PROSIDING
SEMINAR NASIONAL

PALEMBANG :
MASA LALU, KINI, DAN MASA DATANG

Tim Reviewer

Assoc. Prof. Dr. Ir. Johannes Widodo
Dr.Eng. Ahmad Sarwadi

Tim Reviewer

Dr. Johannes Adiyanto, ST., MT.
Ir. Tutur Lusetyowati, MT
Ir. Ari Siswanto, MCRP.
Widya Fransiska FA, ST., MT.

Diselenggarakan oleh :

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
UNIVERSITAS SRIWIJAYA

Diterbitkan oleh :

PENERBIT SRIWIJAYA
ISBN 979 - 587 - 442 - x

Kata Pengantar

Palembang merupakan salah satu kota tertua di Indonesia. Sejarah yang panjang dari kota tentu menarik para peneliti menjadikan Palembang sebagai kasus penelitian. Palembang juga mempunyai karakter yang unik yaitu berada di kawasan berair dan berada di tepian sungai. Selain itu Palembang telah menjadi kosmolitan sejak jaman Kerajaan Sriwjaya. Konsekuensinya, di Palembang kita akan menemukan berbagai macam gaya arsitektur: arsitektur China, arsitektur Jawa, arsitektur Melayu dari yang berada di darat dan air.

Dari luarnya cakupan bahasan dari Palembang tersebut diatas maka banyak penelitian-penelitian yang telah dilakukan dalam berbagai macam perspektif. Namun penelitian-penelitian tersebut belum terhimpun secara baik. Untuk itu perlu dilakukan usaha mendasar yang menginventarisasi dan menghimpun penelitian-penelitian yang menempatkan Palembang sebagai subyek atau obyek kasus penelitian.

Seminar Nasional dengan tema “Palembang: masa lalu, kini dan masa depan” adalah salah satu usaha Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya untuk menghimpun dan membuat *database* peneliti-peneliti lingkungan binaan yang peduli terhadap perkembangan kota Palembang. Semoga di masa depan Seminar ini akan meningkat menjadi seminar internasional dengan beberapa pembicara dari luar negeri.

Dan akhir kata, semoga kumpulan makalah dan para ahli yang terangkum dalam proseding seminar ini berguna bagi masyarakat dan perkembangan kota Palembang di masa depan.

Panitia Seminar Nasional

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI 3

OPTIMASI POTENSI ARTEFAK BUDAYA PADA KORIDOR SUNGAI MUSI UNTUK PENGEMBANGAN WISATA SEJARAH DI KOTA PALEMBANG . Error! Bookmark not defined.

KEARIFAN ARSITEKTUR LOKAL DALAM BERADAPTASI TERHADAP KONDISI IKLIM DI DAERAH TROPIS LEMBAB ..... Error! Bookmark not defined.

RUMAH RAKIT HEMAT ENERGI DI SUNGAI MUSI PALEMBANG ..... Error! Bookmark not defined.

PERANG PALEMBANG ..... Error! Bookmark not defined.

DAN BENTENG-BENTENG PERTAHANANNYA ..... Error! Bookmark not defined.

(1819-1821) ..... Error! Bookmark not defined.

Penggunaan Metoda Juxtaposisi untuk Bangunan Pasar Bersejarah 16 ilir Palembang ..... Error! Bookmark not defined.

Prinsip Perancangan Berdasarkan Persepsi dan Preferensi *Stakeholder* dalam Peremajaan Kawasan Cinde Palembang ..... Error! Bookmark not defined.

II.3.2 Prosedur Teknik *StakeholderAnalysis* ..... Error! Bookmark not defined.

II.3.3 Strategi Transformasi Preferensi dan Persepsi Stakeholder ke Dalam Prinsip Perancangan ..... Error! Bookmark not defined.

Rekomendasi ..... Error! Bookmark not defined.

Kelemahan Studi ..... Error! Bookmark not defined.

DAFTAR PEMAKALAH DAN KEYNOTE SPEECH SEMINAR

Key Note Speech

1. Johannes Widodo,
2. Ahmad Sarwadi,

Pemakalah

1. Johannes Widodo, Cosmopolitan Urbanism and Architecture & Paradig Chang in Research and Education in in Asia
2. H. A. Tutut Subadyo, Optimasi Potensi Artefak Budaya Pada Koridor Sungai Musi Untuk Pengembangan Wisata Sejarah Di Kota Palembang
3. Anson Ferdiant Diem, Kearifan Arsitektur Lokal Dalam Beradaptasi Terhadap Kondisi Iklim Di Daerah Tropis Lembab (Studi Kasus: Pemukiman Rumah Rakit Di Sungai Musi Palembang)
4. A.Rachmad Zahrial Amin, Rumah Rakit Hemat Energi Di Sungai Musi Palembang, *Analisa Dengan Program Ecotect 5.2*
5. Farida, Perang Palembang Dan Benteng-Benteng Pertahanannya (1819-1821)
6. Muhammad Fajri Romdhoni, Penggunaan Metoda Juxtaposisi Untuk Bangunan Pasar Bersejarah 16 Ilir Palembang
7. Dessy Syarlianti, Prinsip Perancangan Berdasarkan Persepsi Dan Preferensi *stakeholder* Dalam Peremajaan Kawasan Cinde Palembang
8. Eusoff Yendo Afgani, Apabila Norma Mengatur Penggunaan Tempat : Tinjauan Bagaimana Responden Bertingkah laku di Ruang Publik Kayik .
9. Syarifa Fadillah, analisa potensi wisata dan pencitraan kawasan padakampung arab al munawar 13 ulu palembang
10. Livian Teddi, evaluasi pondasi tiang dengan *pile driven analysis* (pda) di kota Palembang
11. Maya Fitri Okta Rini, identifikasi pola penggunan ruang oleh sektor informal di perkotaankasus: jalan pasar 16 ilir palembang
12. Zulkifri, Efek Bukaan Pintu Pada Rumah Tradisional PalembangTerhadap Kenyamanan Dalam Ruangan
13. Imran bin tajudeen, vernacular urban settlement in palembang: its transformations and the challenge of holistic conservation of living heritage
14. Dessa Andriyali, Ethnic Quarter sebagai bagian dari Sejarah Kota, kasus : Kampung Arab, Palembang

IDENTIFIKASI POLA PENGGUNAN RUANG OLEH SEKTOR INFORMAL DI PERKOTAAN KASUS: JALAN PASAR 16 ILIR PALEMBANG

Maya Fitri Oktarini[1]
Adam Fitriawijaya[2]
meiya.rini@yahoo.com
triawijaya79@gmail.com

Abstrak

Kawasan pasar tradisional dengan magnet bagi berkembangnya sektor informal. Sektor informal dengan berbagai permasalahannya menjadi kajian penelitian yang menarik bagi bidang penataan kota. Penelitian mengambil sampling padasepenggaljalan di sekitar pasar tradisional yang selalu menjadi magnet bagi sektor informal.Diharapkan dengan mengetahui pola penggunaan ruang oleh sektor informal ini diperoleh dasar yang lebih sesuai dengan kondisi lapangan sehingga dapat digunakan sebagai dasar bagi strategi dan metode penataan ruang kota. Pengamatan dilakukan pada pola aktivitas yang dilakukan berkaitan dengan ruang, waktu, moda, dan pergerakan serta hubungannya dengan sosial budaya pelaku di lapangan. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif berdasarkan kajian kepustakaan dan obeservasi lapangan. Kajian ini adalah identifikasi awal dari penelitian-penelitian selanjutnya yang bertujuan menghasilkan teori pola penggunaan ruang di perkotaan yang paling sesuai untuk mewadahi sektor informalsebagai bagian aktivitas perekonomian masyarakat kota.

Latar Belakang

Kawasan pasar tradisional dengan magnet bagi berkembangnya sektor informal. Sektor informal dengan berbagai permasalahannya menjadi kajian penelitian yang menarik bagi bidang penataan kota. Identik dengan kekumuhan, jorok dan penuh kesemerawutan adalah permasalahan sektor informal lekat dengan permasalahan sosial, ekonomi dan buadaya masyarakat yang rumit.

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi pola penggunaan ruang dari sektor informal di sepenggal jalan 16 ilir. Tulisan ini menyoroti sektor informal sebagai salah satu unsur pembentuk kota. Issu mengenai sektor informal telah banyak dijadikan bahan kajian. Perlu sebuah perubahan pola pikir tentang teori penataan kota untuk menghasilkan pendekatan yang lebih sesuai dengan kondisi masyarakat kita. Teori perkotaan yang berasal dari negara maju tidak dapat serta merta digunakan pada masyarakat kita yang memiliki kondisi sosial budaya dan perkekonomian yang jauh berbeda. Sektor ini yang memiliki kekhasan dalam pergerakan, perpindahan dan pola penggunaan ruang yang sangat flesibel. Beradaptasi dari pergerakan dan kefleksibelan sektor ini dalam penggunaan ruang diharapkan dapat menghasilkan solusi bagi permasalahan penataan sektor informal di perkotaan.

Transformasi urban terbesar terjadi pada banyak negara berkembang di dunia. Perubahan tersebut tidak hanya terjadi pada sektor formal seperti yang direncanakan oleh pemerintah kota, tetapi juga terjadi pada sisi yang menjadi

[1,2]Program Studi Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sriwjaya

dampak lain dari tranformasi urban tersebut. Sektor informal adalah sisi yang ikut berkembang dari perkembangan transformasi urban ini (Roy, Urban Informality:Toward an Epistemology of Planning 2005). Hampir semua pemerintah kota-kota di negara berkembang memiliki permasalahan dengan sektor informal yang perkembangnnya berada di luar perencanaan kotanya. Permasalahan pertumbuhan penduduk ini menyatu dengan kesulitan berusaha dan mendapatkan lapangan pekerjaan formal bagi pendatang baru sehingga kota merupakan tempat tumbuh dan berkembangnya tenaga kerja informal.

Penelitian mengambil sampling pada sepenggal jalan.Jalan yang diambil sebagai sampling adalah jalan pasar 16 ilir. Kondisi ini telah menjadi perhatian pemerintah Kota Palembang. Letak kawasan pasar 16 ilir yang berada di jantung kota juga tentunya merupakan masalah sosial dan perwajahan kota. Beberapa usaha perbaikan telah dilakukan oleh pemerintah kota untuk menyelesaikan permasalahan ini. Salah satunya adalah pembangunan gedung pasar 16 ilir untuk mewadahi pedagang pasar pakaian. Pembuatan gedung pasar induk di lokasi baru bagi pedagang produk segar dan basah. Pemindahan terminal liar angkutan kota yang ikut meramaikan kawasan. Usaha lain adalah penghapusan lapak-lapak kaki lima dan mengembalikan fungsi jalan sebagai jalur kendaraan. Rangkaian usaha, yang telah memakan banyak biaya, tenaga dan pengorbanan pada pelaksanaannya. ini berhasil menguraikan sebagian keserawutan yang terjadi. Namun kondisi ini tidak bertahan lama. Sulitnya penegakkan penertiban dan tidak semua pedagang mendapat tempat berjualan yang baru serta berbagai alasan lainnya kemungkinan besar membuat kawasan ini secara perlahan bergerak pada kondisi kumuh seperti sebelumnya.

Pada kawasan ini terdapat jalan 16 ilir. Letaknya di jalan utama kendaraan dengan deretan ruko di kanan kirinya. Ruko-ruko ini yang menyimpan sejarah pertumbuhan kawasan ini tetap memiliki aktivitas perekonomian yang tinggi. Gedung pasar 16 ilir juga terletak pada jalan ini. Penggalan jalan ini berakhir pada taman dan area parkir di bawah jembatan Ampera. Saat ini, sepanjang jalan akan ditemui beberapa lapak sektor informal yang berjualan kebutuhan pasar basah tradisional pada pagi hingga siang hari. Lapak ini akan berganti dengan pedagang pakaian dan kebutuhan rumah tangga lain hingga ke sore hari, dan dimalam hari beberapa warung akan mengisi lahan yang sama. Di lahan muka gedung pasar 16 ilir yang diperuntukkan untuk parkir setiap hari selalu dipadati oleh pedagang yang merupakan limpahan aktivitas perdagangan di gedung ini. Demikian juga dengan area yang diperuntukkan untuk parkir dan taman dan merupakan pertemuan berbagai jalur kendaraan menjadi pangkal kemacetan di kawasan ini.

Sektor Informal Dan Pola Penggunaan Ruang Kota

Terdapat tiga pertanyaan mendasar bagi perencanaan kota di negara berkembang yang berhubungan dengan penataan sektor informal(Roy, Urban Informality:Toward an Epistemology of Planning 2005)

- Bagaimana modalities perencanaan dapat menghasilkan produk yang tidak terencana (unplannable)?
- Bagaimana pendiskriminasian yang dilakukan oleh pemerintah terhadap sektor informal secara strategis dapat diubah untuk digunakan oleh perencana kota dengan tujuan memperbaiki kemiskinan urban?
- Bagaimana bernegosiasi dengan informalitas yang 'menginginkan' hak atas kota?

Dari tiga pertanyaan mendasar di atas dapat disimpulkan rumitnya permasalahan yang berkenaan dengan sektor ini. Walaupun banyak yang berpendapat bahwa masalah yang muncul berkenaan dengan ini adalah banyak disebabkan oleh kurangnya ruang untuk mewadahi kegiatan perdagangan yang informal tetapi permasalahan penyelesaiannya tidak sederhana. Penyediaan lahan kota bagi sektor ini membutuhkan usaha keras agar tidak menjadi bumerang bagi kebijakan itu sendiri. Pelegalan sektor in akan membunuh sektor yang diformalkan saat ini. akhirnya menjadi saingan bagi pedagang pemilik toko yang dianggap sebagai sektor perdagangan formal. Pedagang kaki lima melanggar aturan dan merebut lahan yang sebenarnya ditujukan bagi pejalan kaki dan menyulitkan akses visual dan fisik ke

toko. Hal ini memicu pemilik toko ikut merambah barang dagangan hingga ke trotoar. Persaingan yang tidak sehat antara kedua jenis sektor akan membawa dampak yang buruk bagi perekonomian.

Pada penataan kota juga pelegalan sektor ini dengan diwadahi pada lahan tertentu tidak akan serta merta menghilangkan kesemerawuran yang dihasilkan. Berbagai penolakan alokasi baru yang dianggap kurang strategis dan menyingkirkan mereka dari pembeli serta masuknya pemain baru yang menempati lahan yang ditinggalkan, disebabkan kemudahan akses untuk sektor ini, adalah dilema bagi penataannya.

Kota yang bersih hidup dengan aktivitas warganya yang beragam adalah bentuk ideal dari hasil penataan yang diharapkan.Aspek lingkungan adalah sorotan utama dalam penelitian ini. Penataan kota yang selama ini dianggap bertentangan dengan sektor informal berusaha menyiapkan agar sektor ini agar bisa masuk dalam penataan kota dan menyumbangkan aktivitasnya bagi keberagaman kehidupan kota. Hal ini bisa tercipta apabila tata kota benar-benar menyentuh ranah sosial dimana perancangan tersebut dilaksanakan.

Sebuah kota terbentuk oleh banyak faktor pembentuk yang bekerja bersamaan. Faktor yang saling berkait dan mempengaruhi adalah sektor usaha, komunitas masyarakat dan pemerintah. Ketiganya memiliki andil yang sama besar dalam pembentukan kota(Michael 2009). Kebijakan publik yang diputuskan oleh pemerintah sendiri tidak akan menghasilkan solusi terbaik. Idealnya proses pembuatan kebijakan hasil dari dialog antara masyarakat dengan pemerintah[2]. Kebijakan yang baik tidak bersifat satu arah. Berangkat dari persoalan di masyarakat dan mencari solusi yang bersahabat dan menguntungkan bersama adalah jalan terbaik.Pembuat kebijakan harus mengingat bahwa tidak semua kebijakan yang dikeluarkan sendiri oleh pemerintah dapat diterima oleh seluruh masyarakat. Tak jarang kebijakan dari pemerintah itu justru menimbulkan masalah baru di dalam masyarakat. Kebijakan tatanan kota yang merujuk pada ketertiban dan keindahan kota harus selaras dengan kebutuhan masyarakat. Pengaturan proporsi yang tepat, waktu aktivitas, dan ruang harus berangkat dari permasalahan di lapangan.

Issu utama yang menjadi dasar penelitian ini adalah cara memasukkan sektor informal tata guna lahan dengan pertimbangan keadilan sosial. Pendekatan cara pandang mengenai objek dari penataan dan mengantikan model praktek ideal dengan model kritik reliastis(Roy, Urban Informality:Toward an Epistemology of Planning 2005). Banyak kesalahan yang telah dilakukan selama ini oleh penata kota. Penata kota seringkali melupakan untuk siapa dan siapa yang terlibat dan terkena dampak dari perancangan kota. Persoalan itulah yang menjadi isu dasar bagi keberadaan sektor informal ini(Krueckeberg 1995). Sekilas sektor informal menjadi ganjalan bagi penataan tata guna lahan yang hanya mewadahi kegiatan yang legal. Menata sektor informal berarti belajar mempelajari kedailan sosial. Kesulitan dalam perancangan perkotaan adalah kontrol dan pengaturan terhadap sektor informal ini(Krueckeberg 1995). Hak atas properti yang berbeda dengan definisi selama ini(Michael 2009). Mengubah paradigma dalam memandang hak terhadap properti lahan. Hak atas lahan dalam kota dan ruang publik.

Untuk mendefinisikan tentang masalah kebijakan kita harus merujuk pada definisi dari kebijakan publik itu sendiri seperti yang telah dijelaskan diatas. Masalah kebijakan merupakan sebuah kesenjangan dari implementasi sebuah kebijakan di dalam masyarakat. Terjadinya ketidakserasian antara isi dari kebijakan terhadap apa yang terjadi di lapangan merupakan masalah dari kebijakan tersebut. Diluar catatan bahwa penataan sektor ini membutuhkan kebijakan dari berbagai pihak yang terkait,

Pola Penggunaan Ruang Oleh Sektor Informal Pada Jalan Pasar 16 Ilir

[2]UU No. 24 Tahun 1992 tentang perancangan ruang

Pasar 16 ilir Kota Palembang dapat dikatakan sebagai jantung perekonomian Kota Palembang. Letak yang strategis dan potensi perdagangan yang besar membuat lahan di pasar ini menjadi incaran banyak pihak. Setiap jengkal lahan direbutkan untuk berbagai pihak dengan berbagai penggunaan dan kepentingan. Badan jalan, area parkir, jalur hijau dan pedestrian bahkan saluran air berfungsi ditutupi dan dipadati oleh berbagai aktivitas. Ketidakteraturan dan ketidaktertiban seperti ini menimbulkan banyak kesemerawutan. Penempatan barang dagangan yang menjorok keluar bangunan toko, pedagang kaki lima yang ikut meletakkan lapak dagangan, asongan yang ikut bergerak di antara kendaraan dan pembeli, gerobak dan becak yang ikut berdesakkan di jalan, hingga jumlah pembeli yang selalu berjubel.

Gbr. 1Kondisi Jalan Pasar 16 Ilir
Sumber: Pribadi

Letak kawasan pasar 16 ilir yang berada di jantung kota juga tentunya merupakan masalah sosial dan perwajahan kota. Beberapa usaha perbaikan telah dilakukan oleh pemerintahtelah menjadi perhatian pemerintah Kota Palembang. Pembangunan gedung pasar 16 ilir untuk mewadahi pedagang pasar barang kering terutama pakaian. Pembuatan gedung pasar induk di lokasi baru bagi pedagang produk segar dan basah. Pemindahan terminal liar angkutan kota yang dahulunya ikut membuat keserawutan di kawasan. Usaha lain adalah penghapusan lapak-lapak kaki lima yang beranjak menjadi bangunan semipermanen di sepanjang jalan. Badan jalan dikembalikan pada fungsi jalan sebagai jalur kendaraan. Rangkaian usaha, yang telah memakan banyak biaya, tenaga dan pengorbanan untuk pelaksanaannya. Usaha yang berhasil menguraikan sebagian keserawutan yang terjadi. Namun kondisi ini tidak bertahan lama. Sulitnya penegakkan penertiban dan tidak semua pedagang mendapat tempat berjualan yang baru serta berbagai alasan lainnya kemungkinan besar membuat kawasan ini secara perlahan bergerak pada kondisi kumuh seperti sebelumnya.

Jalan Pasar 16 ilir merupakan penggalan jalan di kawasan pasar 16 ilir yang memiliki aktivitas perdagangan terbanyak. Aktivitas perdagangan di penggalan jalan ini sangat beragam baik komoditi yang diperdagangkan hingga pada cara berdagang. Jalan dibentuk oleh deretan ruko yang memiliki sejarah panjang sebagai cikal bakal pusat perdagangan di Kota Palembang. Ruko yang didesain dengan baik dan memiliki koridor menerus yang nyaman bagi jalur pejalan kaki.Jalur jalan ini mampu menampung 3 jalur mobil melintas dengan parkir di kanan kiri jalan. Lebar badan jalan yang ideal untuk bila aktivitas di kawasan ini mampu dikendalikan..

Koridor pejalan kaki yang memiliki desain yang cukup baik karena memisahkan pejalan kaki dari jalur kendaraan dan memberikan naungan dari hujan dan terik matahari. Koridor ini memiliki lebar 2,5 m dan mampu menampung 3-4 jalur pejalan kaki secara bersamaan. Pemerintah dengan bantuan pemilik toko telah membuat koridor ini lebih nyaman dengan memiliki perkerasan yang baik dan menerus. Bentuk koridor yang baik hampir tidak ditemui pada

perancangan ruko di jalan lain di Kota Palembang. Jalur ini membuat jalur menerus dan nyaman bagi pembeli yang berjalan kaki untuk menikmati suasana berbelanja dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya.

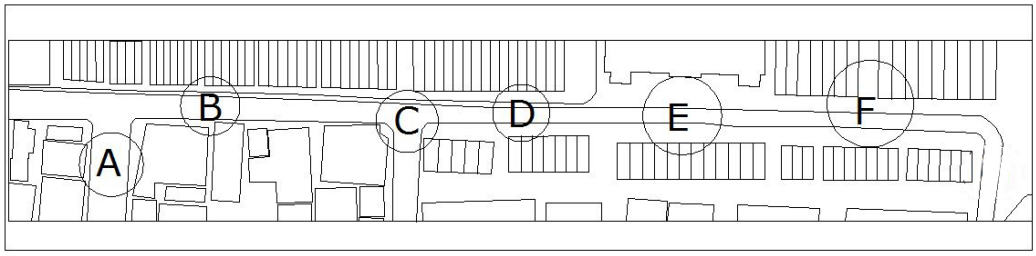
Pada ujung jalan ini juga terdapat gedung pasar 16 ilir yang merupakan gedung baru dibangun pemerintah sebagai pusat retail perdagangan kering. Mulanya gedung ini diperuntukkan untuk mewadahi para pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang jalan hingga menutup total jalan dari jalur kendaraan. Pemerintah menangani permasalahan dengan membangun secara vertikal dan menghilangkan fungsi pasar basah serta terminal kendaraan yang berada di bawah jembatan ampera.

Masalah yang muncul dikerenakan tidak diwadahinya pasar basah sedangkan kebutuhan masyarakat untuk itu masih cukup tinggi. Masyarakat membutuhkan tempat berbelanja di satu lokasi tanpa dalam satu pemberhentian kendaraan. Yang menjadi ukuran adalah jarak tempuh yang masih terjangkau dalam skala berjalan kaki. Pemindahan fungsi ke pasar 26 ilir yang juga berada di sekitar kawasan tidak banyak membantu persoalan pemenuhan tempat bebelanja kebutuhan sehari-hari masyarakat .

Ketiadaan wadah bagi kebutuhan ini dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima dan menjadi saingan bagi pedagang pemilik toko yang dianggap sebagai sektor perdagangan formal. Pedagang kaki lima melanggar aturan dan merebut lahan yang sebenarnya ditujukan bagi pejalan kaki dan menyulitkan akses visual dan fisik ke toko. Hal ini memicu pemilik toko ikut merambah barang dagangan hingga ke trotoar. Tidak adanya pembagian waktu bagi bongkar muat barang juga membuat aktivitas di siang hari sangat padat. Infrastuktur kawasan yang tidak memadai mempercepat kekumuhan kawasan. Konsep perencanaan ruang perkotaan yang harus didasari untuk memberi wadah bagi semua kegiatan bagi semua orang.

Lokasi Dan Waktu Aktivitas

Pengamatan pada pada penggalan Jalan 16 ilir disimpulkan. Lokasi pertemuan jalan adalah lokasi strategis yang dekat dengan berbagai pusat kegiatan.



Gbr. 2Area Pengamatan
Sumber: pribadi, 2011

Area A

Toko retail dan grosir

Berada pada sudut jalan membuat toko menjadi ramai dilalui pembeli. Bersaing dengan pedagang kaki lima, maka toko pun merambah pada sektor informal. Menjajakan barang dagangan hingga menjorok keluar toko adaah usaha yang selalu dilakukan untuk membatasi pedagang kaki lima memanfaatkan ruang sisa pada muka tokonya.

Toko dan aktivitas bongkar muat

Area bongkar muatpada jam 11.00-14.00 aktivitas bongkar muat bagi ruko di sekitar Jalan Sayangan dan Pasar 16 ilir dilakukan di titik ini. Truk berhenti ada lokasi pertemuan jalan ini karena sangat sulit melanjutkan perjalan memasuki jalan pasar 16 ilir di saat siang. Kepadatan kendaraan parkir dan kaki lima menutup akses bagi pemilik

ruko untuk melakukan bongkar muat tepat di muka rukonya. Bongkar muat yang dilakukan pada ujung jalan membutuhkan pergantian moda angkutan untuk menuju ke tempat tujuan. Moda angkutan yang digunakan adalah gerobak sorong dan buruh angkut panggul yang akan berjejalan dengan pejalan kaki dan kaki lima serta kendaraan yang melintas di jalan. Bongkar muat dilakukan hanya di setiap hari kerja.

Gbr. 3
Kondisi Di Persimpangan Jalan
Sumber: Pribadi, 2011

'Terminal' angkutan umum

Pertemuan jalan berarti seringkali merupakan tempat pemberhentian angkutan umum. Penumpang yang berpindah jalur jalan biasanya terjadi di persimpangan. Bila ini terjadi, maka akan mengundang tukang ojek, penarik becak dan pedagang kaki lima ke lokasi tersebut. Terlalu sering aktvitas seperti ini terjadi membuat lokasi ini menjadi terminal ilegal sumber kemacetan.

Pangkalan becak dan ojeg

Pertemuan jalan berarti simpang jalan yang menyediakan radius putar bagi yang sesuai dengan radius mobil berputar. Kendaraan tidak dapat parkir pada lokasi sisa persimpangan, tetapi berarti menyediakan ruang sisa bagi pedagang kaki lima, ojeg dan becak.

Pedagang kaki lima dengan gerobak dorong

AREA B

Deretan ruko

Pada area ini deretan ruko yang berada di jalan ini kebanyakan menjual komoditi bahan bangunan, alat pertukangan, dan bank. Kebanyakan ruko-ruko ini hanya berfungsi sebagai tempat berjualan dan kantor yang bertempat di lantai atas. Aktivitas hanya terjadi sepanjang senin-sabtu. Kondisi ini menyebabkan malam hari kawasan mati aktivitas. Secara umum area ini merupakan area yang memiliki kepadatan aktivitas paling sedikit dibanding area lain.

Pangkalan becak

Pada minggu area ini lengang. Aktivitas hanya terjadi pada area parkir berupa parkir kendaraan operasional pemilik ruko dan sedikit kaki lima serta pangkalan becak. Becak tetap berjalan karena aktivitas dari area pasar basah yang berada di muka gedung pasar 16 ilir. Demikian juga dengan pedagang kaki lima dengan gerobak yang mengandalkan penjualan dari ramainya pembeli dari limpahan gedung 16 ilir.

Gbr. 4 Pedagang buah
Sumber: Pribadi, 2011

Pedagang kaki lima

Pedagang kaki lima dengan gerobak ini menjual kebutuhan berupa jajanan di luar sayur mayur dan daging. Karena PKL yang berbeda pada area ini sifatnya pelengkap kebutuhan yang bukan merupakan tujuan utama pembeli ke pasar 16 ilir, maka keberadaannya bersifat sementara dan berpindah-pindah. Walau ada yang memilih memiliki tempat tetap dan tidak bergerak karena telah memiliki pelanggan tetap dari pelaku yang bekerja di sekitar kawasan.

AREA C

Pada area ini merupakan area peralihan dari kepadatan bongkar muat dan ruko-ruko bahan, material bangunan berubah menjadi pakaian dan kebutuhan sehari-hari. Permasalahan yang dihadapi pada area ini paling komplek dibanding area pengamatan lainnya. Jumlah pelaku dan sistem berjualan yang beragam serta keberadaannya yang berada di pertigaan jalan membuat kesemerawutan di area ini.

Pejalan kaki

Pada Area ini kepadatan diperoleh dari lalul lintas pejalan kaki yang menuju gedung oasar 16 ilir. PKL kebutuhan sehari-hari berpusat pada muka gedung pasar 16 ilir. Pejalan kaki yang jalurnya digunakan PKL berjualan melimpah ke badan jalan berdesakan dengan mobil, becak dan motor serta gerobak angkut. Kepadatan tertinggi terjadi pada siang hari senin hingga sabtu.

Gbr. 5 Kondisi badan jalan
Sumber: pribadi, 2011

Bongkar, muat parkir, dan PKL

Pada area parkir bongkar muat masih cukup ramai ditambah dengan PKL yang menggunakan area parkir sebagai lahan berjualan. PKL yang berada pada area ini masih menggunakan gerobak dorong dengan komoditi jualan yang beragam dari jajanan, pakaian hinggga sayur mayur. Becak dan motor juga mengambil tempat pada area parkir dan badan jalan.

AREA D DAN F

Memasuki area D dan F kepadatan aktivitas kian beragam. Semakin berjubel dengan kepadatan aktivitas yang berebut memperoleh ruang bagi aktivitasnya.

Pejalan Kaki

Koridor pedestrian mulai berjubel dengan pedagang kaki lima yang meletakkan lapak jualannya.

Jalur Kendaraaan

Walau masih terbatas pada koridor PKL telah beranjak ramai. Pembeli kebutuhan sehari-hari juga mulai memarkirkan kendaraannya pada sisi jalan baik berupa mobil atau motor. Otomatis jalur kendaraan umum yang melintas tinggal satu jalur.

Pemerintah telah mengatur agar arus kendaraan hanya satu arah. Peraturan itu banyak membantu mengatasai kemacetan kendaraan yang memasuki kawasan ini. Dampak negatifnya juga memberikan ruang yang lebih luas bagi pedagang untuk meletakkan dagangannya sehingga memakan badan jalan.

PKL

Aturan main yang kurang jelas sehingga keberadaan PKL ini sebenarnya sudah diketahui oleh pemerintah tetapi tidak diakui. Pedagang juga bermain lincah dengan kondisi seperti ini. Pedagang hanya berjualan pada saat-saat tertentu di saat tidak ada penertiban. Waktu penertiban menjadi semacam sandiwara anatar aparat dan pedagang. Pedagang telah mengenali waktu-waktu penertiban dan kapan waktu petugas datang meminta ‘retribusi’. Mereka telah mengetahui kapan mereka dapat tenang berjualan dan kapan dagangan harus ditutup.

Dampak dari sistem penertiban yang seperti ini membuat pedagang yang merasa tidak diakui keberadaannya memang tidak berbenah. Asal mendapat tempat berjualan mereka akan menggelar dagangan dengan barang yang seadanya agar tidak repot merapikan dan membawanya saat terjadi penertiban. Kesadaran bahwa dengan membuat tempat dan ruang dagangan yang rapi mereka akan lebih nyaman dan membuat pembeli merasa nyaman juga tidak diperhatikan. Ketidakberdayaan terhadap sistem dan tidak ada rasa memiliki akan membuat para pedagang tidak mampu bersaing dengan pasar modern saat ini. Sedikit banyak pangsa pasar :pedagang ini mulai beralih ke pasar modern yang menawarkan kenyamanan dengan harga yang masih cukup bersaing.

AREA E

Area ini adalah pusat dari aktivitas perdagangan di kawasan yang menjadi objek penelitian. Memiliki ruang terbuka paling luas di kawasan pengamatan. Ruang yang ditujukan sebagai fasilitas parkir embeli bagi gedung pasar 16 ilir ini hampir tidak menyisakan tempat yang semestinya. Penggusuran yang pernah dilakukan pemerintah hampir tidak menyisakan bekas. Pedagang kembali berjualan dikarenakan pembeli juga masih membutuhkan kehadiran mereka.Kebiasaan pembeli yang mengetahui keberadaan mereka di lokasi yang tertentu juga memberikan kemudahan dalam mencari pelanggan. Pembeli tidak sulit mencari kebutuhan sehari-hari yang sejenis

Pada area ini, PKL juga tidak lagi menggunakan gerobak dorong yang bisa berpindah, tetapi telah menggunakan lapak, baik dari karung goni, kardus, atau apa saja untuk menggelar dagangannya. PKL yang telah menggelar lapak ini memiliki tempat yang sama setiap harinya sebagai tempat lapak dagangannya.

Gbr. 6 Pedagang sayur mayur
Sumber: Pribadi, 2011

Istilah pasar tumpah seolah menjadi kebiasaan bagi PKL jenis ini. . PKL kebutuhan sehari-hari inilah yang jenis inilah yang mengambil tempat di sela-sela parkiran dan mempunyai lapak paling sederhana. PKL barang basah/kebutuhan pokok sehari-hari dengan lapak sedanya selalu menempati tempat yang paling dekat dengan jalur kendaraan. Mereka tidak memperhitungkan kendaraan sebagai bagian pelaku yang mengambil *space* jalan. Kendaraan hanya diberi sedikit ruang untuk bergerak di sela-sela pembeli yang juga bergerak seadanya. Makin mendekati badan jalan, adalah lokasi yang paling disukai.

Alasan lain selain dekat dengan pembeli adalah kemudahan bongkar muat. Bongkar muat menjadi pertimbangan bagi mereka meletakkan barang dagangan di sepanjang jalur kendaraan. Berebut dalam mendapatkan jatah barang dagangan, dan persaingan anatar mereka membuat daerah sepanjang jalan adalah lokasi yang paling dekat dan strategis untuk melihat pemasok dan pembeli.

Penjual juga selalu mencari lokasi yang berdekatan dengan penjual yang menjual barang sejenis. Kedekatan dengan pedagang sejenis menciptakan semacam ikatan senasib dan kekuatan untuk melawan aturan bersama-sama. Berdasarkan pengamatan dan wawancara penjual pasar basah ini adalah kelas terbawah dengan penghasilan paling kecil. Mereka memang berjualan karena tidak memiliki pilihan bekerja dibidang lain. Untung yang tipis dan resiko berjualan barang cepat rusak serta ketersediaan barang yang sangat mengandalkan musim panen dan kondisi cuaca.Lapak yang beragam tergantung sedikit banyaknya jualan yang berhasil dibawa hari itu.Barang yang dijual juga tidak tetap. Sayur mayur, buah atau daging tergantung ketersediaan bahan dari pemasok dan kebutuhan masyarakat saat itu.

Kesimpulan

diambil dari tabel 1 dan pembahasan pada bab tiga dengan tujuan menghasilakan alat bagi penataan sektor informal dalam perancangan kota. Diluar wacana bahwa penataan sektor ini membutuhkan kerjasama dari berbagai pihak

yang terkait, terdapat beberapa catatan penting yang bisa dijadikan pegangan bagi penataan kawasan yang berkenaan dengan sektor ini adalah sebagai berikut:

Lokasi

- Sektor yang tidak memiliki tempat ini selalu mengambil setiap tempat strategis untuk menjajakan dagangan dan jasa mereka. Dari beberapa ulasan sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa:
- Kaki lima mengejar kepraktisan. Kebutuhan lokasi tempat bekerja membuat mereka melihat pada lokasi-lokasi yang 'belum termanfaatkan secara optimal'.
- Jarak yang menjad incaran adalah radius berjalan kaki dan pusat kegiatan yang banyak dilalui orang.
- Memiliki anggapan bahwa jalan adalah ruang yang tersedia bagi semua orang dan beragam aktivitas. Kegiatan keseharian di jalan membuat semacam ruang sosial tempat bekerja dan beraktivitas.
- Badan jalan, tempat parkir, pedestrian, dan taman kota adalah tempat yang selalu menjadi sasaran bagi mereka.
- Ruang terbuka yang ramai dilalui pejalan kaki akan menjadi tempat favorit bagi PKL menggelar dagangannya.
- Memanfaatkan ruang-ruang terbuka kota atau taman kota yang sering dilewati orang tetapi relatif kurang pengawasan pihak yang berwewenang,
- Semakin banyak PKL di suatu tempat membuat lokasi tersebut menjadi lebih nyaman dan aman untuk berjualan
- PKL akan selalu menempati lapak yang berdekatan dengan penjual barang sejenis. Hal ini berkaitan dengan kemudahan bongkar muat barang jualannya. Biasanya penjual kaki lima ini memiliki angkutan bongkar barang dagangan yang kolektif.
- Ada pembagian waktu yang tidak tertulis seperti pedagang sayur selalu mengambil waktu pagi hari dan pedagang pakaian mengambil waktu sore hari hingga menjelang malam dan malam hari adalah waktu bagi pedagang makanan.
- Jalur sirkulasi baik jalan, trotoar, lahan parkiradalah lokasi utama untuk beraktivitas.
- PKL selalu mencari tempat yang stategis dan ramai oleh berbagai aktivitas. Kedatangan PKL selalu juga mengundang sektor informal lain yaitu pengangkut gerobak sorong, becak, ojeg dan lainnya.
- menggunakan lahan kota tanpa terdaftar secara formal,
- menggunakan lahan rumah tinggal atau gang-gang pemukiman urban,
- Lokasi pertemuan jalan adalah lokasi strategis yang dekat dengan berbagai pusat kegiatan. Kemacetan terjadi karena tidak ada pengaturan lokasi aktivitas.
- Pedagang kaki lima selalu mencari deretan toko barang sejenis/sebanding dengan produk jualannya. Hal ini mungkin dikarenakan mereka adalah 'cabang' dari toko tersebut
- Lokasi naik-turun penumpang akan selalu diikuti dengan pedagang kaki lima dan becak. Metode berjualan PKL yang menjemput bola akan mendorong PKL mendekati lokasi yang benyak potensi pembeli. Lokasi ini merupakan salah satu tempat yang memiliki potensi tersebut.
- Pedagang barang kebutuhan sayur mayur adalah golongan yang paling 'lemah' ekonominya dibanding pedagang lain. Mereka seolah tidak memiliki pilihan lahan dan tidak segan-segan menempati lokasi yang berbehaya. Lokasi seperti badan jalan dengan barang dagangan yang sangat dekat dengan jalur sirluasi, seolah tumpah ke jalur kendaraan, adalah contoh lokasi yang sering digunakan pedagang jenis ini.

- Menata sektor informal terutama padagang kaki lima tidak dapat serta merta menata lahan di lokasi baru yang rapi dan tertata. Sifatnya yang cenderung selalu bergerak dan berubah, baik bentuk tempat maupun jenis dagangannya, membuat pembagian yang kaku terhadap perubahan tidak efektif. Sifat pedagang yang selalu mencari ruang dalam lokasi yang strategis dapat dijadikan alat untuk penataan sektor ini. Untuk itu penataan kawasan dapat menggeser letak kestrategisannya. Menutup jalan, memindahkan jalur angkutan kendaraan, membuka jalur kendaraan baru, memindahkan area parkir adalah beberapa contoh penataan yang dapat dilakukan.
- Penataan kawasan harus sangat sensitif terhadap kemungkinan ruang sisa yang masih mungkin digunakan untuk menggelar dagangan. Contohnya: pedagang kaki lima mengetahui kendaran yang diparkir untuk waktu lama dan sebentar. Parkir kendaraan dalam waktu lama biasanya selalu menempati lokasi tertentu yang akhirnya menjadi incaran PKL untuk meletakkan barang dagangan di ruang antaranya.

Mobilitas

Mengangkut barang dagangan adalah pekerjaasn yang melelahkan karena membutuhkan tenaga yang banyak terutama jika beban barang dagangan yang cukup besar dan berat untuk dibawa atau dipikul. Oleh karenanya, jenis pedagang keliling yang memiliki modal akan melengkapi moda pergerakan yang semakin baik. Berkembang dari gerobak dorong beroda, menjadi gerobak berkayuh, selanjutnya berkembang menjadi gerobak bermotor atau bermobil. Efesiensi tenaga manusia digantikan oleh tenaga mesin. Perlengkapan yang ditambahkan juga semakin lengkap, menambah pelindung barang dagangan, pelindung penjaja, label-label iklan dan seterusnya.

Sementara, kakilima yang menetap biasanya lebih dimanja oleh pelanggan yang melintasi barang dagangannya. Kakilima yang menetap didukung juga lokasi yang strategis, misal dekat keramaian pasar, stasiun, terminal atau kampus. Semakin lama pedagang kakilima menetap, semakin terlihat perilaku dan tuntutan untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan fungsional tinggal. Penggunaan ruang publik yang semakin meluas, rutinitas dan kapasitas membuang air cucian perkakas, tenda menjadi gubuk yang lebih permanen, pedagang mulai menetap dengan tidur di tempat berdagang pada malam hari, dan tumpukan kotak-kotak penyimpanan barang-barang yang tidak dibongkar pasang lagi. Bagi pedagang kakilima hal ini memberikan banyak kemudahan. Bertolak belakang dengan kenyamanan lingkungan bagi pengguna lainnya maka cara menetap pedagang menimbulkan masalah-masalah lingkungan, kekumuhan, penyumbatan selokan, sampai pada terganggunya lalulalang masyarakat karena lokasi para pedagang kakilima. Biasanya kakilima jenis ini adalah kakilima yang menjajakan makanan, terutama dengan tenda. Demikian juga kios-kios kecil kakilima yang menjual rokok dan barang kelontong mengunakan ruang yang lebih kecil dan gerobak yang masih bisa dipindah.

Kakilima yang berkeliling karena sifatnya yang bergerak menyumbang permasalahan yang berbeda bagi penataan ruang kota. Kesulitan menetapkan lokasi berdagang sesuai dengan pasar pembeli pedangang dan jenis dagangan adalah salah satunya. Cara berdagang yang menjemput bola juga membuat pedagang bisa meletakkan barang dagangan dimana saja.

Kecenderungan ”mobilitas” maupun ”kemenetapan” dari pedagang kakilima tentu sangat terkait dengan banyaknya pembeli pada lokasi itu. Alasan lain adalah kemudahan untuk mendapatkan tempat usaha untuk ‘menetap’ serta kontrol pemerintah setempat terhadap ruang yang menjadi tempat usaha pedagang kakilima tersebut. Pedagang yang menetap perlu mendapat ”ijin berdagang penguasa setempat’. Yang dimaksud ”penguasa setempat” bisa merupakan penguasa formal yakni aparat pemerintah, atau penguasa informal yakni orang-orang setempat yang dianggap bisa menjamin pedagang untuk menjual dagangan di tempat tersebut. ”Perijinan” bisa menggunakan surat

legal dari pemerintah setempat, tetapi biasanya interpretasi pedagang terhadap ”adanya ijin” karena mereka telah ditarik ”pajak/retribusi” oleh aparat pemerintah dan atau ”non-pemerintah.”Pada tempat yang bebas retribusi mengindikasikan tidak adanya kontrol penggunaan ruang publik baik oleh pemerintah maupun masyarakat sendiri. Ruang publik harusnya bisa diakses secara luas oleh semua orang tanpa ada upaya mendominasi penggunaan oleh pihak tertentu terhadap kepentingan pihak yang lain.

Sektor pedagang kaki lima dalam hal temasuk penjual jasa yang berdasar pada pergerakan, bisa dibagi dibagi atas lima jenis:

Pedagang yang menggunakan mobil. Jenis mobil yang digunakan biasanya bak terbuka walau belakangan ini dengan banyak kalangan menengah yang masuk menjadi bagian sektor informal, sering terlihat mobil pribadi non nagkutan yang digunakan sebagai moda perdagangan.

Pedagang dengan menggunakan motor dan tricycle. Kemudahan pergerakan dan modal yang relatif lebih kecil dibandngkan menggunakan mobil, maka pedagang dengan menggunakan motor semakin meningkat jumlahnya. Dengan menggunakan motor maka jarak jangku pedagang menjadi lebih luas. Demikian juga dengan kecepatan bergerak.

Pedagang yang menggunakan sepeda adalah varian lain dari yang menggunakan motor. Dengan jarak jangkau dan kecepetan yang lebih rendah, pedagang yang menggunakan sepeda tetap menjdi pilihan moda pergerakan. Modal yang relatif lebih murah dan kecepatan rendah memberi keuntungan lain. Kecepatan rendah dibutuhkan oleh pedagang untuk menjajakan barang dagangan. Terlalu cepat pembeli tidak sempat mengejar penjual yang berdagang.

Tipe selanjutnya adalah pedagang gerobak beroda. Gerobak dorong yang membantu mengangkut barang dagangan yang lebih banyak dan berat. Barang dagangan biasanya makanan dan minuman yang segar langsung dirau saat pembeli datang. Pedagang seperti ini menyiapkan kompor dan alat pencuci sederhana dalam gerobaknya.

Asongan dan pikulan adalah tipe selanjutnya. Barang dagangan biasanya lebih ringan dan mampu dibawa berkeliling dengan bakul atau kota asongan. Pedagang bakul memberikan ciri khas pada jajanan yang ditawarka. Peralatan masak yang lebih sederhana dan bahan baku yang jauh lebih ringan dibawa dengan bakul berkeliling. Seringkali juga bakul mengangkut jajanan yang telah masak tinggal dinikmati. Sedangakan jenis bakul lain memungkinkan untuk menjual tanaman hias, atau buah yang bertanya relatif ringan. Asongan dibedakan dengan bakulan karena beratnya yang lebih ringan. Lebih gesit dalam pergerakan, asongan dapat menyelinap di antara mobil-mobil dan pejalan kaki, serta memasuki bus, dan toko untuk menjajakan dangangnnya.

Pedagang yang menggelar lapak atau meja dagangan tanpa atap adalah tipe yang lebih menetap. Pergerakan hanya dilakukan pada saat dagangan telah usai dijual. Pedagang seperti ini biasanya membawa pulang dagangan atau memiliki tempat untuk menitipkan kotak atau gelaran dagangan.

Terakhir adalah pedagang kaki lima dengan warung dan tenda semi permanen. Jenis inilah yang seringkali akhirnya menjadi pengguna ruang secara menetap. Barang dagangan yang biasanya memiliki waktu dagangan yang lebih panjang, terkadang sepanjang hari membuat pedagang ini cenderung menetap dan tidak merapikan tempat dagangan kembali. Pada beberapa kasus pedagang jenis ini ‘telah membeli’ lapak sehinga ‘memiliki’ hak untuk menetap. Dari meja sederhana dilengkapi dengan payung pelindung penjaja, berubah menjadi tenda sederhana dan jadilah kemudian warung makan kecil.Kesadaran akan ketidakformalannya membuat mereka tidak berusaha memperindah tempat dagangan. Hal ini untuk menjaga bila terjadi penertiban yang dilakukan oleh pemerintah.

Space Use

Pedagang kaki lima melanggar aturan dan merebut lahan yang sebenarnya ditujukan bagi pejalan kaki dan menyulitkan akses visual dan fisik ke toko. Mengambil badan jalan berarti mengurangi kenyamanan bagi pejalan kaki. Tetapi memberi keuntungan timbal balik bagi pejalan untuk mendapatkan kebutuhan sehari-hari dengan murah dan cepat. Ukuran pejalan kaki ditekan hingga mencapai ruang yang sangat minim untuk berjalan. Menyerempet badan jalan bukan hal baru lagi. Kaki lima yang menggelar lapak selalu mengambil lokasi jalan apabila dikelilingi oleh keramaian terutama pada area sekitar pasar tradisional.

Pada taman kota yang dilalui banyak pejalan kaki. Gang-gang yang memiliki space berlebih maka akan digunakan sebagai tempat berjualan. Untuk kaki lima gerobak dan asongan kebutuhan ruang menjadi lebih fleksibel. Selama ramai pejalan kaki dan space masih memungkinkan untuk meletakkan gerobak dorong atau bakul angkut, maka lokasi bisa digunakan untuk berdagang.

Asongan adalah tipe pedagang kaki lima yang paling fleksibel. Berjalan di antar kendaraan bermotor dan pejalan kaki adalah kondisi yang mereka jalani sehari-hari. Tipe barang dagangan lebih ringan, mudah dibawa, dan sering dibutuhkan pengguna kendaraan bermotor dan pejalan kaki, mereka mampu bergerak cepat saat lampu merah menyala di persimpangan jalan.Beberapa menawarkan jasa berupa ngamen dan membersihkan mobil . Dicurigai sebagai usaha mengemis bahkan memeras secara halus, asongan tipe ini terasa sangat mengganggu.

Arsitektur

Permasalahan utama pedagang kakilima atau sektor informal lainnya adalah mereka memulai usaha atau bertahan untuk berusaha dengan modal yang apa adanya. Modal usaha yang kecilmenyebabkan sangat sulit untuk menyiapkan sarana berdagang yang memadai. Alasan itulah yang membuat mereka berusaha dengan apa adanya dengan modal apa saja. Pemakaian karung goni, keranjang buah dari industri, karung buah adalah menjadi modul standar bagi barang dagangannya. Penataan lapak berarti menggunakan modul dagangan ini sebagai dasar pembagian ruang. Asongan yang ”menjinjing langsung”, menggunakan selendang, ”tas kresek” atau kardus bekas untuk membawa barang dagangannya adalah contoh usaha tersebut. Jika pedagang mendapat modal dari juragan yang memiliki usaha maka mereka akan membawa gerobak dorong sebagai moda berdagang. Juragan bukan hanya juragan golongan menengah, tetapi bisa saja perusahaan besar yang menitipkan label produk mereka di gerobak asongan.Para sponsor sering mengembangkan tipe kios ini dan banyak yang diberikan secara cuma-cuma atau dengan harga relatif murah kepada masyarakat. Hal ini membantu penataan lingkungan bila dilihat dari rancangan kios yang cukup kecil dan kompak, dan disain lebih menarik. Lebih jauh, bagi sponsor rancangan kios yang cantik dan unik bisa merupakan media promosi sekaligus agen pengecer terdepan dari barang produksi mereka.

Berbicara mengenai pedagang yang menetap, maka sekarang ini terjadi tren di kalangan menengah untuk membuat waralaba. Waralaba yang menggunakan pedagang kaki lima sebagai ujung tombak penjualannya. Sistem yang lebih terorganisir dengan barang jualan yang lebih bermutu, dan modal minim membuat waralaba semacam ini makin meningkat jumlahnya. Pedagang kakilima yang pemilik nama waralaba atau sponsor, biasanya semakin memikirkan sisi-sisi fungsional tempat jualan, dan semakin mempertimbangkan unsur estetika. Pengutamaan sisi fungsional membuat sebagian pedagang gerobak ini kian”canggih” desain yang tampilannya.

Struktur Dan Utilitas

Sektor informal memiliki kecenderungan pemilihan lokasi dan bentuk fisik ”arsitektur” tempat usaha menjadi sangat spesifik. Selain itu, dengan adanya karakter bisnis yang bergerak sesuai dengan ‘kondisi pasaran’ menghasilkan karakter arsitektur tempat usaha yang menggunakan teknologi bongkar pasang dan pindah-

pindah. Banyaknya sektor informal dalam bentuk penyedia barang yang dilakukan dengan cara membuka lapak ataupun menjaja dalam gerobak dorong di badan jalan seringkali menjadikan kesemerawutan kota.

Pedagang kaki lima yang memang dibutuhkan oleh kebanyakan orang dan menjadi kendala bagi kebersihan, ketertiban, kebisingan dan polusi visual. Keluwesan dan kepraktisan untuk bergerak adalah kedala bagi penyediaan utilitas yang menunjang dan diperlukan bagi usaha perdagangan yang dilakukan. Ketidaklegalan juga menjadi alasan pemetintah tidak pernah menyediakan fasilitas dan utilitas bagi pedagang untuk berusaha. Ketidaknyamanan dan kesehatan menjadi dampak akibat dari tumbuhnya sektor ini di perkotaan.

Perusakan visual dari ketidakteraturan dan lingkungan dari pembuangan sampah sebagai hasil sampingan dari perdagangan adalah kondisi yang tidak terelakkan dari penolakan kehadiran pedagang kaki lima sebagai bagian pembentuk kota.

Daftar Pustaka

Firdausy, C. M. "Model dan Kebijakan Pengembangan Sektor Informal Pedagang Kaki Lima." LIPI.: 139156, 1995.

Gerber, James. Measuring the informal economic sector. ?: The San Diego Dialogue Report: Cross Border Ecomonic Bulletin vol 3 no. 1.3, 2003.

Hall, P, and U Pfeifferx. Urban fiiture 21: A global agenda for 21st century cities. London: E & PN Spon, 2000.

Ikaputra, and Agus Nur Rochman. TIPOLOGI KAKILIMA: Kajian Sistem Desain Kakilima dalam Konteks Sektor Informal. NALARs Volume 3 Nomor 2, 2004.

ILO. The Dilemma of the Informal Sector. Report of the Director General, Part I. the 78th Session of the International Labour, 1991.

—. Women and men in the informal economy: a statistical picture, Geneva: Internationl Labour Office. 2002.

Krueckeberg, Donald A. The difficult character of property: To whom do things belong? Journal of the American Planning Association, 1995.

Ludher, Lee Lee Loh. Women in the Informl Sector in Malaysia. http//www.bahai.org/article-1-7-6-12., 2002.

Michael, Dobbin. Urban design and people. USA: John Wiley and Sons, 2009.

Munbodh, Suresh. Mobile Unit for the Informal Sector. http://www. unevoc.unesco.org, 2003.

Roy, Ananya. "Urban Informality:Toward an Epistemology of Planning." Journal of the American Planning Association, Vol. 71, No. 2, 2005: 147-158.

Roy, Ananya, and Nezar Alsayyad. Urban Informality: Transational Perspectives from the Middle East, Latin America and South Asia. 2004: Lexington Books, 2004.

Sethuraman, S.V. Urban Poverty and the Informal Sector: A Critical Assessment of Current Strategies . Geneva: International Labour Organization, 1997.

Sethuraman, SV. Impediments And Growth Dynamics Of Urban Informal Sector. A Case Study Of Fiji's Urban Informal Sector. Geneva: ILO, 1992.

Shirvani, Hamid. the Urban Design Process. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1985.