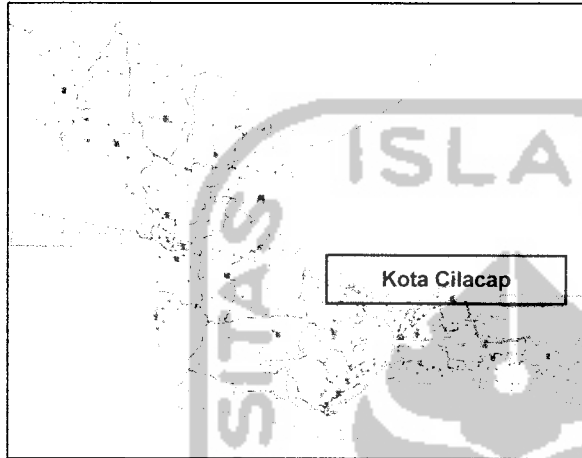


## BAB IV. KOMPILASI DATA

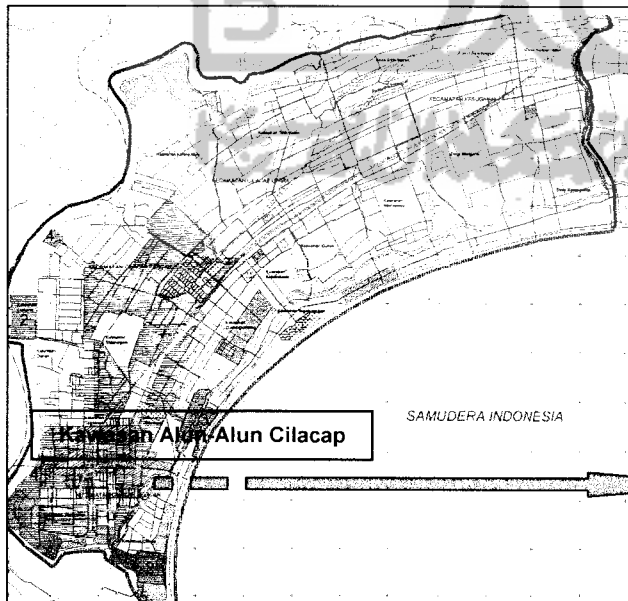
### IV.1 PROFIL KAWASAN



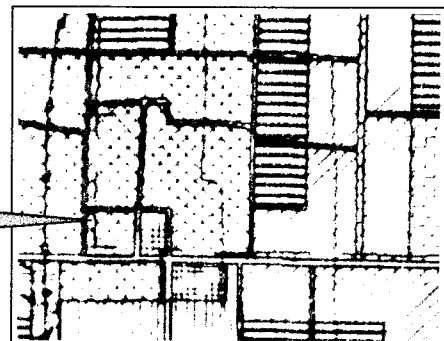
Gambar 4.1 Peta Wilayah Kabupaten Cilacap  
Sumber: RUTRW Kabupaten Cilacap Tahun  
2004-2014

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





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. Jajaran 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, jajaran 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

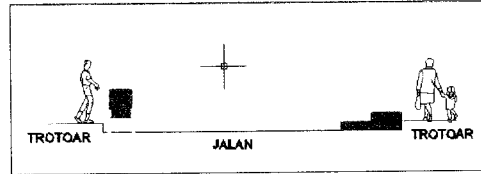
## **IV.2 IDENTIFIKASI ELEMEN KAWASAN**

### **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 berjejer 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.

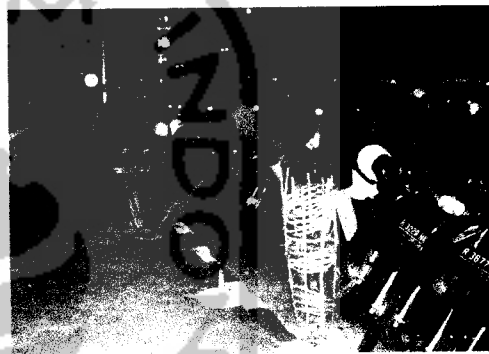
Posisi PKL yang memakan badan jalan memperparah kondisi ruang jalan di kawasan ini. Tempat berdagang PKL yang berada di jalan



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**

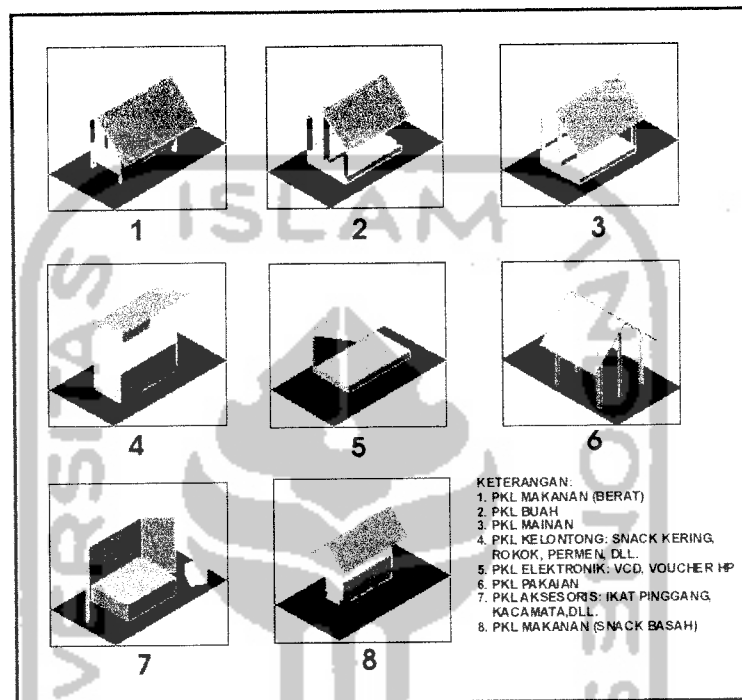
Pola sebaran PKL di kawasan alun-alun Cilacap kurang teratur. Para PKL tidak membentuk sebuah kelompok sesuai jenis komoditi barang dagangannya. Mereka cenderung mencari tempat yang mereka anggap paling strategis, seperti di sudut-sudut jalan yang sebenarnya hal ini sangat mengganggu kelancaran lalu 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



### 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	09. 00	15. 00	09. 00	15. 00	09. 00	15. 00	09. 00	15. 00	09. 00	15. 00	09. 00	15. 00						
1.	12	10	3	12	10	2	12	9	3	9	7	3	14	36	12	21	32	9	216	36
2.	3	7	3	3	6	4	2	6	3	2	5	2	7	22	8	11	17	7	118	20
3.	4	2	-	4	1	-	4	1	-	4	-	-	8	12	-	8	12	-	60	10
4.	3	21	18	8	22	19	3	19	19	3	21	20	8	59	23	18	49	18	351	59
5.	13	3	-	13	2	1	13	2	-	11	4	-	16	31	3	19	28	1	160	27
6.	6	4	2	6	3	2	6	2	2	6	3	1	9	26	-	12	24	-	124	21
7.	4	5	-	4	5	-	4	4	-	4	3	-	12	18	-	10	15	-	88	15
8.	-	5	-	-	5	-	-	5	-	-	5	-	3	14	-	7	14	-	58	10
<b>JUMLAH</b>	<b>45</b>	<b>57</b>	<b>26</b>	<b>50</b>	<b>54</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>48</b>	<b>26</b>	<b>77</b>	<b>218</b>	<b>46</b>	<b>106</b>	<b>191</b>	<b>35</b>	<b>198</b>	<b>198</b>
	<b>128</b>		<b>132</b>		<b>119</b>		<b>113</b>				<b>341</b>		<b>332</b>							

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	Sampel II	
	(x1)	(x2)	
PKL makanan (berat)	2,6 x 2,1	2,8 x 1,95	5,46 = 5,5 m <sup>2</sup>
PKL mainan	1,8 x 1,45	2,55 x 1,4	3,09 = 3,1 m <sup>2</sup>
PKL buah	1 x 1,2	2,05 x 1,5	2,14 = 2,1 m <sup>2</sup>
PKL makanan (snack basah)	1,3 x 0,95	1,5 x 0,8	1,2 = 1,2 m <sup>2</sup>
PKL kelontong	1,4 x 1,5	1,35 x 1,4	2 = 2 m <sup>2</sup>
PKL aksesoris	2,15 x 0,8	2,1 x 1,3	2,23 = 2,2 m <sup>2</sup>
PKL elektronik	1,8 x 1,2	1,5 x 1,3	2,06 = 2 m <sup>2</sup>
PKL pakaian	3,8 x 2,9	2,1 x 1,35	6,93 = 7 m <sup>2</sup>

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
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>100</b>

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)			$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$
		menit			menit			menit			
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	
	a. Roda 4	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
											$\sum \bar{x} = 36$

	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

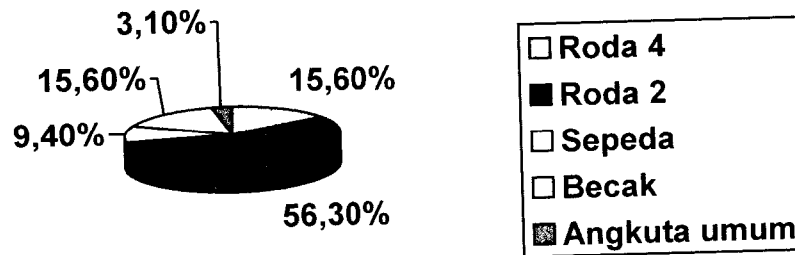
#### IV.4.3 Alat Transportasi Pengunjung

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

Roda 4	5	15,6
Roda 2	18	56,3
Sepeda	3	9,4
Becak	5	15,6
Angkutan umum	1	3,1
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>100</b>

Tabel 4.5 Persentase Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Sumber: Analisis



Grafik 4.2 Persentase Jenis Alat Transportasi Pengunjung

Sumber: Analisis

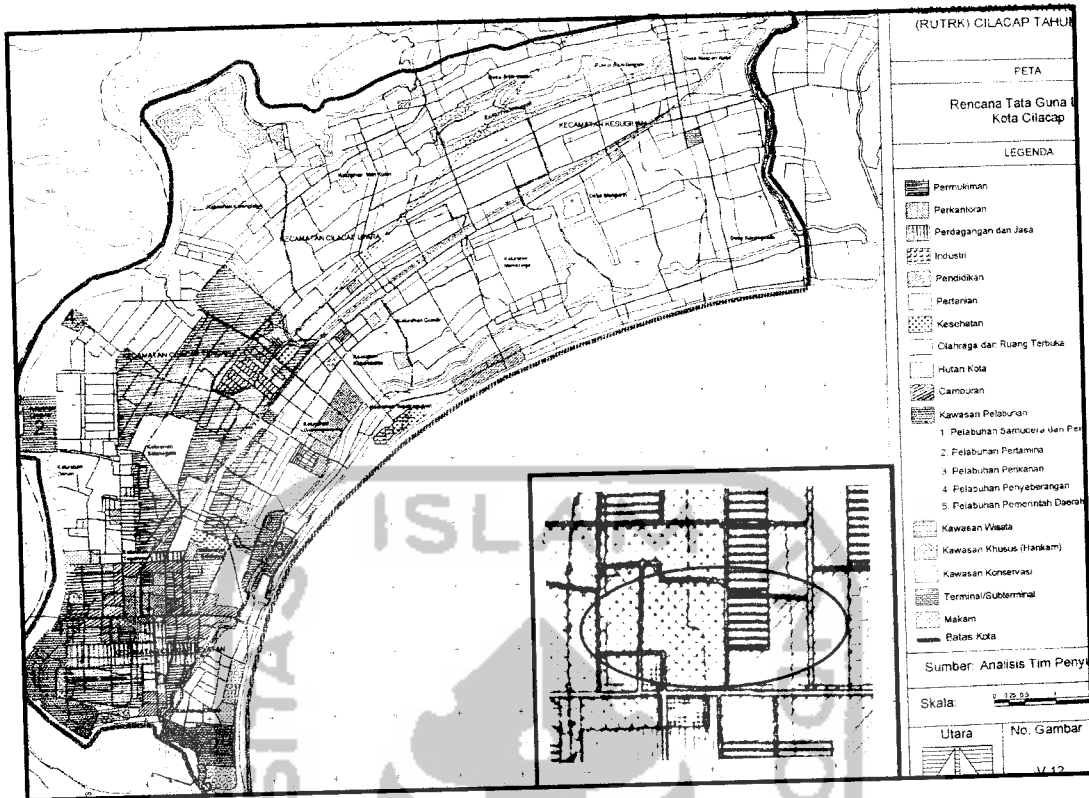
Dari data di atas diketahui bahwa alat transportasi yang paling banyak digunakan pengunjung adalah kendaraan roda 2.

#### 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 menghilangkannya. 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**



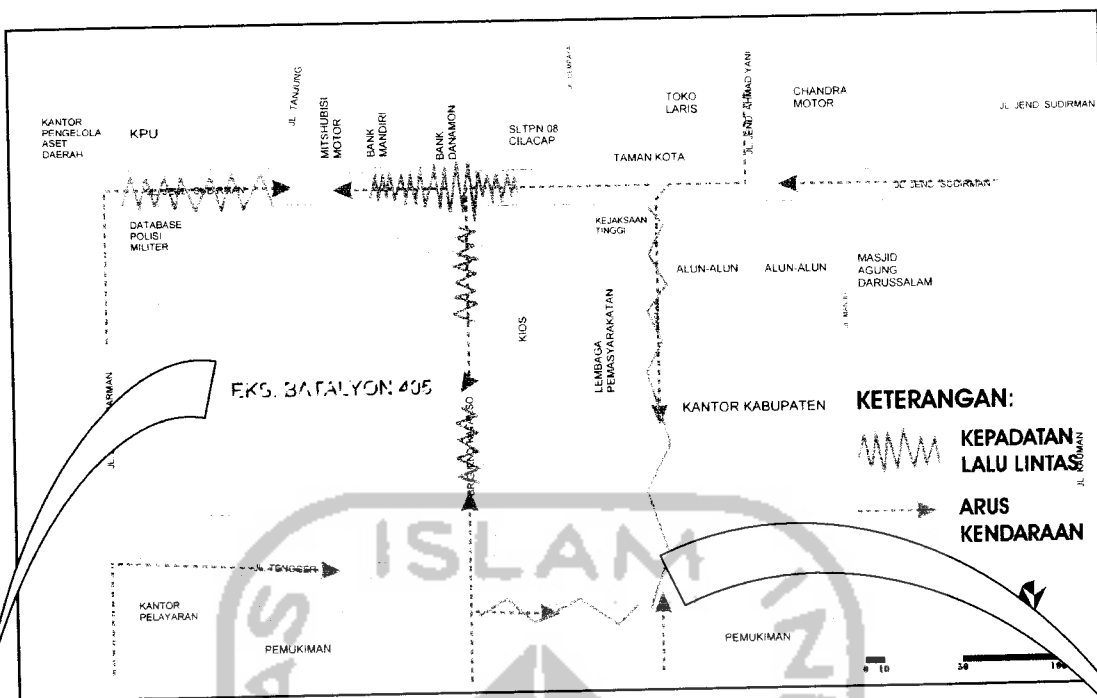
**Gambar 4.9 Rencana Tata Guna Lahan Kota Cilacap 2004-2014**

Insert: Kawasan Alun-Alun Cilacap

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

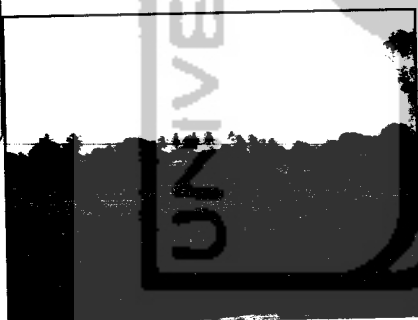
Dari hasil observasi ditemukan 2 lahan kosong yang sangat berpotensi dijadikan lokasi relokasi, yaitu lahan eks Batalyon 405 dan lahan kosong di sebelah utara alun-alun. Letak keduanya yang tidak jauh dari alun-alun memberi nilai tambah dan sepertinya tidak akan mendapat tentangan berarti dari para PKL. 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.

