

11
KAR
P 01

**PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kabupaten Blora**

T E S I S

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota**

Oleh :

**SAMGAUTAMA KARNAJAYA
L4D000131**



**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang , Oktober 2002



SAMGAUTAMA KARNAJAYA
NIM L4D000131

**PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kabupaten Blora**

**Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro**

Oleh :

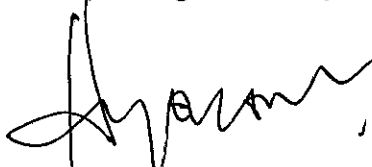
**SAMGAUTAMA KARNAJAYA
L4D000131**

**Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 5 Oktober 2002**

**Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik**

Semarang, Oktober 2002

Pembimbing Pendamping



Ir. Hadi Wahyono MA

Pembimbing Utama



Ir. Bambang Setioko, M.Eng

**Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro**



Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

Dan jika kau tiada sanggup bekerja dengan cinta,
hanya dengan enggan, maka lebih baiklah jika engkau
meninggalkannya, lalu mengambil tempat
di depan gapura candi, meminta sedekah dari mereka
yang bekerja dengan suka cita.

Sebab bila kau memasak roti dengan rasa tertekan,
maka pahitlah jadinya dan setengah mengenyangkan.

Bilamana kau menggerutu ketika memeras anggur,
gerutu itu meracuni air anggur.

Dan walaupun kau menyanyi dengan suara bidadari,
namun hatimu tidak menyukainya,
maka tertutuplah telinga manusia dari segala
bunyian siang dan suara malam hari.

(Khalil Gibran)

Kupersembahkan kepada:

- ❖ Isteriku tercinta, Pipit Windri Aryati, yang memberi semangat dan mendukungku senantiasa
- ❖ Anakku yang tercinta, Azriellia Arsawaradana
 - ❖ Bapak dan Ibu terkasih
 - ❖ Adik-adikku dan kakakku yang kukasih
 - ❖ Teman-teman yang memberi dorongan
- ❖ Pemerintah Kabupaten Blora serta almamaterku Universitas Diponegoro

Abstract

Cepu City is a small city that keeps on changing in line with social, economic and society culture changes. The changes are dominated by city economic development and Blora Regency local government involvement. The city economic development is indicated by the concentrated economic activities. The concentration of the economic activities gradually forms an agglomeration of activities supporting each other so that it can take a role as city spatial structure. In the development process, the spatial structure becomes city center of Cepu City with a conventional market as a mean embryo. This activity continuously goes on so that it generates a disparity between regions i.e. a hinterland region and a city center region viewed from land price, physical development and city transportation sides. In 1989 Blora Regency local government relocated the conventional market to the Cepu hinterland that was relatively not developed. By relocating the market it meant the city spatial structure had occurred because a market became a component to form spatial structure for small cities especially Cepu City. The relocation of the city spatial structure would have an impact on city physic development. It would physically influence on city morphology and non-physically influence on the changes of the social activities of the Cepu societies. The problems caused by the relocation of the conventional market are whether the relocation will have impacts on the Cepu City morphology.

This research will study on the influence of market relocation, that means city spatial structure changes, towards Cepu City morphology. City morphology is formed by land use, road pattern or transportation and building characteristics. So, this research studies whether the new location can take a role as city spatial structure so that it will change land use, transportation and characteristics or a building typology of Cepu City. The technique analysis used is a qualitatively phenomenal approach that is supported by hypothesis test analysis and chi square test to find out whether there are significant correlation between the factors influencing the changes with operational variables. By finding out the influencing factors and the degree of the changes, the city physic development could be controlled or planned so that it has good city morphology having a good management proper to city loads in serving the society.

Through analysis having been done it appears that the market relocation can change land use, road pattern and transportation as well as types or forms of the city buildings of Cepu City. The factors influencing land use changes are land function, land price, location, facility completeness as well as built land changes. Transportation and road pattern changes are influenced by factors such as the reachable distances, ways and times as well as the travel cost and comfort degree. The changing road pattern is influenced by land availability in the new housing area so that new local roads were built. While building form changes were influenced by new house development in the new houses area and along Pramuka Street closing to the market.

Form the research result it is recommended that further research so that the Cepu City development especially in the surrounding of the market location became better developed and fairly distribution of the transportation service and land use can be attained. In addition, further implementation is still needed i.e. by building new roads, flood control and physical arrangement of Cepu City Region.

Abstraksi

Kota Cepu merupakan kota kecil yang masih terus berkembang sesuai dengan perubahan sosial, ekonomi dan budaya masyarakatnya. Perubahan tersebut lebih banyak didominasi oleh perkembangan ekonomi kota dan campur tangan pemerintah Kabupaten Blora. Perkembangan ekonomi kota tersebut ditandai oleh terkonsentrasinya kegiatan perekonomian. Konsentrasi kegiatan perekonomian ini secara perlahan membentuk aglomerasi kegiatan yang saling menunjang sehingga mampu berperan sebagai struktur ruang kota. Dalam perkembangannya, struktur ruang tersebut menjadi pusat kota Cepu dengan pasar tradisional sebagai embrio utamanya. Konsentrasi kegiatan ini terus berlanjut sehingga menimbulkan disparitas antar kawasan yaitu kawasan pinggiran dan kawasan pusat kota baik dari sisi harga tanah, perkembangan fisik dan pergerakan kota yang terjadi. Pada tahun 1989, pemerintah kabupaten Blora memindahkan pasar tradisional tersebut ke arah pinggiran kota Cepu yang relatif belum berkembang. Dengan pemindahan lokasi pasar ini berarti terjadi perubahan struktur ruang kota Cepu karena pasar menjadi komponen pembentuk struktur ruang untuk kota-kota kecil khususnya kota Cepu. Pemindahan struktur ruang kota tersebut akan berdampak pada perkembangan kota secara fisik dan non fisik. Secara fisik akan berpengaruh pada morfologi kota dan secara non fisik berpengaruh pada perubahan kegiatan (kebiasaan) masyarakat kota Cepu. Permasalahan yang ada dengan pemindahan lokasi pasar ini adalah apakah pemindahan lokasi pasar akan mempengaruhi morfologi kota Cepu.

Dalam penelitian ini akan mengkaji pengaruh pemindahan lokasi pasar (yang berarti terjadi perubahan struktur ruang kota) terhadap morfologi kota Cepu. Morfologi kota dibentuk oleh tata guna lahan, pola jalan atau pergerakan dan karakteristik bangunan. Oleh karena itu penelitian ini mengkaji apakah lokasi yang baru mampu berperan sebagai struktur ruang kota sehingga akan merubah tata guna lahan, pergerakan dan karakteristik atau tipologi bangunan kota Cepu. Teknik analisis yang dipergunakan melalui pendekatan fenomenologis secara kualitatif yang ditunjang dengan analisis uji hipotesis dan uji chi square untuk mengetahui apakah faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tersebut terjadi korelasi yang signifikan dengan variabel-variabel operasional. Dengan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi dan tingkat perubahannya maka perkembangan fisik kota dapat dikendalikan atau dapat direncanakan sehingga memiliki bentuk kota yang baik dengan pengelolaan yang baik sesuai dengan beban kota dalam melayani masyarakatnya.

Melalui analisis yang telah dilakukan ternyata pemindahan lokasi pasar mampu mengubah tata guna lahan, pola jalan dan pergerakan serta tipe atau bentuk bangunan kota Cepu. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tata guna lahan adalah fungsi lahan, harga tanah, lokasi, kelengkapan fasilitas serta perubahan lahan terbangun. Perubahan pola pergerakan dan pola jalan dipengaruhi oleh faktor-faktor jarak pencapaian, cara pencapaian, waktu pencapaian, biaya perjalanan dan tingkat kenyamanan. Pola jalan yang berubah dipengaruhi oleh keberadaan lahan di permukiman baru sehingga di bangun jalan-jalan lingkungan yang baru. Sedangkan perubahan bentuk bangunan dipengaruhi oleh pembangunan rumah-rumah baru di kawasan permukiman baru dan sepanjang jalan Pramuka yang berdekatan dengan pasar.

Dari hasil penelitian ini direkomendasikan untuk dilakukan penataan kawasan sekitar pasar, pembangunan jalan baru, pengendalian banjir dan penelitian lanjutan sehingga perkembangan kota Cepu khususnya di sekitar lokasi pasar menjadi berkembang dengan lebih baik dan terjadi pemerataan pelayanan transportasi dan pemanfaatan guna lahan. Disamping itu juga diperlukan pengendalian harga tanah sehingga kota Cepu dapat lebih cepat berkembang secara terarah dan terkendali.

KATA PENGANTAR

Dengan segala kerendahan hati saya panjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang selalu melimpahkan kasih dan karuniaNya sehingga tugas thesis ini dapat terselesaikan dengan judul :

PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA

Studi Kasus : Kota Cepu Kabupaten Blora.

Thesis ini merupakan tindak lanjut dari tugas pra thesis dengan melakukan penelitian, analisis dan temuan hasil penelitian sehingga diperoleh rekomendasi untuk dilakukan kajian lanjutan atau sebagai dasar perencanaan perkembangan kota.

Dalam kesempatan ini saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Ir. Bambang Setioko, MEng selaku mentor dan Bapak Ir. Hadi Wahyono, MA selaku comentor yang telah berkenan memberikan bimbingan dan pengarahan selama penyusunan thesis ini.
2. Bapak Ir Djoko Suwandono, MSP sebagai dosen pembahas dan Ir. Wisnu Pradoto, MT selaku dosen penguji dalam sidang ujian thesis yang telah memberikan masukan dan saran bagi penyempurnaan thesis ini.
3. Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA selaku ketua Program dan segenap dosen serta karyawan MTPK yang senantiasa membantu hingga terselesaikannya tesis ini.
4. Pengelola program CBUIM yang telah memberikan beasiswa selama studi.
5. Bapak Bupati Blora yang telah memberikan bantuan selama pelaksanaan studi.
6. Semua pihak serta rekan-rekan yang telah membantu secara moril hingga selesainya thesis ini.

Banyak kekuarangan dalam penulisan ini tetapi saya berharap semoga thesis ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang ,
Penyusun

Samgautama Karnajaya
L4D000131

DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRACT	v
ABSTRAKSI	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR GRAFIK	xi
DAFTAR PETA	xii
DAFTAR DIAGRAM	xii
DAFTAR MATRIKS	xii
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Permasalahan.....	4
1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian	6
1.3.1. Tujuan	6
1.3.2. Sasaran	6
1.3.3. Manfaat Penelitian	7
1.4. Ruang Lingkup.....	7
1.4.1. Ruang Lingkup Substansial	7
1.4.2. Ruang Lingkup Spasial	8
1.5. Kerangka Pemikiran.....	8
1.6. Sistematika Penulisan	11
BAB II PASAR DAN MORFOLOGI KOTA	
2.1. Kajian Teori Pasar	13
2.1.1. Pengertian Pasar	13
2.1.2. Peran Pasar	15
2.1.3. Fungsi Pasar	16
2.1.4. Sistem Distribusi Pasar	18
2.1.5. Sistem Perpasaran	19
2.1.6. Kegiatan Ikutan sebagai Akibat Kegiatan Pasar	20
2.2. Kajian Teori Morfologi Kota	21
2.2.1. Morfologi Kota dan Tata Ruang	21

2.2.2.	Teori Pembentukan Ruang Kota	23
2.2.3.	Teori-teori Struktur Ruang Kota	25
2.3.	Pasar sebagai Komponen Pembentuk Struktur Ruang Kota...	29
2.3.1	Pasar Sebagai pusat Kegiatan dan Pusat Pelayanan	30
2.3.2.	Pasar Sebagai Pusat Sistem Pergerakan	33
2.3.3.	Pasar Sebagai Pusat Pembentuk Fisik Kawasan	34
2.4.	Pengaruh Perubahan Struktur Ruang Kota	35
2.5.	Rumusan Kajian Teori	42
BAB III	GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI	
3.1.	Fungsi dan Peran Kota Cepu	46
3.2.	Gambaran perekonomian	48
3.3.	Karakteristik Kependudukan	51
3.4.	Struktur Internal Kota Cepu	52
3.5.	Penggunaan Lahan kota Cepu	55
3.6.	Sistem Pergerakan	58
BAB IV	PENDEKATAN DAN METODA PENELITIAN	
4.1.	Pendekatan Penelitian	61
4.2.	Metoda Pelaksanaan Penelitian	63
4.2.1.	Kebutuhan Data	63
4.2.2.	Teknik Pengumpulan Data	64
4.2.3.	Teknik Pengolahan dan Penyajian Data	65
4.2.4.	Teknik Sampling	66
4.2.5.	Teknik Analisis	68
BAB V	ANALISIS PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA	
5.1.	Pengaruh Pemindahan Lokasi Pasar	70
5.1.1.	Analisis Perubahan Lahan	70
5.1.2.	Analisis Tingkat Kepadatan	73
5.1.3.	Analisis Perubahan Harga Tanah	75
5.1.4.	Analisis Perubahan Lahan Terbangun Kota Cepu.....	77
5.1.5.	Analisis Perubahan Struktur Ruang Kota Cepu	83
5.1.6.	Analisis Perubahan Pergerakan	86
5.1.7.	Analisis Tipologi Bangunan	89
5.1.8.	Rangkuman	94
5.2.	Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Morfologi Kota Cepu	95
5.2.1.	Faktor-faktor Yang mempengaruhi Perubahan Guna Lahan	95
5.2.2.	Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Pergerakan	99
5.2.3.	Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Bangunan	107
5.2.4.	Rangkuman	109

5.3. Dampak Pemindahan Lokasi Pasar	110
5.3.1. Dampak Terhadap Perubahan Harga Tanah	110
5.3.2. Dampak Pelayanan Pasar	111
5.3.3. Dampak Terhadap Ketersediaan Fasilitas	113
5.3.4. Dampak Terhadap Sistem Pergerakan	114
5.3.5. Dampak Terhadap Perubahan Bangunan	120
5.3.6. Rangkuman Dampak Pemindahan Lokasi Pasar	120
5.4. Temuan Hasil Penelitian	121

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan	126
6.2. Rekomendasi	128
6.2.1. Rekomendasi Pelaksanaan.....	128
6.2.2. Rekomendasi Penelitian	129

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN 1 : Hasil Konsultasi Thesis
LAMPIRAN 2 : Kuesioner dan Hasil Penelitian
LAMPIRAN 3 : Daftar Tabel dan Perhitungan SPSS

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Model Bid Rent Dan Zone Penggunaan Lahan Kota (Ratcliff).....	38
Gambar 2.2.	Kekuatan-Kekuatan Dinamis Yang Mempengaruhi Struktur Keruangan Kota	40
Gambar 2.3.	Kriteria Struktur Ruang Yang Terseleksi.....	42
Gambar 5.1.	Perubahan Struktur Kota Cepu	85
Gambar 5.2.	Peta Tipologi Bangunan Di Pusat Kota, Kawasan Pt Kai Dan Pt Migas	92
Gambar 5.3.	Peta Tipologi Bangunan Pada Kawasan-Kawasan Baru.....	93
Gambar 5.4	Perubahan Bentuk Bangunan Rumah Tinggal.....	109

DAFTAR GRAFIK

Grafik 5.1.	Perubahan Tingkat Kepadatan Netto	75
Grafik 5.2.	Perbandingan Pengaruh Harga Tanah Antara Jarak Rumah Ke Pusat Kota Dan Ke Pasar Induk	97
Grafik 5.3.	Tingkat Pelayanan Kegiatan Komersial Untuk Memenuhi Kebutuhan Sehari-hari	111
Grafik 5.4.	Prosentase Alat Angkutan Yang Dipergunakan Ke Pasar.....	117

DAFTAR PETA

Peta 1.1.	Peta Pemindahan Lokasi Pasar	5
Peta 3.1.	Peta Struktur Ruang Kota Cepu	55
Peta 3.2.	Tata Guna Lahan Tahun 2001	56
Peta 3.3.	Peta Klas Jalan	60
Peta 5.1.	Sebaran Perubahan Tata Guna Lahan	72
Peta 5.2.	Peta Perubahan Harga Tanah Di Kawasan Pingiran	76
Peta 5.3.	Perembetan Kota Cepu Secara Meloncat	78
Peta 5.4.	Penyatuan Perembetan Perubahan Lahan	80
Peta 5.5.	Hubungan Batas Adminstrasi Kota Dengan Batas Fisik Kota	82
Peta 5.10.	Pusat-Pusat Pergerakan Kota Cepu	115
Peta 5.11.	Perubahan Struktur Ruang Kota Cepu	116

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1.	Kerangka Pemikiran	10
Diagram 2.1.	Distribusi Materi Perdagangan	18

DAFTAR MATRIKS

Matriks 2.1.	Pengelompokan Fasilitas Perdagangan	20
Matriks 2.2.	Daya Tarik Dan Daya Dorong Pada Gerakan Sentrifugal Dan Sentripetal Kota	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Contoh Keterkaitan Proses Non Spasial Dan Struktur Ruang ...	26
Tabel 2.2.	Kriteria Struktur Ruang Kota	32
Tabel 2.3.	Rumusan Faktor Pengaruh Dan Variabel Yang Dipengaruhi Oleh Perubahan Lokasi Pasar	44
Tabel 3.1.	Perkembangan Pdrb Kecamatan Cepu Atas Dasar Harga Berlaku Dan Kontribusi Sektoral	49
Tabel 3.2.	Kontribusi Sektor Perdagangan Terhadap Pdrb Atas Dasar Harga Konstan	50
Tabel 3.3.	Fasilitas Perekonomian Kota Cepu Dirinci Tiap Kelurahan.....	51
Tabel 3.4.	Jumlah Penduduk Dan Tingkat Kepadatan.....	51
Tabel 3.5.	Penduduk Menurut Pendidikan	52
Tabel 3.6.	Penggunaan Lahan Kota Cepu	58
Tabel 4.1.	Teknik Pengumpulan Data	65
Tabel 5.1.	Perubahan Penggunaan Lahan	70
Tabel 5.2.	Tingkat Kepadatan Penduduk	74
Tabel 5.3.	Tingkatan Bentuk Fisik Kota Cepu.....	81
Tabel 5.4.	Perubahan Trayek Dan Jumlah Angkutan.....	87
Tabel 5.5.	Hipotesa Harga Tanah Terhadap Jarak Rumah Ke pusat kota Dan Jarak Rumah Ke Pasar	98
Tabel 5.6.	Hasil Perhitungan Analisis Spss Pengaruh Harga Tanah Terhadap Jarak Rumah Ke Cbd Dan Ke Pasar	98
Tabel 5.7.	Uji Hipotesa Hubungan Antara Jarak Rumah Ke Pasar Dengan Perubahan Jarak Pencapaian	100
Tabel 5.8.	Uji Hipotesa Hubungan Antara Jarak Rumah Ke Pasar Dengan Tingkat Pelayanan Komersial	101
Tabel 5.9.	Uji Hipotesa Hubungan Antara Frekuensi Masyarakat Ke Pasar Dengan Jarak Rumah Ke Pasar, Jarak Rumah Ke Pusat Kota Dan Jenis Pekerjaan	102
Tabel 5.10.	Uji Hipotesa Antara Tingkat Pendapatan Terhadap Cara Pencapaian	103
Tabel 5.11.	Uji Hipotesa Antara Jarak Rumah Ke Pasar Dengan Waktu Pencapaian	105
Tabel 5.12.	Uji Hipotesa Antara Jarak Rumah Ke Pasar Dengan Kenaikkan Biaya Perjalanan	106
Tabel 5.13.	Uji Hipotesa Antara Tingkat Kenyamanan Dengan Jarak Rumah Ke Pusat Kota	107
Tabel 5.14.	Rangkuman Dampak Pemindahan Pasar	121
Tabel 5.15.	Pengaruh Pemindahan Lokasi Pasar Terhadap Morfologi Kota Cepu	123

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam proses perkembangan kota, kegiatan ekonomi memegang peranan yang cukup dominan sehingga kota akan tumbuh dan berkembang mengisi ruang-ruang kota sesuai dengan fungsinya. Pada awalnya, kota berkembang lebih banyak di sekitar area yang subur untuk mengembangkan sektor pertanian yang diikuti dengan perkembangan perdagangan yang menjual hasil-hasil pertaniannya. Proses ini menimbulkan pergerakan secara internal pada masing-masing ruang dengan fungsi kegiatan tertentu. Oleh karena itu, kota akan semakin berkembang dan akan membentuk *pola atau pattern* sesuai dengan kegiatan yang terjadi di kota tersebut. Dalam perkembangannya, pergeseran fungsi kegiatan ini akan membentuk struktur kota yang berpengaruh pada bentuk fisik (*morphology*) kota.

Bentuk fisik kota, akan berubah dimana terjadi akumulasi kegiatan yang menyebabkan lahan (tempat) sudah tidak mampu lagi untuk menampung kegiatan di atasnya atau terjadi perubahan fungsi (kegiatan) di atasnya. Oleh karena itu struktur ruang kota yang terbentuk atau yang dibentuk (direncanakan) akan mempengaruhi bentuk kota yang pada akhirnya akan mengubah fungsi lahan. Pusat-pusat kegiatan ekonomi seperti pasar, pertokoan atau perdagangan merupakan *embrio* pembentuk struktur ruang kota yang amat penting. Dari struktur kota inilah persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk yang kemudian diikuti dengan sistem transportasi yang ada.

Untuk meningkatkan nilai lahan kota khususnya di pinggiran, salah satunya dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi

pemerataan fungsi lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Christaller (dalam Nining, 2000) menyatakan bahwa kota merupakan bentuk pelayanan. Dengan teori tempat pusatnya, pasar merupakan pembentuk aktivitas kota dengan pengaruh yang cukup dominan. Pengembangan teori tempat pusat ini memberi arti bahwa pasar merupakan pembentuk struktur ruang kota yang mempengaruhi nilai lahan (Losch dalam Nining, 2000). Dengan demikian pasar (tradisional), dalam kota kecil merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota yang cukup dominan. Pemindahan pasar sebagai tempat pelayanan kegiatan ekonomi kota akan mempengaruhi pula fungsi lahan di sekitarnya baik di tempat asal maupun di tempat yang baru. Pemindahan lokasi pasar ini juga perlu diikuti dengan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil. Interaksi dari situasi, fungsi dan site kota akan mempengaruhi bentuk kota itu sendiri (Blumenfeld dalam Bourne 1982). Struktur ruang kota (*urban spasial structure*) secara formal akan mengkombinasikan bentuk kota (*urban form*) dan hampan pola perilaku (*overlay of patterns of behaviour*) serta interaksi dari sistem yang terjadi di kota tersebut. Dengan demikian pemindahan lokasi pasar akan mengakibatkan interaksi yang baru dari sistem kota yang sudah ada dan akan membentuk pola (*pattern*) sehingga bentuk kota akan berubah.

Kota Cepu merupakan ibukota kecamatan Cepu dengan luas wilayah 1.996,78 ha dan jumlah penduduk tahun 2001 sebanyak 50.521 jiwa terdiri dari 6 kelurahan. Namun wilayah fungsional kota Cepu secara umum lebih kecil dari luas wilayah administrasinya. Penggunaan lahan kota Cepu belum sepenuhnya memanfaatkan ruas-ruas potensial yang ada di seluruh wilayah administrasi kota, kecuali pada kelurahan Cepu dan Balun saja yang sudah terlihat penggunaan lahan secara intensif. Pada kawasan ini terdapat dua pembentuk

struktur ruang kota yaitu pasar, terminal dan stasiun kereta api yang menjadi tempat distribusi pergerakan manusia dan barang.

Perkembangan kota Cepu, mengarah pada bentuk *kota radial konsentrik* dengan pusat kotanya adalah pusat perdagangan yang pada awalnya merupakan pasar induk yang menjadi tempat berkumpulnya barang dan jasa dari kota atau desa-desa hinterlandnya. Keberadaannya sangat besar karena disamping memenuhi untuk skala kota (Cepu) juga menjadi pusat perbelanjaan kota kecamatan di sekitarnya yaitu kecamatan Padangan, Kasiman Kabupaten Bojonegoro, Jawa Timur dan kecamatan-kecamatan di kabupaten Blora sendiri. Potensi ini menjadikan pusat kota berkembang dengan pesat dan terjadi penumpukan kegiatan. Sementara pada kawasan-kawasan pinggiran, banyak lahan-lahan kosong yang belum termanfaatkan secara optimal.

Bentuk kota yang menjari (*radial konsentrik*) ini dipengaruhi pula oleh jaringan jalan antar kabupaten yaitu dengan tersedianya satu-satunya jalan ke luar kota Cepu dari sisi Timur (ke arah Bojonegoro/ Surabaya). Dengan demikian, pemusatan sistem pergerakan semakin mengarah ada pusat kota yang didukung dengan keberadaan pusat perdagangan sebagai kegiatan ekonomi kota. Di kawasan ini berkembang aktivitas komersial lain seperti toko, pelayanan jasa, perdagangan eceran (*retail*) yang memanjang di sekitar kanan-kiri jalan utama. Aktivitas pasar seperti bongkar muat dan kegiatan jual beli di luar pasar sebagai limpahan pasar menjadikan pusat kota tidak terasa nyaman lagi.

Oleh karena itu, pada tahun 1989 pemerintah kabupaten Blora telah memindahkan pasar tersebut ke arah pinggiran kota yang belum di dukung oleh sarana penunjang lain seperti kedekatan dengan permukiman dan sarana transportasi yang baik yang akan mempermudah pencapaian ke lokasi baru. (lihat peta 1.1). Perubahan lokasi pasar Cepu ini melalui proses yang cukup panjang. Pasar merupakan aktivitas yang tidak berdiri

sendiri dan sebagai aktivitas komersial akan bergantung pada aktivitas lain seperti kegiatan permukiman, pelayanan-pelayanan bisnis dan sistem distribusi transportasi yang ada yang berpengaruh pada kemudahan pencapaian pasar. Apabila kondisi ini telah terwujud, secara mantap, maka pasar akan mampu mengubah sistem kegiatan kota yang sudah ada. Memindahkan lokasi pasar berarti menarik konsumen baru yang memerlukan proses sosialisasi kebiasaan yang baru pula dalam arti kebiasaan proses jual beli antara penjual dan pembeli.

1.2. Rumusan Permasalahan

Sebagaimana dijelaskan di atas, bahwa memindahkan pasar berarti merubah struktur kota atau menciptakan struktur kota yang baru apabila dipindahkan pada kawasan pinggiran yang relatif masih sepi. Pasar merupakan aktivitas yang tidak berdiri sendiri dan sebagai aktivitas komersial akan bergantung pada aktivitas lain seperti kegiatan permukiman, pelayanan-pelayanan bisnis dan sistem distribusi transportasi yang ada yang berpengaruh pada kemudahan pencapaian pasar. Apabila kondisi ini telah terwujud, secara mantap, maka pasar akan mampu mengubah sistem kegiatan kota yang sudah ada. Struktur ruang kota merupakan embrio pembentuk pusat kegiatan kota yang dipindahkan atau direncanakan, yang tidak selalu lebih besar atau lebih kecil perannya dari lokasi lama atau yang sudah ada. Tetapi akan membentuk kegiatan baru yang memerlukan wadah (ruang) pada kawasan kota. Berpijak dari fenomena di atas, dapat ditarik research question yaitu **apakah perubahan lokasi pasar akan mempengaruhi morfologi kota?**

**MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K.)
PROGRAM PASCA SARJANA**

PRA TESIS

**PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA**

Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Pemindahan pasar pada tahun 1989

KETERANGAN

- Perdagangan dan jasa
- Campuran
- Kesehatan
- Terminal
- Permukiman
- Kompleks Pertamina
- Kompleks Perhutani
- Ruang terbuka/hijau/OR
- Konservasi hutan
- Kompleks KAI
- Sungai
- Perkantoran

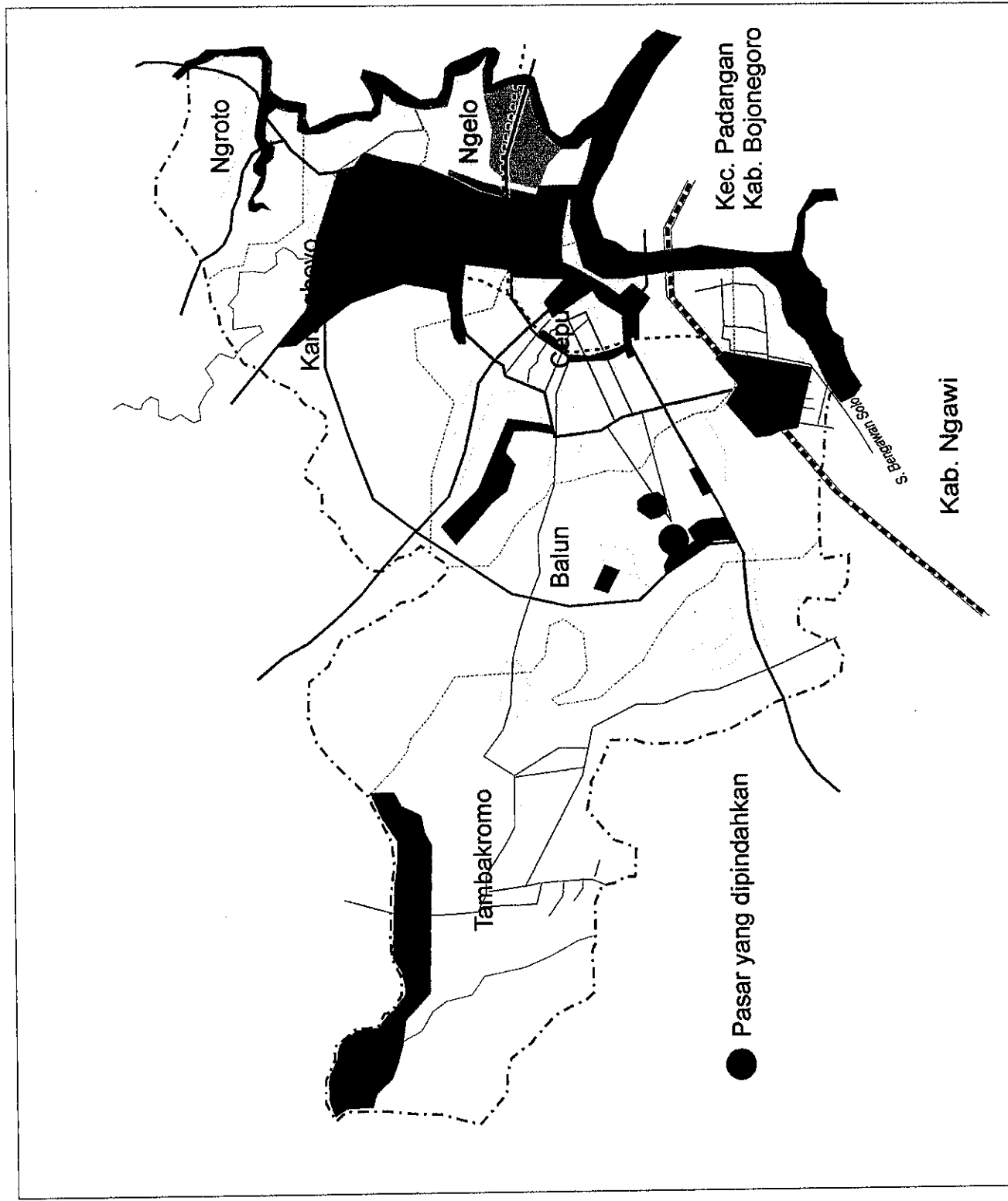
UTARA

SKALA **NO**

0 300 600 km **1.1.**

SUMBER

**BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA**



Pendekatan konsep perkembangan kota melalui kajian struktur internal kota akan menghasilkan karakteristik morfologi kota yang dapat dijadikan dasar/ rekomendasi perencanaan kota. Proses perubahan bentuk kota ini akan memberikan arah atau kecenderungan perkembangan kota yang dapat diantisipasi atau diarahkan sesuai dengan kebutuhan yang akan datang. Perubahan bentuk kota yang diawali dengan perubahan fungsi lahan di sekitarnya ini akan dikaji apakah bersifat positif atau negatif terhadap perkembangan kota. Bersifat negatif apabila terjadi kemerosotan kegiatan komersial baik di lokasi lama atau di lokasi yang baru. Bersifat positif apabila terjadi peningkatan kegiatan komersial, peningkatan fungsi lahan dan struktur kota dengan jelas dapat diarahkan sistem pergerakannya.

1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian

1.3.1. Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah mengkaji pengaruh perubahan lokasi pasar terhadap morfologi kota Cepu termasuk perubahan fungsi lahan pada lokasi lama dan lokasi yang baru, dan mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tersebut.

1.3.2. Sasaran

Sasaran penelitian ini adalah mengetahui bentukan fisik kota sebagai akibat perubahan lokasi pasar dan sistem transportasi yang terjadi serta perubahan fungsi lahan. Sasaran ini akan mengkaji antara lain:

- Menemukan perubahan penggunaan lahan, perubahan pergerakan dan perubahan fisik bangunan di sekitarnya akibat perubahan lokasi pasar
- Mengidentifikasi keterkaitan antar struktur internal kota sebagai akibat perubahan struktur ruang kota.

1.3.3. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar peran dan pengaruh pasar terhadap perkembangan morfologi kota serta menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan struktur ruang kota dan yang dipengaruhi sebagai akibat perubahan fungsi lahan yang secara dominan akan menciptakan kegiatan kota yang mengakibatkan bentuk fisik kota akan berubah sehingga arah perkembangan kota dapat dikendalikan. Melalui studi ini dapat diupayakan arah perkembangan kota secara merata sehingga sebaran fasilitas pelayanan kota dapat direncanakan dengan baik yang dapat diterapkan ada kota-kota kecil dengan pertumbuhan penduduk relatif kecil dan ketersediaan lahan yang cukup luas.

1.4. Ruang Lingkup

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup substansial dalam penulisan ini adalah mengkaji perubahan dan perkembangan fisik kota sebagai akibat pemindahan lokasi pasar sebagai unsur pembentuk struktur ruang kota. Secara substansial ruang lingkup penelitian adalah morfologi kota kecil yang akan mencakup:

- a. Pengaruh pemindahan pasar terhadap morfologi kota.
- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan morfologi kota.
- c. Identifikasi struktur internal kota Cepu
- d. Identifikasi perubahan penggunaan lahan kota Cepu
- e. Mengidentifikasi sistem pergerakan kota

Studi ini tidak akan membahas proses pemindahan pasar yang melibatkan pedagang pasar tetapi lebih banyak membahas akibat fisik dan spasial dari perubahan lokasi pasar tersebut.

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup spasial ini akan mencakup kota Cepu seluas 1.996,78 ha yang mencakup 6 kelurahan dan keterkaitan antar kawasan-kawasan kota yang dominan dan kurang dominan dalam membentuk ruang kota. Ruang lingkup spasial dalam penelitian ini secara administratif dibatasi oleh:

- Utara : Kecamatan Sambong
- Timur : Kecamatan Padangan dan Kecamatan Kasiman Kabupaten Bojonegoro
- Barat : Kecamatan Kedungtuban
- Selatan : Kecamatan Ngraho Kabupaten Bojonegoro dan Kecamatan Kedungtuban Kabupaten Blora

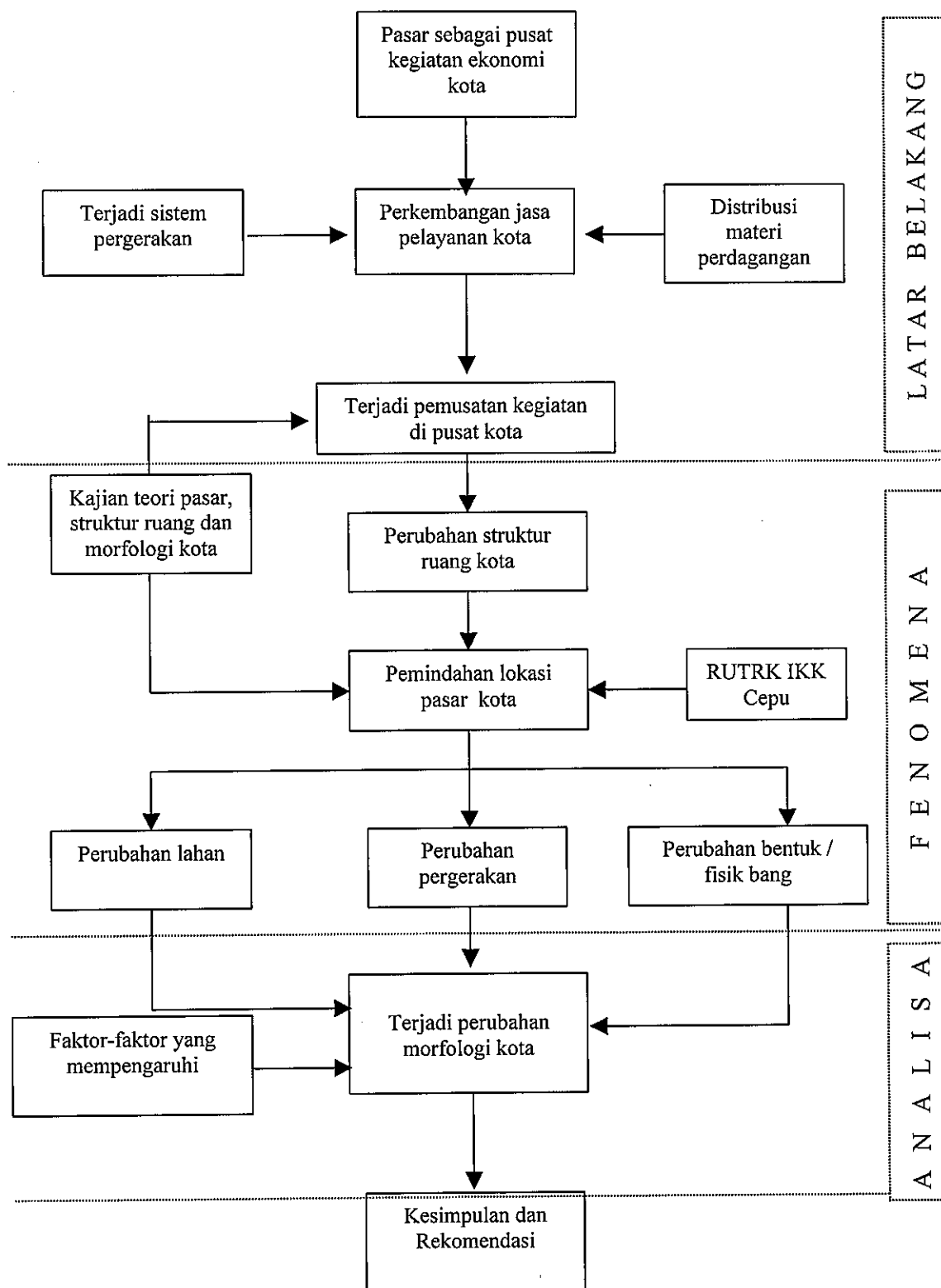
1.5. Kerangka Pemikiran

Alur pemikiran ini didasarkan pada permasalahan pemindahan lokasi pasar kota Cepu yang terletak di pusat kota dan dipindahkan di pinggiran kota yang belum berkembang. Kajian awal adalah mengidentifikasi struktur internal kota Cepu pada tahap awal. Melalui kajian teori yang ada, perubahan struktur ruang kota akan berpengaruh ada perubahan fungsi lahan, perubahan pergerakan dan perubahan bentuk kota. Dengan terjadinya perubahan tersebut maka arah kecenderungan perkembangan fisik kota dapat direncanakan. RUTRK IKK Cepu yang telah disusun dipergunakan untuk kajian pemanfaatan lahan kota sebagai akibat pemindahan lokasi pasar. Perubahan lokasi ini

dapat dijadikan rekomendasi untuk merencanakan perubahan pembentuk struktur ruang kota yang lain sehingga perkembangan kota lebih dapat diarahkan atau direncanakan sesuai dengan penyediaan sarana dan prasarana kota Rekomendasi ini dapat bersifat positif dan negatif dalam arti pengaruh perubahan lokasi pasar akan berdampak pada kegiatan ekonomi kota, pemerataan pemanfaatan lahan dan kemudahan pencapaian sebagai akibat perubahan sistem pergerakan. Selengkapnya kerangka pemikiran tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

DIAGRAM 1.1.

Kerangka Pemikiran :

Pengaruh Perubahan Lokasi Pasar Terhadap Morfologi Kota

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini mempergunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Membahas latar belakang dan rumusan permasalahan yang terjadi di kota Cepu. Dengan mencoba meneliti akibat dan sebab permasalahan tersebut diperoleh tujuan, sasaran dan manfaat penulisan. Ruang lingkup penulisan akan membatasi pembahasan penelitian ini baik secara substansial maupun spasial. Dengan batasan penulisan ini, kemudian diuraikan kerangka pemikiran yang menghasilkan rekomendasi dari penelitian pengaruh pemindahan lokasi pasar pada morfologi kota.

Bab II Pasar dan Morfologi Kota

Membahas kajian teori yang berkaitan dengan pasar, struktur internal kota, bentuk atau morfologi kota, guna lahan dan sistem pergerakan kota serta bentuk bangunan terhadap perkembangan fisik kota sehingga permasalahan yang diteliti dapat dijawab secara teoritis.

Bab III Gambaran Umum Wilayah Studi

Gambaran umum wilayah studi ini merupakan pendekatan awal dari latar belakang dan rumusan permasalahan di kota Cepu. Dalam bab ini akan membahas fungsi dan peran kota Cepu, gambaran perekonomian, sistem perpasaran, karakteristik kependudukan, struktur internal kota, dan sistem pergerakan. Diskripsi ini menguraikan kondisi awal sebelum pemindahan lokasi pasar dan kondisi akhir setelah pemindahan lokasi pasar.

Bab IV Pendekatan Studi dan Metoda Penelitian

Dalam bab ini akan dibahas pendekatan studi dan metode penelitian yang dipergunakan. Metoda penelitian meliputi pembahasan tentang kebutuhan data, teknik pengumpulan, pengolahan dan penyajian data, teknis analisis yang dipakai serta teknik sampling apabila diperlukan survey data primer. Disamping itu disajikan pula rencana pelaksanaan penelitian yang akan dilakukan.

Bab V Analisis Pengaruh Pemindahan Lokasi Pasar

Terhadap Morfologi Kota

Dalam bab ini akan mengidentifikasi, mengkaji dan menganalisis pengaruh pemindahan lokasi pasar terhadap morfologi kota dan faktor-faktor yang mempengaruhi yang meliputi perubahan tata guna lahan, perubahan pergerakan dan perubahan tipologi bangunan. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan pendukung analisis kuantitatif melalui *cross tabulation*, uji chi square dan perubahan secara time series.

Bab VI Kesimpulan dan rekomendasi

Memberikan kesimpulan dari hasil penelitian dan temuan faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan sehingga dapat diberikan rekomendasi guna perkembangan fisik kota Cepu yang lebih baik.

Daftar Pustaka

Lampiran

BAB II

PASAR DAN MORFOLOGI KOTA

2.1. Kajian Teori Pasar

2.1.1. Pengertian Pasar

Pasar merupakan akibat dari pola kegiatan manusia yang terjadi karena adanya rasa saling membutuhkan, sehingga terjadi pola pertukaran antara barang dan jasa. Kompleksitas kebutuhan akan mengakibatkan kompleksitas jumlah baik orang, jenis barang, cara pertukaran dan tempat yang semakin luas. Beberapa pengertian tentang pasar yaitu :

- Ginanjar (1980) menyatakan bahwa pasar adalah tempat untuk menjual dan memasarkan barang, atau sebagai bentuk penampungan aktivitas perdagangan. Pada mulanya pasar merupakan perputaran dan pertemuan antara persediaan dan penawaran barang dan jasa.
- Pasar dapat juga diartikan sebagai suatu tempat dimana memungkinkan terjadinya pertukaran uang untuk barang-barang atau pelayanan atau untuk faktor-faktor tertentu (Haveman, 1970).
- Pasar didefinisikan sebagai institusi atau mekanisme dimana pembeli (yang membutuhkan) dan penjual (yang memproduksi) secara bersama-sama terjadi pertukaran barang dan jasa. (Campbell, 1990)
- Kepmenperindag No. 23/MPP/Kep/1998 tentang Lembaga-lembaga Usaha Perdagangan menyatakan bahwa pasar adalah tempat bertemunya pihak penjual dan pembeli untuk melaksanakan transaksi dimana proses jual beli

terbentuk, yang menurut kelas mutu pelayanan dapat digolongkan menjadi Pasar Tradisional dan Pasar Modern, dan menurut sifat pendistribusiannya dapat digolongkan menjadi Pasar Eceran dan Pasar Perkulakan/ grosir.

- Selanjutnya menurut Kepmenperindag no. 23/MPP/Kep/1998 tentang Lembaga-lembaga Usaha Perdagangan disebutkan bahwa pasar tradisional adalah pasar yang dibangun dan dikelola oleh pemerintah, swasta, koperasi atau swadaya masyarakat dengan tempat usaha berupa toko, kios, los dan tenda yang dimiliki/ dikelola oleh pedagang kecil dan menengah dan koperasi dengan usaha skala kecil dan modal kecil dan proses jual beli melalui tawar-menawar. Sedangkan pasar modern adalah pasar yang dibangun oleh pemerintah, swasta atau koperasi yang dalam bentuknya berupa mall, supermarket, *departement store* dan *shopping centre* dimana pengelolaannya dilaksanakan secara modern dan mengutamakan pelayanan kenyamanan berbelanja dengan manajemen berada di satu tangan, bermodal relatif kuat, dan dilengkapi label harga yang pasti.
- Alexander (1987) menyatakan pasar dalam sisi hubungan yang familier antara penjual dan pembeli dan terjadi kedekatan antara penjual dengan pembeli serta ruang jual beli biasanya juga menempati tepi-tepi jalan.

Pengertian-pengertian lain yaitu toko, agen, *mall/ supermall/* plasa, pertokoan, *shopping centre*, waralaba, pasar grosir dan pasar eceran merupakan kegiatan perdagangan yang membedakan status pengelolaannya, jumlah perdagangannya, modal serta bangunan dan lingkungan yang dipergunakan dalam kegiatan tersebut. Pada pembahasan selanjutnya, pasar yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pasar tradisional.

2.1.2. Peran Pasar

Berdasarkan pada pengertian-pengertian pasar di atas, dengan berkembangnya ragam kegiatan yang terjadi pasar tradisional mampu peran pasar dapat dijabarkan sebagai berikut (Kepmen PU Nomor 378/KPTS/1987 tentang Pengesahan 33 Standar Konstruksi Bangunan Indonesia):

- Pasar sebagai tempat pemenuhan kebutuhan
Pasar menyediakan kebutuhan pokok sehari-hari yaitu sandang dan pangan. Dengan demikian dapat diartikan bahwa di dalam pasar dapat ditemukan kebutuhan pokok sehari-hari atau kebutuhan pada waktu-waktu tertentu.
- Pasar sebagai tempat rekreasi
Pasar menyediakan aneka ragam barang untuk kebutuhan sehari-hari atau kebutuhan yang akan datang. Barang-barang tersebut ditata atau disajikan sedemikian rupa sehingga menarik perhatian pengunjung. Orang-orang yang datang ke pasar kadang-kadang hanya sekedar berjalan-jalan sambil melihat-lihat barang dagangan untuk melepaskan ketegangan atau mengurangi kejenuhan.
- Pasar sebagai sumber pendapatan daerah /kota
Kegiatan pasar akan mengakibatkan terjadinya perputaran uang. Dari besarnya penarikan retribusi akan menambah pendapatan daerah. Besarnya hasil penarikan dari retribusi ini akan sangat bergantung pada kondisi pasar, skala pelayanan dan pengelolaan pasar.
- Pasar sebagai tempat kesempatan kerja

Pelayanan jasa merupakan salah satu kesempatan bagi orang untuk bekerja.

Berdagang juga merupakan pelayanan jasa sehingga dalam kegiatan itu pasar tidak lagi sekedar tempat jual beli, tetapi juga untuk tempat kerja

- Pasar sebagai tempat komunikasi sosial

Bentuk jual beli antara pedagang dan pembeli terjadi dengan cara kontak langsung, sehingga dalam proses jual beli terjadi komunikasi, terjadi interaksi sosial. Pada pasar-pasar tradisional yang sifat kemasyarakatannya masih menampilkan sifat kerukunan, paguyuban, orang datang ke pasar kadang-kadang hanya untuk mengobrol, mengikat kerukunan yang telah ada dan menyambung hubungan batin. Paguyuban ini nampak akrab karena pembeli (pengunjung) yang datang tidak dibedakan status sosial atau profesi.

- Pasar sebagai tempat studi dan latihan

Untuk mengetahui seluk beluk kondisi pasar dan perkembangan pasar, maka pasar dapat dipakai sebagai tempat studi dan pendidikan. Dari pasar dapat diketahui tingkat kebutuhan suatu daerah/ kota, tingkat pendapatan, tingkat pelayanan, pola hubungan antara pasar dengan komponen pelayanan yang lain.

2.1.3. Fungsi Pasar

Pasar terus berkembang perannya sebagai akibat berkembangnya fungsi pasar saat ini. Fungsi yang ada saat ini dapat diuraikan sebagai berikut (Kepmen PU Nomor 378/KPTS/1987 tentang Pengesahan 33 Standar Konstruksi Bangunan Indonesia) :

- Tempat pengumpul hasil pertanian

Hasil-hasil pertanian seperti ketela, kool, kentang, beras, bawang dan sebagainya penjualannya banyak terjadi di pasar, baik pasar desa atau pasar

kota. Proses jual beli di lokasi penghasil pertanian lebih banyak terjadi dilakukan oleh pengumpul kemudian dilakukan proses jual beli di pasar (lihat diagram distribusi materi perdagangan). Besar kecilnya transaksi banyak bergantung pada tingkat atau skala pelayanan pasar.

- Tempat distribusi barang industri

Disamping hasil-hasil pertanian, barang-barang industri tertentu (kelontong, alat rumah tangga) yaitu peralatan yang diperlukan sebagai perlengkapan dapur atau kebutuhan sehari-hari juga disediakan di pasar. Kualitas hasil industri yang dipasarkan juga bergantung pada tingkat pelayanan pasar.

- Tempat menukar barang kebutuhan

Sering kali terjadi proses jual beli tidak mempergunakan alat tukar (uang) tetapi dengan barang (barter). Proses ini sebagai akibat jula beli terjadi kontak langsung antara penjual dan pembeli dan kuatnya faktor budaya atau kebiasaan dari penjual.

- Tempat jual beli barang dan jasa

Pasar sebagai fungsi ekonomis, merupakan tempat jual beli barang dan jasa. Jasa disini tidak selalu berupa barang tetapi lebih n\merupakan tenaga, kahalian atau pelayanan. Misalnya tukang cukur, tukang parut, pembawa barang dagangan.

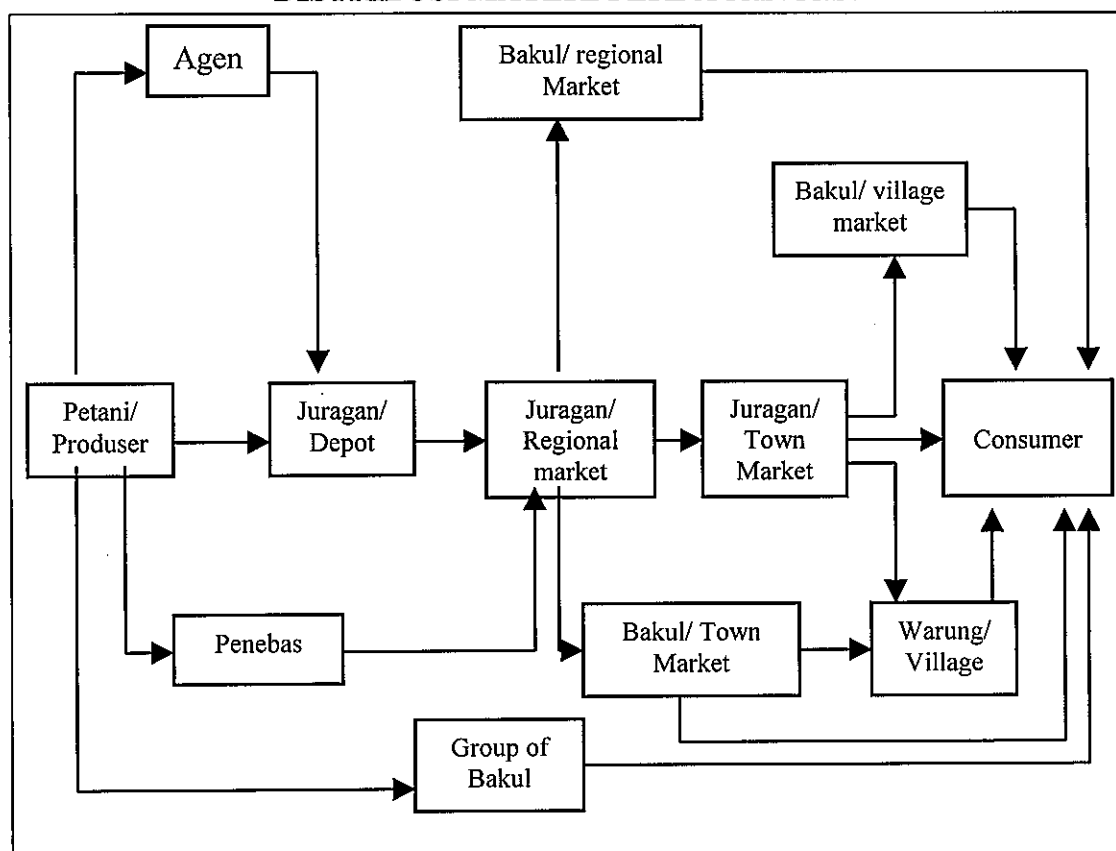
- Tempat informasi perdagangan

Pasar merupakan tempat informasi peradagangan karena di dlam pasar terjadi proses perputaran jenis barang, uang dan jasa. Melalui informasi pasar dapat diketahui jumlah barang atau jenis barang yang diperlukan atau yang beredar, harga yang berlaku sampai pada distribusi barang.

2.1.4. Sistem Distribusi Pasar

Dengan melihat kegiatan yang terjadi dalam pasar serta peran yang penting dalam suatu kota, maka pasar akan membutuhkan lahan dan tempat yang strategis di suatu kota. Pasar merupakan salah satu komponen pelayanan dari suatu kota, daerah atau wilayah tertentu sehingga akan mengakibatkan kaitan dan pengaruh dari masing-masing unsur penunjang kegiatan perekonomian kota. Skala pelayanan pasar yang terjadi akan mengakibatkan distribusi materi perdagangan dalam skala lokal atau regional sebagai akibat terjadinya mekanisme barang dari produsen ke konsumen. Untuk sampai kepada konsumen, distribusi materi perdagangan akan sangat beragam, mulai dari produsen (petani), agen, bakul, pengumpul atau juragan hingga ke pasar tingkat lokal atau kota. Menurut Alexander (1987) distribusi tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

DIAGRAM 2.1.
DISTRIBUSI MATERI PERDAGANGAN



Sumber: *Trade, Traders and Trading in Rural Java*, J Alexander, 1987

2.1.5. Sistem Perpasaran

Dengan melihat distribusi materi perdagangan tersebut maka pasar akan memegang peranan penting dalam kegiatan ekonomi kota. Banyaknya unsur yang terlibat dalam mekanisme distribusi juga akan mengakibatkan terjadinya penjejangan (hierarki) pasar. Kegiatan pasar yang menggerakkan perekonomian kota akan memiliki hierarki pelayanan yang didasarkan pada spesifikasi fasilitas, populasi, pelayanan, skala radius pelayanan, perkiraan kepadatan dan status pasar

Menurut Nining (2000), hierarki pasar terbagi menjadi:

- a. Hierarki yang pertama adalah pusat-pusat komersil yang berdiri sendiri, misalnya warung-warung kecil, restoran terpencil atau pompa bensin terpencil, yang daerah operasinya kecil, threshold maupun rangenya kecil.
- b. Hierarki yang kedua adalah pasar desa, dimana barang-barang yang dijajakannya relatif murah, tetapi dibutuhkan dalam jumlah banyak oleh rumah tangga sehingga thresholdnya relatif kecil.
- c. Hierarki ketiga adalah pasar kecamatan
- d. Hierarki keempat adalah regional shopping centre atau pasar kabupaten, dimana disana ditemui 40 sampai 200 unit atau lebih dan terdapat fungsi yang tidak ditemui pada tempat sentral urutan ketiga dan terjadi lebih banyak duplikasi dari unit-unit fungsi diantaranya barang-barang sehari-hari (primer), barang sekunder dan servis.
- e. Hierarki kelima adalah *metropolitan central business district*, jenis tempat komersial ini yang paling dominan sebab mempunyai lebih banyak macam fungsi komersil yang bercampur lebih banyak unit-unit fungsinya dan memakan tempat perdagangan dan pelayanan yang lebih besar.

Sedangkan Kepmen PU nomor 378/KPTS/1987 mengelompokkan fasilitas perdagangan yang didasarkan pada jenis kegiatan ekonomi, minimum penduduk pendukung, dan lokasi sebagai berikut:

**MATRIKS 2.1.
PENGELOMPOKAN FASILITAS PERDAGANGAN**

No	Jenis	Minimum pddk (jiwa)	Lokasi	Luas tanah (m ²)	Radius pencapaian (m)	Standar (m ² /pddk)
1.	Warung	250	Di tengah kelompok keluarga	100	500	0,4
2.	Pertokoan	2.500	Di pusat RW	1.200		0,48
3.	Pusat Perbelanjaan Lingkungan (Toko + pasar)	30.000	Di pusat lingkungan	13.500		0,45
4.	Pusat perbelanjaan dan niaga (toko+pasar +bank+ kantor + inds kecil)	120.000	Di pusat kecamatan dekat terminal kecamatan	36.000		0,3
5.	Pusat Perbelanjaan dan Niaga (toko+ pasar + bank+ kantor+ inds kecil)	450.000	Di pusat wilayah dekat dengan terminal	96.000		0,3

Sumber : Kepmen PU No. 378/PTS/1987

2.1.6. Kegiatan Ikutan sebagai akibat Kegiatan Pasar

Pasar sebagai kegiatan komersial akan berdampak pada kegiatan lain yang menunjang atau yang memanfaatkan kegiatan pasar sehingga banyak kegiatan komersial yang perlu diperhatikan. Menurut Nining (2000), aktivitas yang perlu diperhatikan yaitu:

- Pedagang eceran
- Pedagang besar

- Finance, asuransi dan real estate
- Servis-servis profesional
- Servis-servis perorangan
- Servis-servis bisnis

Kegiatan komersial ikutan tersebut akan berpengaruh pada penggunaan lahan, intensitas penggunaan tanah-tanah komersial, jumlah tenaga kerja dan distribusi pelayanan.

2.2. Kajian Teori Morfologi Kota

2.2.1. Morfologi Kota dan Tata Ruang

Menurut Kostof (1991) pola kota yang ada saat ini dapat dibagi secara garis besar dalam tiga bentuk yaitu *grid*, *organik* dan *diagram*. *Pola grid* banyak diterapkan pada kota kerajaan yang bertujuan untuk memudahkan dalam mengatur masyarakat kota. Disamping itu juga akan memudahkan pengawasan apabila terjadi peperangan sehingga juga diterapkan dalam sistem pertahanan kota. Kelemahan sistem grid ini adalah bentuk ruang yang terjadi bersifat kaku dan monoton karena keseragaman yang terjadi. Pada kota-kota modern juga banyak menerapkan sistem grid karena efisiensi ruang dan kemudahan dalam pengaturannya. *Pola organik* lebih banyak mengarah pada perkembangan kota yang tanpa perencanaan. Perubahan wujud fisik kota kota terjadi secara spontan yang dipengaruhi pula oleh nilai-nilai sosial dan budaya dalam masyarakatnya. Sistem ini akan lebih mudah mengikuti kondisi topografi. Peran pembentukan kota oleh masyarakat sering lebih besar dari pada pola grid yang lebih sering ditentukan oleh penguasanya. *Pola diagram* akan menggambarkan kota dalam bentuk simbol/ hierarki yang mencerminkan bentuk sistem sosial dan kekuasaan yang berlaku saat itu. Disamping itu, sistem zoning juga sudah

diterapkan dalam sistem diagram sebagai upaya penterjemahan sistem yang berkuasa pada saat itu, yaitu:

- Adanya bentuk sumbu berupa jalan, yang memberikan bentuk simetris pada bentuk kota secara keseluruhan
- Integrasi, yang memberikan keterkaitan terhadap penggunaan bentuk ruang kota
- Arsitektur kota biasanya tertata dan terpola secara diagramatis.

Lynch (dalam Chapin, 1995) menyebutkan bahwa bentuk kota yang baik akan memiliki beberapa dimensi yang dapat diwujudkan dalam tingkatan yang bermacam-macam yaitu melalui:

- a. *Vitality*, disediakan oleh struktur ruang kota untuk fungsi-fungsi kemanusiaan, kebutuhan flora dan fauna dan kapabilitas
- b. *Sense*, merupakan persepsi penduduk atas kota sebagai struktur dalam ruang dan waktu serta hubungan antara struktur kota dengan nilai-nilai dari penduduk kota itu sendiri.
- c. *Fit*, kecocokan antara ruang-ruang kota, keterkaitan, perlengkapan kegiatan penduduk itu sendiri.
- d. *Acces*, kemampuan untuk menjangkau penduduk, kegiatan, sumberdaya, pelayanan, informasi atau tempat-tempat dalam bentuk kota.
- e. *Control*, pengendalian dalam perubahan ruang kota dengan kegiatan yang terjadi.
- f. *Efficiency*, biaya relatif yang dikeluarkan untuk memperoleh vitalitas, rasa, ketepatan, kemudahan dan pengendalian penduduk.

- g. *Justice*, keseimbangan distribusi keuntungan lingkungan dengan biaya yang telah dikeluarkan oleh penduduk kota.

2.2.2. Teori Pembentukan Ruang Kota

Pengertian tentang ruang selalu berubah karena tingkat pemahaman yang semakin kompleks. Pada awalnya pengertian ruang lebih banyak bersifat filosofi yang menjadi temuan para ahli pada masa itu. Beberapa pengertian tentang ruang antara lain (dalam Cornelis, 1991):

- Aristoteles mendefinisikan ruang sebagai tempat yang merupakan suatu bagian dari dunia; adalah wadah/ container dari semua obyek.
- Lao Tzu menyatakan bahwa meskipun tanah liat dapat dibentuk menjadi sebuah jambangan, tetapi arti sesungguhnya dari jambangan tersebut adalah 'kekosongan' yang terkandung di dalam bentuk jambangan itu sendiri.
- Immanuel Kant menyatakan bahwa ruang bukanlah sesuatu yang obyektif atau nyata tetapi merupakan sesuatu yang subyektif sebagai hasil pikiran dan perasaan manusia.

Dari berbagai definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa ruang merupakan suatu wadah yang tidak nyata akan tetapi dapat dirasakan keberadaannya oleh manusia, dan ruang merupakan penghubung antara manusia dengan alam atau lingkungan sekitar. Sedangkan menurut Undang-undang Nomor 24 tahun 1992, ruang *adalah wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya*. Pengertian dalam UU no 24 tahun 1992 ini sudah lebih spesifik dalam arti ada wadah, penghuni dan upaya melangsungkan kehidupannya.

Teori pembentukan ruang kota lebih didasarkan pada perubahan pemahaman ruang yang modern dan proses sejarahnya. Trancik (1986) mengidentifikasi dalam bentuk teori keruangan (*figure ground theory*), teori keterkaitan/ keterhubungan (*linkage theory*) dan teori tempat (*place theory*).

Pada teori keruangan ini diawali dengan hubungan antara massa padat/ bangunan/ urban solids dan lubang/ ruang terbuka/ urban voids. Hubungan keduanya merupakan langkah awal dalam memahami bentuk kota serta untuk mengidentifikasi tekstur dan pola struktur kotanya. Dengan pola yang terbentuk akan mempunyai arti atau simbol tertentu ada suatu kawasan. Teori konfigurasi ruang dibentuk oleh desain bentuk dan lokasi bangunan serta jaringan pergerakannya. Hubungan antara urban solids dengan urban voids menghasilkan enam tipologi yaitu *grid*, *angular (aliran)*, *kurva linier*, *radial konsentrik*, *aksis (sumbu)* dan *organik*.

Teori keruangan yang kedua yaitu teori keterkaitan didasarkan pada garis/ line yang berhubungan antara satu elemen dengan elemen yang lain. Garis ini dibentuk oleh jalan, jalur pejalan kaki, ruang terbuka berbentuk liner atau elemen lainnya yang secara fisik menghubungkan suatu bagian kota. Dalam perkembangannya teori ini dipergunakan untuk mengorganisasikan atau mengatur sistem yang berhubungan, yang terbentuk dari suatu struktur tata ruang.

Esensi dari teori keruangan yang ketiga yaitu teori tempat adalah bahwa suatu bangunan tidak hanya bersifat fungsional saja tetapi dapat memberikan nilai budaya sosial bagi masyarakat. Masyarakat membutuhkan sistem tempat yang tetap untuk mengembangkan dirinya, kehidupan sosialnya dan budaya mereka. Dengan demikian diperlukan pemahaman tentang nilai-nilai mengenai tempat.

2.2.3. Teori-teori Struktur Ruang Kota

Bentuk fisik kota tidak terlepas dari elemen yang membentuk pada saat kegiatan perancangan kota atau terjadi sebagai akibat dari adanya bangunan yang dominan. Keberadaan bangunan yang potensial akan mempengaruhi bangunan lain yang pada akhirnya akan mengarahkan suatu rancang kota (Attoe and Logan, 1989:46). Oleh karena itu elemen-elemen kota akan saling dipengaruhi dan mempengaruhi sehingga akan membentuk morfologi kota yang selanjutnya disebut *urban catalyst*. Mengawali suatu space atau massa untuk kemudian berdampak positif pada space/ massa atau bahkan pada kegiatan yang lain. Aksi dan reaksi, sebab dan dampak merupakan keterpaduan dalam konsep *urban catalyst* (Attoe and Logan, 1989:48). Meskipun demikian, bentuk kota juga kan dipengaruhi pula oleh proses ekonomi dan perubahan sosial (Attoe and Logan, 1989:xv)

Proses keruangan juga dipengaruhi dan mempengaruhi pada faktor perubahan sosial, ekonomi dan kegiatan pemerintah (Yeates, 1990). Pada perkembangan selanjutnya seiring dengan berjalannya waktu proses keruangan akan membentuk pola ruang (*spatial pattern*) kota. Pengaruh sosial, ekonomi dan kegiatan pemerintah dinamakan dengan *aspatial proceses* Organisasi ruang (dalam istilah sederhana adalah hubungan antar ruang) merupakan suatu refleksi dari organisasi kemasyarakatan non spasial. Contoh keterkaitan antara *aspatial proceses* dan *spatial structure* dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL 2.1.
**CONTOH KETERKAITAN PROSES NON SPASIAL
 DAN STRUKTUR RUANG**

No	Proses non spasial	Struktur ruang
1.	Proses social/ budaya	Nasional – pemusatan
	- Penurunan tk. kelahiran	- Kemunduran pusat kota
	- Usia penduduk	- Perkembangan pinggiran
	- Imigrasi	
	- Partisipasi perempuan	
2.	Proses ekonomi	Regional – pemusatan
	- Pemusatan finansial	
	- Manufaktur	
3.	Kebijakan pemerintah	Lokal – dekonstrasi
	- Pembayaran general	- <i>Suburban expansion</i>
	- Wewenang perjanjian	- <i>Redevelopment</i>

Sumber : Yeates, 1990, p:3

Akibat dari adanya saling pengaruh antara proses non spasial dan proses struktur ruang kota, dalam suatu lahan kota kegiatan tersebut yang akan membentuk proses embrio struktur ruang kota. Dalam perkembangannya, akan membentuk zona-zona ruang kota. Aglomerasi dari masing-masing kegiatan akan membentuk *spatial pattern* dan *spatial pattern* tersebut akan berevolusi melalui periode-periode tertentu yang kemudian membentuk *pattern-pattern* yang baru. Oleh Kirk (dalam Dharoko, 1989), peristiwa tersebut disebut sebagai *spatial process*. Pada prinsipnya perkembangan kota merupakan akibat dari proses urbanisasi (modernisasi) kota yang kemudian berkembang ke arah luar karena adanya external faktor dari rural area. Dalam teori perkembangan kota (Yeates, 1990), dikenal 3 teori dasar, kemudian berkembang teori-teori lain yang pada prinsipnya relatif hampir sama. Teori perkembangan kota tersebut secara ringkas adalah:

2.2.3.1. Concentric Ring Theory oleh Burgess (1925)

Central place teori memiliki konsep:

- a. Teori ini dikemukakan oleh sosiolog beraliran human ecology, Burgess, atas struktur kota besar Chicago.
- b. Konsep ini berpendapat bahwa perkembangan kota bermula dari pusat aslinya yang kemudian dengan pertumbuhan penduduk secara bertahap meluas ke wilayah-wilayah tepi dan berkembang keluar.
- c. Pusat kota berupa CBD, di Chicago disebut Loop, yang menjadi pusat kehidupan komersial, sosial dan kecivitan.
- d. Kawasan peralihan (transition zone) berisi industri (ringan) kemudian perumahan. Dalam zone tersebut juga sudah ditemukan slum.
- e. Bagian tepi lebih banyak sebagai dormitory towns yang dipakai para commuters (penglaju) seakan-akan hanya untuk tidur.
- f. Konsep ini dapat dibuktikan kebenarannya hanya di negara-negara yang maju masyarakatnya ditambah dengan syarat kondisi topografi lokal yang menguntungkan bagi rute komunikasi.

2.2.3.2. Multiple Nuclei Theory oleh Harris- Ullman (1945)

Ciri-ciri/ konsep yang dipergunakan :

- a. Konsep ini mengemukakan bahwa pertumbuhan kota lebih berdasarkan sektor-sektor dari pada sistem gelang sebagaimana dikemukakan oleh Burgess.
- b. Pengelompokan tata guna tanah menjulur seperti irisan kue tart, yang dalam kenyataannya mengikuti pola jalan.
- c. Kemudian terjadi perbedaan kawasan kota berdasarkan jenis dan kelompoknya.

- d. Pada akhirnya, perkembangan kota akan menyambung.
- e. Pajak tanah dan bangunan berbeda-beda berdasarkan sektor-sektor.
- f. Perkembangan kota dipengaruhi oleh sub centre (nuclei), tidak hanya oleh CBD.
- g. Masing-masing sub centre mempunyai spesifikasi aktiitas yang berbeda.

2.2.3.3. Sectoral Theory oleh Hoyt (1939)

Ciri-ciri/ konsep yang dipergunakan:

- a. Perkembangan kota dipengaruhi oleh munculnya pusat-pusat kota tambahan yang berfungsi menjadi kutub pertumbuhan.
- b. Disekeliling nucleus-nucleus baru tersebut akan mengelompok tata guna tanah yang bersambungan secara fungsional.
- c. Keadaan seperti itu akan melahirkan struktur kota yang memiliki sel pertumbuhan

2.2.3.4. Sprawl Development

Ciri-ciri:

- a. Masih terjadi ketergantungan antara pusat kota dengan nucleus-nucleus yang baru
- b. Pertumbuhan kota bisa terjadi dimana saja meskipun luas dan jumlahnya kadang-kadang tidak optimal
- c. Tidak terjadi efisiensi penyediaan sarana dan prasarana kota.
- d. Nucleus yang sudah jadi sebaiknya dihubungkan atau distrukturkan sehingga lebih optimal dalam luas penyediaan sarana dan prasarana kota (*structural sprawl development*).

Perkembangan dari pusat kota yang menjadi inti kota, akan meningkatkan nilai lahan yang menyebabkan disparitas perkembangan kawasan. Perubahan struktur ruang kota dengan banyaknya nukleus diharapkan pelayanan kota akan lebih merata dan akan meningkatkan nilai lahan. Untuk perkembangan ruang-ruang kota (*places*) yang memiliki nilai lahan dapat dilakukan dengan 5 (lima) pendekatan (Kotler, 1993, p:72) yaitu pengembangan kemasyarakatan, perancangan kota, perencanaan kota, pengembangan ekonomi dan perencanaan pemasaran strategis.

2.2. Pasar Sebagai Komponen Pembentuk Struktur Ruang Kota

Teori-teori pembentukan struktur ruang kota banyak yang berawal dari kegiatan ekonomi kota yang menjadi komponen pembentukan struktur ruang kota. Kegiatan ekonomi ini dapat berupa perdagangan, industri atau jasa. Lebih jauh Christaller (1933) menyatakan bahwa terdapat keuntungan apabila pelayanan tersebut mengumpul di suatu tempat (aglomerasi) sehingga akan mempengaruhi kegiatan kota karena faktor keuntungan yang diperoleh. Lama kelain akan terjadi pemusatan kegiatan yang dikenal dengan teori tempat pusat. Sistem keterpusatan akan memberikan keuntungan bagi produsen dan kemudahan bagi konsumen. Fungsi ekonomi dalam suatu kota sangat besar bagi pemerintah (Campbell, 1990) yaitu:

- Menyediakan *legal foundation and social environment* untuk mengarahkan dan mengefektifkan sistem pemasaran.
- *Maintaining competition.*
- Distribusi pendapatan dan kekayaan.
- Mengatur pengalokasian sumberdaya dan pendapatan.
- Menstabilkan ekonomi yaitu mengendalikan tenaga kerja dan inflasi yang disebabkan oleh fluktuasi dan pertumbuhan ekonomi.

Glasson (1974) menyatakan bahwa hampir semua daerah, secara teoritis struktur ruang dapat dibagi menjadi 3 (tiga) unsur pokok yaitu:

- a. Kelompok lokasi industri jasa atau tersier termasuk pelayanan administrasi, keuangan, perdagangan eceran dan besar, dan pelayanan jasa-jasa lainnya, yang cenderung mengelompok menjadi sistem tempat sentral yang tersebar secara seragam pada hamparan daerah yang mempunyai hubungan yang mudah dengan pasar-pasar terbesar.
- b. Lokasi-lokasi yang memencar dengan spesialisasi industri seperti manufaktur, pertambangan dan rekreasi, yang cenderung untuk mengelompok menjadi *cluster* atau aglomerasi menurut lokalisasi sumberdaya fisik seperti batubara dan sifat-sifat fisik seperti lembah sungai dan pantai.
- c. Pola jaringan pengangkutan, misalnya jalan raya dan kereta api, yang dapat menimbulkan pola permukiman yang linier.

Sedangkan dari Bourne (1982 p:41) struktur ruang kota mempunyai kriteria yang tergantung dari tingkatannya yaitu konteksnya, bentuk makro, bentuk dan fungsi internal serta organisasi dan perilakunya yang selengkapnya dapat dilihat dalam tabel 2.2. Dari beberapa pengertian di atas pasar dapat dikategorikan sebagai komponen pembentuk struktur ruang kota karena beberapa faktor, yaitu:

2.3.1. Pasar sebagai pusat kegiatan dan pusat pelayanan

Kegiatan ekonomi memegang peranan penting dalam pertumbuhan kota. Pasar sebagai pusat kegiatan ekonomi juga berperan dalam pembentukan kegiatan kota dan bahkan menjadi indikator dalam pertumbuhan kota. Dalam perkembangannya, akan terjadi kegiatan ikutan yang menjadikan pasar sebagai komponen pembentukan kegiatan, ruang

atau massa di kawasan perdagangan. Proses ini dapat dikatakan sebagai *urban catalyst*. Perkembangan kegiatan selanjutnya akan mengakibatkan terkonsentrasinya kegiatan ekonomi dalam suatu lahan kota karena keberadaan pasar kota yang diikuti dengan kegiatan jasa yang lain baik pasar kecil atau besar. Dalam skala luas akan mengakibatkan aglomerasi ekonomi sebagaimana dinyatakan oleh Christaller di atas dan Isard (1975) '*Memahami pengembangan kota dan wilayah tidak dapat diperoleh tanpa penghargaan penuh pada kekuatan aglomerasi dan deglomerasi yang terjadi*'. Melihat multiplier effects yang diakibatkan oleh kegiatan pasar, maka terjadi pemanfaatan ruang baik direncanakan atau tidak direncanakan. Pasar akan menjadi pembentuk struktur ruang kota yang cukup dominan apalagi di kota-kota kecil yang masih menjadi embrio terjadinya kota yang dikenal sebagai real urban.

Selanjutnya Richardson (1991) menjelaskan bahwa suatu ciri umum dari daerah-daerah nodal adalah penduduk kota tidaklah tersebar secara merata sama diantara pusat-pusat yang sama besarnya, tetapi tersebar diantara pusat-pusat yang besarnya berbeda-beda dan secara keseluruhan membentuk suatu hierarki perkotaan atau *urban hierarchy*. Terjadi batas pelayanan pasar (teratas atau terbawah) yang tergantung pada ambang permintaan (*demand threshold*) dan lingkup permintaan (*demand range*). Tempat-tempat sentral kecil dan daerah-daerah komplementernya akan tercakup di dalam daerah-daerah pasar dari pusat-pusat yang lebih besar. Dalam perkembangannya, apabila seluruh sistem sudah tercakup, daerah-daerah jasa akan berbentuk heksagonal dan ruang akan dicakup oleh beberapa jaring yang menyerupai sarang laba-laba dengan heksagonheksagon yang besarnya berbeda-beda dan saling bertindih satu sama lain (Christaller)

TABEL 2.2.
KRITERIA STRUKTUR RUANG KOTA

Tingkatan	Kriteria	Uraian dan contoh
Konteks	1. Waktu	Waktu dan tahapan pengembangan
	2. Karakter fungsi	Tipe produksi dan mode utama
	3. Lingkungan eksternal	Lingkungan budaya dan sosial ekonomi yang melekat
	4. Lokasi	Posisi dengan sistem kota yang luas
Bentuk makro	5. Skala	Ukuran dalam kawasan, penduduk income ekonomi basis dsb
	6. Bentuk	Bentuk area secara geografis
	7. Site dan topografi	Tapak fisik terbangun
	8. Jaringan transportasi	Tipe dan konfigurasi sistem transportasi
Fungsi dan bentuk internal	9. Kepadatan	Rata-rata kepadatan pengembangan
	10. Kesatuan	Campuran kegiatan, guna usaha dan kel. masyarakat
	11. Konsentrasi	Kegiatan yang terkonsentrasi
	12. Sektor	Tingkatan yang dipengaruhi oleh pusat kota
	13. Keterkaitan	Keterkaitan antara pusat dengan pinggiran
	14. Arah	Orientasi dari pola interaksi
	15. Kesesuaian	Kesesuaian antara fungsi dan bentuk
	16. Penggantian	Bentuk kota berbeda sebagai akibat pembangunan untuk fungsi yang berbeda
Organisasi dan perilaku	17. Prinsip organisasi	Mekanisme pemilihan ruang dan integrasi
	18. Cybernetic properties	Sensitivitas bentuk untuk berubah
	19. Mekanisme peraturan	Arti dari monitoring dan pengendalian internal
	20. Tujuan	Sasaran dari struktur ruang kota yang menjadi prioritas

Sumber : Bourne, 1982, p:41

Pasar sebagai pusat pelayanan kota berfungsi sebagai pusat perdagangan yang secara bertahap akan membentuk keterkaitan antar kegiatan. Apabila dikaji menurut Bourne maka pasar memenuhi hampir semua kriteria struktur ruang kota. Pasar akan mempengaruhi *transport network* sebagai akibat keterkaitan antar fungsi internal kota.

Pasar memiliki hierarki/ tingkatan, populasi, ekonomi basis, dan memberikan kesempatan kerja yang akan meningkatkan pendapatan. Dari beberapa kriteria-kriteria tersebut, maka pasar dapat dikatakan sebagai pembentuk struktur ruang kota.

2.3.2. Pasar sebagai pusat sistem pergerakan

Pendekatan teori ekonomi yang dikaitkan dengan sistem transportasi sebagai pembentuk struktur ruang kota dijelaskan oleh Cooley (1984) dan Weber (1985) yang mengemukakan bahwa jalur transportasi dan titik simpul (pertemuan beberapa jalur transportasi) dalam suatu sistem transportasi, mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan kota. Meskipun pusat kota tidak selalu berupa kegiatan ekonomi, tetapi dapat berupa kegiatan keagamaan, pemerintahan atau permukiman. Namun demikian, keterkaitan antar kegiatan kota akan mengakibatkan terjadinya perkembangan kota dan pergeseran nilai lahan. Dari pergeseran nilai lahan inilah maka akan mengakibatkan sistem pergerakan dari dan ke masing-masing kegiatan (Tamin, 2000)

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan yang dikelompokkan berdasarkan ciri dasarnya yaitu ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama (Tamin, 2000). Kegiatan ekonomi berkaitan dengan upaya mencari nafkah dan mendapatkan barang serta pelayanan. Sistem transportasi kota akan dipengaruhi oleh sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem dan sistem pergerakan kota (Tamin, 2000). Tata guna lahan akan menimbulkan sebaran kegiatan yang berarti terjadi sebaran kepadatan penduduk yang menjadi pusat bangkitan pergerakan. Dari beberapa penelitian, lebih dari 90% perjalanan berbasis dari tempat tinggal artinya masyarakat kota memulai perjalanannya dari tempat tinggal. Waktu tempuh dan kapan waktu yang dipergunakan oleh seseorang dalam melakukan aktivitas perjalannya juga menjadi faktor penting dalam meenentukan sistem pergerakan kota. Sistem pergerakan dapat diatur dengan

meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada. Sedangkan sistem pergerakan dapat diupayakan antara lain dengan mengatur manajemen lalu lintas, fasilitas angkutan umum (moda angkutan) dan pembangunan jalan.

Interaksi internal antar kegiatan kota yang terjadi dapat dipergunakan untuk melihat sejauh mana pengaruh kegiatan tersebut dalam mempengaruhi pembentukan ruang kota atau pemanfaatan ruang kota. Distribusi manusia dan barang bersifat dinamis karena faktor kebutuhan. Keterkaitan antara produsen dan konsumen (yang saling membutuhkan) dengan rantai distribusinya akan membentuk serangkaian sistem pergerakan kota. Pasar sebagai tempat pengumpul dan penyebar akan mengakibatkan terjadinya *hierarki pasar* serta perubahan sistem pergerakan. Kegiatan pasar yang dominan dalam skala kota akan berperan sebagai komponen pembentuk struktur ruang kota.

2.3.3. Pasar sebagai pusat pembentuk fisik kawasan

Pasar sebagai kegiatan komersial, sebagaimana dijelaskan di atas akan diikuti dengan perkembangan kegiatan ikutan yang lain (misalnya jasa, toko, bengkel) sehingga akan menambah pemanfaatan fungsi lahan atau fungsi ruang. Perkembangan kegiatan ikutan tersebut akan mengakibatkan perkembangan kawasan perkotaan secara fisik. Trancik (1987) mengamati tiga hal yang menjadi masalah dasar dalam perkembangan kawasan perkotaan yaitu:

- a. Bangunan-bangunan perkotaan lebih diperlakukan sebagai obyek yang terpisah dari pada sebagai bagian dari pola yang lebih besar.
- b. Keputusan-keputusan terhadap perkembangan kawasan perkotaan sering diambil berdasarkan rencana-rencana yang bersifat dua dimensi saja tanpa banyak memperhatikan hubungan antara bangunan dan ruang yang terbentuk diantaranya, yang sebetulnya bersifat tiga dimensi.

c. Kurang memahami perilaku manusia.

Menempatkan suatu bangunan yang dominan haruslah dipahami sebagai kesatuan bentukan fisik atau tata massa yang harmonis yang diawali dari rencana tapak, ruang terbuka, sistem pergerakan serta tata bangunan di sekitarnya. Dari dominasi ini, pasar dapat berperan sebagai district sebagaimana dinyatakan oleh Lynch dalam skala kota dan menjadi pembentuk kegiatan, ruang dan tatanan fisik kawasan ((Attoe and Logan, 1989). Disamping itu pasar akan selalu mempunyai keterkaitan fungsi dengan kegiatan (guna lahan/ fungsi bangunan) yang lain (lingkage theory, Trancik 1986).

Pasar memiliki ciri tersendiri dalam mempengaruhi bentuk kota apabila dibandingkan dengan kegiatan atau fasilitas kota lainnya. Dalam kriteria Bourne, pada tingkatan *internal form and function* pasar mampu memiliki fungsi dan bentuk yang berbeda yang dapat dikaji dari kepadatan, kesatuan, konsentrasi kegiatan , ketarkaitan antara pasar dengan kawasan lain, serta kesesuaian antara fungsi dan bentuk.

2.3. Pengaruh Perubahan Struktur Ruang Kota

Dengan mencermati sejarah pembentukan kota yang dijelaskan di depan dapat dilihat bahwa komponen dominan dalam pembentukan kota terkait erat dengan kegiatan dominan yang terjadi yang pada akhirnya akan membentuk struktur ruang kota akibat aglomerasi kegiatan. Dari struktur ruang kota ini akan membentuk pola atau bentuk kota awal yang selanjutnya disebut sebagai morfologi kota. Smailes (1955) telah memperkenalkan 3 unsur morfologi kota, yaitu unsur-unsur penggunaan lahan (*land use*), pola-pola jalan (*street plan/lay out*) dan tipe-tipe bangunan (*architectural style of building and their design*). Dengan demikian perubahan srtuktur ruang kota akan mengakibatkan perubahan morfologi kota yaitu sistem pergerakan, guna lahan dan bentuk fisik kota. Meskipun morfologi, bentuk dan wujud kota dapat berbeda antara satu kota dengan kota

lainnya, atau satu kawasan dengan kawasan lainnya tetapi beberapa prinsip dan elemen arsitektur dapat diamati faktor perubahan dan susunannya.

Proses pemanfaatan ruang kota di pinggiran sebagai akibat terbatasnya lahan di pusat kota atau meningkatnya fungsi kegiatan penduduk perkotaan, akan mengakibatkan perembetan kenampakan fisik kota. Perembetan ini juga dapat terjadi karena perubahan struktur ruang kota yang dominan yang berarti pula perubahan kegiatan kota sehingga akan mengakibatkan pembentukan struktur ruang kota yang baru. Gejala pengambil-alihan lahan non urban oleh penggunaan lahan urban di daerah pinggiran disebut sebagai *invasion*. Proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar disebut urban sprawl. Secara garis besar ada 3 macam proses perluasan areal kekotaan (*urban sprawl*) (Yunus, 2000) yaitu:

a. Perembetan konsentris (*concentric development/ low density continous development*)

Tipe ini oleh Harvey Clark (1971) disebut sebagai low density continous development dan oleh Wallace(1980) disebut concentric development. Fenomena ini merupakan perembetean kota yang paling lambat. Perembetean berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagianbagian luar kenampakan fisisk kota. Karena sifat perembetannya, morfologi kota yang terbentuk akan bersifat kompak.

b. Perembetan memanjang (*ribon development/ lineair development/ axial development*)

Perembetan ke arah sisi luar tidak merata dan faktor ransportasi sangat berpengaruh terjadinya perembetan.

c. Perembetan yang meloncat (*leap frog development/checkerboard development*)

Perembetan ini sering dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi dan tidak menarik dari sisi estetika. Perkembangan seakan-akan sporadis sehingga menyulitkan dalam penyediaan sarana dan prasarana kota.

Perembetan perluasan lahan terbangun tersebut akan merubah luas lahan yang sudah ada. Perluasan bentukan fisik kota sebagai akibat terbentuknya sub pusat kota juga akan meningkatkan nilai lahan. Dengan sendirinya sub pusat tersebut juga akan menimbulkan satu set penggunaan lahan yang konsentris pula sifatnya (Yunus, 2000). Semakin banyak pusat maka pengaruh kegiatan tidak lagi konsentris tetapi bersifat terkotak-kotak (*fragmented*). Fungsi, luasan dan harga tanah berpengaruh penting terhadap perubahan tata guna lahan yang berarti pula berpengaruh terhadap morfologi kota. Kecenderungan perubahan harga tanah menurut Nining terjadi karena:

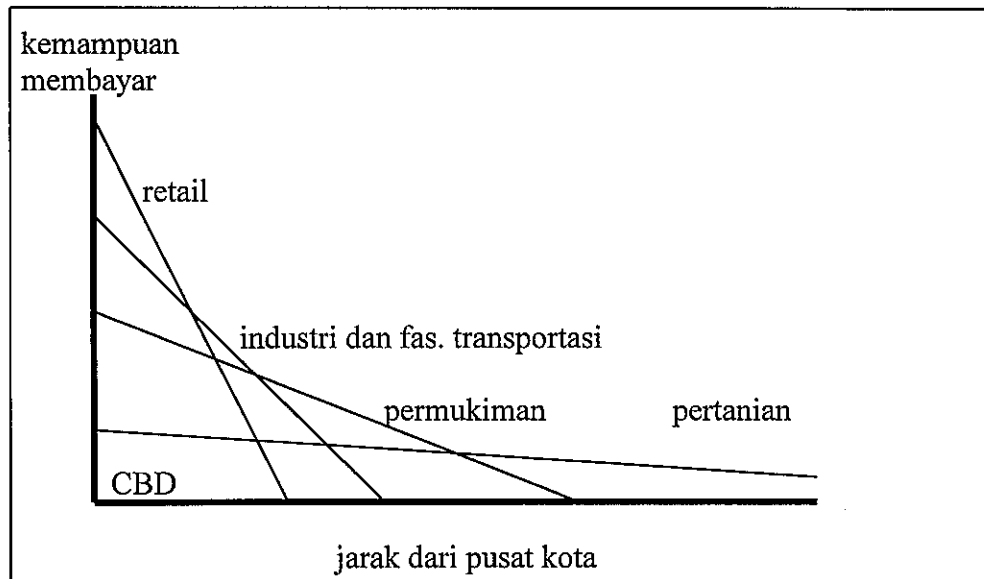
- a. Perubahan kesenangan pribadi dan gaya hidup.
- b. Perubahan atau ekspansi dari kawasan urban.
- c. Mobilitas ruang dari penduduk urban.
- d. Perubahan ekonomi dan kecenderungan orang untuk semakin konsumtif.

Permindahan lokasi pasar merupakan perubahan struktur ruang kota yang berarti terjadi ekspansi dari kawasan urban ke arah pinggiran. Dengan demikian, akan terjadi sentralitas guna lahan yang menimbulkan kenaikan harga tanah.

Ratcliff (1949, dalam Yunus) mengemukakan bahwa pusat kota dianggap sebagai suatu tempat yang punya aksesibilitas terbesar dan dari lokasi inilah *centrality value* (nilai

pemusatan) akan menurun secara teratur ke arah luar sampai pada urban peripheries (gambar 2.1).

GAMBAR 2.1
MODEL BID RENT DAN ZONE PENGGUNAAN
LAHAN KOTA (RATCLIFF)



Pola persebarannya karena adanya persaingan berbagai kegiatan untuk mendapatkan lokasi-lokasi yang diinginkannya dengan menawar (bidding) pada tingkatan sewa yang bermacam-macam. Jarak menjadi faktor penting dalam upaya menyeimbangkan faktor sewa lahan (harga tanah) dengan tingkat kegiatan (produksi) yang akan dilakukannya yang dalam kenyataannya biaya transport akan meningkat. Dengan demikian jarak dan harga tanah akan memperhitungkan biaya transport untuk menunjang kegiatan produksinya.

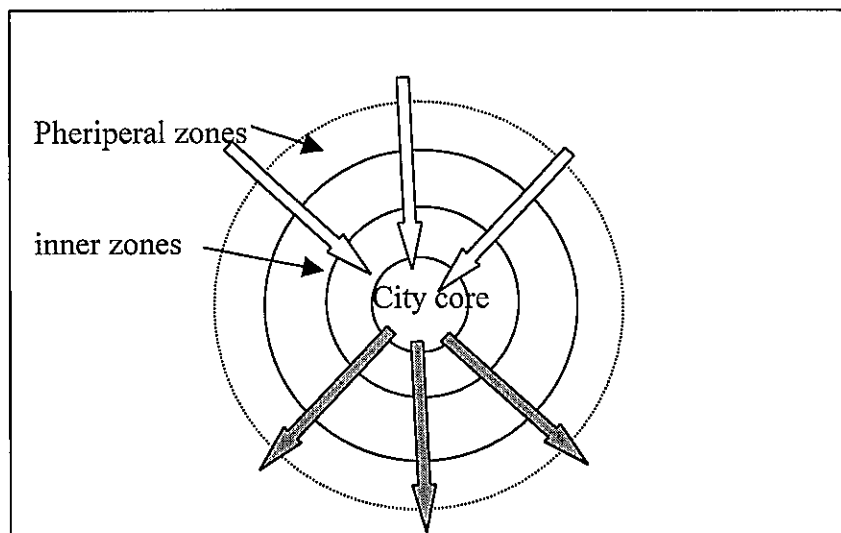
Beberapa penyimpangan dari model tersebut akan terjadi karena pada kenyataannya akan sulit menemukan keadaan kota yang demikian homogen (Yunus, 2000). Penyimpangan tersebut dapat terjadi karena:

- a. Penyimpangan jumlah pusat, harga tanah akan berubah karena terdapat pemusatan kegiatan yang ekonomis.
- b. Penyimpangan topografis, bergantung pada tingkat kegunaannya, rumah tinggal, toko, peristirahatan maka harga tanah akan berubah (naik atau turun) dari pusat kota.
- c. Penyimpangan jaringan transportasi, akan tercipta beberapa puncak nilai lahan karena kota memiliki jaringan transportasi yang baik.
- d. Penyimpangan fleksibilitas lahan pada kawasan-kawasan tertentu sehingga sulit untuk dikembangkan.
- e. Penyimpangan eksternalitas, yaitu keterkaitan dengan faktor luar misalnya kawasan perkotaan terdapat pabrik yang membuang kotoran (polusi) maka lahan didekatnya akan menurun harganya.
- f. Penyimpangan kebebasan penawaran, tidak terjadi monopoli dan terjadi *competitive bidding proces*.
- g. Penyimpangan kebebasan membangun, campur tangan pemerintah memegang peranan dalam menentukan harga tanah.
- h. Penyimpangan aktor jual beli lahan, yang terjadi karena terdapat spekulasi tanah.

Perilaku manusia dengan segala karakteristiknya mempunyai pengaruh yang cukup besar dalam perubahan morfologi kota. Perubahan paling awal adalah perubahan guna lahan yang mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan (Chapin, 1995). Dari perubahan guna lahan tersebut akan mengakibatkan perubahan sistem pergerakan yang diakibatkan oleh faktor pendorong dan penarik dari struktur ruang kota. Jarak pencapaian, moda angkutan, biaya perjalanan waktu pencapaian dan tingkat kenyamanan merupakan

alternatif pilihan seseorang dalam melakukan pergerakan (Tamin2000). Colby (dalam Yunus, 2000) menyimpulkan kekuatan-kekuatan tersebut sebagai kekuatan sentrifugal (*centrifugal forces*) dan kekuatan sentripetal (*centripetal forces*). Kekuatan sentrifugal adalah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari bagian-bagian dalam sesuatu kota menuju bagian luarnya. Kekuatan sentripetal adalah kekuatan-kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan baik penduduk maupun fungsi-fungsi yang berasal dari bagian luar menuju ke bagian dalamnya daerah perkotaan (gambar2.2.).

GAMBAR 2.2
KEKUATAN-KEKUATAN DINAMIS YANG MEMPENGARUHI
STRUKTUR KERUANGAN KOTA (COLBY, 1933 DALAM YUNUS, 2000)



Pengaruh daya tarik dan daya dorong yang terjadi di pusat kota (dalam kota) dengan pinggiran kota (peripheral zone), apabila dibuat matriks dapat dijelaskan sebagai berikut:

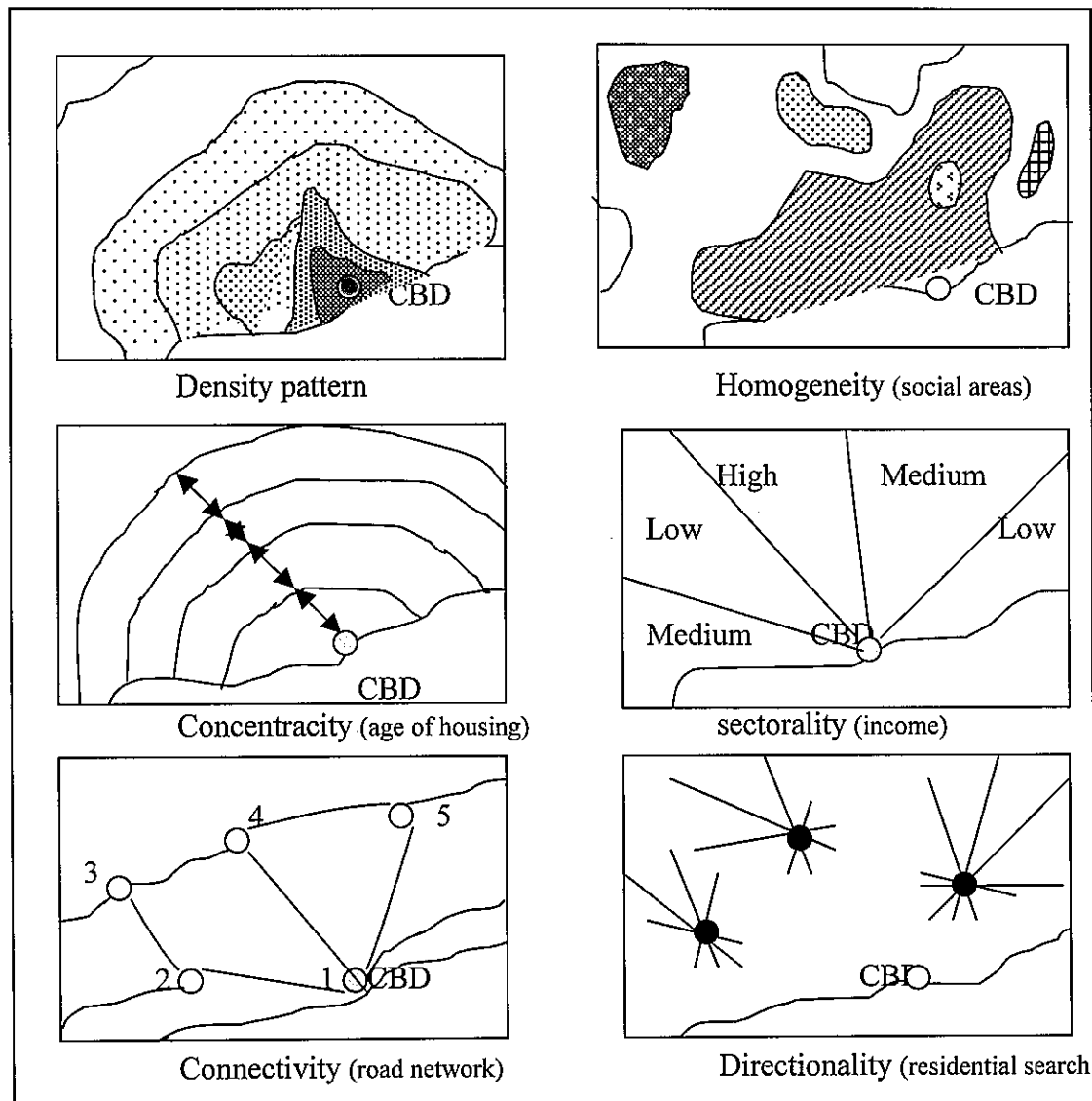
MATRIKS 2.2.
DAYA TARIK DAN DAYA DORONG PADA GERAKAN
SENTRIFUGAL DAN SENTRIPETAL KOTA

	Daya tarik (tempat tujuan)	Daya dorong (tempat asal)
Gerakan sentripetal	Sifat menarik pusat dalam kota: <ul style="list-style-type: none"> - aksesibilitas besar - lokasi prestisius - banyak pelayanan dan fasilitas 	Sifat tidak menarik di pinggiran kota <ul style="list-style-type: none"> - aksesibilitas rendah - pelayanan kurang - kekurangan fasilitas - lokasi kurang prestisius
Gerakan sentrifugal	Sifat menarik di pinggiran kota: <ul style="list-style-type: none"> - lingkungan nyaman - banyak tanah murah - pencapaian langsung atau mengelilingi - bebas polusi - sedikit kemacetan lalu lintas 	Sifat tidak menarik dalam kota: <ul style="list-style-type: none"> - kemacetan - tanah mahal - lahan sempit - pajak mahal, polusi - peraturan menjadi penghalang

Sumber: Colby dalam Yunus, 2000

Dari matriks tersebut maka pengaruh perubahan struktur ruang kota akan mengubah sistem pergerakan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi tergantung dari sifat dan kualitas daya tarik dan daya dorong kota (kawasan). Lebih lanjut Bourne menyatakan kriteria struktur ruang kota terseleksi bergantung pada pola kepadatan (*density patterns*), keragaman kawasan kemasyarakatan (*homogeneity*), pemusatan (*concentricity*) penyebaran pendapatan (*income*), keterkaitan (*connectivity*), bangkitan pergerakan (*directionality*)

GAMBAR 2.3.
KRITERIA STRUKTUR RUANG KOTA YANG TERSELEKSI



Sumber : Bourne, 1990, p:43 (digambar ulang)

2.4. Rumusan Kajian Teori

Kota akan berkembang dari waktu ke waktu yang dipengaruhi oleh aspek dinamika penduduknya. Perkembangan kota dapat menjadi lebih baik dalam arti secara fisik atau justru sebaliknya menjadi lebih buruk kualitas lingkungan fisiknya. Perkembangan kota juga banyak dipengaruhi oleh kondisi sosial, politik, ekonomi dan budaya setempat. Dalam penelitian ini akan mencoba mengkaji perkembangan kota dari

sisi morfologi kota sebagai akibat perubahan struktur ruang kota yang mengakibatkan perubahan kegiatan penduduknya.

Pasar merupakan kegiatan pelayanan barang dan jasa yang dilakukan oleh sekelompok orang. Kegiatan yang ditimbulkan berupa kegiatan ekonomi yang mengakibatkan kegiatan lain akan melingkupinya. Pengelompokan kegiatan pelayanan kota akan menjadikan tempat tersebut menjadi kuat dalam arti mempengaruhi kegiatan lain. Secara ekonomi, pengelompokan kegiatan pelayanan ini akan mengakibatkan beberapa kemudahan antara produsen dan konsumen. Kekuatan pengaruh ini akan terus berkembang di tempat lain yang pada akhirnya akan mengakibatkan terjadinya hierarki (pasar).

Dari teori-teori struktur ruang kota, diidentifikasi bahwa kegiatan ekonomi banyak berpengaruh dalam pembentukan struktur ruang kota. Dengan demikian pasar (tradisional) merupakan salah satu unsur pembentuk struktur ruang kota yang cukup dominan. Pemindahan lokasi pasar akan berarti perubahan struktur ruang kota, yang berarti pula akan mengakibatkan perubahan pergerakan manusia karena faktor kebutuhan pelayanan. Selanjutnya, pengaruh perubahan ini akan mengakibatkan terjadinya perubahan morfologi kota *di lokasi lama atau di lokasi baru* atau saling mendukung terbentuknya struktur ruang kota yang baru.

Pengaruh perubahan lokasi pasar ini akan membentuk atau mengubah kawasan kota. Terbentuknya kawasan baru ini akan bergantung pada daya dorong dan daya tarik kawasan yang baru sebagai akibat kegiatan kota yang baru. Pada pinggiran kota, terbentuknya kawasan baru ini disebut dengan *urban sprawl* (perluasan areal kekotaan) yang berarti masih tetap bergantung pada kekuatan pusat kota (CBD). Pengaruh kekuatan lokasi pasar lama dan lokasi pasar yang baru akan membuat perembetan pemanfaatan

ruang kota. Perubahan guna lahan dalam suatu kota akan mengakibatkan pula perubahan pergerakan yang sudah ada (Tamin, 2000) karena terjadi siklus penggunaan ruang. Intensitas interaksi akan sangat berbeda untuk masing-masing kegiatan. Jumlah penduduk, kelengkapan fasilitas serta tingkat kenyamanan sangat berpengaruh pada kuat tidaknya interaksi antar kawasan. Smailes (1955) menyatakan bahwa morfologi kota dibentuk oleh tata guna lahan, pola jalan atau pergerakan dan tipe-tipe bangunan. Oleh karena itu, perubahan tata guna lahan, perubahan pola jalan dan pergerakan dan perubahan tipe-tipe bangunan akan merubah morfologi kota Cepu.

Dari faktor yang mempengaruhi perubahan struktur ruang kota (dalam studi ini perubahan lokasi pasar) yaitu guna lahan dan pergerakan serta tipe bangunan dapat dirumuskan variabel yang menentukan kedua faktor tersebut yaitu:

TABEL 2.3.
RUMUSAN FAKTOR PENGARUH DAN VARIABEL YANG DIPENGARUHI
OLEH PERUBAHAN LOKASI PASAR

No	Parameter	Variabel	Klasifikasi
1.	Perubahan Guna Lahan	Perubahan lahan	Berubah – tidak
		Luas perubahan lahan	Besar – kecil
		Harga tanah	Mahal – murah
		Lokasi	Pusat - pinggiran
		Kelengkapan fasilitas	Lengkap – tidak
2.	Perubahan pergerakan	Jarak	Dekat - jauh
		Cara pencapaian	Berubah - tidak
		Waktu	Cepat – lama
		Biaya	Mahal – murah
		Kenyamanan	Nyaman – tidak
3.	Lahan terbangun	Perubahan bentuk fisik lahan	Berubah - tidak
4.	Tipe bangunan	Bentuk bangunan	Berubah - tidak

Pemindahan lokasi pasar yang berarti perubahan struktur ruang kota akan mempengaruhi perubahan guna lahan dan perubahan pergerakan. Kedua faktor tersebut

akan bergantung pada variabel-variabel yang mempengaruhi untuk masing-masing faktor. Klasifikasi masing-masing variabel secara kualitatif dipahami oleh seseorang secara kasar sebagai dua perubahan yang bertentangan, seperti indah dengan tidak indah, kuat dengan tidak kuat, banyak dengan sedikit dan lain-lain sehingga perubahan lokasi pasar akan berpengaruh secara langsung berdasarkan citra seseorang untuk melaksanakan kegiatannya dalam suatu kota. Klasifikasi kualitatif (secara nominal) tersebut dapat diperoleh melalui klasifikasi secara rasio maupun interval berdasarkan pengamatan dan survey lapangan dengan masyarakat di sekitarnya.

BAB III

GAMBARAN UMUM KOTA CEPU

3.1. Fungsi dan Peran

Kota Cepu merupakan bagian wilayah dari kecamatan Cepu Kabupaten Blora dengan luas wilayah 1.996,78 ha yang mencakup 6 kelurahan. Berdasar Rencana Umum Tata Ruang Kota *Ibu Kota Kecamatan Cepu*, fungsi kota yang dituju meliputi :

- a. Fungsi pusat administrasi, memiliki arti bahwa Kota Cepu diarahkan pada suatu kondisi sebagai pusat pelayanan pemerintahan tingkat wilayah/ kabupaten yang mendukung pusat pertumbuhan SWP II maupun tingkat kecamatan Cepu sendiri dan wilayah *hinterland*-nya dalam Kecamatan Cepu.
- b. Fungsi pusat pelayanan sosial, memiliki arti bahwa Kota Cepu selain sebagai pusat pelayanan kesehatan, pendidikan, pelayanan umum, rekreasi dan hiburan, pariwisata, jasa dan pelayanan utilitas lain.
- c. Fungsi pusat aglomerasi (pemusatan dan pengelompokan dalam arti fisik) penduduk dan permukiman, memiliki arti bahwa Kota Cepu akan mewadahi permukiman dengan penduduk yang meningkat tanpa kehilangan sifatnya sebagai lingkungan hidup permukiman, sehingga perlu adanya kebijaksanaan penggunaan lahan sesuai dengan intensitas dan jenis kegiatan yang berkembang di dalamnya. Fungsi

ini juga ditunjang dengan peranan ibukota kecamatan sebagai penyaring arus urbanisasi penduduk desa ke kota.

- d. Fungsi transportasi, memiliki arti bahwa sebagai fungsi pusat aglomerasi penduduk dengan struktur mata pencaharian bidang jasa, perdagangan dan industri pendukung pertanian, aktivitas gerak mempunyai intensitas pendukung. Berkembangnya kota maupun fungsi pelayanannya memerlukan prasarana dan sarana transportasi yang lebih baik dalam pengertian peningkatan gerak/ transportasi, kelancaran lalu lintas kota tidak terganggu dan sebaliknya lalu lintas kota tidak mengganggu kegiatan lain. Transportasi ini akan bersifat lokal maupun regional.
- e. Fungsi simpul jaringan kolektor dan distribusi wilayah belakangnya. Kolektor memiliki arti sebagai tempat pengumpulan sebagian komoditi yang dihasilkan oleh daerah penyangga.

Sedangkan distributor memiliki arti bahwa Kota Cepu menyanggah fungsi sebagai titik penyebaran komoditi-komoditi yang datang dari luar wilayah Kabupaten Blora, yang berperan sebagai :

- a. Sebagai pusat perdagangan dan jasa komersial dengan skala pelayanan kota dan regional.
- b. Sebagai pusat perkantoran dan pemerintahan.
- c. Sebagai pusat pendidikan.
- d. Sebagai pusat industri.

3.2. Gambaran Perekonomian

Kondisi perekonomian kota Cepu selama tahun 2000 mengalami penurunan yang dapat dikaji dari laju pertumbuhan ekonomi sebesar 2,06%, sedangkan pada tahun 1999 mengalami laju pertumbuhan sebesar 3,01%. Akibat dari krisis moneter yang melanda hampir di seluruh daerah di Indonesia, laju pertumbuhan kota Cepu pada tahun 1998 mengalami penurunan yang cukup drastis yang tercatat hanya sebesar -8,33%. Apabila dikaitkan dengan laju pertumbuhan di kabupaten Blora pada tahun 2000 maka kota Cepu masih berada di bawah laju pertumbuhan kabupaten Blora yaitu sebesar 2,54%.

Kontribusi dari masing-masing sektor ekonomi di kota Cepu tidak mengalami pergeseran yang cukup signifikan selama kurun waktu 1993-2000, dimana sektor terbesar yang memberikan kontribusi adalah sektor pertambangan dan penggalan sebesar 53,86% dari total PDRB,

TABEL 3.1.

**PERKEMBANGAN PDRB KECAMATAN CEPU ATAS DASAR HARGA BERLAKU
DAN KONTRIBUSI SEKTORAL**

Tahun	Pertanian		Pertb & Penggl		Industri		Listr & air bs		Konstruksi		Perdag		Angkutan		Keuang.		Jasa	
	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%	juta rp	%
1993	13.224,99	14,20	31.020,04	33,31	4.904,35	5,27	513,08	0,55	3.371,69	3,62	25.096,29	26,95	4.136,82	4,44	4.974,07	5,34	5.872,23	6,31
1994	13.280,45	12,70	32.865,71	31,49	5.620,39	5,39	676,82	0,65	3.866,32	3,70	30.689,89	29,41	4.814,71	4,61	6.167,36	5,91	6.376,91	6,11
1995	12.953,19	10,95	37.227,53	31,48	6.675,64	5,65	764,86	0,65	4.359,77	3,69	36.370,21	30,76	5.667,75	4,79	7.071,99	5,98	7.154,76	6,05
1996	15.982,15	12,56	39.029,33	30,68	7.344,37	5,77	686,34	0,54	4.634,26	3,64	38.461,00	30,23	5.968,25	4,69	7.740,05	6,08	7.379,52	5,80
1997	23.431,15	16,38	37.968,73	26,55	9.240,54	6,46	720,40	0,50	5.155,15	3,60	43.846,75	30,66	6.823,95	4,77	8.262,82	5,78	7.557,28	5,28
1998	31.297,08	7,31	90.970,84	21,24	11.033,11	2,58	912,94	0,21	4.148,21	0,97	53.974,07	12,60	8.212,85	1,92	9.053,58	2,11	218.786,52	51,07
1999	32.347,58	12,53	124.439,72	48,20	11.906,14	4,61	1.060,46	0,41	4.226,23	1,64	55.840,79	21,63	8.665,46	3,36	10.318,62	4,00	9.376,47	3,63
2000	35.198,86	11,44	165.636,20	53,86	13.219,85	4,30	1.146,37	0,37	4.347,65	1,41	59.109,47	19,22	9.203,12	2,99	10.074,22	3,28	9.620,03	3,13

Sumber : PDRB kab. Blora tahun 2000

perdagangan sebesar 19,22%, pertanian sebesar 11,44%, industri sebesar 4,30%, dan selengkapnya dapat dilihat pada tabel 3.1. Secara sektoral, pertumbuhan mengalami kenaikan hampir di seluruh sektor yaitu sektor listrik dan air bersih, pertambangan, keuangan, pertanian, bangunan, industri, perdagangan, angkutan dan jasa-jasa. Sektor pertambangan dan penggalian mengalami pertumbuhan yang cukup pesat yaitu sebesar 5,28% dan gambaran selengkapnya dapat dilihat ada tabel 3.1.

PDRB kota Cepu selama tahun 2000 tercatat sebesar Rp 307.555,77 juta. Salah satu indikator untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat adalah dengan melihat dari pendapatan perkapita. Pendapatan per kapita kota Cepu pada tahun 2000 berdasarkan harga belaku mencapai Rp 4.206.932 sedangkan pendapatan perkapita di kabupaten Blora sebesar Rp 1.641.428. Jika dibandingkan dengan tahun 1993 yang tercatat sebesar Rp 698.796,46 maka telah mengalami kenaikan sebesar hampir 6 kali.

Secara sektoral, sektor perdagangan terus mengalami penurunan yang dimulai dari tahun 1993 sampai tahun 2000 (lihat tabel 3.2.). Sebenarnya sektor perdagangan telah ditunjang dengan sarana ekonomi yang cukup baik yang dapat dilihat dari tabel 3.3.

TABEL 3.2.
KONTRIBUSI SEKTOR PERDAGANGAN TERHADAP TOTAL
PDRB ATAS DASAR HARGA KONSTAN

Lapangan usaha	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Perdagangan	22,4	24,4	26	25,6	26,3	21,4	18,8	16,6
Hotel	0,25	0,25	0,22	0,22	0,22	0,17	0,15	0,13
Restoran	4,3	4,77	4,56	4,44	4,13	3,11	2,73	2,35
Perdag, htl & rest	27	29,4	30,8	30,2	30,7	24,7	21,6	19

Sumber : Evaluasi RUTRK IKK Cepu

TABEL 3.3.
FASILITAS PEREKONOMIAN KOTA CEPU
DIRINCI TIAP KELURAHAN

No	Kelurahan	Pasar	Toko	Warung	PKL	Koperasi	Jasa
1	Karangboyo	0	19	169	73	4	0
2	Ngroto	0	6	13	0	1	0
3	Balun	2	121	148	133	4	11
4	Cepu	0	215	114	95	7	0
5	Tambakromo	0	1	67	0	4	0
6	Ngelo	0	0	0	0	28	1
	Jumlah	2	362	511	301	48	12

Sumber : Monografi kec. Cepu tahun 2000/2001

3.3. Karakteristik Kependudukan

Pertumbuhan penduduk kota Cepu sebesar 1,77 % dan kepadatan tertinggi berada di kelurahan Ngelo tetapi wilayah yang terbangun hanya sempit. Luas wilayah terbangun yang paling luas adalah kelurahan Cepu sebagai pusat kota dan jumlah penduduknya juga terbanyak. Secara keseluruhan, jumlah angkatan kerja Kota Cepu tahun 2000 sebesar 59,74% dari total jumlah penduduk dan yang terbanyak berada di kelurahan Cepu. Sebaran jumlah penduduk dan tingkat kepadatan masing-masing kelurahan dapat dilihat pada tabel 3.4.

TABEL 3.4.
JUMLAH PENDUDUK DAN TINGKAT KEPADATAN

No	Kelurahan	Luas	Luas	Jumlah	Kepadatan (org/ha)	
		Wil (ha)	Terbangun (ha)	Penduduk	Bruto	Netto
1	Karangboyo	329,60	147,06	7.703,00	23,37	52,38
2	Ngroto	137,29	31,12	2.757,00	20,08	88,59
3	Balun	458,75	210,46	12.006,00	26,17	57,05
4	Cepu	246,56	119,50	18.445,00	74,81	154,35
5	Tambakromo	741,81	129,59	4.464,00	6,02	34,46
6	Ngelo	82,77	35,41	5.146,00	62,17	145,33
	JUMLAH	1.996,78	673,11	50.521,00	25,30	75,06
	Prosentase	100,00	33,71			

Sumber: Monografi kec. Cepu 2000/2001

UPI-PUSTAKA-UNDIP

Dari komposisi penduduk menurut mata pencaharian dapat dilihat bahwa fungsi dan peran kota Cepu lebih banyak pada fungsi perdagangan karena yang bekerja pada sektor ini cukup besar (swasta, wiraswasta) yaitu sebesar 64,6%. Dengan demikian maka penyediaan sarana perdagangan yang baik akan meningkatkan pendapatan penduduk kota Cepu. Namun demikian jiwa kewiraswastaan masih harus dilakukan pemibinaan karena sebagian besar penduduk kota Cepu masih pendidikan dasar yaitu TK, SD dan SLTP sebesar 63,92% (tabel 3.5.)

TABEL 3.5.
PENDUDUK MENURUT PENDIDIKAN

No	Kelurahan	Lulusan Pendidikan Umum					
		TK	SD	SLTP	SLTA	AKADEMI	PT
1	Karangboyo		2397	1226	1733	138	97
2	Ngroto	47	73	82	103	8	2
3	Balun	224	3061	2135	2201		546
4	Cepu	1421	2997	6659	4998	1717	653
5	Tambakromo	40	1763	1176	202	36	12
6	Ngelo	98	1146	1278	1805	154	172
	Jumlah	1830	9040	11330	9309	1915	1385
	Prosentase	4,53%	28,31%	31,08%	27,33%	5,08%	3,67%

Sumber : Monografi kec. Cepu 2000/2001

3.4. Struktur Internal Kota Cepu

Struktur ruang kota merupakan sistem kegiatan yang ditunjukkan dengan interaksi antar fungsi-fungsi kegiatan perkotaan. Interaksi tersebut akan membentuk jenjang pelayanan, yaitu sistem pelayanan regional yang tercermin dengan fungsi-fungsi primer dan sistem pelayanan lokal yang tercermin dengan fungsi-fungsi sekunder. Sesuai dengan skala pelayanan tersebut, maka fungsi primer dilayani oleh jaringan jalan primer dan fungsi sekunder akan dilayani oleh jaringan jalan sekunder. Dengan

demikian diharapkan akan terbentuk sistem pelayanan kegiatan kota yang sinergis.

Struktur tata ruang kota Cepu dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Fungsi primer

Fungsi sistem pelayanan regional (primer yang dikembangkan di kota cepu meliputi kegiatankegiatan sebagai berikut:

a) perdagangan

Pelayanan kegiatan ini mencakup perdagangan partai besar hingga tingkat eceran. Fungsi ini terumata disandang oleh pasar baru yaitu pasar lama yang dipindahkan ke pingiran. Sedangkan lokasi pasar lama telah dikembangkan sebagai suatu pusat pevelanjaan.

b) Perkantoran

Kegiatan perkantoran skala primer di kota Cepu adalah kantor instansi Migas/ Pertamina dan Perum Prhutani serta kantor pemerintahan yang membawahi wilayah kecamatan dan wilayah pembantu Bupati. Kantor-kantor tersebut berkonsentrasi di jalan orogo dan jalan Rongolawe.

c) Kesehatan

Keberadaan 3 (tiga) rumah sakit yaitu RSUD, RSUD Pertamina dan PKU Muhamaddiyah menjadi komponen yang pembentuk struktur ruang kota dengan lokasi yang menyebar. Pelayanan kesehatan tidak hanya penduduk kota Cepu tetapi juga penduduk wilayah luar kota Cepu.

d) Pendidikan

Di kota Cepu terdapat 2 (dua) akademi (Akademi Teknik Ronggolawe dan AKAMIGAS) serta sebuah Pusdiklat Kehutanan. Masing-masing

itu terdapat pula pendidikan menengah yang mempunyai jangkauan pelayanan regional.

e) Peribadatan

Pelayanan kegiatan peribadatan diarahkan sebrannya ke semua wilayah permukiman.

f) Rekreasi

Fungsi ini dikembangkan sesuai dengan keberadaannya saat ini. Untuk hiburan yang bersifat komersial dapat berbaur dengan fungsi perdagangan dan jasa.

Sebaran struktur internal kota Cepu dapat dilihat sebagaimana peta 3.1.

3.5. Penggunaan Lahan Kota Cepu

Penggunaan lahan di kawasan perkotaan sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti fisik dasar, posisi geografis dan keragaman aktifitas perkotaan. Pertemuan jalur Blora Cepu dan Semarang-Cepu-Surabaya secara posisi geografis maupun fisik alamiahnya sangat mempengaruhi pola penggunaan ruang di sekitar titik pertemuan. Dalam perkembangan selanjutnya, akan memunculkan aktivitas-aktivitas baru yang mempengaruhi pergeseran pola penggunaan lahan di kota Cepu.

Apabila dilihat dari tata guna lahan yang ada, maka penggunaan lahan terbesar yaitu untuk perumahan sebesar 43,37% dan pertanian sebesar 39,61% dari luas total kota dan selengkapnya dapat dilihat pada tabel 3.6. dan peta 3.2.



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K.)
PROGRAM PASCA SARJANA

TESIS

PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Struktur Ruang Kota Cepu

KETERANGAN

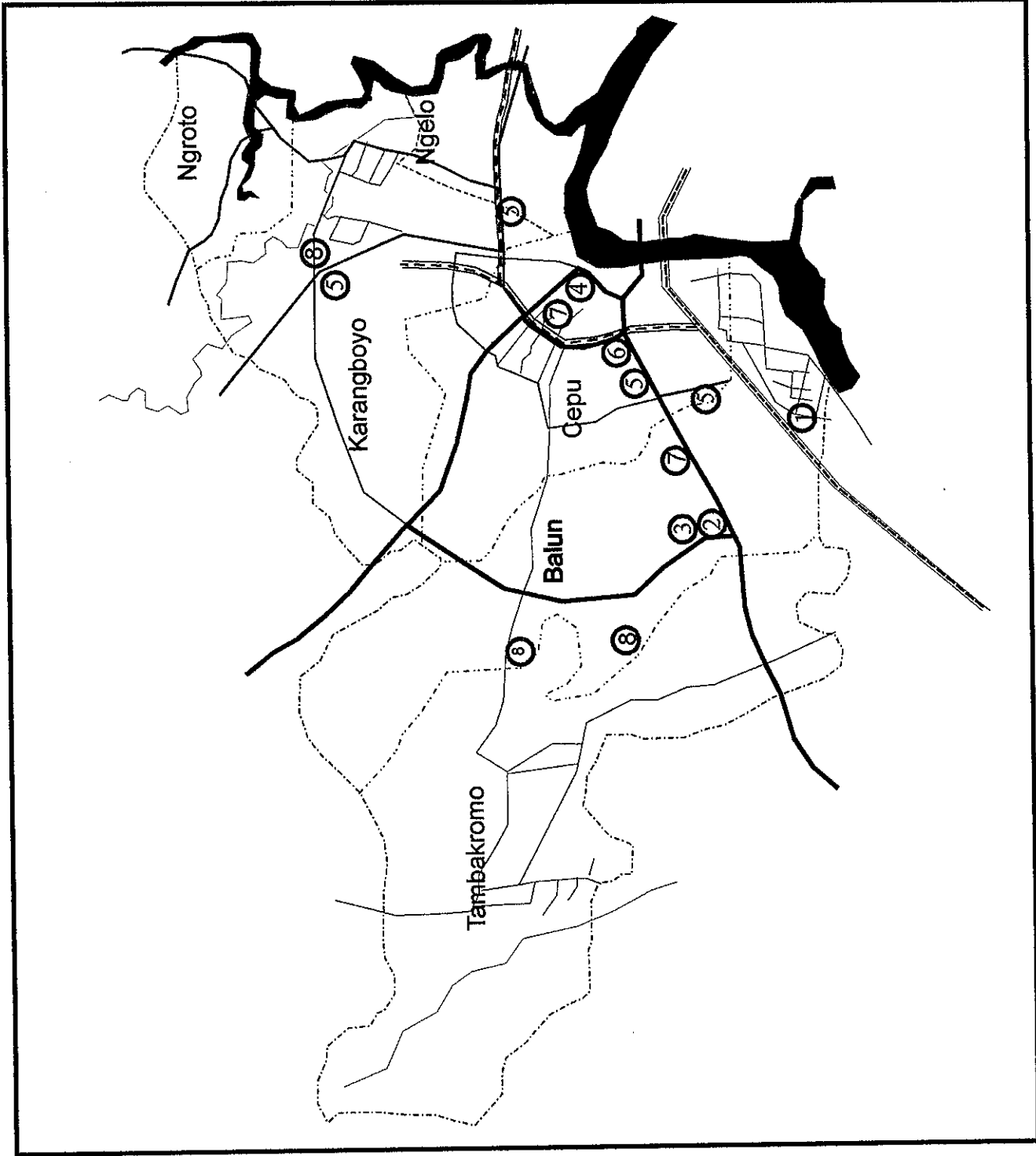
- Batas Kota
- Batas Kelurahan
- Jalan Kolektor Primer
- Jl. Kolektor Sekunder
- Jl. Lokal Primer
- Jl. Lingkungan
- Sungai
- Rel Kereta Api
- 1 Stasiun KA
- 2 Terminal bus
- 3 Pasar Induk
- 4 Pusat perdagangan
- 5 Pusat pendidikan
- 6 Perkantoran
- 7 Kesehatan
- 8 Permukiman


















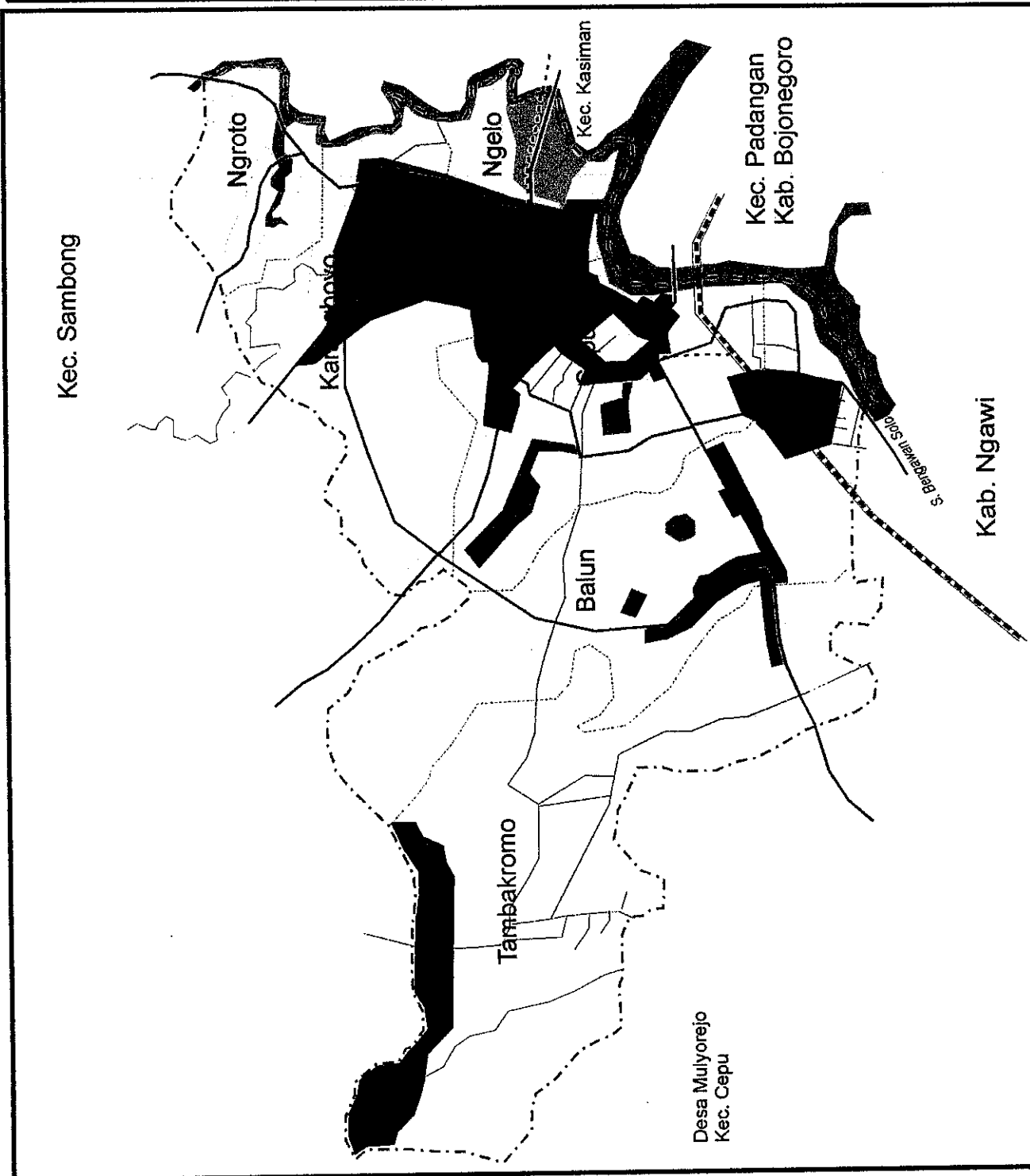
SKALA NO
Non Skala 5.7

SUMBER

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA



 <p>MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA (M.T.P.K.) PROGRAM PASCA SARJANA</p>	
<p>THE S I S</p> <p>PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora</p>	
<p>GAMBAR</p> <p>kota Cepu</p> <p>Tata Guna Lahan Tahun 2001</p>	
<p>KETERANGAN</p> <ul style="list-style-type: none">  Perdagangan dan jasa  Campuran  Kesehatan  Terminal  Permukiman  Kompleks Pertamina  Komplex Perhutani  Ruang terbuka/ hijau/ OR  Konservasi hutan  Kompleks KAI  Sungai  Perkantoran  Tegalan/sawah 	
 <p>UTARA</p>	<p>SKALA</p>  <p>0 300 600 M</p>
<p>NO</p> <p>3.2.</p>	<p>SUMBER</p> <p>BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH (BAPPEDA) KABUPATEN BLORA</p>



TABEL 3.6.
PENGGUNAAN LAHAN KOTA CEPU TAHUN 2001

No	Guna lahan	Luas (ha)	Prosentase (%)
1	Perumahan	865,94	43,37
2	Perdagangan	47,79	2,39
3	Perkantoran	11,98	0,60
4	Pendidikan	21,17	1,06
5	Peribadatan	5,85	0,29
6	Kesehatan	4,00	0,20
7	Terminal	2,27	0,11
8	Makam	16,83	0,84
9	Ruang hijau	15,60	0,78
10	Pertanian	790,99	39,61
11	Hutan	68,70	3,44
12	Pertamina	93,40	4,68
13	Perhutani	34,14	1,71
14	PT KAI	15,72	0,79
15	Industri kecil	2,40	0,12
	Jumlah	1.996,78	100,00

Sumber : *Evaluasi RUTRK IKK Cepu*

3.6. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan kota Cepu akan banyak dipengaruhi oleh penggunaan lahan dan struktur ruang kota yang terjadi. Jumlah penduduk dan tingkat pelayanan penyediaan sarana dan prasarana perhubungan juga akan mempengaruhi sistem pergerakan yang terjadi. Struktur jaringan jalan dimaksudkan untuk menghubungkan kegiatan atau fungsi yang satu dengan yang lainnya. Untuk keperluan di atas, kota Cepu dibangun jaringan jalan yang dirinci yaitu jalan kolektor primer, kolektor sekunder, jalan lokal primer dan jalan lingkungan. Diawali dari kompleks permukiman, sistem pergerakan yang terjadi akan menuju pada pusat-pusat pergerakan yang dominan yaitu terjadi di:

- a. Stasiun Kereta Api
- b. Terminal bus

- c. Pasar induk
- d. Pusat perdagangan
- e. Pusat pendidikan
- f. Perkantoran (terutama PPT Migas dan Pertamina)

Sistem pergerakan kota Cepu ini ditunjang dengan klas jalan yang terdiri atas jalan kolektor primer, kolektor sekunder, lokal primer dan lokal sekunder sebagaimana peta 3.3.



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K.)
PROGRAM PASCA SARJANA

THE S I S






PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Kota Cepu

Klasifikasi Fungsi Jalan

KETERANGAN

-  Kolektor Primer
-  Kolektor Sekunder
-  Lokal Primer
-  Lokal sekunder
-  Terminal



SKALA

NO 3.3.



SUMBER

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA

Kec. Sambong

Ngratto

Karangboyo

Tambakromo

Balun

Cepu

gelo

Kec. Kasiman

Kec. Padangan
Kab. Bojonegoro

Kab. Ngawi

Desa Mulyorejo
Kec. Cepu

JPS Jember-Blora S

BAB IV

PENDEKATAN DAN METODA PENELITIAN

4.1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini akan mempergunakan *penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologis*. Pandangan fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya (Moleong,2000) terhadap orang-orang biasa dalam situasi tertentu. Disamping itu juga mencoba memberi tekanan pada pengertian interpretatif terhadap pemahaman manusia. Pada penelitian kualitatif, teori dibatasi pada pengertian suatu pernyataan sistematis yang berkaitan dengan seperangkat proposisi yang berasal dari data dan diuji kembali secara empiris (Moleong, 2000)

Penelitian kualitatif dapat dipergunakan secara bersama-sama dengan penelitian kuantitatif apabila salah satu pendekatan dipergunakan sebagai pelengkap. Oleh karena itu penelitian ini dilaksanakan dengan 2 (dua) pendekatan yaitu secara *kualitatif* yang digunakan untuk menganalisa data yang berbentuk non numerik atau data yang tidak dapat diterjemahkan dalam bentuk angka-angka, misalnya keadaan sosial masyarakat, kebijaksanaan, budaya dan kondisi fisik alam. Metode ini dapat bersifat

- Deskriptif, analisis yang memberikan gambaran pengertian dan penjelasan terhadap kondisi wilayah studi.
- Normatif, analisis mengenai keadaan yang seharusnya menurut pedoman ideal atau norma-norma tertentu. Pedoman atau norma ini

dapat berbentuk standart, landasan hukum , batasan-batasan yang dikeluarkan oleh instansi tertentu.

- Asumtif, analisis dengan menggunakan asumsi-asumsi atau anggapan-anggapan tertentu yang dibuat berdasarkan kondisi tertentu dan diperkirakan dapat terjadi dalam waktu yang relatif lama pada wilayah studi. Asumsi ini harus layak dan dapat diterima secara umum.

Sedangkan yang kedua yaitu dilakukan dengan pendekatan *kuantitatif* untuk data yang terukur (numerik) misalnya jarak pencapaian, waktu tempuh, perubahan gunalahan.

Metode kuantitatif dan kualitatif ini dipergunakan secara bersama-sama untuk mencapai "cara pemecahan terbaik". Metode kualitatif akan membantu perencana kota memeriksa faktor-faktor yang tidak mudah menerima metode kuantitatif. Sering metode kualitatif dianggap metode yang tidak membutuhkan kuantifikasi. Dandekar (dalam Catanese,1987) mengemukakan bahwa metode kualitatif tetap membutuhkan pengamatan, perhitungan, pemetaan, pembuatan bagan dan penganalisisan. Keterangan harus dicari dan dikumpulkan, bukan hanya diperoleh dengan *intuisi*. Anggapan keliru lainnya ialah bahwa metode kualitatif tidak bisa dipergunakan bersama-sama dengan metode kuantitatif. Dikatakan bahwa kedua metode ini dapat dipergunakan bersama-sama dan justru bisa saling memperkuat dan melengkapi. Filstead (dalam Catanese 1987) mendefinisikan metode kualitatif sebagai berikut: "*Metode kualitatif mengacu pada strategi penelitian seperti observasi partisipan, wawancara mendalam, partisipasi total yang memungkinkan peneliti untuk memperoleh data primer (first hand knowledge) mengenai keadaan sosial empiris yang dipertanyakan. Metodologi kualitatif*

memungkinkan peneliti lebih akrab dengan data, sehingga mengembangkan komponen penjelasan analitis, konseptual dan kategoris dari data itu sendiri... ”

Untuk melaksanakan penelitian ini tahapan-tahapan penelitian yang dilakukan adalah :

- a. Pertama : penelitian kepustakaan, kajian teori dan menemukan rumusan permasalahan
- b. Kedua : penyiapan administrasi perijinan
- c. Ketiga : penyiapan lembar kuesioner
- d. Keempat : penyiapan alat analisis
- e. Kelima : pengolahan data
- f. Keenam : analisis data dan kecenderungan
- g. Ketujuh : menyusun hasil analisis

4.2. Metode Pelaksanaan Penelitian

4.2.1. Kebutuhan Data

Kegiatan ini adalah bertujuan untuk pengumpulan data melalui survey instansional dan kondisi lapangan, menginventarisasi semua data sosial, ekonomi dan fisik yang diperlukan yang berhubungan dengan tujuan penelitian. Penyempurnaan dan verifikasi data dilakukan dengan mengadakan pengecekan langsung di lapangan untuk obyek-obyek penting, kemudian dilakukan tahap proses seleksi data, tabulasi data dan pengelompokkan data sesuai dengan data-data yang dibutuhkan yaitu:

- Dokumen perencanaan meliputi Pola Dasar atau Propeda, RTRW Kabupaten Blora, RUTRK IKK Cepu, RDTRK dan RTRK IKK Cepu.
- Data kependudukan meliputi karakteristik penduduk, pertumbuhan, penyebaran, komposisi, kepadatan, mata pencaharian.

- Data perekonomian yang meliputi PDRB, sektor kegiatan ekonomi dan penyebarannya, perkembangan tiap sektor ekonomi dan pengaruhnya, pola aliran barang dan jasa dalam proses koleksi dan distribusi.
- Perubahan tata guna tanah, struktur internal kota
- Data aliran (pergerakan) dan angkutan dari Dinas Perhubungan
- Foto-foto kondisi fisik kota

4.2.2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dapat dilakukan secara langsung (data primer) dan tidak langsung (data sekunder). Kegiatan ini adalah upaya menentukan jenis data, menentukan instansi yang diperlukan dengan menyiapkan lembar pertanyaan yang dipergunakan sebagai panduan khususnya untuk pengumpulan data yang valid dan reliable. Lembar pertanyaan ini dipergunakan untuk mendukung pengamatan terhadap kondisi lapangan terhadap perubahan-perubahan fisik kota. Untuk pengambilan data-data sekunder (peta, tabulasi, data statistik) dapat menyalin atau mengkopi dari dokumen-dokumen yang sudah ada meskipun kualitas atau mutu datanya masih harus saling dicocokkan lagi dengan data yang lain. Metode pengumpulan data dapat dikelompokkan sesuai dengan variabel yang mempengaruhi dari penelitian yang dapat di kelompokkan sebagai berikut:

TABEL 4.1.
TEKNIK PENGUMPULAN DATA

No	Sasaran	Variabel	Perolehan data			
			Wawancara	Kuesioner	Pengamatan	Dokumentasi
1	Guna lahan	Perubhn lhn		V		X
		Luas prbh lhn		V		X
		Harga tnh			X	V
		Lokasi		V	X	X
		Kelngkp fas		V		X
2	Pergerakan	Jarak		V	X	
		Cara capai	X	V		
		Waktu	X	V	X	V
		Biaya		V		X
		Kenyamanan		V	X	
3	Lahan terbangun	Perubahan bentuk			V	X

Keterangan : V : metode utama
X : metode pelengkap

4.2.3. Teknik Pengolahan dan Penyajian Data

Setelah data diperoleh dilakukan pengolahan dan penyajian data dengan tahapan sebagai berikut:

- *Verifikasi*, pemeriksaan data secara umum dengan mengacu kepada daftar tilikan yang telah disusun.
- *Klasifikasi*, pengelompokan data berdasarkan kepentingan/ tujuan yang ingin dicapai atau berdasarkan kesamaan dalam aspek tertentu.
- *Validasi*, penilaian apakah data-data yang sudah ada cukup valid dan representatif mewakili kondisi yang diamati.
- *Coding*, pemberian kode pada variabel dan data yang telah terkumpul melalui lembar instrumen
- *Tabulasi*, proses akhir dalam penyusunan data agar mudah dibaca, dimengerti dan digunakan sesuai dengan tujuan penelitian.

Dari sasaran penelitian tersebut, penjelasan dilakukan dengan cara :

- Secara dikriptif, terutama untuk data mengenai karakteristik kota Cepu dan perubahannya.
- Gambaran peta-peta secara diagramatis dan sketsa-sketsa gambar.
- Tampilan foto-foto dan sketsa gambar kawasan studi sesuai dengan keperluan analisis kualitatif dari segi visual berdasarkan teori pendukungnya.

4.2.4. Teknik Sampling

Teknik ini hanya dilaksanakan apabila selama pelaksanaan penelitian diperlukan data primer. Data yang diperlukan secara langsung adalah pengamatan lapangan saat ini melalui pengamatan visual yang kemudian dipetakan dan dikembangkan dengan data sekunder yang telah diperoleh. Proses pencarian data secara wawancara dengan personal diperlukan sebagai tahapan *cross check* di lapangan dengan data sekunder yang telah diperoleh khususnya tata guna lahan dan pergerakan yang terjadi.. Kuisener yang dibuat merupakan arahan untuk melakukan wawancara seandainya dapat dilakukan kontak secara langsung atau dapat diisi secara langsung oleh responden. Mengingat pengamatan ini merupakan pengamatan fisik kota, maka prakiraan sampel yang dipergunakan adalah masyarakat kawasan kota Cepu yang mempunyai dampak perubahan terhadap pemindahan lokasi pasar melalui pendekatan penarikan sampel secara bertahap berganda. Penarikan sampel ini dilakukan mengingat populasi yang anggotanya tersebar pada wilayah yang luas (Gulo,2002). Kajian ini merupakan kajian pengaruh atas pemindahan lokasi pasar terhadap morfologi kota sehingga responden terpilih dapat disesuaikan dengan masyarakat yang tinggal sebelum tahun 1987 secara acak sebagai *chross check* terhadap pengamatan lapangan dan data kuantitatif setelah dilakukan analisis berdasarkan teori struktur ruang kota. Wilayah penelitian meliputi

kota Cepu sebagai akibat pelayanan pasar yang akan mempengaruhi kegiatan penduduk kota. Sampel secara bertahap dilakukan dengan didasarkan pada:

- a. Dari sisi spasial, penelitian mencakup seluruh kawasan kota sehingga sampel mencakup 6 kelurahan dan kawasan pasar lebih diutamakan karena kemungkinan dampak yang paling besar terhadap morfologi kota dengan radius $\pm 1,5$ km.
- b. Dari sisi pelayanan, pasar mencakup pelayanan terhadap masyarakat, pedagang, buruh, angkutan kota, maka sampel secara acak akan dilakukan untuk mewakili masing-masing anggota masyarakat dengan berbagai jenis pekerjaan.
- c. Dari sisi kebijakan pemerintah, maka sampel juga dilakukan wawancara dengan aparat pemerintahan yang terkait yaitu Dipenda, Bappeda, Dinas Perhubungan, Camat dan Kepala Pasar.
- d. Dari luar batas administrasi kota Cepu yang bedekatan yaitu ke arah Surabaya, Kasiman, Randublatung dan Pilang.

Jumlah sampel diperhitungkan dengan rumus (Franck Lynch) :

$$n = \frac{NZ^2 \cdot p(1-p)}{Nd^2 + Z^2 \cdot p(1-p)}$$

Keterangan :

- n : Ukuran sampel
- N : Populasi
- Z : nilai nominal 1,96 untuk tingkat kepercayaan 95%
- p : Harga patokan terbatas (0,50)
- d : Sampling eror dalam pengambilan sampel (10%=0,1)

Dengan jumlah penduduk kota Cepu sebesar 50,742 jiwa maka diperoleh hasil bahwa sampel untuk penelitian ini sebanyak 96 responden.

4.2.5. Teknik Analisis

Analisis data menurut Patton (1980) adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, katagori dan satu uraian dasar. Sedangkan Bogdan dan Taylor (1975) mendefinisikan analisis data sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesa (ide) seperti disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema hipotesis itu. Kajian analisa tersebut meliputi:

a. Analisis Fisik KotaCepu

Analisis ini diperoleh dari data tabulasi dan data statistik kota Cepu yang meliputi tata guna lahan, sistem pergerakan dan struktur ruang kota. Analisis ini mengkaji karakteristik fisik kota Cepu yang dimulai dari lokasi pasar lama dan pengaruh atau akibat pemindahan lokasi pasar di tempat yang baru. *Perubahan fisik kota yang dipengaruhi oleh pemindahan lokasi pasar* menjadi faktor penting untuk mengetahui peranan pasar tradisional dalam membentuk atau mengubah morfologi kota Cepu. Dari kajian teori morfologi kota (Smailes, 1955) yang telah diuraikan di depan dapat dikaji beberapa karakteristik fisik kota yaitu:

- perubahan tata guna lahan
- perubahan sistem pergerakan
- perubahan bangunan

Pada analisis ini akan dilakukan uji perbedaan dari pengaruh ke tiga perubahan tersebut sebagai variabel independen terhadap variabel yang sudah

ditetapkan sebagai tolok ukur penelitian. Alat uji tersebut mempergunakan chi square dengan rumus:

$$X^2 = \frac{\sum [(fo - ft)^2]}{ft}$$

dimana X^2 : Chi square
 fo : hasil observasi
 ft : yang diharapkan
 dengan tingkat kontingensi :

$$K = \frac{\sqrt{X^2}}{X^2 + N}$$

Dimana K : Koefisien kontingensi
 N : Responden

b. *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi,*

Merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tata guna lahan, perubahan pergerakan dan perubahan tipe bangunan kota Cepu.

c. *Analisis Dampak Pemindehan Lokasi Pasar*

Output dari analisis ini adalah mengetahui dampak yang terjadi terhadap pemindehan lokasi pasar.

BAB V
ANALISIS
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA

5.1. Pengaruh Pemindahan Lokasi Pasar

5.1.1. Analisis Perubahan Lahan

Morfologi kota dibentuk oleh penggunaan lahan yang ada, pola jalan dan tipe-tipe bangunan (Smailes, 1955). Bentuk kota merupakan pola spasial atau susunan elemen-elemen individual seperti bangunan dan guna lahan (lingkungan terbangun) dengan kawasan kota (Chapin, 1995). Kota Cepu telah mengalami perubahan guna lahan sejak pemindahan lokasi pasar (tahun 1989) hingga pada akhir tahun 2001 sebagaimana tabel 5.1 berikut ini:

TABEL . 5.1.
PERUBAHAN GUNA LAHAN

No	Guna Lahan	Tahun 1989		Tahun 2001		Perubahan	
		Luas (ha)	%	Luas (ha)	(%)	Luas (ha)	%
1	Perumahan	465,39	23,31	865,94	43,37	400,55	20,06
2	Perdagangan	8,73	0,44	47,79	2,39	39,06	1,96
3	Perkantoran	11,98	0,60	11,98	0,60	0,00	0,00
4	Pendidikan	8,04	0,40	21,17	1,06	13,13	0,66
5	Peribadatan	4,17	0,21	5,85	0,29	1,68	0,08
6	Kesehatan	2,98	0,15	4,00	0,20	1,02	0,05
7	Terminal	2,27	0,11	2,27	0,11	0,00	0,00
8	Makam	16,83	0,84	16,83	0,84	0,00	0,00
9	Ruang hijau	15,60	0,78	15,60	0,78	0,00	0,00
10	Pertanian	985,83	49,37	790,99	39,61	-194,84	-9,76
11	Hutan	344,30	17,24	68,70	3,44	-275,60	-13,80
12	Pertamina	78,40	3,93	93,40	4,68	15,00	0,75
13	Perhutani	34,14	1,71	34,14	1,71	0,00	0,00
14	PT KAI	15,72	0,79	15,72	0,79	0,00	0,00
15	Industri kecil	2,40	0,12	2,40	0,12	0,00	0,00
	Jumlah	1.996,78	100,00	1.996,78	100,00	0,00	0,00

Sumber : Monografi Kelurahan dan Data RUTRK IKK Cepu, diolah

Perubahan guna lahan paling besar dipergunakan untuk kawasan permukiman dengan penambahan luas lahan sebesar 400,55 ha, kemudian perdagangan dengan penambahan seluas 39,06 ha, kawasan Pertamina seluas 15 ha, pendidikan seluas 13,13 ha. Konsekuensinya adalah terjadi pula perubahan luasan lahan (pengurangan luasan) yang lain yaitu kawasan hutan telah banyak dikonversikan seluas 275,60 ha dan lahan pertanian seluas 194,84 ha. Sebaran lokasi perubahan guna lahan tersebut terjadi di kelurahan Balun (kasawn sekitar pasar dan perumahan BRI), kelurahan Karangboyo (untuk pendidikan, perumahan Mentul dan perumahan Karangboyo), kelurahan Cepu (lebih banyak dipergunakan untuk perdagangan). Beberapa lokasi tidak mengalami perubahan guna lahan yaitu dengan luasan yang relatif tetap yaitu yang terkait dengan status kepemilikan. Lahan milik Pertamina, Perhutani dan PT KAI memiliki luasan yang tetap sejak tahun 1989. Sedangkan kawasan hutan yang saat ini masih dipertahankan seluas 68,7 ha adalah kawasan hutan yang berbatasan secara langsung dengan kawasan hutan produksi dan tidak terletak di daerah urban.

Perubahan guna lahan di kawasan pasar induk telah dipadati dengan fungsi yang beragam mulai dari perumahan, campuran dan pertokoan (peta 5.1.). Fungsi campuran dengan memanfaatkan kegiatan komersial banyak bermunculan di sekitar pasar induk, sedangkan kawasan di belakangnya telah dimanfaatkan untuk permukiman. Di sekitar pasar induk telah bermunculan toko-toko yang memberikan pelayanan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari diantaranya kebutuhan alat-alat rumah tangga, makanan, dan minuman. Jenis dagangan seperti pakaian masih belum nampak di sekitar pasar induk. Fungsi lainnya adalah jasa pelayanan seperti wartel, bengkel dan jasa pelayanan transportasi serta jasa perbankan.

MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K.)
PROGRAM PASCA SARJANA

TESIS
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Sebaran perubahan tata guna lahan

- KETERANGAN**
- Perdagangan dan jasa
 - Campuran
 - Kesehatan
 - Terminal
 - Permukiman
 - Kompleks Pertamina
 - Kompleks Perhutani
 - Ruang terbuka/ hijau/ OR
 - Konservasi hutan
 - Kompleks KAI
 - Sungai
 - Perkantoran
 - Tegalan/ sawah

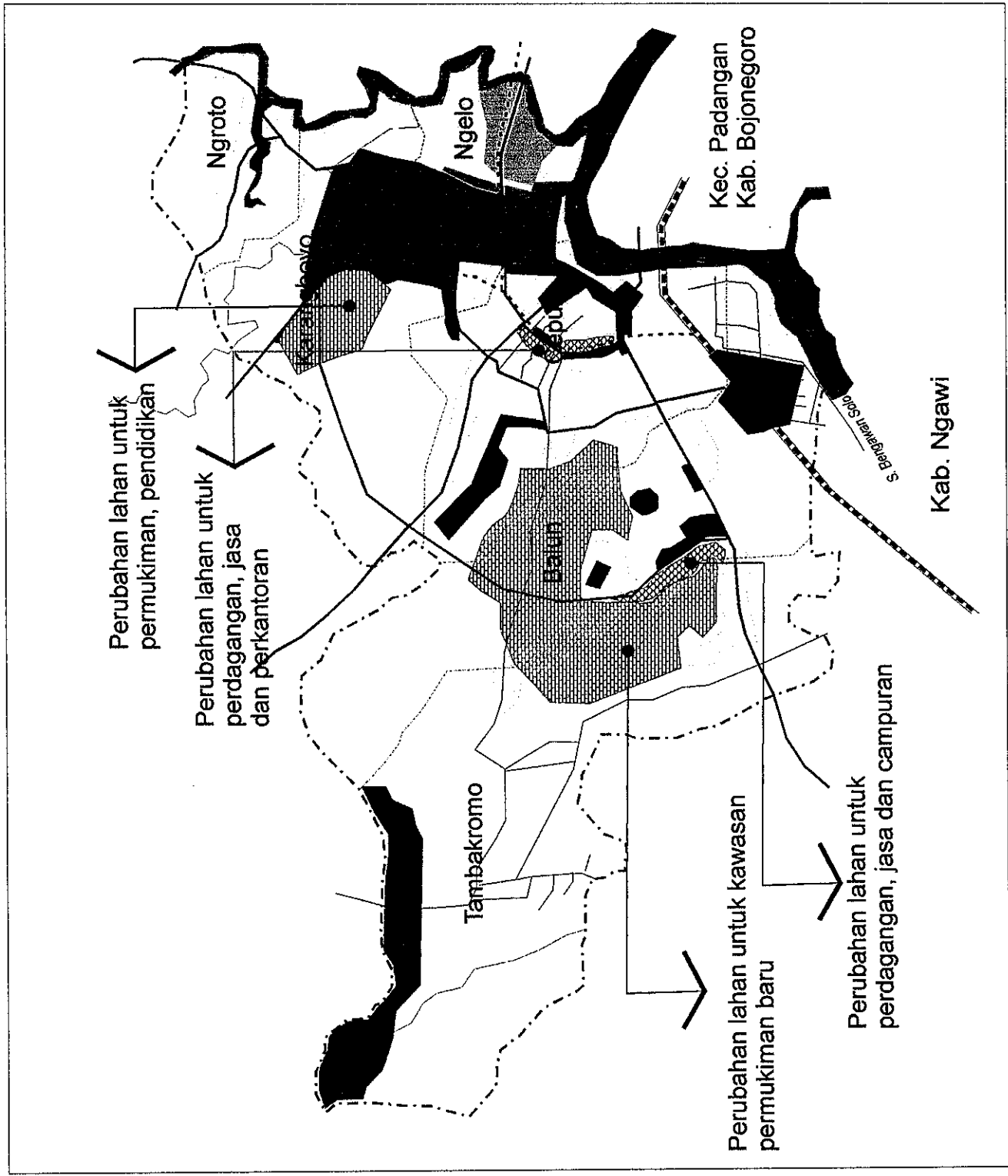
UTARA

SKALA NO 5.1

0 300 600 km

SUMBER

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA



Pedagang kaki lima (PKL) yang ada lebih banyak memberikan pelayanan pada penyediaan makanan dan minuman yaitu sebagai warung makan. Dengan perubahan guna lahan ini berarti morfologi kota Cepu telah berubah terutama di kawasan sekitar pasar karena bentukan fisik kota juga berubah.

5.1.2. Analisis Tingkat Kepadatan

Tata guna lahan terkait erat dengan tingkat kepadatan penduduk karena kegiatan yang terjadi di atasnya. Seberapa besar tingkat kepadatan yang terjadi akan berpengaruh pada morfologi kota (Bourne, 1982). Kepadatan tertinggi terletak di pusat kota kemudian secara gradual ke arah pinggiran (ke barat dan ketimur laut). Pada kawasan-kawasan tertentu, terutama lahan yang dimiliki oleh perusahaan PPT Migas, Perhutani, Pertamina dan PJKA untuk perumahan karyawan dengan luasan yang cukup besar, dari tahun-ke tahun memiliki tingkat kepadatan yang relatif tetap. Oleh karena itu, kawasan tersebut memiliki bentuk fisik lahan terbangun yang relatif tetap yang berarti morfologi kota tidak mengalami perubahan yang berarti (lihat peta guna lahan). Fenomena ini dapat dilihat di kelurahan Ngelo yang sebagian besar dimiliki oleh Pertamina dan PPT Migas.

Pada tahun 1989 tingkat kepadatan netto di kelurahan Cepu sebesar 88,70 jiwa/ ha dan pada tahun 2002 meningkat menjadi 154,74 jiwa/ ha (tabel 5.2). Tingkat kepadatan yang cukup tinggi di kelurahan Ngelo dari tahun 1989 sampai tahun 2002 sangat terkait erat dengan status kepemilikan tanah yang dimiliki oleh Pertamina dan PPT Migas. Disamping itu kelurahan Ngelo juga terletak di kawasan pusat kota Cepu sehingga memiliki aksesibilitas yang tinggi. Tahun 1989 kepadatan netto kelurahan Ngelo sebesar 158,62 jiwa/ha dan pada tahun 2002 menurun menjadi 146 jiwa/ha. Demikian pula contoh di kelurahan Karangboyo, dengan bertambahnya luasan lahan terbangun yang dipergunakan untuk perumahan Pertamina dan kampus ATR (Akademi Teknik Ronggolawe) tahun 2002

memiliki kepadatan penduduk yang cukup rendah karena dipergunakan untuk wisma peristirahatan (52,85 jiwa/ ha) yang memerlukan koefisien lantai bangunan yang relatif rendah (<60%).

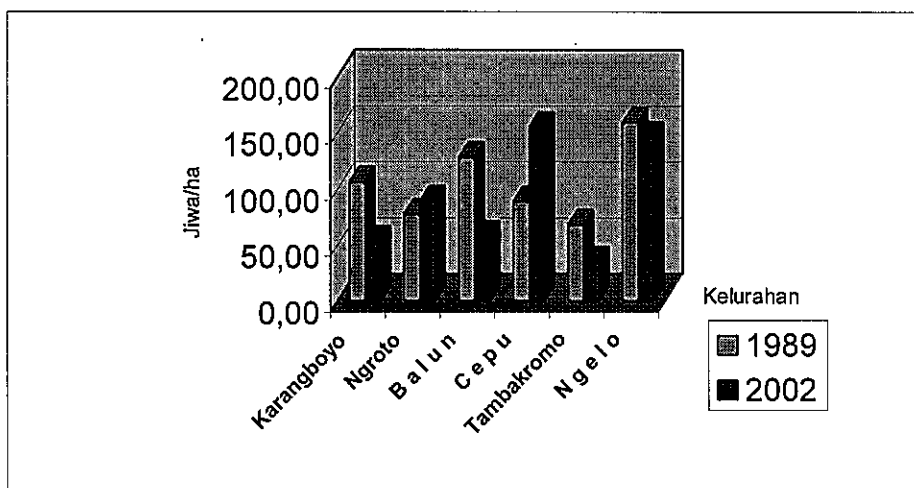
TABEL 5.2.
TINGKAT KEPADATAN PENDUDUK

No	Kelurahan	Luas Wil (ha)	Tahun 1989				Tahun 2001			
			Luas ter bangun (ha)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jw//ha)		Luas ter Bangun (ha)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jw/ha)	
					Bruto	Netto			Bruto (jw/ha)	Netto (jw/ha)
1	Karangboyo	329,60	63,03	6.695,00	20,31	106,22	147,06	7.772,00	23,58	52,85
2	Ngroto	137,29	31,22	2.410,00	17,55	77,19	31,12	2.762,00	20,12	88,75
3	Balun	458,75	85,55	10.908,00	23,78	127,50	210,46	12.056,00	26,28	57,28
4	Cepu	246,56	196,65	17.443,00	70,75	88,70	119,50	18.492,00	75,00	154,74
5	Tambakromo	741,81	58,78	3.978,00	5,36	67,68	129,59	4.473,00	6,03	34,52
6	Ngelo	82,77	30,16	4.784,00	57,80	158,62	35,41	5.187,00	62,67	146,48
	JUMLAH	1.996,78	465,39	46.218,00	23,15	68,66	673,11	50.742,00	25,41	75,38

Sumber : Kompilasi Data RUTRK IKK Cepu, 1989

Kelurahan Ngroto mengalami perkembangan lahan terbangun yang sangat lambat karena selama lebih dari 10 tahun hanya bertambah 0,10 ha. Hal ini disebabkan oleh tingkat aksesibilitas dari kelurahan Ngroto pada tahun 1989 ke pusat kota memang masih sangat jelek dengan kondisi jalan makadam. Disamping itu letaknya yang cukup jauh dari pusat kota juga mengurangi minat penduduk untuk mengembangkan wilayah pinggiran tersebut baik untuk tempat tinggal maupun untuk fungsi-fungsi komersial. Perubahan fisik yang terjadi di sepanjang jalan kelurahan Ngroto (jalan Gianti) yaitu peningkatan kualitas bangunan. Beberapa kelurahan yang memiliki perkembangan luasan lahan terbangun tetapi mengalami penurunan tingkat kepadatan penduduk netto yaitu kelurahan Karangboyo, Balun, Tambakromo dan Ngelo. Perubahan tingkat kepadatan netto untuk masing-masing kelurahan selama tahun 1989 sampai tahun 2002 dapat dilihat dari grafik 5.1.

GRAFIK 5.1.
PERUBAHAN TINGKAT KEPADATAN NETTO



Sumber : analisis peneliti

5.1.3. Analisis Perubahan Harga Tanah

Harga tanah di kota-kota Cepu lebih banyak tergantung pada kedekatan dengan jalan-jalan utama. Pada ruas jalan- seperti jalan Pemuda, jalan Diponegoro dan jalan pasar (pusat kota) pada tahun 1989 memiliki harga tanah yang paling tinggi. Kawasan-kawasan di belakangnya (permukiman) harga tanah lebih rendah. Pada jalan-jalan protokol harga tanah mencapai Rp 80.000,00 /m² sedangkan di pusat kota lebih tinggi di atasnya. Dengan demikian sebaran harga tanah sangat bergantung pada aksesibilitas dengan jalan utama. Untuk lebih jelasnya sebaran penyatuan harga tanah pada tahun 2001 dapat dilihat pada peta 5.2.

MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K)
PROGRAM PASCA SARJANA



PRA TESIS
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Kota Cepu

Sebaran Harga Tanah tahun 2001

KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kelurahan
- Jalan Kolektor Primer
- Jl. Kolektor Sekunder
- Jl. Lokal Primer
- Jl. Lingkungan
- Sungai
- Rel Kereta Api
- > Rp 100.000 /m2
- Rp 50.000 - Rp 100.000 /m2
- Rp 30.000 - Rp 50.000 / m2
- < Rp 30.000 / m2



SKALA

N₀

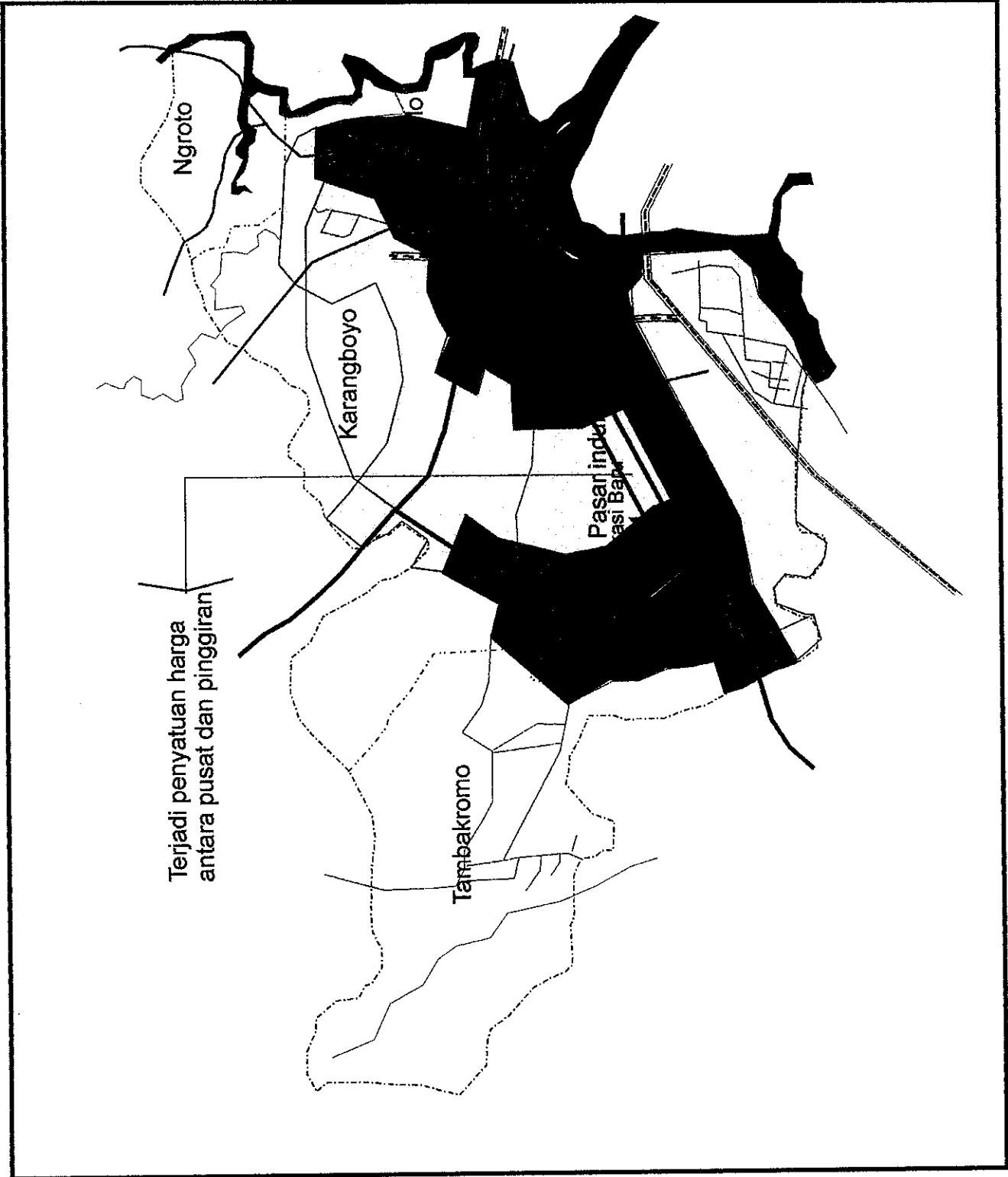
UTARA

Non Skala

52

SUMBER



BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA

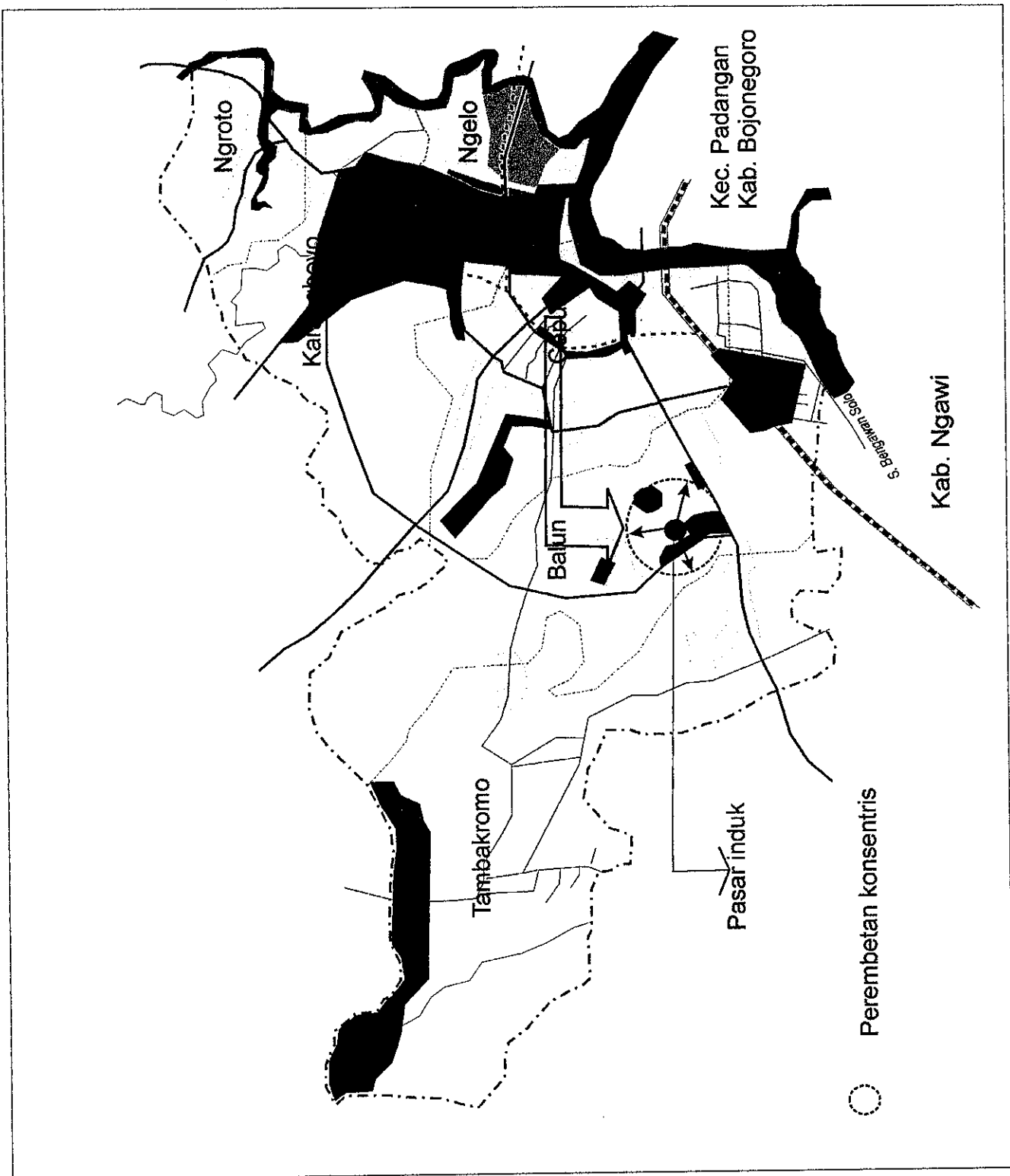


Pada tahun 2001, terjadi peningkatan harga tanah seiring dengan peningkatan pelayanan kota, seperti peningkatan jalan, pelayanan umum (pendidikan, kesehatan, pasar), route angkutan kota dan perbaikan lingkungan (wawancara dengan camat dan Bappeda). Dari hasil penelitian oleh Bappeda, pusat kota Cepu menjadi padat penduduk dan termasuk kategori kumuh dengan prioritas I sehingga telah dilakukan perbaikan lingkungan sehingga terjadi kenaikan harga tanah. Pada kawasan Mentul, dengan pembangunan pusat pendidikan (ATR dan Migas) serta pembangunan kawasan permukiman, lahan kosong dengan harga tanah semula sekitar Rp 6.000,00/m² saat ini telah meningkat menjadi Rp 30.000,00/m²-Rp 50.000,00/m². Pada kawasan sekitar pasar induk, juga mengalami peningkatan harga tanah dengan perubahan kenaikan harga tanah 4-6 kali lipat.

5.1.4. Analisis Perubahan Lahan Terbangun Kota Cepu

Pada tahun 1989 kawasan pinggiran sebelah barat kota Cepu hanya terdapat beberapa kawasan permukiman di kelurahan Tambakromo (lihat peta guna lahan tahun 1989). Pada tahun 1989, lahan terbangun kelurahan Tambakromo seluas 58,78 ha dan pada tahun 2001 luas lahan terbangun meningkat menjadi 129,59 ha (lihat tabel 5.2. dan tabel 5.3). Kemudian pemerintah kabupaten Blora memindahkan pasar Cepu dari pusat kota ke arah pinggiran sebelah barat kota Cepu. Proses pemindahan ini oleh merupakan proses perembetan lahan secara meloncat (*leap frog development*) sebagaimana peta 5.3.





	<p style="text-align: center;">MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA (M.T.P.K.) PROGRAM PASCA SARJANA</p>	
<p>TESIS</p>	<p>PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA</p> <p>Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora</p>	
<p>GAMBAR</p>	<p>Perembetan Kota Cepu Secara Meloncat</p>	
<p>KETERANGAN</p>	<ul style="list-style-type: none"> Perdagangan dan jasa Campuran Kesehatan Terminal Peremukiman Kompleks Pertamina Komplex Perhutani Ruang terbuka/ hijau/ OR Konservasi hutan Kompleks KAI Sungai Perkantoran Sawah/ tegalan 	
<p>UTARA</p>	<p>SKALA</p> 	<p>NO</p> <p>5.3</p>
<p>SUMBER</p>		
<p>BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH (BAPPEDA) KABUPATEN BLORA</p>		

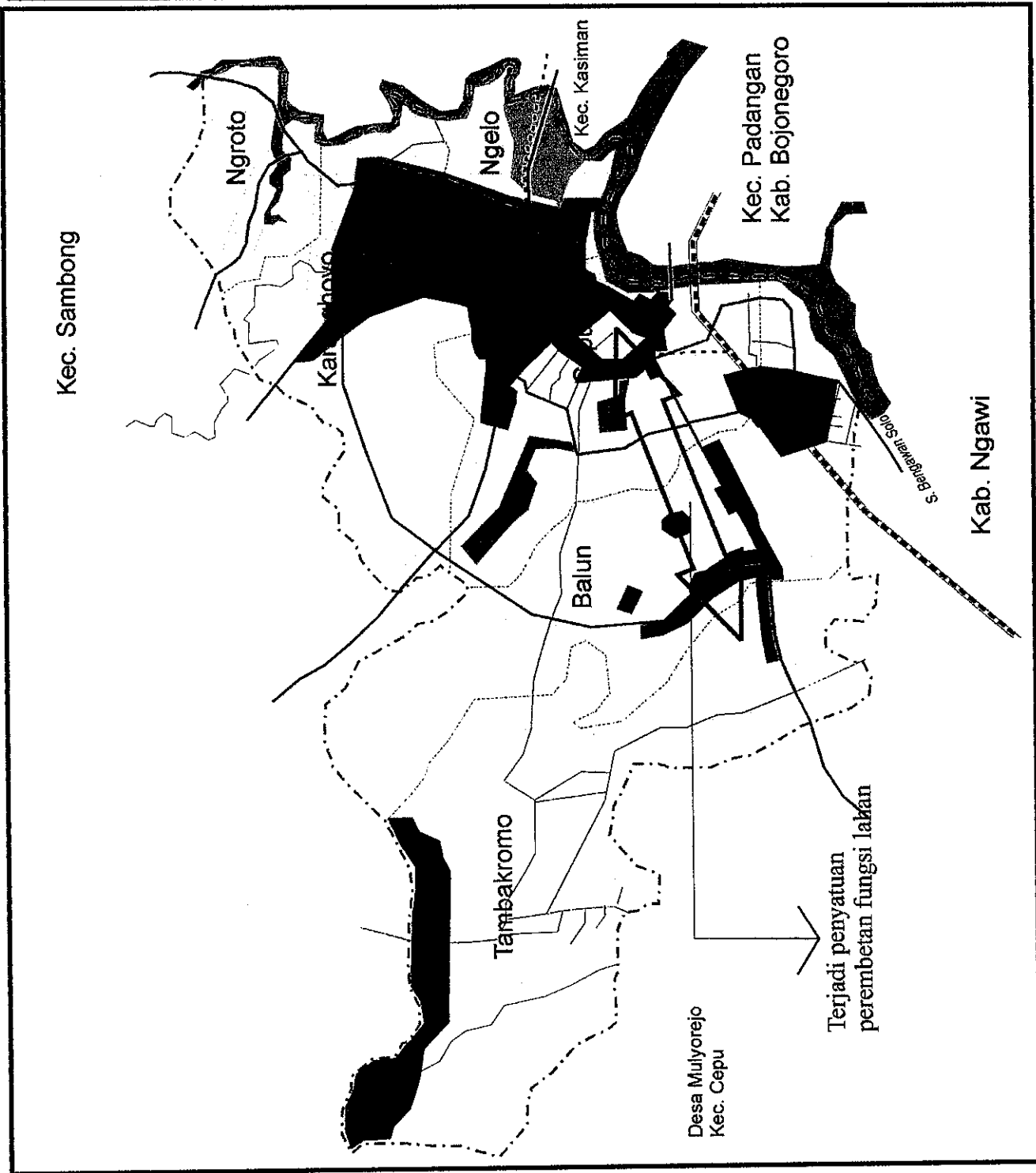


Proses perembetan seperti ini sering dianggap merugikan, tidak efisien karena diperlukan penyebaran fasilitas kota yang lebih besar sehingga kurang ekonomis. Demikian pula dengan pemindahan lokasi pasar Cepu memerlukan waktu yang cukup lama untuk perkembangannya dan memerlukan penambahan fasilitas kota.

Dalam perkembangannya, di kawasan sekitar pasar tersebut terjadi perubahan fisik kota dengan munculnya beberapa pertokoan dan permukiman yang mendekati dengan lokasi fasilitas pasar. Fenomena ini menunjukkan bahwa proses ekonomi terjadi dengan adanya pemusatan finansial akibat adanya kebijakan pemerintah. Dalam proses ini terjadi keterkaitan antar proses non spasial yang mampu berperan menjadi struktur ruang (Yeates, tabel 2.1. hal 24). Struktur ruang kota menjadi terbentuk karena proses aglomerasi (Glasson, hal 36). Konsentrasi kegiatan tersebut berkembang secara menerus sehingga kawasan di sekitar pasar terjadi perkembangan secara konsentris (*concentric development*). Pasar Cepu mampu membentuk tingkatan-tingkatan dalam proses keruangan sehingga memenuhi kriteria struktur ruang kota sebagaimana dikemukakan oleh Bourne (tabel 2.2.)

Struktur ruang kota yang terbentuk oleh pemindahan pasar memiliki keterkaitan (*linkage*) antara pusat dengan pinggiran yang kuat. Keterkaitan tersebut ditunjang oleh jalan kolektor primer (jalan RSU) antara pusat kota dengan pasar Cepu. Jalur penghubung ini pada akhirnya mampu menyatukan perkembangan pusat kota dengan kawasan pinggiran sebelah barat kota Cepu. Proses ini dikenal dengan perkembangan secara linear (*linear development*). Perkembangan selanjutnya terjadi pemanfaatan lahan di sekitar jalan RSU baik untuk kawasan permukiman, pertokoan dan campuran. Kemudian dibelakang jalur tersebut lebih banyak dimanfaatkan untuk kawasan permukiman. Saat ini telah terjadi penyatuan pemanfaatan lahan antara pusat dengan kawasan di sekitar pasar Cepu (lihat peta 5.4).

 <p>MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA (M.T.P.K.) PROGRAM PASCA SARJANA</p>	<p>TESIS</p> <p>PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA</p> <p>Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora</p>									
GAMBAR										
Penyatuan Perembetan Perubahan Lahan										
KETERANGAN										
<ul style="list-style-type: none"> Perdagangan dan jasa Campuran Kesehatan Terminal Permukiman Kompleks Pertamina Kompleks Perhutani Ruang terbuka/ hijau/ OR Konservasi hutan Kompleks KAI Sungai Perkantoran Tegalan/sawah 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"></td> <td style="text-align: center;">SKALA</td> <td style="text-align: center;">NO</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">UTARA</td> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="text-align: center;">5,4</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">SUMBER</td> </tr> </table>		SKALA	NO	UTARA		5,4	SUMBER		
	SKALA	NO								
UTARA		5,4								
SUMBER										
<p>BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH (BAPPEDA) KABUPATEN BLORA</p>										



Dengan kondisi ini berarti vitalitas pasar sebagai pembentuk struktur ruang kota secara nyata mampu berperan. Bentuk fisik kota yang terjadi akan menjadi baik sebagaimana dimensi dalam tingkatan yang dinyatakan oleh Lynch (tabel 5.3.)

TABEL 5.3.
TINGKATAN BENTUK FISIK KOTA

No	Tingkatan	Keterangan
1	Vitalitas	Pasar induk Cepu menjadi struktur ruang kota yang berperan membentuk kawasan dengan menghubungkan antar fungsi : CBD dengan kawasan pinggiran, mengubah pinggiran menjadi sub pusat kota
2	Sense	Pasar mampu menimbulkan preferensi masyarakat dalam memanfaatkan keramaian lokasi sehingga mengubah nilai lahan
3	Fit	Kecocokan lokasi terlihat dengan semakin berkembangnya perubahan lahan di sekitarnya: permukiman, perdagangan, campuran
4	Acces	Pasar mampu memberikan kemudahn pencapaian masyarakat dalam mendapatkan kebutuhan harian/ mingguan atau bulanan.
5	Control	Pengendalian perubahan guna lahan oleh kegiatan pasar nampak dengan tidak adanya guna lahan yang saling bertentangan serta terjadi distribusi nilai lahan yang merata.
6	Efficiency	Pemerataan pelayanan kota menjadi lebih efisien
7	Justice	(belum dilakukan penelitian)

Sumber: Analisis peneliti berdasarkan teori Lynch (hal 24)

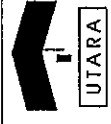
Sebelum pemindahan lokasi pasar ke pinggiran, pada ruas jalan yang memiliki arus kuat yaitu ke arah timur (arah Surabaya) memiliki perkembangan fisik yang pesat apabila dibandingkan dengan kawasan pinggiran (barat dan utara) dan perkembangan ini lebih banyak ke arah luar batas administrasi kota Cepu. Apabila dilihat hubungan antara eksistensi batas fisik kota dan batas administrasi menurut Northam, maka kota Cepu lebih banyak mengikuti pola hubungan *under bounded city* dalam arti sebagian besar batas fisik kota berada jauh di luar batas administrasi karena pada sisi timur mampu menyatukan kecamatan Kasiman dan kecamatan Padangan yang terletak di kabupaten Bojonegoro (Jawa Timur) sebagaimana peta 5.5.

TE S I S
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Hubungan Batas Administrasi Kota
Dengan Batas Fisik Kota

KETERANGAN

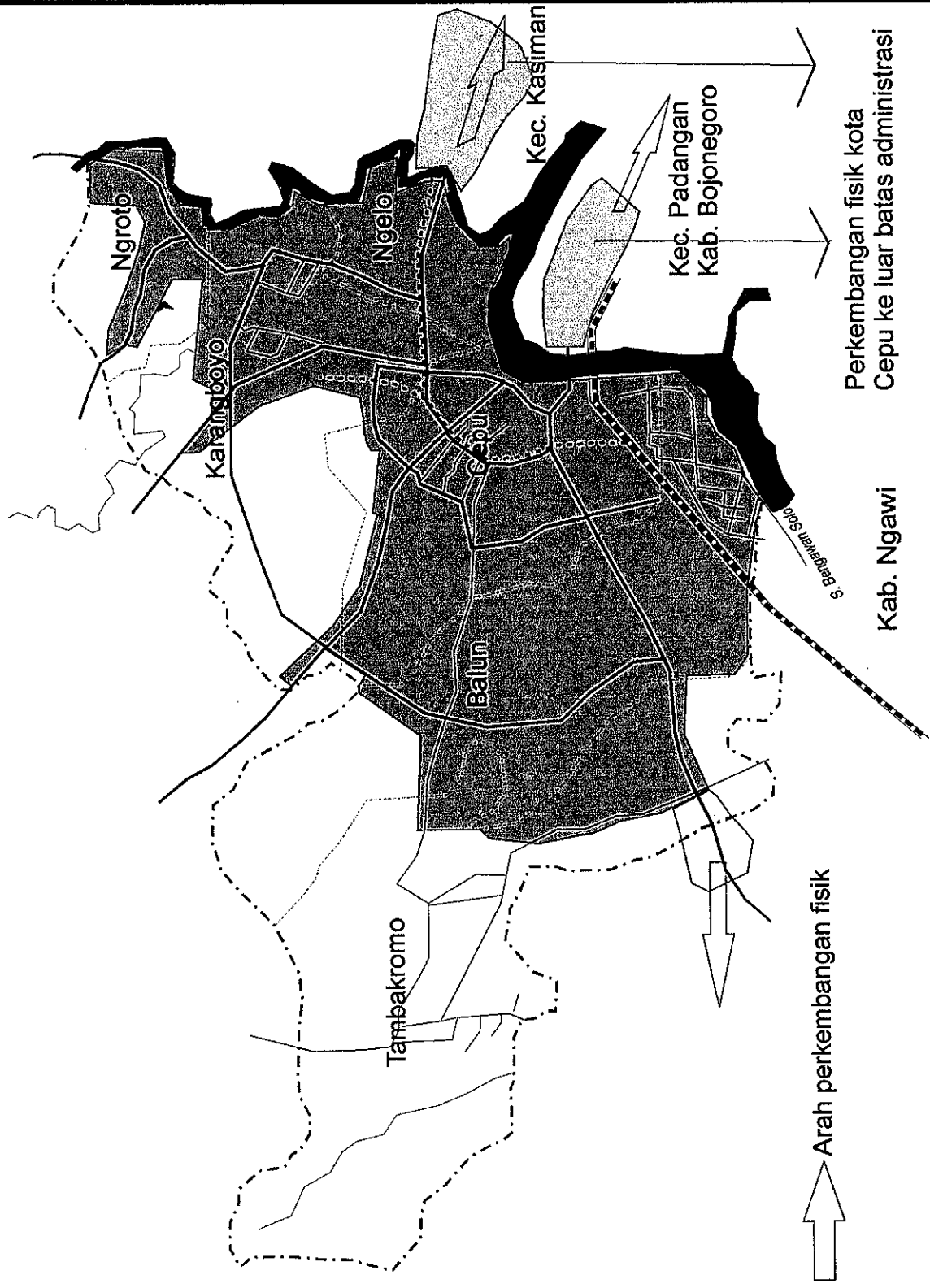


SKALA NO

Non Skala 5,5

SUMBER

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA



Penyatuan perkembangan ini terjadi secara linear mengikuti ruas jalan Cepu – Surabaya dan ruas jalan Cepu – Kasiman. Sedangkan ke arah Blora (utara) perkembangan terhenti karena dibatasi oleh kawasan hutan lindung.

Hubungan antara batas administrasi dan batas fisik kota Cepu juga dapat dikatakan *over bounded city* yang berarti sebagian besar batas fisik kota berada di dalam batas administrasi kota karena masih terdapat lahan kosong. Oleh karena itu, pemindahan lokasi pasar dari pusat kota (sisi timur kota Cepu) ke arah pinggiran (sisi barat kota Cepu) mampu menumbuhkan perkembangan yang cukup baik sehingga kota Cepu tidak berkembang jauh di luar batas administrasi.

Kota Cepu pada sisi utara dan barat dibatasi oleh kawasan hutan yang tidak mungkin terjadi perluasan lahan untuk kegiatan kota. Oleh karena itu, batas alam (hutan) ini menjadi faktor pembatas perkembangan fisik kota Cepu. Dalam kurun waktu yang akan datang kecenderungan perkembangan ke luar batas administrasi (ke arah timur/ Surabaya atau Kasiman) sangat dimungkinkan karena faktor-faktor alam tersebut yang membatasi perkembangan fisik kota Cepu. Disamping itu, keberadaan sungai Bengawan Solo juga menjadi faktor pembatas perkembangan fisik kota karena akan menjadi pemisah antara kota Cepu dengan kecamatan Kasiman dan Padangan yang terletak di sisi timur. Oleh karena itu perkembangan ke arah luar batas administrasi (arah timur) kecenderungannya terjadi secara linear.

5.1.5. Analisis Perubahan Struktur Ruang Kota Cepu

Kota Cepu pada tahun 1989 apabila dikaji sesuai tipologi kota menurut Trancik (1986) termasuk dalam tipologi kota radial konsentrik. Tipologi ini salah satunya ditandai dengan memusatnya sistem kegiatan dan pergerakan yang ada. Kota Cepu menjadi terpusat dengan adanya sistem pergerakan yang mengarah pada satu jalur di sisi sebelah timur (arah

Surabaya) dari jalan-jalan kolektor primer seperti jalan Diponegoro, jalan Rongolawe dan jalan pasar.

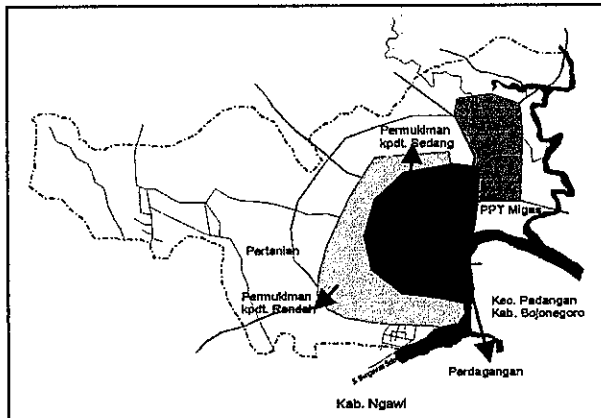
Kondisi ini membentuk struktur kota yang memusat (konsentris) dengan pusat kota merupakan pusat perdagangan, kemudian berkembang ke arah luar peruntukannya adalah permukiman dengan kepadatan sedang, permukiman dengan kepadatan rendah dan terakhir untuk pertanian. (gambar 5.1). Kawasan pusat kota terus berkembang sehingga memiliki tingkat permasalahan yang cukup banyak yaitu:

- harga tanah menjadi mahal karena nilai lahan yang ekonomis
- terjadi kemacetan karena sistem pergerakan yang memusat
- lahan sempit karena sudah dipadati dengan bangunan
- pajak tanah lebih tinggi karena mempunyai nilai lahan yang tinggi

Permasalahan-permasalahan tersebut akhirnya menjadi daya dorong kawasan pusat kota ke arah pinggiran (Colby dalam Yunus, 2000).

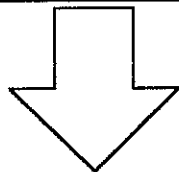
GAMBAR 5.1
PERUBAHAN STRUKTUR KOTA CEPU

Tahun 1989



Daya tarik pasar (pinggiran)

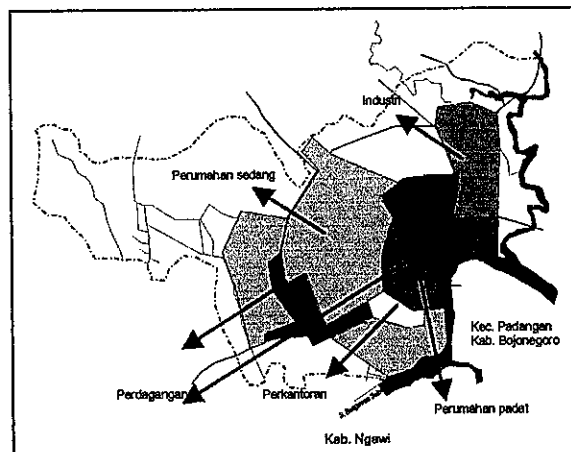
- tanah murah
- bebas kemacetan
- dekat pelayanan pasar
- lingkungan nyaman



Tahun 2001

Daya dorong pusat kota:

- tanah mahal
- terjadi kemacetan
- lahan sempit
- pajak lebih tinggi



Sumber : Analisis peneliti menurut Colby dan Burgess

Pada tahun 1989 pasar tradisional yang menjadi embrio pusat kota Cepu dipindahkan ke arah pinggiran. Dalam perkembangannya, pemindahan pasar mampu menjadi embrio pembentuk struktur ruang kota karena memiliki daya tarik di kawasan sekitarnya yaitu:

- harga tanah masih relatif lebih murah dari pada di pusat kota
- tidak terjadi kemacetan karena pola jalan tidak menjadi terpusat
- pasar menjadi fasilitas pelayanan kebutuhan harian
- lingkungan yang masih nyaman

Dengan demikian kota Cepu berubah srtuktur ruang kotanya menjadi multi nuklei dengan banyak pusat kegiatan khususnya pusat kota sebagai pusat perdagangan dan pasar tradisional. Perubahan struktur ruang kota ini ternyata tipologi kota Cepu masih berbentuk radial konsetrik dalam arti kegiatan kegiatan tetap mengarah ke pusat kota.

5.1.6. Analisis Perubahan Pergerakan

Kota Cepu merupakan simpul dari jalur transportasi antara Jawa Tengah dan Jawa Timur melewati jalur tengah. Hal ini memberikan keuntungan untuk perkembangan kota Cepu, sebab memiliki penghubung dalam skala regional sehingga menyebabkan tingkat aksesibilitas dan mobilitas kota Cepu yang tinggi. Jalur ini juga menjadi penghubung antara Rembang-Cepu-Bojonegoro-Surabaya dan Rembang-Cepu-Ngawi-Surabaya yang menghubungkan jalan pantura dengan jalur selatan.

Sebelum pemindahan lokasi pasar, pusat pergerakan lebih banyak terjadi di pusat kota, terminal, perkantoran, pendidikan dan stasiun kereta api. Pusat pergerakan yang paling kuat terjadi di pusat kota. Pusat kota menjadi tempat bertemunya sistem pergerakan dari berbagai arah sehingga memiliki beban lalu lintas yang cukup tinggi. Semua jenis alat angkutan kota dan antar kota akan melewati pusat kota sehingga pusat kota menjadi

daerah tujuan (*destination*). Setelah terjadi pemindahan pasar, sedikit-demi sedikit berkembang dan terjadi perubahan pergerakan yang diawali dengan berkurangnya beban lalu lintas di pusat kota.

Sistem pergerakan kota Cepu menjadi berubah setelah terjadi penambahan jumlah route angkutan dan perubahan jumlah angkutan. Pengurangan dan penambahan angkutan antar kota sebagai akibat perubahan moda angkutan misalnya dari minibus menjadi bus besar atau sebaliknya. Sedangkan penambahan route angkutan dilakukan untuk melayani perjalanan dalam kota Cepu yaitu dengan route Cepu- ATR dan Cepu- Nglajo. Dari penelitian Dinas Perhubungan kabupaten Blora, untuk memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat kota Cepu, masih diperlukan penambahan jumlah kendaraan angkutan perkotaan sebanyak 20 buah (tabel 5.4.) Penambahan jumlah angkutan antar kota ini akan menimbulkan perubahan pergerakan pada beban lalu lintas kota Cepu. Oleh karena itu, pergerakan kota menjadi lebih banyak terjadi dengan frekuensi yang meningkat.

TABEL 5.4
PERUBAHAN TRAYEK DAN JUMLAH ANGKUTAN

No	Trayek	Jumlah Kendaraan		Perubahan	Kekurangan*
		Tahun 1989	Tahun 2001		
A. Antar Kota Antar Propinsi					
1	Cepu-Bjnegoro-Surabaya-Malang	14	18	4	
2	Cepu-Bjnegoro-Gresik-Surabaya	52	50	-2	
3	Cepu-Ngawi-Madiun	3	28	25	
4	Cepu-Blora-Rembang-Jakarta	8	4	-4	
5	Cepu-Bjnegoro-Jatirogo	0	0	0	
6	Cepu-Bjnegoro-Semarang-Jkt	2	0	-2	
B. Antar Kota Dalam Propinsi					
1	Cepu-Blora-Rembang-Kudus	3	22	19	
2	Cepu-Blora-Rembang-Smg	10	15	5	
3	Blora-Cepu-Blora-Rembang-Smg	5	5	0	
4	Cepu-Blora-Purwadadi-Solo	1	1	0	
C. Angkutan Perkotaan					
1	Cepu - ATR	0	5	5	5

No	Trayek	Jumlah Kendaraan		Perubahan	Kekurangan*
		Tahun 1989	Tahun 2001		
2	Cepu - Nganjuk	0	5	5	5
3	Cepu - Kedungtuban	0	0	0	10
D. Angkutan Perdesaan					
1	Blora-Jepon-Bogorejo-Cepu	53	52	-1	3
2	Blora-Banjarejo-Randublatung-Cepu	6	4	-2	31
3	Blora - Randublatung-Menden -Cepu	7	3	-4	27
4	Blora-Randublatung-Cepu	0	6	6	2
5	Cepu-Rdblantung-Doplang-Sulursari	0	2	2	2
6	Cepu-Blora-Kunduran-Todanan	0	20	20	5

Sumber : Bappeda Kabupaten Blora

• : kekurangan jumlah kendaraan untuk tahun 2001

Perubahan kepadatan jalan terjadi hampir di seluruh ruas jalan kolektor primer, kolektor sekunder serta jalan lokal primer sebagai akibat bertambahnya jumlah kendaraan (lihat peta 5.7. dan peta 5.8). Peningkatan jumlah kepadatan tersebut belum menimbulkan kemacetan sebagaimana terjadi di pusat kota dan sebelah selatan terminal bus. Kemacetan di kawasan terminal, lebih disebabkan oleh bertemunya arah masuk dan ke luar terminal serta terjadi penyempitan lebar jalan.

Route perjalanan masih relatif tetap sejak tahun 1989, kecuali pada jalan Pemuda untuk semua angkutan antar kota sudah dialihkan ke jalan By Pass (jalan Pramuka) yang menjadi jalan lingkar kota Cepu sisi barat. Jalan yang tidak mempergunakan dua jalur secara penuh sejak tahun 1989 dan hingga saat ini tidak mengalami perubahan yaitu:

- Jalan Diponegoro : satu arah dari Blora untuk kendaraan roda empat dan dua arah untuk kendaraan roda dua, sepeda, becak dan dokar
- Jalan Pasar : satu arah dari arah Surabaya untuk kendaraan roda empat dan dua arah untuk kendaraan roda dua, sepeda, becak dan dokar

- Jalan Pemuda 2 : satu arah dari arah Surabaya untuk kendaraan roda empat dan dua arah untuk kendaraan roda dua, sepeda, becak dan dokar

Pola jalan kota Cepu selama pemindahan pasar tidak mengalami perubahan secara fisik (dari segi geometri jalan) khususnya pada jalan-jalan protokol. Hingga saat ini hanya terjadi peningkatan kualitas jalan dan kelas jalan. Pada kawasan permukiman baru pola jalan menjadi berubah khususnya jalan-jalan lingkungan yaitu di kawasan perumahan Mentul, perumahan Balun, perumahan Karangboyo, perumahan BRI dan kawasan pendidikan di Karangboyo. Oleh karena itu, morfologi kota Cepu menjadi berubah dengan terjadinya pembangunan jalan-jalan lingkungan pada kawasan-kawasan baru. Jalan-jalan lingkungan kemudian berhubungan langsung dengan jalan-jalan utama atau jalan-jalan protokol kota Cepu.

5.1.6. Analisis Tipologi Bangunan

Perkembangan tipologi bangunan kota Cepu secara keseluruhan relatif tetap. Beberapa fungsi bangunan memiliki bentuk yang relatif sama dengan keadaan sebelum terjadi pemindahan pasar. Bentuk bangunan yang dominan untuk fungsi rumah tinggal memiliki gaya tradisional dengan bentuk limasan, panggung pe, ataupun bangunan yang menyesuaikan dengan dengan kondisi hutan pada masa lalu dengan ciri bangunan panggung. Gaya bangunan modern untuk rumah tinggal, hanya terjadi untuk bangunan baru yang dibangun setelah tahun 1995 dan kawasan-kawasan permukiman baru. Model bangunan dengan gaya lama (Belanda/ Indish) banyak berada pada kawasan-kawasan milik PT KAI, kawasan permukiman Pertamina/ PPT Migas. Hingga saat ini di kawasan-kawasan tersebut tidak banyak mengalami perubahan bentuk. Oleh karena itu, pada kawasan-kawasan permukiman PT KAI dan Pertamina/ PPT Migas morfologi kota Cepu

tidak banyak mengalami perubahan bentuk bangunan. Bentuk bangunan dan kawasan tersebut merupakan peninggalan jaman Belanda. Bentuk bangunan Stasiun kereta api menjadi dominan dalam gaya klasik diantara kawasan permukiman PT KAI (gambar 5.2.)

Pada bangunan dengan fungsi komersial seperti toko, perbankan, hotel, rumah makan atau restoran sudah mengikuti gaya modern sehingga lebih dinamis. Bentuk bangunan komersial ini terletak memencar di sepanjang jalan protokol seperti jalan Diponegoro, jalan Pemuda, jalan Ronggolawe atau jalan RSUD. Tipologi ini belum mampu menjadi simbol kawasan atau tetenger kawasan. Bentuk bangunan modern belum menonjol dan terkesan menyesuaikan dengan kondisi sesaat.

Pada kawasan pusat kota dimana terjadi pemindahan pasar, bentuk bangunan pasar berubah dari bentuk tradisional menjadi bentuk bangunan modern sebagai pusat perbelanjaan. Tetapi tipologi bangunan di sekitarnya tidak mengalami perubahan yang berarti dan bangunan pusat perbelanjaan tersebut belum mampu menjadi *point of interest* untuk kawasan pusat kota. Pusat kota masih nampak sebagaimana sebelum terjadi pemindahan pasar jika ditinjau dari sisi bentuk dan tipologi bangunan. Pertokoan yang berada di sekitarnya juga tidak banyak mengalami perubahan bentuk. Kondisi saat ini justru bermunculan pedagang kaki lima di sekitar kawasan pusat kota Cepu sehingga bentuk kota Cepu jika ditinjau dari tipologi bangunan menjadi berkurang keindahannya karena kurangnya penataan kawasan dan tidak ada dominasi bangunan yang mampu menjadi simbol sebuah kota, pusat kota atau kawasan.

Pada kawasan-kawasan baru, khususnya di permukiman baru (gambar 5.3) bentuk bangunan sudah mulai mempergunakan gaya modern. Bentuk ini nampak di kawasan permukiman Balun Permai, perumahan BRI, perumahan Pertamina dan perumahan Mentul. Tipologi ini kemudian menjadi pertanda perkembangan fisik kota Cepu secara

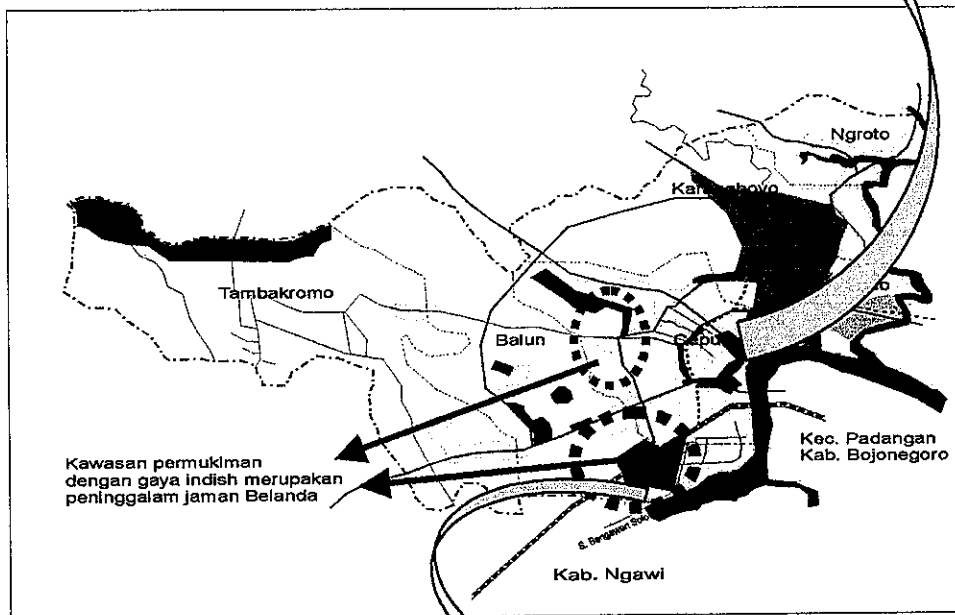
keseluruhan. Hal ini disebabkan terjadi perubahan yang cukup mencolok dari kawasan permukiman lama yang banyak mempergunakan gaya tradisonal, kampung dan limasannya. Disamping itu, kawasan-kawasan tersebut membuka lahan kosong yang cukup jauh jaraknya dari kawasan permukiman sehingga keberadaannya sangat dominan. Contoh yang cukup dominan yaitu kawasan permukiman pertamina dan perumahan Mentul yang dibangun untuk golongan menengah ke atas. Oleh karena itu, morfologi kota Cepu berubah dengan penampilan tipologi bangunan pada kawasan-kawasan baru sehingga tidak lagi nampak seperti kota yang stagnan secara fisik kota.

Rata-rata jumlah lantai bangunan kota Cepu saat ini masih satu lantai dan hanya beberapa bangunan berlantai tiga. Dengan demikian fisik kota jika ditinjau dari ketinggian bangunan tidak nampak perbedaannya sebagaimana kota-kota besar. Di kawasan pusat kota pada sepanjang jalan utama (jalan pasar, RSUD dan Pemuda) hampir berjumlah dua lantai sehingga *skyline* bangunan nampak datar. Oleh karena itu belum nampak dominasi antara pusat kota dengan kawasan lainnya jika ditinjau dari tipologi bangunan.

GAMBAR 5.2
PETA TIPOLOGI BANGUNAN DI PUSAT KOTA,
KAWASAN PT KAI DAN PPT MIGAS



Mustika Plasa di kawasan pusat kota dengan gaya modern



Kawasan permukiman
 dengan gaya indish merupakan
 peninggalan jaman Belanda



Bentuk bangunan Stasiun Kereta Api yang terletak di
 Kompleks perumahan PT KAI dengan gaya indish

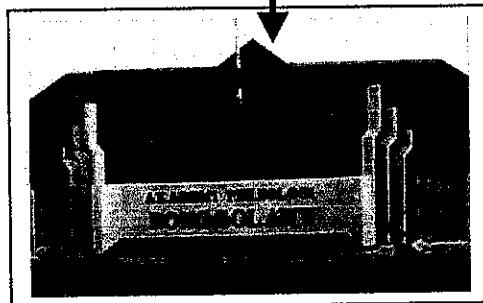
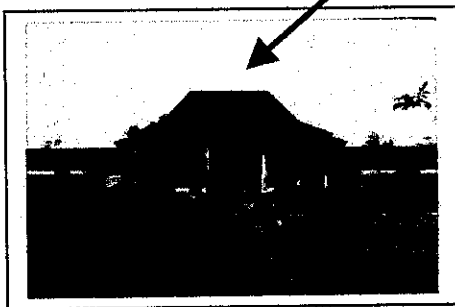
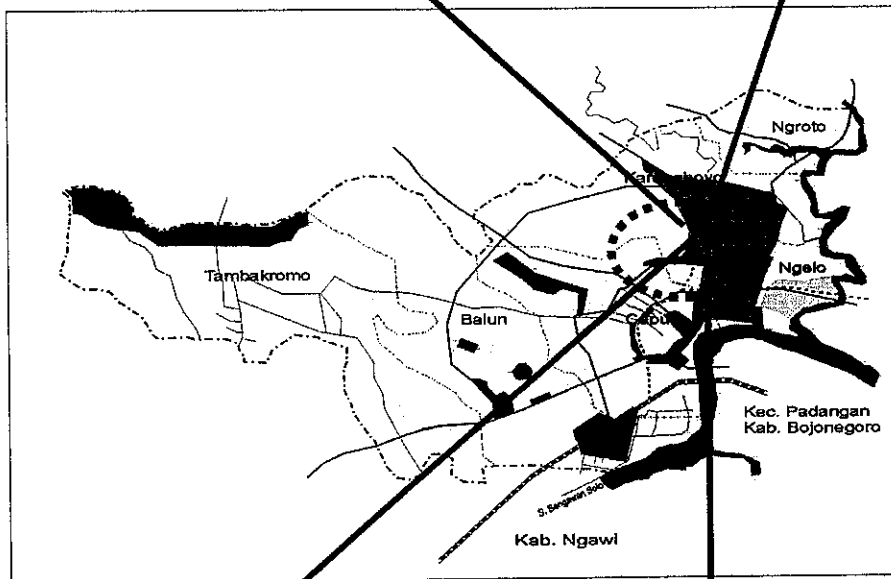
GAMBAR 5.3
PETA TIPOLOGI BANGUNAN PADA KAWASAN-KAWASAN BARU



Kawasan permukiman Mentul



Kawasan permukiman Peprtamina



Gedung pertemuan dan kampus ATR dengan merupakan bangunan baru gaya tradisional

5.1.7. Rangkuman

Kota Cepu mengalami perubahan guna lahan sejak pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke kawasan pinggiran. Perubahan guna lahan ini diawali dengan proses *leap frog development*, *concentric development* dan *linear development* sehingga bentuk fisik kota Cepu berubah. Perubahan guna lahan ini terkait dengan tingkat produktivitas lahan karena kegiatan yang terjadi di atasnya sehingga berpengaruh pula pada nilai lahan dan harga tanah. Sebaran kegiatan akan berpengaruh pada sebaran tingkat kepadatan yang masing-masing akan saling terkait. Keterkaitan akan fungsi masing-masing lahan berpengaruh pada sistem pergerakan yang terjadi dan untuk memwadahi kegiatan tersebut telah menimbulkan perubahan tipologi bangunan khususnya di kawasan-kawasan baru.

Oleh karena itu, kota Cepu telah mengalami perubahan guna lahan, yaitu di kawasan Mentul, kelurahan Balun dan Tambakromo, kelurahan Karangboyo dan jalan Pramuka di sepanjang kawasan lokasi pasar. Sedangkan perubahan sistem pergerakan terjadi di kawasan-kawasan permukiman baru yaitu di Mentul, dan ATR dan tipologi bangunan berubah dengan munculnya bangunan rumah tinggal dan pertokoan di kawasan sekitar pasar sehingga morfologi kota Cepu menjadi berubah selama tahun 1989 sampai tahun 2001.

5.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Morfologi Kota

5.2.1. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Guna Lahan

Sebagaimana telah dijelaskan pada sub sebelumnya bahwa selama pemindahan lokasi pasar telah terjadi perubahan tata guna lahan sehingga bentukan fisik kota (morfologi kota) telah berubah. Tata guna lahan merupakan pola distribusi kegiatan yang terjadi di atasnya dan tata guna lahan juga merupakan sebaran dari nilai lahan karena produktivitas yang terjadi. Produktivitas terkait dengan karakteristik penduduk kota Cepu. Karakteristik sosial yang berperan tersebut yaitu tingkat pendapatan, jenis pekerjaan, usia, lama tinggal di kota Cepu.

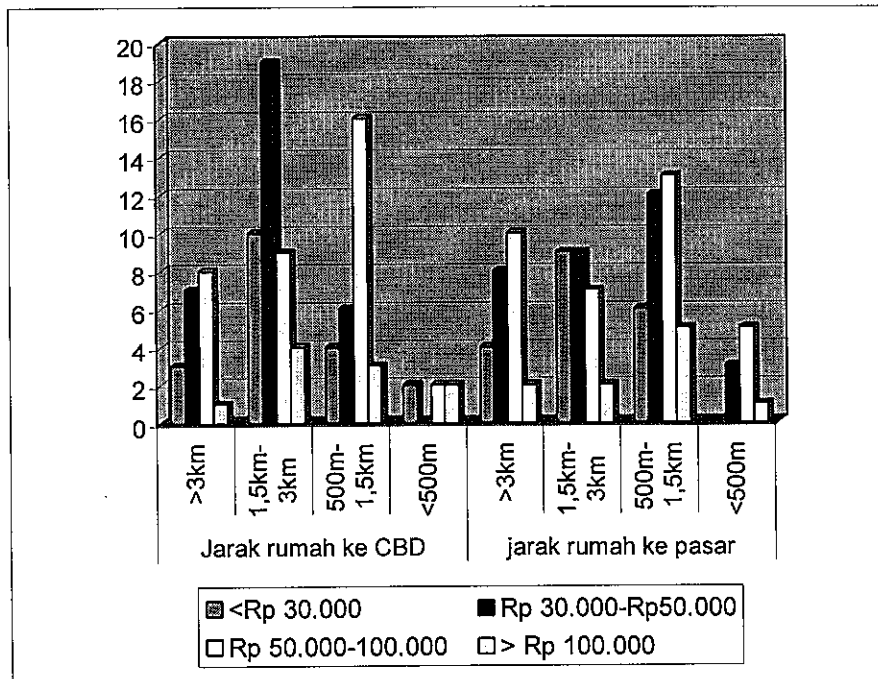
Secara spasial faktor jarak baik dari pusat kota maupun dari lokasi pasar juga mempunyai korelasi dengan pemanfaatan lahan. Pada kawasan sekitar pasar terjadi perubahan guna lahan untuk fungsi permukiman, perdagangan, jasa dan campuran. Perubahan fungsi lahan telah mengubah sawah tadah hujan dan kawasan hutan yang telah dikonversikan fungsinya karena letaknya yang berdekatan kawasan yang memiliki sifat urban.

Produktivitas lahan akan berpengaruh pada nilai lahan dengan sarana dan prasarana pendukungnya. Apabila untuk pertanian, maka faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah tingkat kesuburan dan saluran irigasi. Pada kawasan kota, pola guna lahan untuk komersial (perdagangan) sangat berpengaruh terhadap nilai lahan. Nilai lahan atau *land value* adalah suatu penilaian atas lahan yang didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan (Drabkin dalam Yunus 2000). Von Thunen pertama kali telah memperkenalkan keterkaitan nilai lahan dengan distribusi guna lahan yang

lebih didasarkan pada besarnya biaya transport (*transport cost*) dengan kondisi *isolated statenya*. Tetapi dalam kenyataana *isolated stated* tersebut tidak terjadi di kota Cepu.

Harga tanah akan mempengaruhi seseorang untuk memilih lokasi untuk tempat tinggal, tempat usaha, tempat beristirahat maupun kegiatan lain. Hal ini menyebabkan akan terjadi sebaran harga tanah sesuai dengan guna lahan. Secara teoritis, pada tempat yang relatif datar semakin jauh dari pusat kota akan semakin murah nilai lahannya karena nilai produktifitas tanah yang dimilikinya. Tetapi dengan semakin banyaknya struktur ruang kota yang mampu menjadi sub pusat kota, maka nilai lahan akan berfluktuasi. Kota Cepu memiliki 2 pusat pertumbuhan yang dominan yaitu pusat kota dan pasar induk yang mampu berperan mengendalikan harga tanah. Sebaran harga ini memang sangat bergantung pada asesibilitas yang dimiliki. Pada kawasan permukiman (tidak pada lokasi jalan protokol), meskipun berjarak dekat dengan pasar induk, akan memiliki harga lahan yang rendah. Demikian pula dengan pusat kegiatan ekonomi lainnya (pusat kota). Jarak antara pusat kota dengan pasar induk sekitar 1,5 km sehingga pada lokasi tersebut harga tanah akan relatif tetap karena pengaruh pasar pada dan pusat kota. Harga tanah terbesar sekitar Rp 50.000- Rp 100.000/ m² kemudian dengan harga tanah antara Rp 30.000 – Rp 50.000 /m² menduduki urutan ke dua (lampiran 3 tabel 6). Sedangkan apabila dibandingkan dengan jarak rumah ke pasar, sebaran data tersebut masih relatif sama, dalam arti harga tanah terbanyak antara Rp 50.000 – Rp 100.000/m² (lampiran 3 tabel 5). Perbandingan harga tanah dengan jarak ke pusat kota dan jarak ke pasar induk sebagaimana grafik berikut:

GRAFIK 5.2
PERBANDINGAN HARGA TANAH ANTARA JARAK RUMAH
KE PUSAT KOTA DAN KE PASAR INDUK



Sumber : Analisis peneliti

Apabila dibandingkan antara pengaruh harga tanah terhadap jarak ke pusat kota (CBD) dan jarak ke pasar induk maka sebaran harga tanah memang relatif sama yang berarti harga tanah di kota Cepu dapat dikendalikan dengan merubah struktur ruang kota sehingga terjadi pemerataan nilai lahan. Salah satu contoh misalnya harga tanah sebesar Rp 50.000-Rp 100.000 terbanyak pada lokasi dengan jarak 500m – 1,5 km dari pusat kota. Demikian pula apabila dibandingkan dengan jarak ke pasar induk, harga tanah Rp 50.000-Rp 100.000 juga berlokasi pada jarak 500m – 1,5 km dari pasar induk (lihat grafik 5.2.).

Untuk mengetahui apakah terdapat korelasi signifikan antara harga tanah dengan jarak ke pusat kota dan jarak ke pasar induk dapat dilakukan suatu hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.5
HIPOTESA HARGA TANAH TERHADAP JARAK RUMAH KE CBD
DAN JARAK RUMAH KE PASAR

No	Variabel	Ho	H1
1	Jarak rumah ke CBD	Tidak terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke CBD dengan harga tanah	Terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke CBD dengan harga tanah
2	Jarak rumah ke pasar induk	Tidak terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar induk dengan harga tanah	Terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar induk dengan harga tanah

Sumber : Analisis peneliti

Dari perhitungan dengan mempergunakan analisis SPSS, diperoleh hasil sebagai berikut:

TABEL 5.6
HASIL PERHITUNGAN ANALISIS SPSS PENGARUH HARGA TANAH
TERHADAP JARAK RUMAH KE CBD DAN KE PASAR

No	Variabel	Hasil SPSS	Uji tabel	Keputusan
	Jarak rumah ke CBD	Nilai hitung Chi Square 15,938 dan asymp 2 sided 0,068	15,938 < 16,919 0,068 > 0,05	Ho diterima, H1 ditolak
	Jarak rumah ke pasar induk	Nilai hitung Chi Square 7,236 dan asymp 2 sided 0,613	7,236 < 16,919 0,613 > 0,05	Ho diterima, H1 ditolak

Sumber : Analisis peneliti

Dengan demikian, jarak rumah ke pusat kota dan jarak rumah ke lokasi pasar induk **tidak mempunyai korelasi signifikan dengan harga tanah**. Apabila dikaji lebih lanjut, ternyata jarak rumah ke pusat kota lebih berpengaruh daripada jarak rumah ke lokasi pasar. Hal ini ditunjukkan dengan kedekatan nilai asymp 2 sided 0,068 yang lebih mendekati ke nilai 0,05 daripada nilai asymp 2 sided dari jarak rumah ke pasar induk yaitu 0,613. Tetapi dalam kenyataan di kota Cepu, pemindahan lokasi pasar mampu meningkatkan harga tanah di kawasan sekitarnya yang berarti terjadi penyimpangan harga tanah sebagaimana dijelaskan oleh Yunus (hal 44). Tidak selalu harga tanah menjadi lebih

rendah karena terletak jauh dari pusat kota, tetapi dengan struktur ruang kota yang kuat maka harga tanah dapat dikendalikan dengan harga yang tidak berbeda jauh dengan harga di pusat kota.

5.2.2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Pergerakan

Rencana tata guna lahan akan memberikan pengaruh pada sebaran kegiatan dalam suatu kota. Dari masing-masing kegiatan tersebut akan menimbulkan interaksi antar kegiatan sehingga akan terjadi sistem jaringan kota. Sistem jaringan terdiri dari peningkatan prasarana kota yaitu lebar jalan dan penambahan jaringan. Secara umum transportasi kota akan dipengaruhi oleh sistem kegiatan (guna lahan), sistem jaringan dan Sistem pergerakan (Tamin, 2000)

Pemindahan lokasi pasar akan berpengaruh pada perubahan jarak oleh masyarakat. Perubahan jarak ini bisa menjadi lebih dekat atau lebih jauh tetapi juga bergantung pada jenis angkutan yang dipakai serta waktu yang diperlukan. Apabila tidak berpengaruh pada jarak tempuh, hal ini disebabkan oleh penyediaan angkutan kota yang relatif tetap jalurnya karena dekat dengan terminal sehingga masih bisa dicapai secara cepat. Namun bagi masyarakat yang tidak mempergunakan angkutan kota memang terjadi perubahan pergerakan karena pemindahan lokasi tempat belanja. Dari masyarakat yang terpengaruh oleh perubahan jarak, sebagian besar (63,93%) menyatakan jarak pencapaian mereka menjadi lebih jauh dan sebagian memperoleh jarak yang menjadi lebih dekat (lampiran 3 tabel 15). Dari hubungan antara perubahan jarak pencapaian dengan jarak rumah ke pasar tersebut dapat dirumuskan suatu hipotesa yaitu:

TABEL 5.7
**UJI HIPOTESA HUBUNGAN ANTARA JARAK RUMAH KE PASAR
 DENGAN PERUBAHAN JARAK PENCAPAIAN**

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terjadi hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan perubahan jarak pencapaian sebagai akibat pemindahan lokasi pasar	- Chi square hitung (3,634) < chi square tabel (7,815) - Asymp syg 0,304 > 0,05	Ho diterima
H1 : terjadi hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan perubahan jarak pencapaian sebagai akibat pemindahan lokasi pasar		H1 ditolak

Sumber : Analisis peneliti

Dari hasil perhitungan dapat dilihat bahwa Chi Square hitung (3,592) lebih kecil dari chi square tabel (7,815) sehingga Ho diterima dan H1 ditolak yang berarti **tidak terjadi pengaruh** yang signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan perubahan jarak pencapaian. Dengan hasil perhitungan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa pemindahan lokasi pasar tidak berpengaruh pada jarak pencapaian. Kemungkinan yang terjadi adalah perubahan kegiatan masyarakat kota Cepu untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dilakukan dengan tidak bergantung ke pasar induk. Secara nyata pemindahan lokasi pasar akan mengubah jarak pencapaian tetapi masyarakat akan mencari alternatif lain sehingga perubahan jarak pencapaian tidak terlalu dirasakan, misalnya dengan mengubah frekuensi perjalanan ke pasar Cepu atau mencari lokasi lain.

Oleh karena itu, akibat perubahan jarak pencapaian tersebut mengakibatkan terjadinya perubahan pada tingkat pelayanan perdagangan yang lain seperti pedagang keliling, warung, pasar atau tetap ke pusat kota. Apabila dikaji pengaruh antara jarak rumah ke pasar dengan pemanfaatan pelayanan komersial lain maka pasar tetap menjadi urutan pertama (37 responden) kemudian diikuti oleh warung, pusat kota dan pedagang keliling (lampiran 3 tabel 22). Dari sebaran data ini dapat dirumuskan suatu hipotesa

apakah jarak rumah ke pasar berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat pelayanan komersial dengan hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.8
UJI HIPOTESA HUBUNGAN ANTARA JARAK RUMAH KE PASAR
DENGAN TINGKAT PELAYANAN KOMERSIAL

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar terhadap pemanfaatan pelayanan komersial	- Chi square hitung (23,910) > chi square tabel (21,026)	Ho ditolak
H1 : terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar terhadap pemanfaatan pelayanan komersial	- Asymp sig 0,004 < 0,05	H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Dari hasil perhitungan diperoleh nilai bahwa Chi Square (23,910) hitung lebih besar dari nilai Chi Square tabel (21,026) yang berarti Ho ditolak dan H1 diterima (tabel 5.8.). Dengan demikian jarak rumah ke pasar akan **mempengaruhi** secara signifikan terhadap pemanfaatan pelayanan komersial. Oleh karena itu peran pedagang keliling, warung, pasar, pusat kota atau tempat lainnya (koperasi, dll) akan banyak dibutuhkan oleh masyarakat Cepu karena masyarakat akan memperhitungkan jarak dalam melakukan perjalanan dengan tujuan pasar untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

Dengan demikian jarak juga mempengaruhi frekuensi seseorang untuk melakukan perjalanan ke tempat tujuan (pasar induk). Oleh karena itu perlu pula dikaji pengaruh jarak rumah ke pasar, jarak rumah ke pusat kota dan jenis pekerjaan terhadap frekuensi masyarakat ke pasar induk. Jarak rumah ke pasar dan jarak rumah ke pusat kota, ternyata memiliki jumlah kunjungan (frekuensi) ke pasar relatif sama (lampiran 3 tabel 12 dan 12). Dari hasil penelitian dengan responden, ternyata frekuensi ke pasar kurang dari 3 hari sekali masih mendominasi (36,45%) diikuti sebulan sekali (29,16%) dan 1 hingga 2

minggu sekali (lampiran 3 tabel 11). Sedangkan apabila dikaitkan dengan jenis pekerjaan, maka pedagang memiliki jumlah terbanyak untuk melakukan kunjungan ke pasar (lampiran 3 tabel 9). Dari ke tiga variabel tersebut, dapat dirumuskan suatu hipotesa untuk mengetahui signifikansi dari masing-masing variabel dengan hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.9
UJI HIPOTESA HUBUNGAN ANTARA FREKUENSI MASYARAKAT
KE PASAR DENGAN JARAK RUMAH KE PASAR, JARAK RUMAH KE PUSAT
KOTA DAN JENIS PEKERJAAN

No	Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
1	Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan frekuensi masyarakat ke pasar H1 : Terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan frekuensi masyarakat ke pasar	Nilai hitung Chi Square 35,034 > nilai chi square tabel 16,919 dan asymp 2 sided 0,000 < 0,05	Ho ditolak, H1 diterima
2	Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pusat kota dengan frekuensi masyarakat ke pasar H1 : Terdapat hubungan signifikan antara jarak rumah ke pusat kota dengan frekuensi masyarakat ke pasar	Nilai hitung Chi Square 24,770 > nilai chi square tabel 16,919 dan asymp 2 sided 0,003 < 0,05	Ho ditolak, H1 diterima
3	Ho : Tidak terdapat hubungan signifikan antara jenis pekerjaan dengan frekuensi masyarakat ke pasar H1 : Terdapat hubungan signifikan antara jenis pekerjaan dengan frekuensi masyarakat ke pasar	Nilai hitung Chi Square 46,724 > nilai chi square tabel 21,026 dan asymp 2 sided 0,000 < 0,05	Ho ditolak, H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Dari uji Chi Square diperoleh hasil bahwa nilai hitung Chi Square ketiganya lebih besar dari nilai Chi square tabel dan asymp sig ketiga variabel tersebut kurang dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa **terdapat pengaruh** signifikan antara jarak rumah ke pasar induk, jarak rumah ke pusat kota dan jenis pekerjaan dengan frekuensi seseorang untuk melakukan tujuan ke pasar induk. Perubahan jarak menjadi faktor penting terhadap perubahan pergerakan yaitu terhadap frekuensi perjalanan dan lokasi (tujuan).

Dalam melakukan perjalanan, pemilihan moda angkutan merupakan hal yang sangat sulit dilakukan. Dalam menentukan alat angkutan, masyarakat akan mempertimbangkan berbagai faktor seperti jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan. Alat angkut merupakan sarana yang vital bagi pergerakan kota. Jenis dan jumlah serta status kepemilikan sarana transportasi menjadi ukuran tingkat pelayanan kota. Sebagaimana dijelaskan oleh Tamin, faktor biaya menjadi ukuran seseorang untuk memperoleh efisiensi pergerakan. Oleh karena itu dalam analisis ini dilakukan kajian pengaruh tingkat pendapatan seseorang terhadap cara mereka memilih angkutan untuk melakukan perjalanan sebagai akibat pemindahan lokasi pasar. Penggunaan sepeda, sepeda motor dan angkutan kota memiliki sebaran jumlah yang hampir sama (Lampiran 3 tabel 16). Untuk menguji hubungan signifikansi tersebut dapat dirumuskan suatu hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.10
**UJI HIPOTESA ANTARA TINGKAT PENDAPATAN
 TERHADAP CARA PENCAPAIAN**

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terdapat pengaruh signifikan antara tingkat pendapatan terhadap cara pencapaian (memilih moda angkutan)	- Chi square hitung (21,147) > chi square tabel (16,919) - Asymp syg 0,012 < 0,05	Ho ditolak
H1 : terdapat pengaruh signifikan antara tingkat pendapatan terhadap cara pencapaian (memilih moda angkutan)		H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Dari hasil perhitungan dengan mempergunakan SPSS diperoleh hasil bahwa Chi Square hitung (21,147) lebih besar dari Chi Square tabel (16,919) sehingga Ho ditolak. Dengan demikian **terdapat hubungan signifikan** antara antara tingkat pendapatan seseorang dengan cara memilih moda angkutan untuk melakuka perjalanan ke pasar induk kota Cepu. Pemindahan lokasi pasar berpengaruh terhadap pemilihan moda angkutan

sehingga akan mengubah sistem pergerakan kota Cepu. Akibat pergerakan kota berubah maka akan terjadi perubahan morfologi kota pada sisi sarana dan prasarana perhubungan kota.

Disamping alat angkutan menjadi pertimbangan seseorang dalam melakukan perjalanan, waktu perjalanan juga akan dipertimbangkan apabila seseorang akan melakukan perjalanan. Waktu pencapaian sebenarnya bergantung dari moda angkutan yang dipergunakan serta jarak ke tempat tujuan. Akibat dari pemindahan lokasi pasar sebagian besar masyarakat akan merasakan jarak yang semakin jauh karena pada awalnya lokasi yang baru terletak di pinggiran kota Cepu. Dengan demikian diperlukan waktu yang semakin lama untuk mencapai ke pasar induk. Rata-rata waktu tempuh antara 15 menit sampai 30 menit.

Jika ditinjau secara keseluruhan perjalanan, pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, belanja dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan yang diperoleh dari penggabungan pola perjalanan diatas sering disebut dengan pola variasi harian (Tamin, 2000), yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu waktu puncak pagi, waktu puncak siang dan waktu puncak sore. Di kota Cepu, waktu puncak hanya terjadi pada pagi hari (06.15-08.00) dan siang hari (12.30-13.30). Waktu puncak siang hari secara kuantitatif sudah mulai berkurang apabila dibandingkan dengan waktu pagi hari. Pada sore hari, kegiatan di pasar induk dan pusat kota sudah sangat berkurang sehingga pergerakan yang ditimbulkan juga semakin sedikit.

Dari hasil penelitian diperoleh hasil bahwa sebanyak 40 responden melakukan perjalanan ke pasar induk membutuhkan waktu kurang dari 15 menit, kemudian antara 15

sampai 30 menit (lampiran 3 tabel 17). Untuk mengetahui tingkat hubungan tersebut dirumuskan suatu uji hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.11
**UJI HIPOTESA ANTARA JARAK RUMAH KE PASAR
 DENGAN WAKTU PENCAPAIAN**

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan waktu pencapaian	- Chi square hitung (44,362) > chi square tabel (16,919) - Asymp syg 0,000 < 0,05	Ho ditolak
H1 : terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan waktu pencapaian		H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Dari kajian SPSS diperoleh hasil bahwa nilai hitung Chi square (44,362) lebih besar dari Chi Square tabel (16,919 pada df 6 dan tingkat signifikansi 0,05). Dengan demikian Ho ditolak dan H1 diterima yang berarti bahwa **terdapat hubungan yang signifikan** antara jarak rumah ke pasar dengan waktu pencapaian karena pemindahan lokasi pasar. Perubahan waktu pencapaian ini pada akhirnya akan mengubah jam-jam sibuk kota Cepu pada lokasi tertentu, misalnya pusat kota dan pasar induk.

Sebagaimana dijelaskan pada sub bab sebelumnya bahwa faktor biaya akan menentukan alat angkut yang dipilih seseorang untuk melakukan perjalanan. Sebenarnya perubahan biaya ini tidak terlalu besar apabila dibandingkan pada saat pasar berlokasi di pusat kota karena jarak antara pusat kota dengan pasar induk yang relatif dekat ($\pm 1,5$ km). Perubahan biaya perjalanan sebagai akibat pemindahan lokasi pasar ini telah meningkat antara 100% hingga 150% (lampiran 3 tabel 18). Oleh karena itu dapat diuji korelasi antara jarak rumah ke pasar dengan kenaikan biaya perjalanan dengan uji hipotesa sebagai berikut:

TABEL 5.12
**UJI HIPOTESA ANTARA JARAK RUMAH KE PASAR
 DENGAN KENAIKKAN BIAYA PERJALANAN**

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan biaya perjalanan ke pasar	<ul style="list-style-type: none"> - Chi square hitung (34,434) > chi square tabel (16,919) - Asymp sig 0,000 < 0,05 	Ho ditolak
H1 : terdapat pengaruh signifikan antara jarak rumah ke pasar dengan biaya perjalanan ke pasar		H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Hasil perhitungan SPSS menunjukkan bahwa nilai hitung Chi Square (34,434) lebih besar dari Chi Square tabel (16,919) yang berarti Ho ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian **jarak rumah ke pasar mempengaruhi kenaikan biaya perjalanan ke pasar**. Pemindahan lokasi pasar telah mempengaruhi biaya perjalanan sehingga dapat diperkirakan bahwa masyarakat kota Cepu akan memilih moda angkutan, waktu dan frekuensi untuk melakukan pergerakan ke pasar Cepu. Oleh karena itu, pemindahan lokasi pasar akan mempengaruhi pergerakan kota yang pada akhirnya akan mempengaruhi morfologi kota Cepu karena telah terbukti terjadi perubahan pergerakan.

Selama melakukan perjalanan, kenyamanan merupakan faktor penting. Dari hasil kajian dengan SPSS ini tidak diperoleh hubungan yang signifikan antara perubahan kenyamanan dengan tingkat pendapatan, usia, jarak rumah ke pasar induk serta jenis pekerjaan penduduk. Hubungan yang paling dekat adalah dari tingkat pendapatan dalam arti tingkat pendapatan seseorang lebih berpengaruh terhadap perubahan kenyamanan seseorang sebagai akibat pemindahan lokasi pasar dari pada dikaji dari faktor usia, jenis pekerjaan dan jarak rumah ke pasar induk. Kondisi ini sesuai dengan peran pasar yang lebih banyak berpengaruh pada tingkat pelayanan pasar sebagai pusat kegiatan ekonomi masyarakat.

Apabila dilakukan kajian antara jarak rumah ke CBD dengan perubahan kenyamanan, maka pemindahan pasar berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat kenyamanan dengan nilai hitung Chi Square (8,168) lebih besar dari Chi Square tabel (7,815) sebagaimana tabel berikut:

TABEL 5.13
**UJI HIPOTESA ANTARA TINGKAT KENYAMANAN
 DENGAN JARAK RUMAH KE PUSAT KOTA**

Hipotesa	Hasil SPSS	Keputusan
Ho : tidak terdapat pengaruh signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jarak rumah ke pusat kota	- Chi square hitung (8,168) > chi square tabel (7,815)	Ho ditolak
H1 : terdapat pengaruh signifikan antara tingkat kenyamanan dengan jarak rumah ke pusat kota	- Asymp sig 0,043 < 0,05	H1 diterima

Sumber : Analisis peneliti

Dengan demikian, perubahan kenyamanan lebih dirasakan oleh masyarakat kota Cepu dengan jarak dari pusat kota antara 1,5 km sampai 3 km (lampiran 3 tabel 20) Hasil ini sesuai dengan kajian sebelumnya bahwa pemindahan lokasi pasar lebih dirasakan oleh masyarakat yang berada jauh dari pusat kota (pengaruh perubahan jarak).

5.2.3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perubahan Bangunan

Perubahan tampilan bangunan kota Cepu lebih banyak terjadi di kawasan-kawasan permukiman baru. Oleh karena itu perubahan bangunan secara umum terjadi sebagai akibat dari penyediaan bentuk atau gaya bangunan dari pengembang (*developer*). Tampilan bangunan ini pada awalnya menjadi seragam dalam suatu kawasan, kemudian saat ini telah banyak mengalami perubahan bentuk dan perubahan tata ruang masing-masing rumah tinggal. Dari salah satu pengamatan di kawasan permukiman BRI,

perubahan tipologi bangunan terjadi karena untuk memenuhi kebutuhan ruang kegiatan keluarga, seperti penambahan ruang tidur, perluasan dapur, perluasan ruang keluarga, penambahan garasi dan perluasan ruang tamu atau teras sesuai dengan perkembangan pola kehidupan masing-masing keluarga. Akibat dari perubahan-perubahan ini, bentuk bangunan berubah dari satu lantai menjadi dua lantai atau tiga lantai. Disamping itu, terjadi pula pemanfaatan kapling tanah secara maksimal sehingga terkesan tidak ada lagi ruang terbuka antar bangunan.

Pada bangunan-bangunan komersial yang baru, perubahan bentuk bangunan tidak nampak secara mencolok yang membedakan dengan lingkungan sekitarnya. Tingkatan gaya atau style bangunan masih relatif sederhana dalam arti belum memiliki nilai tinggi secara arsitektural. Oleh karena itu, sebenarnya kota Cepu masih cukup dominan dengan bentuk tipologi bangunan peninggalan jaman Belanda. Dengan demikian faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan bentuk bangunan lebih banyak terjadi karena perubahan kebutuhan ruang untuk bangunan rumah tinggal yang terkait dengan tingkat pendapatan dan bangunan selain untuk rumah tinggal bentuk bangunan masih didasarkan atas fungsi kegiatannya (gambar 5.4).

GAMBAR 5.4
PERUBAHAN BENTUK BANGUNAN RUMAH TINGGAL

Bentuk bangunan
 berubah menjadi
 dua lantai



Secara keseluruhan, tipologi bangunan kota Cepu ini tidak banyak mengalami perubahan yang berarti dalam arti bentuk bangunan kota Cepu dapat diidentikan dengan dengan bentuk-bentuk bangunan yang sudah ada. Sebagaimana dijelaskan pada sub bab sebelumnya bahwa perkembangan fisik kota Cepu ini lebih banyak diartikan dengan penambahan kawasan terbangun yang banyak difungsikan untuk kawasan permukiman sehingga perubahan tipologi bangunan lebih banyak dipengaruhi oleh bentuk bangunan rumah tinggal.

5.2.4. Rangkuman

Perkembangan kota merupakan perubahan dari karakteristik penduduknya dari sisi ekonomi, sosial dan budaya. Morfologi kota terpengaruh oleh perubahan tata guna lahan, perubahan pergerakan dan pola jalan serta tipologi bangunan yang ada. Sebagai akibat dari pemindahan lokasi pasar terjadi perubahan tata guna lahan yang ditandai oleh perubahan fungsi lahan, luas lahan terbangun dan harga tanah, sedangkan perubahan

sistem pergerakan ditandai oleh perubahan jarak, cara pencapaian, waktu pencapaian, biaya perjalanan dan tingkat kenyamanan. Perubahan bangunan ditandai dengan munculnya pembangunan kawasan permukiman baru di sekitar kawasan lokasi pasar. Karakteristik masyarakat yang dikaji sebagai variabel yang mempengaruhi perubahan-perubahan tersebut adalah jenis pekerjaan, tingkat pendapatan, usia, lama tinggal dan secara spasial dikaji pula hubungannya dengan jarak rumah ke pasar induk dan jarak rumah ke pusat kota.

5.3. Dampak Pemindahan Lokasi Pasar

5.3.1. Dampak terhadap Perubahan Harga Tanah

Dari kuesioner yang diberikan kepada masyarakat, sebagian besar (66,6%) masyarakat menjawab bahwa harga tanah saat ini sebesar Rp 30.000 – Rp 100.000 per m² yang telah mengalami kenaikan sebesar 2 sampai 6 kali lipat sejak tahun 1989 (pemindahan lokasi pasar). Kenaikkan harga tanah ini nampak jelas di sekitar kawasan lokasi pasar yang juga meningkat 2 sampai 6 kali lipat. Kenaikkan terbesar (53,12%) antara 2 sampai 4 kali lipat (lampiran 3 tabel 7). Kenaikkan ini juga ditunjang dengan keramaian kawasan di sekitar lokasi pasar saat ini.

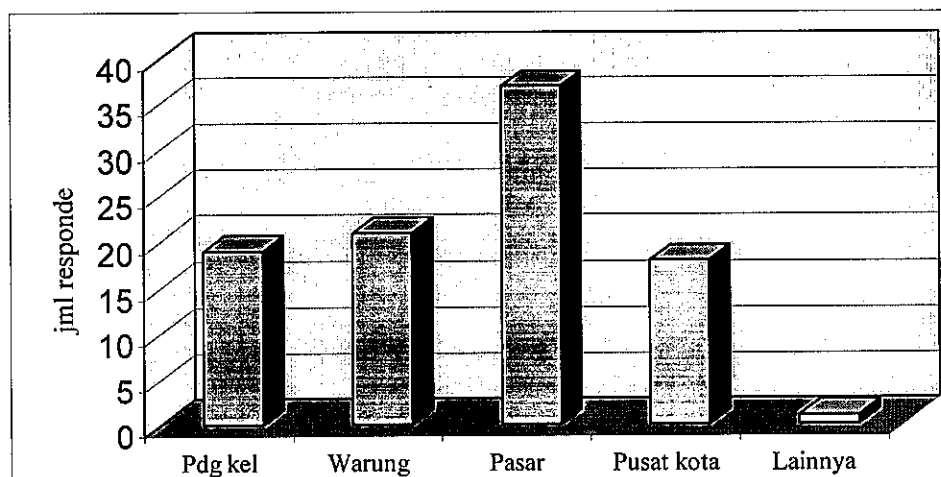
Keramaian kawasan, selalu dikaitkan dengan kemungkinan untuk berdekatan dengan pusat-pusat perdagangan atau yang bersifat komersial. Pada lokasi-lokasi seperti ini diharapkan dapat dimanfaatkan untuk menambah penghasilan dengan memanfaatkan lokasi keramaian sehingga harga tanah banyak dibutuhkan yang akhirnya menimbulkan kenaikan harga tanah (*supply and demand*). Aksesibilitas lebih banyak dikaitkan dengan kemudahn untuk memperoleh fasilitas umum seperti pusat perdagangan dan jalan-jalan utama.

5.3.2. Dampak Pelayanan Pasar

Pasar induk yang baru apabila dibandingkan dengan pasar lama sebelum dipindahkan, secara kualitatif memiliki peran yang relatif sama dalam arti belum terjadi perbedaan yang mencolok dari sisi jumlah dagangan dan jenis dagangan. Pasar hanya dipindahkan lokasinya saja tanpa meningkatkan jumlah dan jenis dagangan serta penambahan fasilitas untuk meningkatkan pelayanan pasar.

Dari sisi lokasi sebenarnya pelayanan masyarakat sebagian besar belum banyak terpengaruh, namun dari sisi pedagang memang memerlukan waktu untuk dapat kembali memasarkan barang dagangannya. Hal ini berarti bahwa kebutuhan sehari-hari masyarakat kota Cepu masih belum terpengaruh oleh pemindahan lokasi pasar yang dapat dilihat dari jumlah responden yang menjawab bahwa untuk memenuhi kebutuhannya hanya 38,53% yang pergi ke pasar induk. Pedagang keliling dan warung menjadi dominan (41,66%) untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat kota Cepu (lampiran 3 tabel 22 dan grafik 5.3.).

GRAFIK 5.3
TINGKAT PELAYANAN KEGIATAN KOMERSIAL
UNTUK MEMENUHI KEBUTUHAN SEHARI-HARI



Sumber : Analisis peneliti

Pasar induk lebih banyak menyediakan barang dagangan untuk pembeli dalam skala besar yang kemudian dijual ke tempat lain di sekitarnya (luar kota Cepu). Hal ini juga dapat dikaji lewat persepsi masyarakat Cepu bahwa lokasi pusat kota untuk menyediakan kebutuhan sehari-hari masih cukup besar (46,87%) dan sisanya (53,13%) beranggapan bahwa pasar induk saat ini jauh lebih baik dari pasar lama saat berlokasi di pusat kota.

Lokasi pasar induk pada saat itu (tahun 1989) terletak di kawasan pinggiran kota Cepu. Dari beberapa wawancara dengan pejabat pemerintah kabupaten Blora yang saat itu menangani pemindahan pasar diperoleh penjelasan bahwa alasan pemindahan ke lokasi ini yang pertama, untuk mengurangi keramaian pusat kota yang hanya memiliki satu jalan untuk ke luar dan masuk kota Cepu dari sisi timur (arah Surabaya). Pada jam-jam sibuk kawasan ini sering terjadi kemacetan akibat bertumpuknya pergerakan kota yang cenderung memusat. Kedua, sebagai upaya agar perkembangan kota merata dan tidak terpusat sehingga bisa lebih menyebar ke arah pinggiran. Kawasan pinggiran kota Cepu mengalami perkembangan yang cukup lambat karena status kepemilikan lahan oleh beberapa instansi yaitu Pertamina, PJKA, Perhutani dan PPT Migas memiliki luasan lahan sebesar 7,18 % dari luas lahan terbangun kota Cepu. Luasan lahan ini menyebar sehingga terasa memisahkan antara kawasan pinggiran dengan pusat kota. Oleh karena itu pembentukan struktur kota yang baru akan lebih memacu perkembangan fisik kota disekitarnya. Sebenarnya, pemindahan ini juga berkaitan untuk memfungsikan terminal bis antar kota yang belum begitu berfungsi secara optimal karena lokasi yang masih sepi.

Dari sisi lokasi, pemindahan ini memerlukan proses yang cukup lama untuk dapat berfungsi dengan baik. Tarik ulur antara pedagang dengan pemerintah kabupaten saat itu terus menerus berjalan karena lokasi baru merupakan tempat yang masih sepi dengan jarak

capai yang cukup jauh dari kawasan permukiman padat. Untuk menghindari pemakaian kembali oleh para pedagang, lokasi lama sempat dikosongkan dan tidak diperbolehkan untuk dipergunakan sebagai area jual sehingga tidak terjadi kecemburuan dari pedagang yang sudah bersusah payah pindah lokasi. Perkembangan awal mulai terjadi ketika pengembang mencoba memanfaatkan lokasi sekitar pasar untuk permukiman (Balun Graha Permai). Dari pemanfaatan ini, sedikit demi sedikit kawasan pasar mulai berkembang dan terjadi pusat kegiatan baru di kota Cepu yang terletak di sisi barat.

5.3.3. Dampak Terhadap Ketersediaan Fasilitas

Pada tahap awal, lokasi ini hanya terdapat terminal bis dan tempat pengisian bahan bakar minyak. Sarana dan prasarana dasar masih belum sempurna. Jaringan ir bersih, sampah, dan drainase juga belum ada. Pemerintah kabupaten Blora terus mengupayakan peningkatan sarana dan parasarana pasar sehingga saat ini pada kawasan ini sudah relatif terpenuhi. Peningkatan jumlah fasilitas kota terus meningkat yaitu toko meningkat sebanyak 145 buah, warung meningkat sebanyak 52 buah, PKL meningkat sebanyak 74 buah (Lampiran 3 tabel 23). Beberapa fasilitas pelayanan kota seperti kesehatan (RSU), pendidikan, transportasi (kereta api dan bus antar kota), pasar dan telepon yang menjadi beban kota Cepu juga dimanfaatkan oleh kecamatan Kasiman dan Padangan kabupaten Bojonegoro.

Di kawasan pasar induk, sebagian besar (71,87%) masyarakat menginginkan agar kebersihan pasar lebih ditingkatkan dengan perbaikan lingkungan pasar. Hal ini mengingat saat ini kondisi lingkungan kawasan pasar kurang bersih belum tertata secara rapi.

5.3.4. Dampak Terhadap Sistem Pergerakan

Dari kajian sub bab sebelumnya telah diperoleh hasil bahwa pemindahan lokasi pasar telah menimbulkan perubahan pergerakan kota Cepu. Perubahan pergerakan tersebut yaitu terhadap jarak, cara pencapaian, biaya perjalanan, waktu perjalanan dan tingkat kenyamanan perjalanan. Dampak dari perubahan jarak pencapaian adalah timbulnya perubahan lokasi dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pemindahan lokasi pasar telah mengubah jarak pusat pergerakan yang menumpuk di pusat kota dan menimbulkan pusat pergerakan yang baru. Oleh karena itu, perubahan jarak pencapaian juga akan mengubah pusat-pusat pergerakan karena terjadi perubahan alternatif masyarakat guna mendapatkan kebutuhan sehari-hari.

Apabila mencermati pusat-pusat pergerakan yang ada di kota Cepu, konsentrasi pusat pergerakan yang menjadi arah dan tujuan lebih banyak di pusat kota (peta 5.7).

Diluar kawasan permukiman, pusat-pusat pergerakan dapat terjadi di:

- pusat perdagangan
- pasar induk
- terminal
- stasiun kereta api
- pusat pendidikan (SLTP, SLTA)
- perkantoran (Pertamina, PPT Migas)
- RSU

Disamping itu, terjadi pula perubahan struktur ruang kota karena terdapat pusat-pusat kegiatan yang baru. Perubahan keterkaitan antara struktur ruang kota Cepu ini terjadi sebagaimana gambar berikut:

MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN
KOTA (M.T.P.K)
PROGRAM PASCA SARJANA

TESIS
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

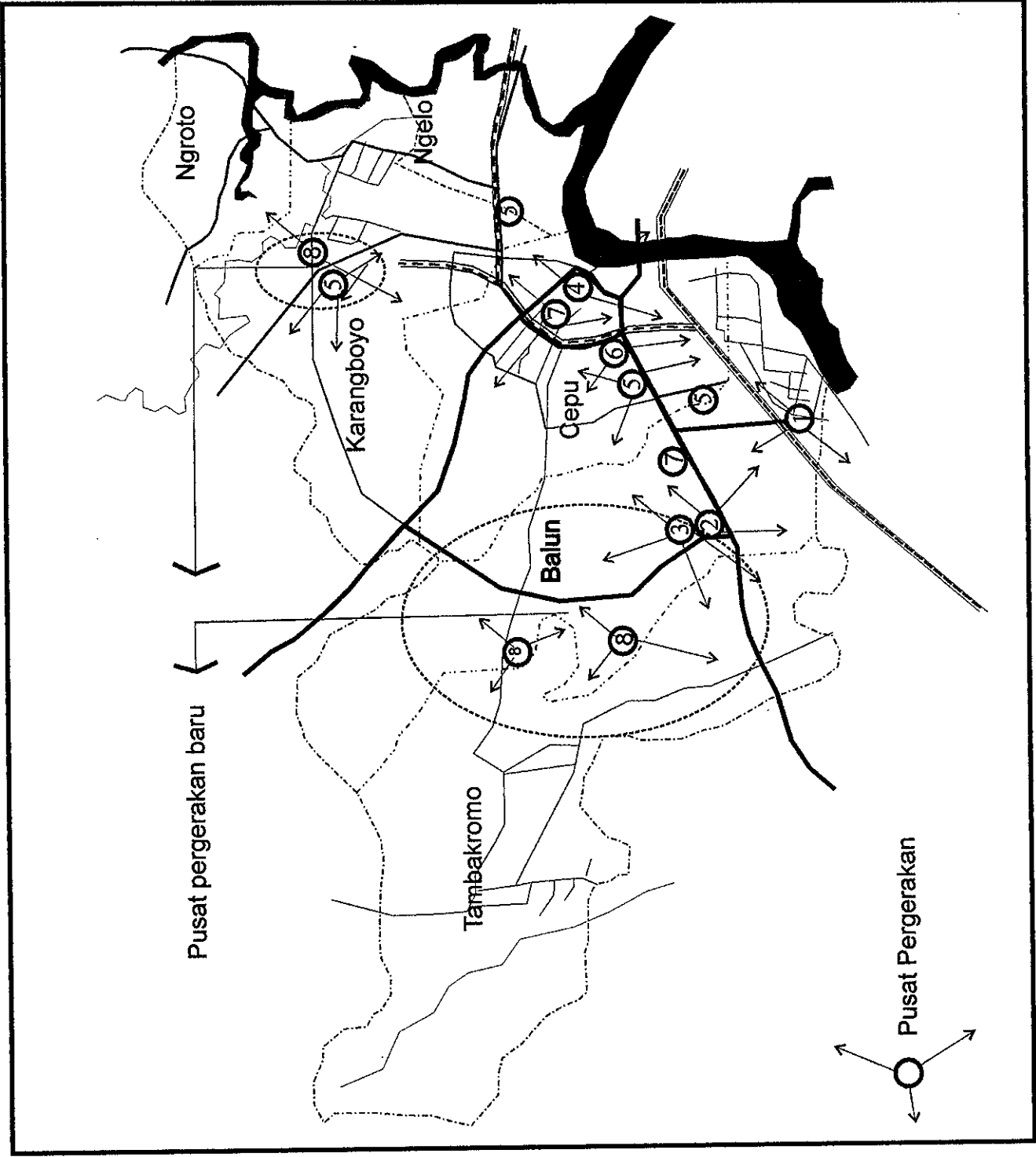
Pusat-pusat Pergerakan Kota Cepu

KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kelurahan
- Jalan Kolektor Primer
- Jl. Kolektor Sekunder
- Jl. Lokal Primer
- Jl. Lingkungan
- Sungai
- Rel Kereta Api
- 1 Stasiun KA
- 2 Terminal bus
- 3 Pasar Induk
- 4 Pusat perdagangan
- 5 Pusat pendidikan
- 6 Perkantoran
- 7 Kesehatan
- 8 Perumahan

	UTARA
SKALA	N0
Non Skala	5.6
SUMBER	

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA





TESIS
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR
TERHADAP MORFOLOGI KOTA
Studi Kasus : Kota Cepu Kab. Blora

GAMBAR

Perubahan Struktur Ruang Kota

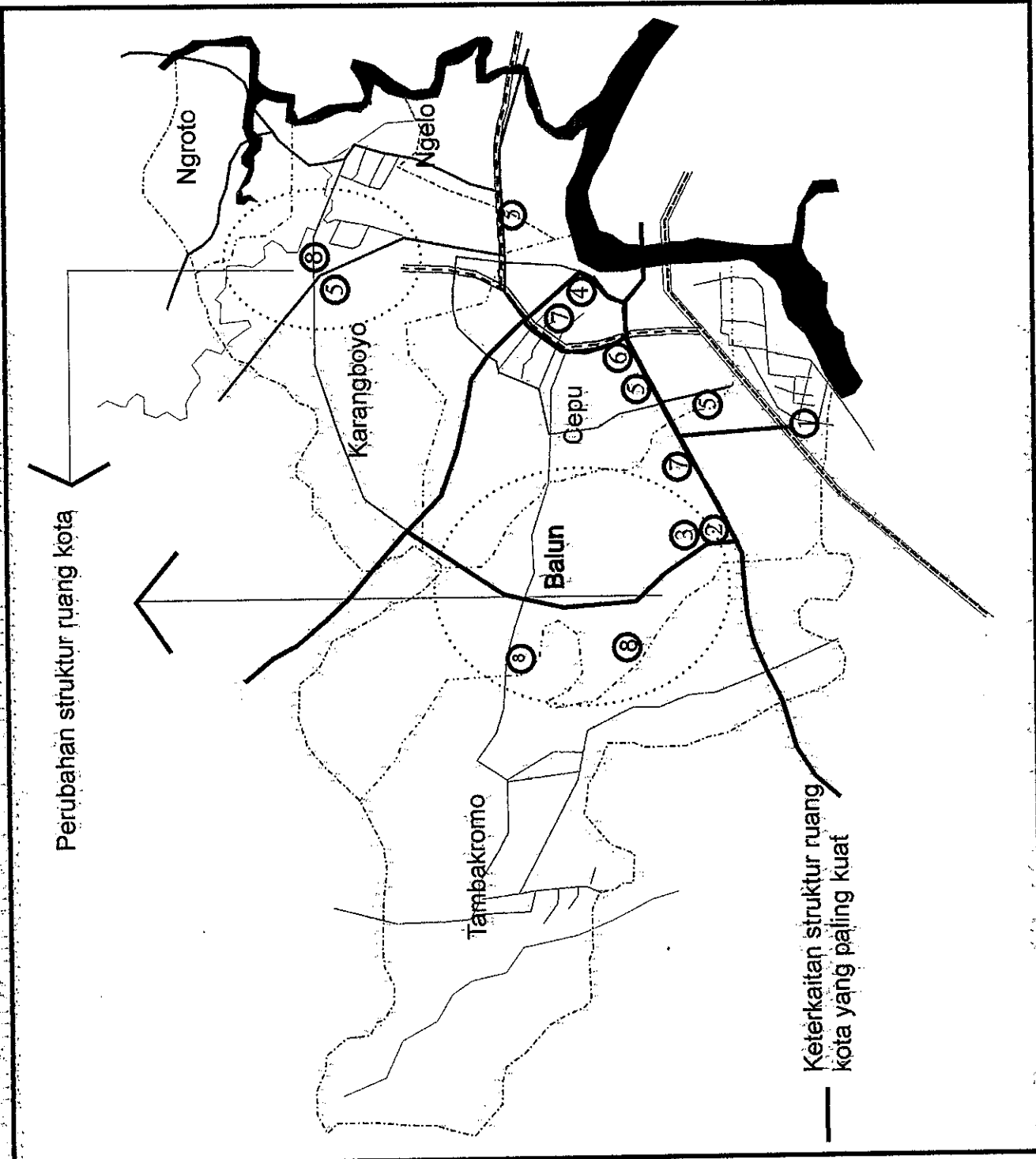
KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kelurahan
- Jalan Kolektor Primer
- Ji. Kolektor Sekunder
- Ji. Lokal Primer
- Ji. Lingkungan
- Sungai
- Rel Kereta Api
- 1 Stasiun KA
- 2 Terminal bus
- 3 Pasar Induk
- 4 Pusat perdagangan
- 5 Pusat pendidikan
- 6 Perkantoran
- 7 Kesehatan
- 8 Permukiman

	UTARA
SKALA	N0
Non Skala	5:7

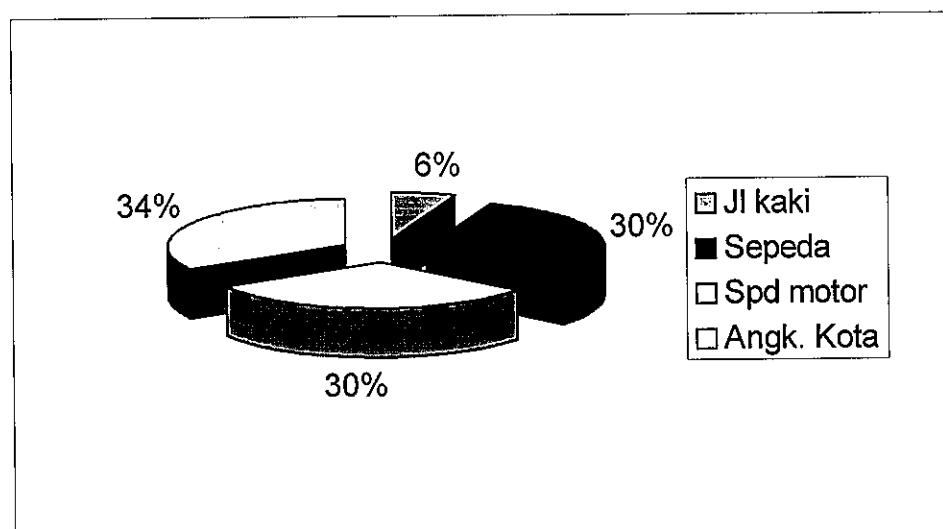
SUMBER

BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN
DAERAH (BAPPEDA)
KABUPATEN BLORA



Dari pemindahan lokasi pasar yang berakibat pada perubahan jarak pencapaian, responden menyatakan 73,58% terjadi perubahan cara pencapaian. Alat angkut yang dipergunakan berupa sepeda motor, angkutan kota serta sepeda memiliki jumlah yang relatif sama. Dari kuesioner yang ada, dapat diketahui bahwa sebagian masyarakat (70,42% dari responden yang mengalami perubahan cara pencapaian) mempergunakan kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor/ mobil dan berjalan kaki) . Sebagaimana dijelaskan oleh Tamin, faktor biaya menjadi ukuran seseorang untuk memperoleh efisiensi pergerakan. Jarak juga menjadi faktor penentu seseorang dalam menentukan alat angkutan. Jalan kaki memiliki jumlah terkecil dan rata-rata masyarakat mempergunakan sepeda, sepeda motor dan angkutan untuk semua jarak rumah ke pasar. (grafik 5.4. dan lampiran 3 tabel 16).

GRAFIK 5.4.
PROSENTASE ALAT ANGKUTAN YANG DIPERGUNAKAN KE PASAR



Sumber : Analisis peneliti

Sebagai akibat pemindahan lokasi pasar, sebagian besar (67,70%) masyarakat Cepu mengalami perubahan waktu pencapaian dan sebagian lagi

perubahan waktu pencapaian tidak begitu dirasakan. Masyarakat yang mengalami perubahan waktu pencapaian diakibatkan oleh perubahan jarak yang semakin jauh sehingga mengubah moda angkutan. Dari perubahan jarak, cara pencapaian dan waktu pencapaian tersebut, sebagian besar masyarakat Cepu (75%) juga mengalami perubahan biaya perjalanan. Hal tersebut dapat diketahui dari perubahan tempat belanja yang lebih jauh (48,61%) dan terjadinya perubahan alat angkutan (38,%). Perubahan alat angkutan terjadi misalnya dari berjalan kaki berubah dengan mempergunakan sepeda, sepeda motor, mobil atau angkutan kota atau sebaliknya. Sebagaimana dijelaskan pada sub bab sebelumnya bahwa faktor biaya akan menentukan alat angkut yang dipilih seseorang untuk melakukan perjalanan. Sebenarnya perubahan biaya ini tidak terlalu besar pabila dibandingkan pada saat pasar berlokasi di pusat kota karena jarak antara pusat kota dengan pasar induk yang relatif dekat ($\pm 1,5$ km). Dari berbagai pengaruh tersebut, maka terjadi perubahan frekuensi masyarakat untuk melakukan perjalanan ke pasar.

Pedagang lebih sering melakukan perjalanan ke pasar Cepu dengan frekuensi kurang dari 3 (tiga) hari sekali (lampiran 3 tabel 9). Demikian pula dengan PNS, pegawai BUMN dan pensiunan juga melakukan perjalanan (tujuan) ke pasar lebih sering dari pada yang lainnya. Apabila dilakukan pendekatan dengan jarak rumah ke pasar, maka pada jarak antara 500m – 1,5 km lebih sering melakukan perjalanan dengan tujuan ke pasar Cepu (lampiran 3 tabel 11). Demikian pula dengan seseorang yang memiliki kedekatan dengan pusat kota, maka pada jarak 500 m – 1,5 km juga lebih sering pergi ke pasar Cepu. Perubahan frekuensi perjalanan ini akan berpengaruh pada sistem pergerakan kota Cepu.

Pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke wilayah pinggiran saat ini sudah diterima sebagai kenyamanan dalam sistem pergerakan kota (75%). Pada saat pasar berlokasi di pusat kota, kemacetan sering terjadi dan saat ini kemacetan sudah berkurang. Penyebaran fasilitas kota sudah mampu mengurangi kemacetan lalu lintas. Hal ini mengakibatkan frekuensi masyarakat untuk pergi ke pasar induk maupun ke pusat kota semakin bertambah. Tetapi dirasakan pula oleh sebagian kecil masyarakat bahwa pemindahan lokasi pasar menimbulkan kemacetan baru. Hal ini disebabkan oleh terjadinya *bottle neck* jalan di sisi selatan pasar atau terminal. Pada ruas jalan ini terjadi penumpukan lalu lintas dari pasar, terminal, kendaraan yang ke terminal serta kendaraan dari pengisian bahan bakar minyak.

Penggunaan lahan merupakan wujud spasial dari distribusi kegiatan kota. Perjalanan terjadi karena seseorang melakukan aktivitas di tempat yang berbeda. Dengan demikian keterkaitan antar wilayah/ ruang sangat berperan dalam menciptakan perjalanan. Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan sering dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat dalam suatu wilayah. Dalam hal ini konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi kegiatan tersebut ditentukan oleh pola tata guna lahan kota.

Pemindahan lokasi pasar berdampak pada perubahan tata guna lahan di kota Cepu yang berarti pula terjadi perubahan kegiatan secara spasial. Pasar sendiri dari peran dan fungsinya mampu menjadi pusat pergerakan barang dan jasa. Dengan demikian pemindahan lokasi pasar juga berarti pemindahan pusat pergerakan barang dan jasa. Pola sebaran bangkitan perjalanan secara spasial di kota Cepu yang dominan diawali dari kawasan permukiman, perkantoran, perdagangan dan industri perminyakan.

Pusat-pusat bangkitan perjalanan ini menjadi berubah setelah terjadi perubahan struktur ruang kota yang berarti terbentuk pusat bangkitan pergerakan yang baru. Pusat bangkitan pergerakan yang terbentuk dari pola guna lahan mempunyai ciri bangkitan perjalanan yang berbeda dalam hal jumlah arus lalu lintas, jenis lalu lintas dan waktu yang terjadi.

5.3.7. Dampak Terhadap Perubahan Bangunan

Pemindahan lokasi pasar ini sebagaimana telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya telah mampu merubah fungsi lahan di kawasan sekitarnya. Dampak perubahan ini mengakibatkan terjadinya bangunan-bangunan baru di sepanjang jalan Pramuka (Bypas) dengan jumlah lantai satu sampai tiga lantai. Bentuk bangunan lebih banyak bergaya modern tetapi menyesuaikan dengan bentuk tradisional. Disamping itu, kawasan sekitar pasar menjadi padat dengan bangunan-bangunan untuk rumah tinggal yang pada awalnya memiliki bentuk yang seragam karena dikelola oleh pengembang. Dengan demikian pemindahan lokasi pasar ini mampu merubah bentuk bangunan disekitarnya karena terjadinya pembangunan rumah tinggal dan bangunan untuk fungsi campuran, pertokoan dan jasa.

5.3.7. Rangkuman Dampak Pemindahan Lokasi Pasar

Pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke kawasan pinggiran telah berdampak pada tingkat keinginan masyarakat (preferensi), pelayanan pasar, perubahan guna tata lahan dan pergerakan kota Cepu sebagaimana tabel berikut:

TABEL 5.14
RANGKUMAN DAMPAK PEMINDAHAN PASAR

No	Dampak	Keterangan
1.	Perubahan tata guna lahan	<ul style="list-style-type: none"> - harga tanah meningkat 2 – 6 kali sejak pemindahan pasar - perubahan sebaran kegiatan yang mengubah bentuk fisik kota - penambahan fasilitas perdagangan
2.	Perubahan pergerakan	<ul style="list-style-type: none"> - menimbulkan pusat-pusat pergerakan yang baru - penambahn jumlah dan route perjalanan dalam kota - perubahan cara pencapaian (moda angkutan)
3.	Pelayanan pasar	<ul style="list-style-type: none"> - terjadi perubahan frekuensi kunjungan ke pasar - pemanfaatan pedagang keliling, warung meningkat - terjadi sebaran lokasi untuk pemenuhan kebutuhan sehari-hari
4.	Perubahan bangunan	<ul style="list-style-type: none"> - terdapat bangunan-bangunan baru khususnya untuk fungsi rumah tinggal, pertokoan, campuran dan jasa - bentuk bangunan rumah tinggal masih mendominasi perubahan bentuk bangunan secara keseluruhan

Sumber : Analisis peneliti

5.4. Temuan Hasil Penelitian

Morfologi kota terkait erat dengan perubahan tata guna lahan dan perubahan pergerakan yang terjadi (Smailes). Tata guna lahan khususnya lahan terbangun akan membentuk morfologi kota secara spasial. Distribusi kegiatan menyebabkan terjadinya pola tata guna lahan sedangkan pola pergerakan akan membentuk sistim keterkaitan antar fungsi masing-masing kegiatan yang dominan menjadi struktur ruang kota.

Pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke arah pinggiran akan merubah struktur ruang kota yang telah terbentuk. Akibatnya akan terjadi perubahan guna lahan dan perubahan pergerakan kota. Perubahan guna lahan sangat dipengaruhi oleh perubahan fungsi, perubahan luas lahan, perubahan harga tanah, lokasi dan kelengkapan fasilitas. Sedangkan perubahan pergerakan dipengaruhi oleh perubahan jarak, perubahan cara pencapaian, perubahan waktu perjalanan, perubahan biaya dan perubahan kenyamanan.

Variabel yang mempengaruhi perubahan guna lahan dan perubahan pergerakan adalah masyarakat kota Cepu yang tergantung dari jenis pekerjaan, usia, lama tinggal, pendapatan, jarak rumah ke pasar induk dan jarak rumah ke pusat kota. Korelasi pengaruh pemindahan lokasi pasar terhadap morfologi kota Cepu dapat dirangkum dalam matriks sebagai berikut:

TABEL 5.15
PENGARUH PEMINDAHAN LOKASI PASAR TERHADAP MORFOLOGI KOTA CEPU

No	Pengaruh	Kondisi perubahan	Faktor penyebab	Analisis
1.	Perubahan Lahan	<ul style="list-style-type: none"> - Terjadi perubahan fungsi lahan yang mengubah kawasan hutan, sawah menjadi perumahan, perdagangan, pendidikan, peribadatan, kesehatan dan kawasan pertamina, yaitu di perumahan Mentul, Karangboyo, Balun Graha, BRI dan ATR - Terjadi perubahan harga tanah dengan peningkatan 2 sampai 6 kali lipat - Terjadi perubahan kawasan terbangun khususnya di sekitar lokasi pasar sehingga merubah bentuk kota - Terjadi perubahan jumlah fasilitas perdagangan khususnya di lokasi pasar 	<ul style="list-style-type: none"> - Lokasi baru mampu berperan menjadi struktur ruang kota sehingga meningkatkan harga tanah di kawasan pinggiran - Perubahan fungsi lahan - Kelengkapan fasilitas kawasan 	Analisis kualitatif, cross tab dan uji chi square
2.	Perubahan Pergerakan	<ul style="list-style-type: none"> - Terjadi perubahan pergerakan / perjalanan karena perubahan frekuensi kunjungan ke pasar - Terjadi perubahan pola jalan khususnya di kawasan permukiman baru - Terjadi perubahan cara pencapaian ke lokasi pasar - Terjadi perubahan waktu pencapaian ke lokasi pasar - Terjadi perubahan biaya perjalanan yang meningkat sampai dengan 150% - Terjadi perubahan jarak pencapaian 	<ul style="list-style-type: none"> - Frekuensi kunjungan ke pasar dipengaruhi oleh jarak rumah ke pasar, jarak rumah ke pusat kota dan mata pencaharian sehingga merubah pola pergerakan. - Pola pergerakan dipengaruhi oleh cara pencapaian yang memiliki hubungan secara signifikan dengan tingkat pendapatan. - Perubahan pola pergerakan dipengaruhi oleh waktu pencapaian yang mempunyai hubungan secara signifikan dengan jarak rumah ke pasar 	Analisis crosstab dan uji chi square

No	Pengaruh	Kondisi perubahan	Faktor penyebab	Analisis
			<ul style="list-style-type: none"> - Biaya perjalanan berpengaruh secara signifikan dengan jarak rumah ke pasar. - Jarak rumah ke pusat kota berpengaruh secara signifikan terhadap perubahan kenyamanan perjalanan sehingga terjadi kenyamanan di pusat kota Cepu. - Pola jalan dipengaruhi oleh pembangunan perumahan di kawasan-kawasan permukiman baru, sedangkan pada lokasi lama masih relatif tetap 	
3.	Perubahan Tipologi Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> - Terjadi bentuk bangunan baru khususnya di sepanjang jalan sekitar pasar. - Terjadi perubahan bentuk bangunan di kawasan permukiman baru 	<ul style="list-style-type: none"> - Fungsi kegiatan berpengaruh terhadap perubahan bentuk bangunan 	Analisis kualitatif

Dari rangkuman tersebut dapat ditarik kesimpulan analisis bahwa pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke kawasan pinggiran saat ini telah dirasakan pengaruhnya pada perkembangan fisik kota Cepu terutama pada perubahan lahan terbangun, perubahan sistem pergerakan dan perubahan tipologi bangunan. Morfologi kota dipengaruhi oleh tata guna lahan, sistem pergerakan dan bangunan. Bentuk fisik kota Cepu saat ini telah menyatu antara kawasan pinggiran dengan pusat kota. Perkembangan ke arah luar kota (ke arah Surabaya dan ke arah kecamatan Kasiman) dapat dikendalikan dengan pemindahan lokasi pasar yang mampu menjadi komponen pembentuk struktur ruang kota yang cukup dominan sehingga kegiatan tidak terkonsentrasi di pusat kota.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan

Pasar merupakan aktivitas yang tidak berdiri sendiri dan sebagai aktivitas komersial akan bergantung pada aktivitas lain seperti kegiatan permukiman dan pelayanan-pelayanan bisnis. Dalam perkembangannya akan membentuk zona-zona ruang kota. Aglomerasi dari masing-masing kegiatan akan membentuk *spatial pattern* dan akan terus berevolusi dan membentuk *spatial process* yang baru yang disebut *spatial process*. Apabila kondisi ini telah terwujud, maka akan terjadi aglomerasi kegiatan secara mantap, dan pasar akan mampu mengubah sistem kegiatan kota yang sudah ada. Pasar menjadi berperan sebagai struktur ruang kota (Glasson, 1974).

Pemindahan lokasi pasar, berarti akan merubah struktur ruang kota yang sudah ada. Dampak dari pemindahan ini adalah terjadinya perubahan tata guna lahan dan sistem pergerakan serta perubahan bangunan karena masyarakat akan menyesuaikan kondisi yang ada. **Dengan perubahan-perubahan tersebut maka morfologi kota Cepu juga berubah sebagai akibat pemindahan lokasi pasar.** Perubahan-perubahan tersebut dipengaruhi oleh:

- a. Perubahan tata guna lahan dipengaruhi faktor-faktor berubahnya fungsi lahan yaitu di kawasan sekitar pasar (kelurahan Balun dan Tambakromo), kawasan perumahan Mentul, kawasan perumahan BRI dan kawasan pendidikan. Pada lokasi lama, fungsi lahan masih tetap dipergunakan untuk perdagangan sehingga tidak terjadi perubahan fungsi lahan yang cukup berarti.

- b. Perubahan tata guna lahan juga dipengaruhi oleh faktor-faktor dengan meningkatnya harga tanah 2 sampai 6 kali lipat karena perubahan produktivitas (nilai lahan) baik di lokasi lama dan lokasi baru. Perubahan lokasi dan perubahan fasilitas juga merubah fungsi lahan kota Cepu.
- c. Perubahan sistem pergerakan kota Cepu dipengaruhi oleh faktor-faktor berubahnya jarak pencapaian ke lokasi pasar, perubahan cara pencapaian (moda angkutan), perubahan biaya perjalanan, perubahan waktu perjalanan dan perubahan tingkat kenyamanan dari sistem pergerakan itu sendiri. Perubahan pola jalan lebih banyak terjadi di kawasan permukiman baru yaitu di perumahan Balun Graha, perumahan BRI, perumahan Mentul. Sedangkan perubahan pola jalan yang lain yaitu hanya terjadi di jalan Wonorejo-Karangboyo. Pada lokasi pasar lama, sistem pergerakan masih tetap seperti sebelum terjadi pemindahan lokasi pasar, tetapi angkutan antar kota tidak masuk ke pusat kota.
- d. Perubahan bentuk bangunan juga banyak dipengaruhi oleh faktor-faktor yang terjadi di kawasan permukiman baru dan sepanjang jalan Pramuka (sekitar pasar), sedangkan di kawasan-kawasan lama tidak menunjukkan perubahan bentuk bangunan yang cukup berarti. Pada lokasi lama, perubahan bentuk bangunan terjadi dengan berubahnya pasar tradisional menjadi pusat perdagangan dengan bentuk yang lebih modern.

Dari hasil penelitian tentang pengaruh pemindahan pasar dari pusat kota ke kawasan pinggiran kota Cepu, ternyata pemindahan tersebut berpengaruh secara positif terhadap perkembangan kota (morfologi kota) dalam arti terjadi pemerataan pemanfaatan guna lahan dan mampu menkan perkembangan kota Cepu ke arah timur di luar batas adminstrasi. Variabel yang mempengaruhi perubahan-perubahan tersebut adalah jenis pekerjaan penduduk, tingkat pendapatan, serta jarak masing-masing rumah tinggal ke pusat kota dan ke pasar induk yang baru. Proses sosial ekonomi dengan campur tangan pemerintah tersebut berkaitan dengan proses spasial sehingga membentuk aglomerasi kegiatan sesuai dengan tingkat pelayanan pasar Cepu. Karakteristik masyarakat Cepu yang dipengaruhi oleh pemindahan lokasi pasar membentuk pola-pola keruangan (Yeates, 1990).

6.2. Rekomendasi

Setelah dilakukan penelitian tentang pengaruh pemindahan lokasi pasar dari pusat kota ke kawasan pinggiran di kota Cepu masih dirasakan kekurangannya dalam penelitian ini karena keterbatasan waktu dan biaya sehingga masih diperlukan kajian penelitian lanjutan dan untuk perkembangan kota Cepu selanjutnya masih diperlukan tindak lanjut pelaksanaan yaitu:

6.2.1. Rekomendasi Pelaksanaan

- a. Perlu dilakukan upaya penataan fisik kota Cepu terutama di kawasan-kawasan potensial (sekitar pasar dan pusat kota) sebagai upaya untuk mencapai bentuk kota yang terstruktur dengan baik.

- b. Perlu dilakukan penataan lingkungan sehingga nilai lahan meningkat di kawasan pasar induk yang belum berkembang dengan baik sebagai akibat keterbatasan-faktor-faktor alam (banjir dan topografi).
- c. Perlu diupayakan pembangunan jalan baru di kawasan pasar ke arah kawasan pinggiran yang berbatasan dengan hutan sehingga pelayanan transportasi dapat menjangkau ke seluruh kawasan kota.

62.2. Rekomendasi penelitian :

- a. Perlu dilakukan penelitian tentang pemanfaatan guna lahan di sekitar pasar yang dipengaruhi oleh faktor-faktor alam seperti topografi dan banjir.
- b. Perlu dilakukan penelitian sistem transportasi kota Cepu sehingga sistem pergerakan kota Cepu tidak terpusat pada satu jalur khususnya kedekatan lokasi terminal dan pasar.
- c. Perlu dilakukan penelitian tentang pemanfaatan lahan di kawasan pinggiran yang berbatasan dengan hutan produksi dan berdekatan dengan lokasi pasar sehingga mampu menunjang perkembangan dan pertumbuhan kota.
- d. Perlu dilakukan penelitian tingkat pelayanan pasar Cepu sehingga dapat dikembangkan lebih baik.

Daftar Pustaka :

- Alexander, Jenifer .1987, *Trade, Traders and Trading in Rural Java*, Oxford University Press.
- Alexander, Christopher. 1987, *A New Theory of Urban Design*, Oxford University Press.
- Attoe and Logan, Wayne and Donn. 1989, *American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities*, The Regent of the University of California.
- Bourne, Larrys S. 1982, *Internal structure of the City*, University of Toronto.
- Campbell, R MC Conned and Stanley L Brue. 1990, *Economics, problems and policies*, MC Graw Publishing Company, USA
- Catanese, Anthony J and James Snider, 1988, *Urban Planning*, Mc Graw- Hill Inc.
- Chapin, F Stuart et al, 1995, *Urban Land Use Planning*, University of Illionis Press, Urbana and Chicago
- Chiara, Joseph and Lee Koppelman. 1975, *Urban planing and Design Criteria*, 2nd edition, Marion Company Ltd.
- Cornelis, Van de Ven. 1987, *Space in Architechure*, Van Gorcum.
- Daldjoeni, N. 1987, *Geografi Kota dan Desa, Alumni*.
- Galion, Simon Eiser et al. 1986; *Urban Pattern*, van Nostrand Reinhold & comp.
- Ginancar, Nugraha Jiwapraja. 1980, *Masalah Ekonomi Mikro*, Arco.
- Glasson, John, 1985, Pengantar Perencanaan Wilayah, Terjemahan Paul Sitohang, LPFE-UI
- Gulo, W. 2002, *Metodologi Penelitian*, PT Grasindo, Jakarta
- Haveman, Robert Henry .1970, *The Economics of Public Sector*.
- Kostof, Spiro .1991, *The City Shaped: urban Paterns and Meanings Through History*, Thames and Hudson Ltd, London.
- Kotler, Philip and Donald H Hauder, Irving Rein. 1993, *Marketing Places: Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States, and Nations*, The Free Press A Divission of Macmillan, Inc, New York
- Lynch, Kevin, 1975, *The Image of the City*, MIT Press.

- Moleong, Lexy J, Dr, MA. 2000, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya.
- Markus, Zahnd. 1999, *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Kanisius.
- Nining, I Soesilo, Ir, MA. 2000 *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen*, UI.
- Patton, Michael Quinn. 1987, *Qualitative Evaluation Methods*, Beverly Hills: Sage Publications.
- Shirvani, Hamid. 1985, *The Urban Design Process*, van Nostrand Reinhold Comp.
- Smailes, A.E. 1955 "Some Reflection on the Geographical Description and Analysis of Town Scape", Institute of British Geographers Transactions and Papers.
- Tamin, Ofyar Z. 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, ITB.
- Trancik, Roger. 1986, *Finding Lost Space*, van Nostrand Reinhold Comp.
- Yunus, Hadi Sabari. 2001, *Struktur Tata Ruang Kota*, Pustaka Pelajar.
- Yeates, Maurice. 1990, *The North American Cities*, Fourth edition, Harper & Row Publishers, New York.

MAKALAH :

- Dharoko, Atyanto (1989), *Makalah Seminar Nasional: Aglomerasi Perkampungan Kota: Suatu Field yang Dinamis*; Undip, Ditjen PU dan Prop. Jawa Tengah, diambil dari majalah *The Sino- Indian Frontier Dispute: Geographical Review*, Scottish Geographical magazine, 1976

BUKU DATA LAPORAN :

- RUTRK IKK Cepu 1989-2010, Bappeda Kabupaten Blora
- RDTRK s/d RTRK IKK Cepu, Bappeda Kabupaten Blora
- Evaluasi RUTRK IKK Cepu 2001, Bappeda Kabupaten Blora
- PJM-P3KT Kabupaten Blora 1998/1999 – 2003/2004, Bappeda Kabupaten Blora
- Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 23/MPP/Kep/1/1998 tentang Lembaga-lembaga Usaha Perdagangan
- Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 378/KPTS/1987 tentang Pengesahan 33 Standar Konstruksi Bangunan Indonesia.