listrik, namun ada pula yang hanya menggunakan lampu petromak. Yang menggunakan listrik biasanya menggantung pada listrik dari bangunan yang ada di dekatnya.

3. PKL buah

a). *Waktu beroperasi*

Pada umumnya PKL buah mulai beroperasi pukul 09.00 sampai dengan sekitar pukul 22.00.

b). *Cara beroperasi*

Mereka biasa meninggalkan tenda di tempat mangkal. Sedangkan barang dagangan mereka angkut dengan becak. Sebelum memulai aktivitas berdagang mereka harus memasang tenda terlebih dahulu, kemudian dilanjutkan dengan menata barang dagangan.



Gbr. 5.7 PKL buah

c). *Kebutuhan air*

Dalam beroperasi para PKL buah tidak memerlukan persediaan air.

d). *Limbah / sampah*

Sampah yang dihasilkan biasanya ditampung dalam keranjang sampah. Selesai beroperasi sampah tersebut lalu dibuang ke Tempat Pembuangan Sementara (TPS). Kemudian sampah-sampah dari TPS tersebut diangkut dengan menggunakan truk sampah oleh pekerja dari Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Seksi Kebersihan menuju Tempat Pembuangan Akhir (TPA).

e). *Penerangan*

Untuk penerangan mereka menggunakan listrik. Listrik diperoleh dengan menggantung pada jaringan listrik dari bangunan yang ada di dekatnya, sehingga harus ada kesepakatan antara PKL dengan pemilik bangunan tersebut.

4. PKL makanan (snack basah)

a). *Waktu beroperasi*

Sebagian besar dari PKL yang menggunakan Gerobak beroperasi mulai sore hari sekitar pukul 15.00 sampai dengan pukul 21.00.

b). *Cara beroperasi*

PKL ini merupakan PKL yang paling mudah Cara beroperasinya. Mereka hanya perlu datang dengan membawa gerobaknya. Di



Gbr. 5.8
PKL makanan
(gerobak)

tempat, mereka hanya perlu melakukan penataan kecil, seperti jenis PKL yang memerlukan alat untuk menggoreng. Akan tetapi pada umumnya tidak perlu melakukan penataan apapun.

c). *Kebutuhan air*

Persediaan air untuk mencuci biasanya mereka bawa dari rumah dengan menggunakan ember.

d). *Limbah / sampah*

Limbah cair biasanya mereka buang di tempat yakni dialirkan ke dalam riol kota. Sedangkan limbah padat berupa sampah mereka tampung menggunakan tas plastik. Umumnya sampah yang dihasilkan tidak begitu besar sehingga ada yang membawanya untuk di buang di rumah. Ada juga yang membuangnya di Tempat Pembuangan Sementara (TPS) yang ada di alun-alun yang berupa Container kecil. Dimana sampah tersebut nantinya akan diangkut oleh pekerja dari Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Seksi Kebersihan menuju Tempat Pembuangan Akhir dengan menggunakan truk sampah.

e). *Penerangan*

Sebagian besar menggunakan lampu petromak untuk penerangan, namun tidak sedikit juga yang menggunakan listrik. Yang menggunakan listrik biasanya menggunakan genset sebagai sumber listriknya.

5. PKL kelontong

a). Waktu beroperasi

PKL kelontong umumnya mulai beroperasi pada pagi hari sekitar pukul 09.00, namun ada juga yang baru beroperasi mulai pukul 15.00 sampai kurang lebih pukul 21.30.



Gbr. 5.9 PKL kelontong

b). Cara beroperasi

Cara beroperasi PKL kelontong cukup mudah. Ketika akan beroperasi mereka hanya perlu membawa perlengkapan seperti ember, termos, dll., karena gerobak dagangan mereka tinggal di tempat mangkal dengan pengamanan berupa gembok. Untuk memulai aktivitas berdagang mereka hanya perlu membuka gerobak dagangannya dan hanya perlu sedikit melakukan penataan perlengkapannya.

c). Kebutuhan air

Persediaan air biasanya mereka mengambil dari sumber air terdekat.

d). Limbah / sampah

Mereka menggunakan tong sampah untuk menampung sampah atau limbah padat yang dihasilkan. Kemudian sampah dibuang ke Tempat Pembuangan Sementara (TPS) berupa container kecil yang ada di alun - alun. Untuk selanjutnya sampah dari TPS tersebut diangkut menggunakan truk sampah menuju Tempat Pembuangan

Akhir (TPA). Proses pengangkutan sampah dilaksanakan oleh beberapa pekerja dari Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP) Seksi Kebersihan. Untuk limbah cair mereka mengalirkannya ke dalam riol kota.

e). *Penerangan*

Untuk penerangan para PKL kelontong menggunakan listrik. Karena sering berpindah lokasi, maka pada umumnya mereka membawa genset sendiri sebagai sumber listrik.

6. PKL aksesoris

a). *Waktu beroperasi*

Sebagian besar dari PKL aksesoris mulai beroperasi pada pagi hari sekitar pukul 09.00 sampai dengan pukul 21.00.



Gbr. 5.10 PKL aksesoris

b). *Cara beroperasi*

Ada sebagian PKL aksesoris yang meninggalkan tempat berdagang beserta barang dagangannya di tempat mangkal, contohnya adalah PKL aksesoris topi. Untuk memulai berdagang mereka cukup membuka box dan kemudian menata barang dagangannya. Untuk yang barang dagangannya dibawa ke rumah prosesnya pun sama.

c). *Kebutuhan air*

PKL aksesoris tidak memerlukan persediaan air.

d). *Limbah / sampah*

PKL aksesoris juga tidak menghasilkan sampah atau limbah apapun.

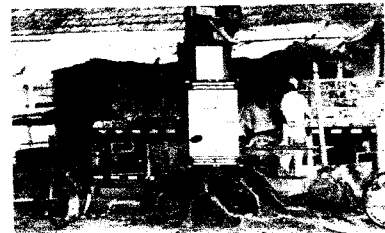
e). *Penerangan*

Untuk penerangan mereka menggunakan listrik. Listrik diperoleh dengan menggantung pada jaringan listrik dari bangunan yang ada di dekatnya.

7. PKL elektronik

a). *Waktu beroperasi*

Umumnya para PKL elektronik beroperasi mulai pagi hari sekitar pukul 09.00 sampai kurang lebih pukul 21.30.



Gbr. 5.11 PKL elektronik

b). *Cara beroperasi*

PKL elektronik jenis vcd meninggalkan meja dan tenda tempat berdagangnya di tempat mangkal. Sebelum mulai berdagang memasang tenda untuk kemudian menata barang dagangannya. Sedangkan jenis PKL elektronik seperti voucher HP tidak meninggalkan apapun di tempat mangkal ketika selesai beroperasi. Semuanya mulai dari barang dagangan maupun tenda mereka bawa pulang kembali, karena biasanya PKL voucher HP menggunakan tenda kecil sehingga mudah untuk dibawa dan dibongkar pasang.

c). *Kebutuhan air*

Jenis PKL elektronik tidak memerlukan persediaan air dalam

melakukan aktivitas berdagangnya.

d). *Limbah / sampah*

PKL elektronik tidak menghasilkan limbah atau sampah.

e). *Penerangan*

Umumnya mereka memanfaatkan jaringan listrik yang berasal dari bangunan yang ada di dekatnya.

8. PKL pakaian

a). *Waktu beroperasi*

PKL pakaian umumnya mulai beroperasi pada sore hari sekitar pukul 15.00 sampai dengan pukul 21.30.



Gbr. 5.12 PKL pakaian

b). *Cara beroperasi*

Barang dagangan beserta tenda tempat berdagang mereka angkut menggunakan mobil bak terbuka. Sebelum menggelar dagangan, mereka memasang tenda terlebih dahulu. Tenda sangat sederhana karena hanya berupa tiang bambu yang ditutupi dengan terpal. Setelah tenda selesai dipasang, mereka kemudian menata barang dagangan yang berupa pakaian sesuai dengan jenisnya. Dan mereka akan membongkar tenda dan memasukkan kembali barang dagangan ke dalam mobil apabila telah selesai beroperasi.

c). *Kebutuhan air*

PKL pakaian tidak memerlukan persediaan air dalam melakukan aktivitas berdagangnya.

d). *Limbah / sampah*

PKL pakaian juga tidak menghasilkan sampah dari hasil aktivitasnya.

e). *Penerangan*

Untuk penerangan mereka menggunakan listrik. Sebagai sumber listrik mereka menggunakan genset yang mereka bawa dari rumah.

Dari hasil uraian tentang perilaku pedagang kaki lima di atas, dapat identifikasi kebutuhan masing-masing PKL tersebut, adalah sebagai berikut:

1.	PKL makanan (warung) dan PKL makanan (gerobak)	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas air bersih
		c. Fasilitas tempat cuci dan pembuangan limbah
		d. Fasilitas tempat pembuangan sampah
		e. Fasilitas meja dan tempat duduk untuk pembeli
		f. Fasilitas penerangan berupa listrik
		g. Fasilitas untuk meletakkan peralatan masak
2.	PKL mainan	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas penerangan berupa listrik
		c. Fasilitas meja untuk menggelar barang dagangan
3.	PKL buah	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas tempat pembuangan sampah
		c. Fasilitas penerangan berupa listrik
		d. Fasilitas meja untuk menggelar barang dagangan
4.	PKL kelontong	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas air bersih
		c. Fasilitas tempat cuci dan pembuangan limbah

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**

		d. Fasilitas tempat pembuangan sampah
		e. Fasilitas meja dan tempat duduk untuk pembeli
		f. Fasilitas penerangan berupa listrik
5.	PKL aksesoris	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas penerangan berupa listrik
		c. Fasilitas meja atau etalase untuk menggelar dagangan
6.	PKL elektronik	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas penerangan berupa listrik
		c. Fasilitas jaringan listrik untuk perangkat audio- visual
		d. Fasilitas meja atau etalase untuk menggelar dagangan
7.	PKL pakaian	a. Fasilitas tempat penyimpanan barang (gudang)
		b. Fasilitas penerangan listrik
		c. Fasilitas untuk menggantungkan barang dagangan (hanger)

Tabel 5.3 Rincian Kebutuhan PKL

Sumber: Data Olahan Lapangan

V.2. 4 Analisis Hubungan Dimensi Tempat Berdagang dengan Kenyamanan Tempat Berdagang Bagi PKL

Kategori PKL	Dimensi Awal (m)		Rata-rata Luas (m ²)
	Sampel I (x1)	Sampel II (x2)	
PKL makanan (berat)	2.6 x 2.1	2.8 x 1.95	5.46 = 5.5 m ²
PKL mainan	1.8 x 1.45	2.55 x 1.4	3.09 = 3.1 m ²
PKL buah	1 x 1.2	2.05 x 1.5	2.14 = 2.1 m ²
PKL makanan (snack basah)	1.3 x 0.95	1.5 x 0.8	1.2 = 1.2 m ²
PKL kelontong	1.4 x 1.5	1.35 x 1.4	2 = 2 m ²
PKL aksesoris	2.15 x 0.8	2.1 x 1.3	2.23 = 2.2 m ²
PKL elektronik	1.8 x 1.2	1.5 x 1.3	2.06 = 2 m ²
PKL pakaian	3.8 x 2.9	2.1 x 1.35	6.93 = 7 m ²

Tabel 5.4 Dimensi Awal PKL

Sumber: Data Olahan Lapangan

Untuk mendapatkan kenyamanan gerak bagi PKL maupun pembeli, maka dimensi modul PKL minimal harus menyesuaikan dengan rata-rata dimensi yang telah didapatkan ditambah 20% dari dimensi awal untuk ruang sirkulasi. Kecuali ada 2 jenis PKL yang masih perlu penambahan dimensi lagi yaitu PKL kelontong dan PKL makanan (snack basah). Karena data yang diperoleh hanya merupakan dimensi gerobak dari PKL kelontong maupun PKL makanan (snack basah), sedangkan biasanya kedua PKL ini ada yang menyediakan meja dan bangku untuk tempat makan para pembeli. Adapun penambahan dimensinya adalah sebagai berikut:

1). *PKL kelontong*

$$\begin{aligned} & - 1 \text{ meja berukuran } 0.6\text{m} \times 1.2 \text{ m} && = 0,72 = 0.7 \text{ m}^2 \\ & - 4 \text{ bangku (+dimensi manusia) } 4 \times (0.6\text{m} \times 0.6\text{m}) && = 1,44 = 1.4 \text{ m}^2 \\ & && \underline{\hspace{1.5cm} +} \\ & && = 2.1 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Jadi, dimensi untuk 1 PKL kelontong adalah $2\text{m}^2 + 2.1\text{m}^2 = 4.1 \text{ m}^2$

2). *PKL makanan (snack basah)*

$$- 3 \text{ bangku (+dimensi manusia) } 3 \times (0.6\text{m} \times 0.6\text{m}) = 1.08 \text{ m}^2 = 1.1 \text{ m}^2$$

Jadi, dimensi untuk 1 PKL makanan (snack basah) adalah

$$1.2 \text{ m}^2 + 1.1 \text{ m}^2 = 2.3 \text{ m}^2$$

Setelah dilakukan penambahan dimensi bangku untuk PKL kelontong dan PKL makanan (snack), serta dilakukan penambahan ruang sirkulasi untuk semua jenis PKL, maka didapatkan dimensi untuk 1 jenis PKL adalah sebagai berikut:

JENIS PKL	DIMENSI AWAL	+ 20% SIRKULASI	TOTAL
PKL makanan (berat)	5.5 m ²	1.1 m ²	6.6 m ² = 6.6 m²
PKL mainan	3.1 m ²	0.62 m ²	3.72 m ² = 3.7 m²
PKL buah	2.1 m ²	0.42 m ²	2.52 m ² = 2.5 m²
PKL makanan (snack)	2.3 m ²	0.46 m ²	2.76 m ² = 2.8 m²
PKL kelontong	4.1 m ²	0.82 m ²	4.92 m ² = 4.9 m²
PKL aksesoris	2.2 m ²	0.44 m ²	2.64 m ² = 2.6 m²
PKL elektronik	2 m ²	0.4 m ²	2.4 m ² = 2.4 m²
PKL pakaian	7 m ²	1.4 m ²	8.4 m ² = 8.4 m²

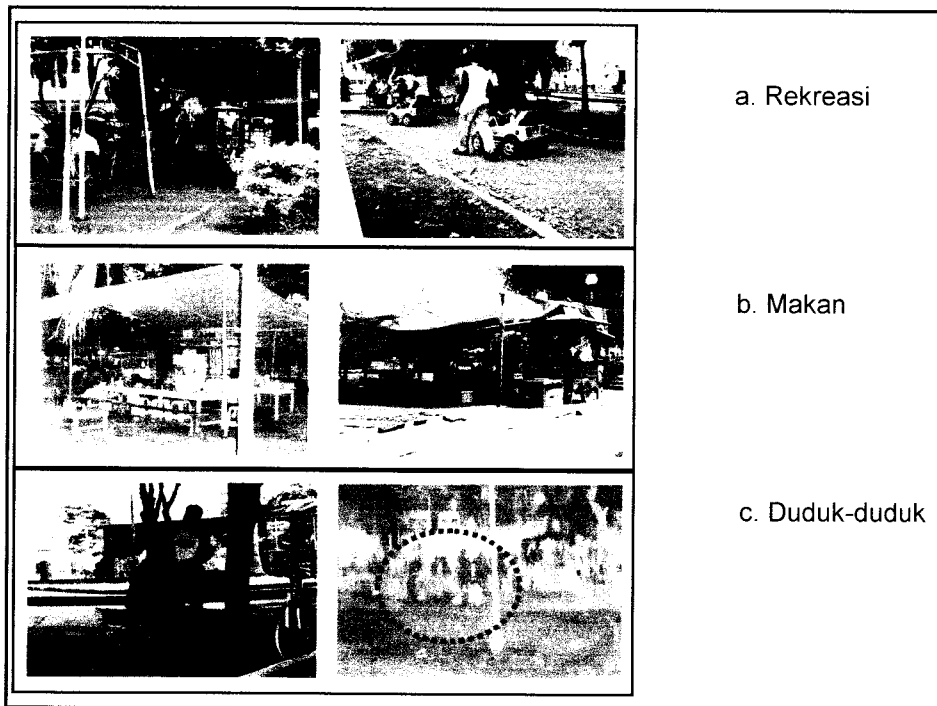
Tbel 5.5 Dimensi Total Untuk 1 Modul PKL

Sumber: Analisis

V.3 TINJAUAN TERHADAP PENGUNJUNG DAN PENGGUNA JALAN

V.3.1 Analisis Hubungan Jenis Aktivitas dengan Kebutuhan Akan Sarana Bagi Pengunjung

Banyak tujuan aktivitas yang ingin dilakukan oleh para pengunjung yang datang ke kawasan alun-alun Cilacap. Berdasarkan hasil observasi lapangan ditemukan 3 tujuan utama dari pengunjung kawasan alun-alun Cilacap, yaitu:

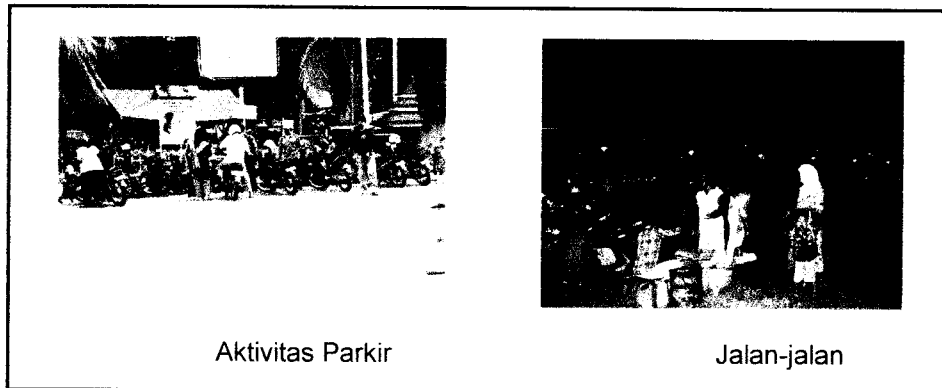


Gambar 5.13 Aktivitas Utama Pengunjung Kawasan Alun-Alun Cilacap

Sumber: Dokumentasi Lapangan

Dan dari hasil kuisioner yang ditanyakan kepada 32 pengunjung terhadap ketiga aktivitas tersebut didapatkan hasil bahwa aktivitas rekreasi merupakan tujuan utama dari pengunjung kawasan alun - alun Cilacap dengan persentase 46,88%, kemudian diikuti aktivitas duduk-duduk dengan 31,25%, dan aktivitas makan dengan 21,87%.

Disamping 3 tujuan utama tersebut, masih ada aktivitas lain yang dilakukan selalu dilakukan oleh pengunjung, diantaranya adalah aktivitas memarkirkan kendaraan dan jalan-jalan.



Gambar 5.14 Aktivitas Rutin Pengunjung Kawasan Alun-Alun Cilacap

Sumber: Dokumentasi Lapangan

Dari kedua kelompok aktivitas tersebut dapat diidentifikasi beberapa kebutuhan pengunjung, yaitu:

- 1). Aktivitas rekreasi → Kebutuhan akan sarana rekreasi

Agar kebutuhan rekreasi dari para pengunjung dapat terpenuhi, maka untuk itu akan disediakan sebuah taman pada lokasi relokasi nantinya. Taman akan dibuat dengan ukuran kecil karena telah ada tempat untuk berekreasi sebelumnya yang berupa taman kota. Taman akan dibuat dengan luasan kurang lebih 100m².

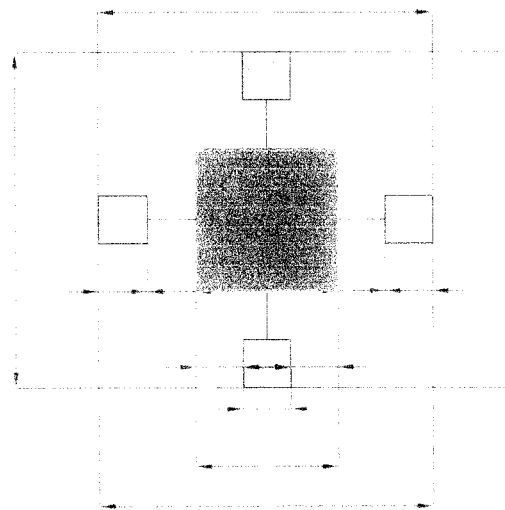
- 2). Aktivitas makan → Kebutuhan akan tempat makan dan minum.

Kebutuhan akan tempat untuk makan dan minum dengan sendirinya akan terpenuhi dengan dilakukannya relokasi ini, karena sebagian besar dari PKL adalah penjual makanan dan minuman. Penghitungan akan fasilitas yang dibutuhkan telah dibahas pada sub bab V.2.3 dan mengenai dimensi tempat berdagang bagi PKL telah dipaparkan dalam sub bab V.2.4.

- 3). Aktivitas duduk-duduk → Kebutuhan akan sarana tempat untuk duduk-duduk dan istirahat.

Kebutuhan akan sarana tempat untuk duduk-duduk dan istirahat dapat terpenuhi dengan disediakannya bangku – bangku yang diletakkan menyebar di sekitar area relokasi agar pengunjung juga dapat menikmati suasana di sekitar lingkungan relokasi. Adapun layout dari bangku yaitu:

- a). Bangku dengan meja



Gambar 5.15 Layout Bangku dengan Meja
Sumber: Analisis

Dimensi dari 1 unit bangku dan meja ini adalah 2.1m x 2.1m, sehingga luas total untuk 1 unit bangku dan meja ini adalah $4.41 \text{ m}^2 = 4.4 \text{ m}^2$. Untuk memenuhi akan kebutuhan bangku dan meja ini akan disediakan kurang lebih sekitar 10 unit.

- b). Bangku memanjang tanpa meja



Gambar 5.16 Layout Bangku Tanpa Meja
Sumber: Analisis

Dimensi dari 1 unit bangku ini adalah 1.8m x 0.5m, sehingga luas total untuk 1 unit bangku ini adalah 0.9 m^2 . Untuk memenuhi kebutuhan akan

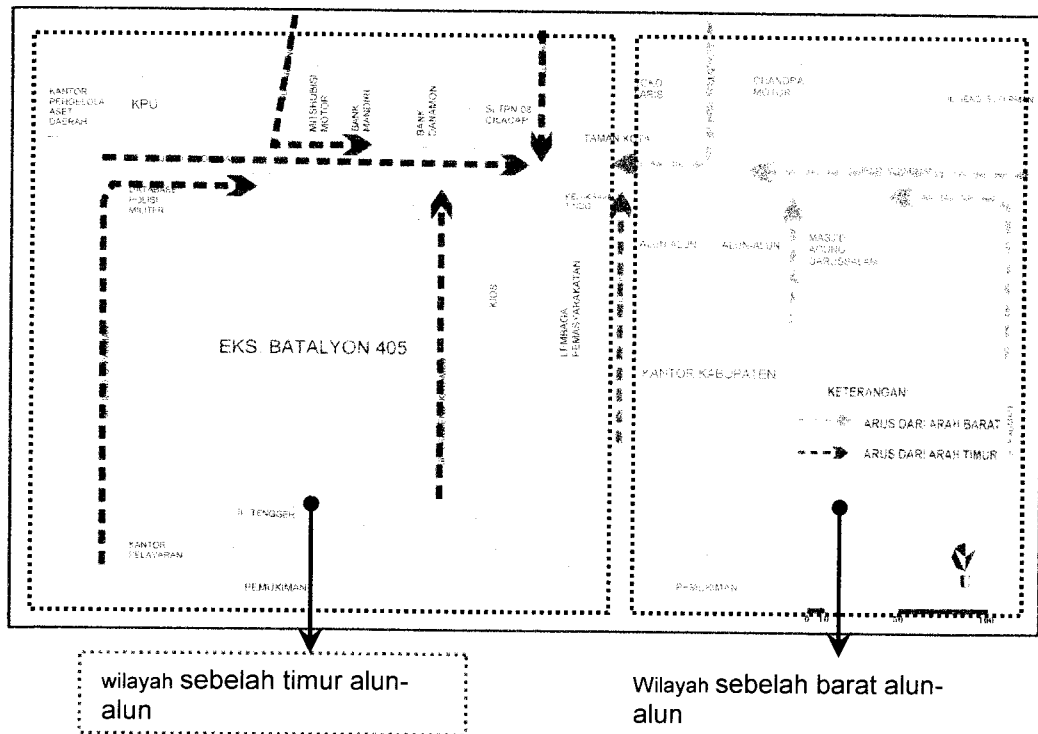
bangku ini juga akan disediakan
kurang lebih 10 unit bangku.

- 4). Aktivitas parkir → Kebutuhan akan fasilitas tempat parkir.
- 5). Aktivitas jalan-jalan → Kebutuhan akan akses yang nyaman
untuk jalan - jalan sambil menikmati
suasana sekitar.

V.3.2 Analisis Hubungan Pola Akses Pengunjung dengan Aksesibilitas Wilayah Untuk Relokasi

Dari data yang yang diperoleh di lapangan sebelumnya, diketahui bahwa pengunjung lebih banyak datang dari arah timur alun-alun Cilacap dengan persentase dari hasil kuisisioner yang di sebarakan kepada 32 responden sebanyak 56,25% dan sisanya sebanyak 43,75% menyatakan datang dari arah barat alun-alun.

Dari hasil tersebut dapat diambil suatu kesimpulan bahwa lokasi untuk relokasi pedagang kaki lima sebaiknya terletak di wilayah sebelah timur alun - alun, karena pada wilayah ini memiliki tingkat aksesibilitas yang lebih tinggi dibanding dengan wilayah sebelah barat alun-alun.



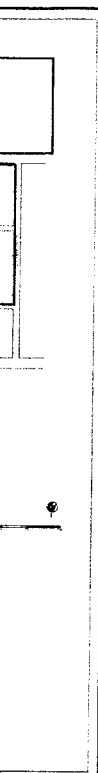
Gambar 5.17 Pola Akses Pengunjung

Sumber: Data Olahan Lapangan

V.3.3 Analisis Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Sesuai dengan hasil penghitungan jumlah rata-rata kendaraan yang lewat di kawasan alun-alun Cilacap per menitnya dari 2 arah yang berbeda didapatkan hasil sebagai berikut:

- 1). Kendaraan roda 4, dari arah barat sebanyak 10 kendaraan dan dari arah timur sebanyak 8 kendaraan.
- 2). Kendaraan roda 2, dari arah barat sebanyak 18 kendaraan dan dari arah timur sebanyak 22 kendaraan
- 3). Kendaraan lainnya, dari arah barat sebanyak 8 kendaraan dan dari arah timur sebanyak 9 kendaraan.



Hasil ini diperkuat dengan data hasil kuisioner kepada 32 responden yang menyebutkan sebanyak 15,6 % responden menggunakan kendaraan roda 4; 56,3 % menggunakan kendaraan roda 2; dan sebanyak 28,1 % menggunakan kendaraan lainnya yaitu sepeda, becak, dan angkutan umum.

V.4 TINJAUAN TERHADAP POTENSI KAWASAN

V.4.1 Analisis Terhadap Bangunan di Sekitar Kawasan Alun-Alun

Cilacap

Melakukan relokasi terhadap para PKL di kawasan alun - alun Cilacap dengan tetap menempatkan lokasi relokasi tersebut masih berada di sekitar kawasan alun-alun berarti sama saja membuka sebuah pusat perdagangan baru di sekitar kawasan alun - alun Cilacap. Karena jelas dengan jarak sekitar 1 km ke arah utara alun - alun terdapat pasar tradisional yang cukup besar, begitu pula sekitar 1 km ke arah selatan alun-alun juga terdapat pasar tradisional yang besar pula. Apalagi tepat di depan alun-alun adalah merupakan pusat pertokoan kota. Belum lagi mulai sekitar 7 tahun yang lalu banyak warga mencoba membuka berbagai macam usaha dengan mendirikan kios di sepanjang jalan Brigjend. Katamso yang berada di sebelah timur alun-alun.

fungsi ba

pusat pe

ekitar alun

angan, ter

n Potensi

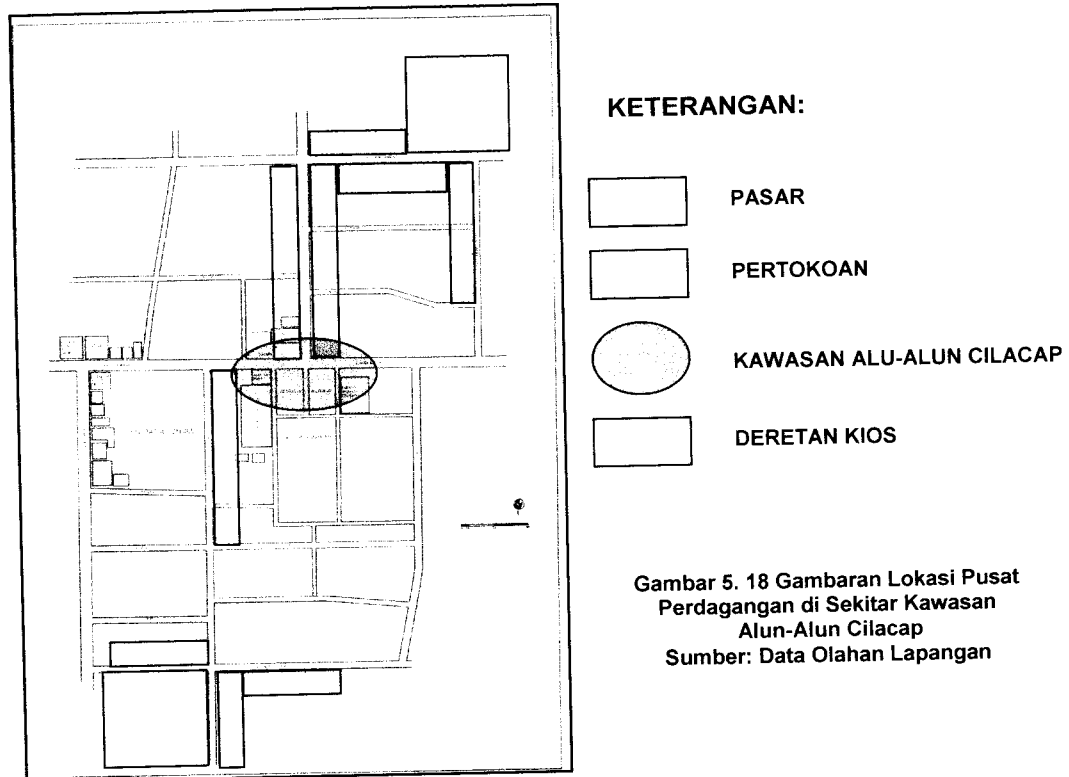
ngan berha

n lokasi r

:

-alun Cilac

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



Dengan melihat keadaan fungsi bangunan yang dominan di sekitar kawasan alun- alun merupakan pusat perdagangan, maka dengan dapat diketahui bahwa kawasan di sekitar alun - alun Cilacap memang sangat potensial sebagai pusat perdagangan, termasuk pusat perdagangan bagi PKL.

V.4.2 Analisis Terhadap Lahan Potensial

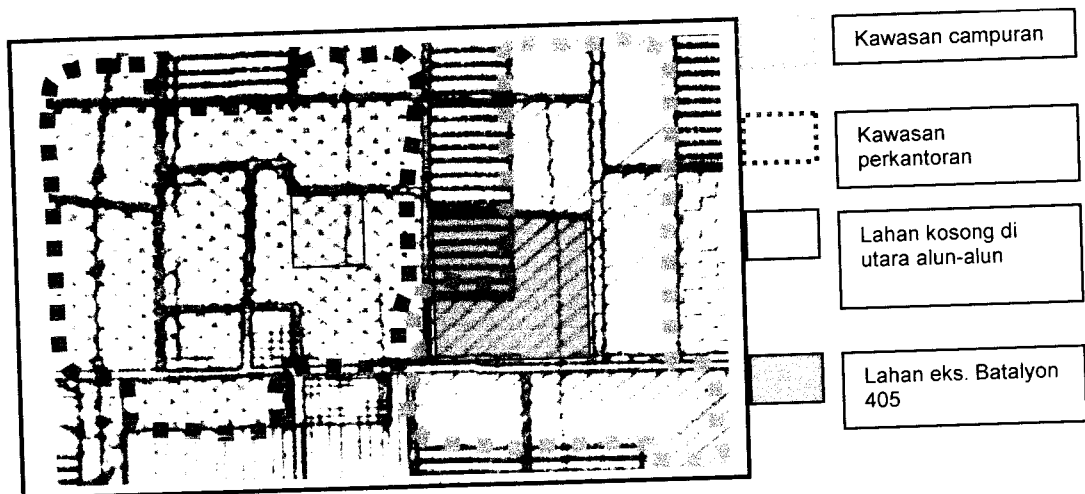
Hasil penemuan di lapangan berhasil mendapatkan 2 lahan yang cukup potensial untuk dijadikan lokasi relokasi bagi PKL yang ada di kawasan alun-alun Cilacap,yaitu:

- 1). Lahan Eks. Batalyon 405
- 2). Lahan kosong di utara alun-alun Cilacap

Akan tetapi untuk mendapatkan lahan yang benar-benar sesuai maka harus dilakukan analisis terhadap kedua lahan tersebut yang meliputi analisis terhadap kesesuaian dengan peraturan daerah dan analisis terhadap aksesibilitas lahan. dan analisis terhadap luasan lahan.

1. *Analisis Terhadap Kesesuaian dengan Peraturan Daerah*

Apabila melihat Peraturan Daerah No.7 Tahun 2004 yang berupa RUTRK (Rencana Umum Tata Ruang Kota) Cilacap, tepatnya dalam rencana tata guna lahan kota Cilacap, lahan eks. Batalyon 405 berada di dalam rencana kawasan campuran. Kawasan campuran ini disediakan untuk kawasan kawasan yang memiliki akses cukup tinggi, seperti kegiatan perdagangan, jasa, rekreasi, rumah makan, serta perumahan. Sedangkan lahan kosong di utara alun-alun masuk ke dalam rencana kawasan perkantoran.



Gambar 5.19 Rencana Tata Guna Lahan Kawasan Alun-Alun Cilacap

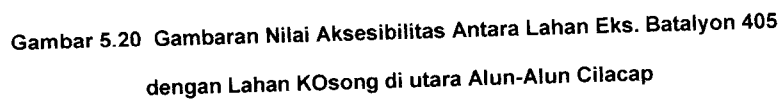
Sumber: Data Olaha Lapangan

Dari gambaran di atas jelas terlihat bahwa lahan eks. Batalyon 405 yang termasuk ke dalam rencana kawasan campuran lebih tepat dipilih sebagai lahan untuk relokasi PKL disbanding dengan lahan kosong di utara alun-alun yang masuk ke dalam rencana kawasan perkantoran.

2. Analisis Terhadap Aksesibilitas Lahan

Aksesibilitas lokasi merupakan faktor yang sangat penting pada pemilihan lahan untuk suatu pembangunan, terlebih lagi jika bangunan yang akan didirikan adalah berupa bangunan komersil atau pusat perdagangan seperti kasus relokasi PKL kawasan alun-alun Cilacap ini.

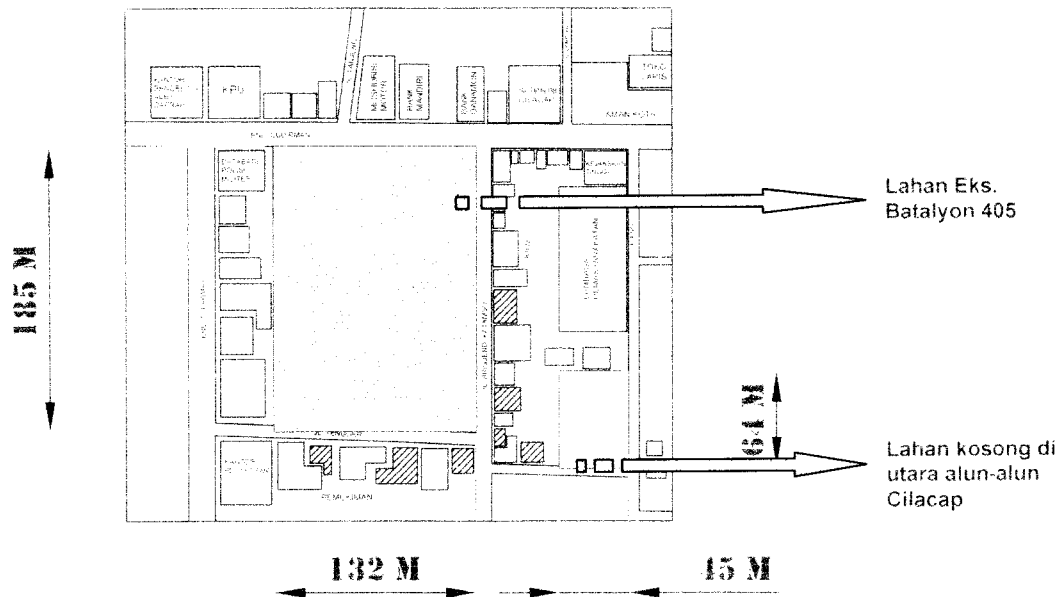
Membandingkan antara lahan eks. Batalyon 405 dengan lahan kosong di utara alun-alun Cilacap bukanlah hal yang mudah karena letak keduanya yang masih berada di sekitar kawasan alun-alun Cilacap. Akan tetapi dari hasil kuisioner mengenai pola akses pengunjung hanya 1 orang yang menjawab datang dari arah jalan Kerinci yaitu letak dari lahan kosong di utara alun-alun tersebut. Sementara yang menjawab datang dari arah jalan Brigjend. Katamso sebanyak 6 orang, jalan Jend. Sudirman sebanyak 4 orang, dan jalan Jend. S. Parman sebanyak 3 orang, dimana jalan-jalan tersebut merupakan jalan yang mengelilingi lahan eks. Batalyon 405 lebih dominan. Jawaban dari para pengunjung sepertinya dipengaruhi oleh faktor nilai kemudahan untuk diakses dari jalan-jalan yang mengelilingi kedua lahan tersebut. Pada kenyataannya bahwa lahan eks. Batalyon 405 memang lebih sering dan lebih mudah diakses oleh para pengguna jalan dibanding dengan lahan kosong yang terletak di utara alun-alun.



Belum lagi telah di nyatakan sebelumnya dalam rencana tata guna lahan Kota Cilacap bahwa kawasan campuran yang meliputi lahan eks. Batalyon 405 memiliki kriteria akses yang tinggi. Dalam hal aksesibilitas ternyata lahan eks. Batalyon 405 jauh lebih tinggi tingkat aksesibilitasnya dibanding dengan lahan kosong yang terletak utara alun-alun .

Relokasi PKL nantinya akan menjadi pusat perdagangan bagi PKL yang cukup membutuhkan lahan yang luas mengingat jumlah PKL yang ada cukup banyak. Harus dipikirkan juga ketersediaan lahan untuk fasilitas pendukung seperti area parkir, taman bermain, dll.

**MODEL RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN ALUN-ALUN CILACAP
BERDASARKAN STUDI PERILAKU DAN POTENSI LINGKUNGAN**



**Gambar 5.21 Bentuk dan Dimensi Lahan Eks. Batalyon 405
dan Lahan Kosong di Utara Alun-Alun Cilacap**

Sumber: Data Olahan lapangan

a). Lahan eks. Batalyon 405

Memiliki bentuk persegi panjang, dengan dimensi panjang 185 m dan lebar 132 m. Jadi luas lahan eks. Batalyon 405 tersebut 24.420 m^2 .

b.) Lahan kosong di utara alun-alun

Juga memiliki bentuk persegi panjang, dengan dimensi panjang 64 m dan lebarnya 15 m. Jadi, luas lahan secara keseluruhan adalah 2.880 m^2 .

Dari hasil tersebut diketahui bahwa lahan eks. Batalyon 405 memiliki luas yang lebih besar, sehingga lebih potensial untuk dijadikan sebagai area relokasi.

Dan dari ketiga analisis yang dilakukan terhadap lahan eks. Batalyon 405 dengan lahan kosong di utara alun-alun, ketiganya menyatakan bahwa lahan eks. Batalyon 405 lebih memiliki keunggulan dan tepat untuk dijadikan lokasi relokasi bagi PKL di kawasan alun-alun Cilacap.

BAB VI.

REKOMENDASI

VI.1 TUJUAN RELOKASI

Relokasi dilakukan tidak hanya memindahkan PKL ke area baru tetapi juga menyediakan bangunan khusus yang berupa shelter-shelter sebagai tempat mangkal bagi para PKL. Langkah relokasi dengan menyediakan bangunan khusus ini dilakukan dengan tujuan, diantaranya:

- 1). Kembalinya fungsi utama ruang jalan.
- 2). Tidak terjadi kesemrawutan dan kemacetan ruang jalan.
- 3). Kembalinya fungsi utama seperti taman kota sebagai tempat hiburan dan rekreasi bagi warga kota.
- 4). Terwujudnya kebersihan dan keindahan kota.

VI.2 TEKNIK PEMILIHAN LAHAN

Dalam menentukan lahan untuk relokasi digunakan kriteria-kriteria sebagai pertimbangan , yaitu:

- 1). Pewilayahan (zoning)

Apakalahan sesuai dengan tata guna lahan yang telah ditetapkan oleh pemerintah setempat.

- 2). Lokasi

Apakah lokasi lahan mudah diakses

- 3). Komunitas

Dapatkah bangunan yang akan didirikan disesuaikan dengan kondisi lingkungan di sekitarnya.

Berdasarkan pada pertimbangan-pertimbangan di atas, maka lahan eks. Batalyon 405 memenuhi semua kriteria tersebut, karena:

- a. Berdasarkan pewilayahan (zoning), maka lahan eks. Batalyon 405 memang diperuntukkan sebagai kawasan campuran, salah satunya yaitu sebagai pusat perdagangan.
 - b. Hasil analisa pada sub bab V.4.2 menyatakan bahwa lahan eks. Batalyon 405 memiliki nilai aksesibilitas yang lebih tinggi dibanding dengan lahan potensial lainnya yaitu lahan kosong di utara alun-alun Cilacap.
3. Hasil analisa pada sub bab V.4.1 menyatakan bahwa bangunan di sekitar kawasan alun - alun Cilacap dominan dengan fungsi sebagai bangunan perdagangan. Maka, bangunan relokasi PKL yang akan didirikan pada lahan eks. Batalyon 405 tersebut sesuai dengan komunitas bangunan disekitarnya.

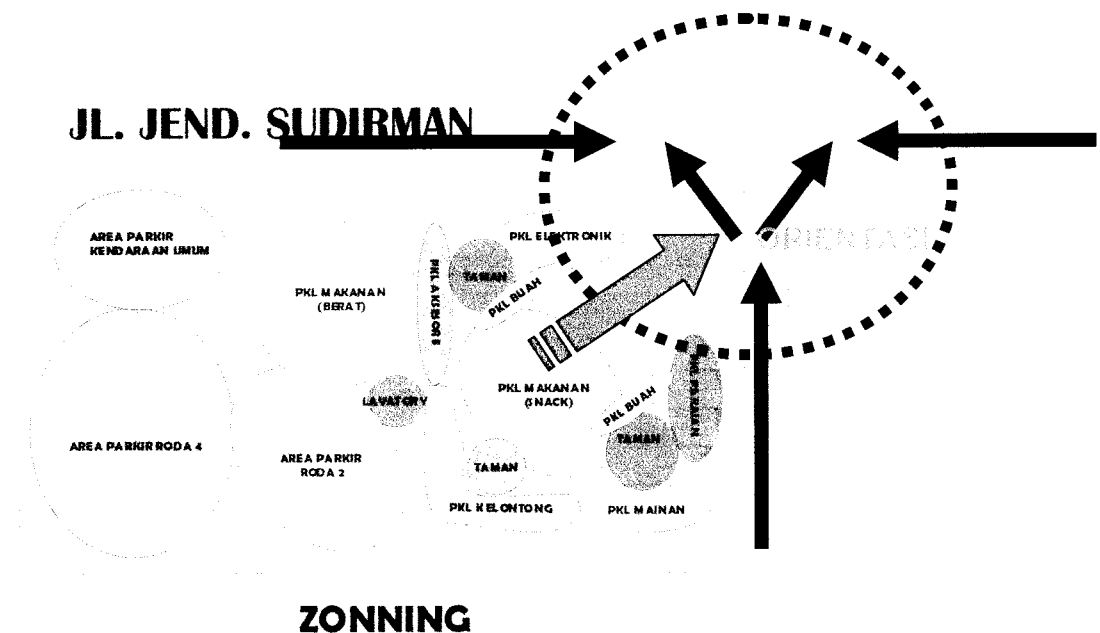
VI.3 REKOMENDASI BERDASARKAN PERILAKU

VI.3.1 Perilaku Pengunjung dan Pengguna Jalan

a. Orientasi Bangunan

Berdasarkan hasil pengamatan, diketahui bahwa pertigaan antara jalan Jend. Sudirman dengan jalan Brigjend. Katamso menjadi titik terpadat karena merupakan titik dari 2 jalan yang menjadi akses masuk

kawasan alun-alun Cilacap. Untuk itu sudut pada pertigaan tersebut akan selalu menjadi tujuan pandang bagi para pengguna jalan. Maka dari itu, orientasi bangunan akan diarahkan ke sudut pertigaan antara jalan Jend. Sudirman dengan jalan Brigjend. Katamso tersebut.



Gambar 6.1 Rekomendasi Orientasi Bangunan

Sumber: Analisi

b. Area Parkir

Untuk menghindari meningkatnya kemacetan di pertigaan antara jalan Jend. Sudirman dengan jalan Brigjend. Katamso, maka area parkir diletakkan di sebelah timur lahan. Begitu pula dengan akses keluar masuk bangunan, akses masuk dipilih dari arah jalan Jend. Sudirman karena menurut hasil observasi jumlah kendaraan yang lewat jalan Brigjend. Katamso lebih banyak dari pada yang lewat jalan Jend. Sudirman. Dengan membuat akses masuk bangunan dari arah jalan Jend. Sudirman

Gambar 3.5 Sebaran Perijuduan Area Tempat Duduk

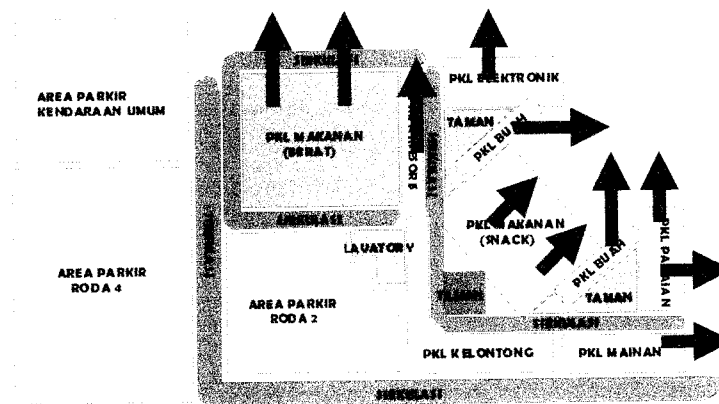
Sumber: Analisis

VI.3.2 Perilaku Pedagang Kaki Lima

a. Plotting PKL

Plotting PKL pada site sebisa mungkin dapat terlihat oleh pengunjung dari luar area maupun oleh para pengguna jalan.

JL. JEND. SUDIRMAN



PLOTTING

Gambar 6.4 Plotting PKL

Sumber: Analisis

b. Perilaku Membuang Limbah Cair

Sebagian dari PKL akan menghasilkan limbah cair dari hasil aktivitas berdagangnya, seperti PKL makanan (warung), PKL makanan (snack basah), serta PKL kelontong. Untuk itu pada setiap modul untuk masing-masing ketiga jenis PKL tersebut disediakan saluran pembuangan limbah cair, sehingga mereka tidak lagi melakukan pembuangan limbah cair secara sembarangan.

VI.4 REKOMENDASI KEBUTUHAN RUANG

Secara keseluruhan kebutuhan ruang baik dari PKL maupun pengunjung dapat identifikasikan sebagai berikut:

1.	Kebutuhan ruang PKL			
	- PKL makanan (berat)	6.6 m ²	36	237.6 m ²
	- PKL mainan	3.7 m ²	20	74 m ²
	- PKL buah	2.5 m ²	10	25 m ²
	- PKL makanan (snack)	2.8 m ²	59	165.2 m ²
	- PKL kelontong	4.9 m ²	27	132.3 m ²
	- PKL aksesoris	2.6 m ²	21	54.6 m ²
	- PKL elektronik	2.4 m ²	15	36 m ²
	- PKL pakaian	8.4 m ²	10	84 m ²
2.	Area parkir			
	- Roda 4	3 x 4 m ²	39	468 m ²
	- Roda 2	1 x 2 m ²	128	256 m ²
	- Angkutan Umum	3 x 4 m ²	6	72 m ²
	- Becak	1.5 x 2 m ²	13	39 m ²
3.	Lavatory			
	- Lavatory wanita	1.25 x 1 m ²	3	3.75 m ²
	- Lavatory pria	1.25 x 1 m ²	3	3.75 m ²
4.	Kebutuharuang untuk kursi taman			
	- Bangku dengan meja	4.4 m ²	10	44 m ²

Tabel 6.1 Rekomendasi Kebutuhan Ruang

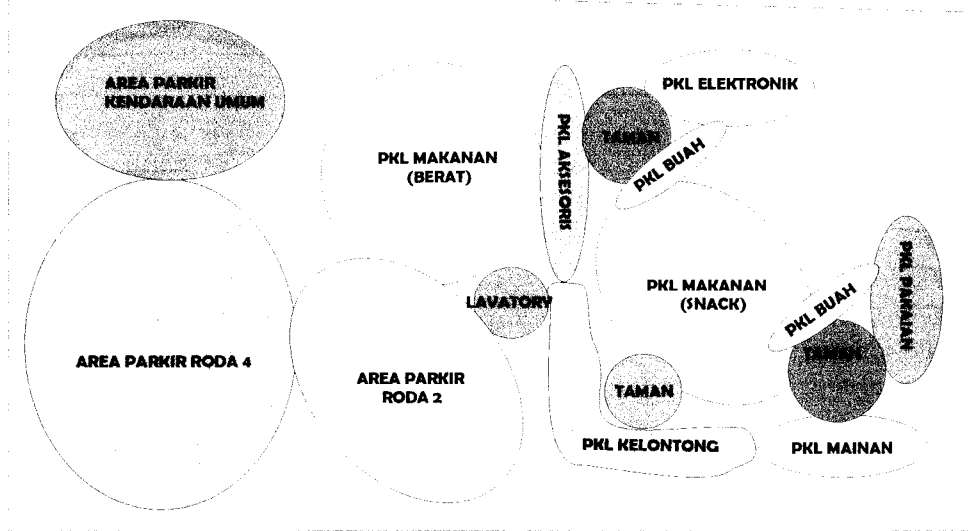
Sumber: Analisis

DAFTAR PUSTAKA

- Antoro, Alvin Dwi et al.-, 2000 , Penataan Kembali Ruang Terbuka Kota Yang Legible “ Studi Kasus Alun - Alun Kidul
- Bakri, Muhammad, 2003 , Penataan Pedagang Kak Lima (PKL) di Kawasan Taman Ria Palu, Jogjakarta
- BAPPEDA, 2004, Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Cilacap tahun 2004-2014, Cilacap
- BAPPEDA, 2004 , Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW) Kabupaten Cilacap tahun 2004-2014, Cilacap
- Chiara, Joseph De & Lee E Kopelman, Time - Saver Standard For Site Planning
- Depdiknas RI, 2003, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka , Jakarta
- Fireza, Doni, Kajian Pola Ruang Terbuka di Kota Bandung: Sebuah Produk Budaya Akibat Perkembangan Jaman,
www.jurnal.unikom.ac.id/kajian.htm
- Heimsath, Clovis, AIA , 1988 , Arsitektur Dari Segi Perilaku Menuju Proses Perancangan Yang Dijelaskan, Intermatra , Bandung

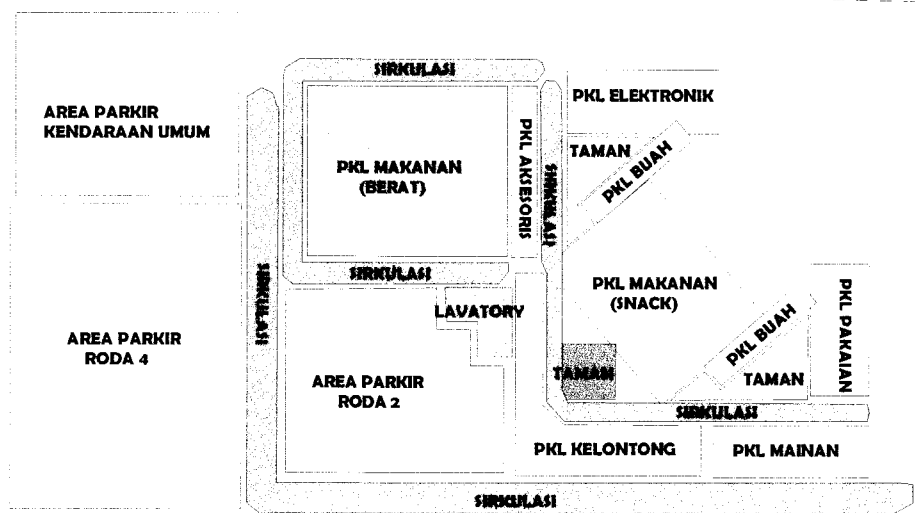
- Hidayat, Anas , “ Lingkung Bina di Indonesia “ dalam artikel
Pergulatan Identitas di Ruang Jalan Dari Public-Pure Menuju
Independen -Hybrid Space (Kasus Bazar Jalan(an) Tunjungan,
Surabaya), Prosiding Seminar Perbincangan di K-Kini-An
- Marlina, Santy et al.- , “ Lingkung Bina di Indonesia “ dalam
artikel Menggugat Ke - Alun - Alun-An Sebuah Alun - Alun Studi
Kasus: Alun - Alun Kota Malang, Prosiding Seminar
Perbincangan di K-Kini-An.
- Salain, Putu Rumawan, Menata Taman Kota Denpasar,
www.balipost.co.id/balipostcetak/2003/5/4/ip1.htmlSantoso,
- Nugroho Adi, 2000, Fasilitas Tama Rekreasi Taman Kota di Purwokerto,
Jogjakarta
- Snyder, James C., Catanese, Anthony J., 1991, Pengantar Arsitektur,
Erlangga, Jakarta
- Vitasurya, Vincentia Reni , 2004 , Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi
Hubungan Aktivitas Formal dan Aktivitas Informal di
Ruang Jalan Jendral Sudirman, Salatiga, Jogjakarta
- Vrendenbregt, J. , 1978 , Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat,
PT Gramedia, Jakarta
- Walikota Resmikan PKL Trade Center Otista dan Baranangsian,
www.gi.id/berita/fullnews
- Watson, Donald et al.-, 2003 , Time - Saver Standards for Urban Design

JL. JEND. SUDIRMAN



ZONNING

JL. JEND. SUDIRMAN



PLOTTING