

PERUBAHAN KONDISI SOSIAL EKONOMI PEDAGANG SEBELUM DAN SESUDAH RELOKASI TERMINAL GIRI ADIPURA DI DESA SINGODUTAN KECAMATAN SELOGIRI KABUPATEN WONOGIRI

SOCIO-ECONOMIC CONDITIONS CHANGE OF TRADERS BEFORE AND AFTER GIRI ADIPURA BUS STATION RELOCATION IN SINGODUTAN SELOGIRI WONOGIRI

Oleh: Cahayana Dewi, Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta
cahayanadewi@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (1) perubahan kondisi sosial pedagang sebelum dan sesudah relokasi Terminal Giri Adipura Wonogiri. (2) perubahan kondisi ekonomi pedagang sebelum dan sesudah relokasi Terminal Giri Adipura Wonogiri.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif. Pendekatan aktivitas manusia digunakan sebagai pendekatan keilmuan. Populasi dalam penelitian ini pedagang di Terminal Giri Adipura Wonogiri yaitu 36 responden. Subyek penelitian ini adalah pedagang yang berjualan di Terminal Giri Adipura Wonogiri sebelum dan sesudah relokasi. Obyek penelitian ini adalah perubahan kondisi sosial ekonomi pedagang sebelum dan sesudah relokasi terminal. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik pengolahan data menggunakan *editing*, *koding* dan *tabulasi*. Data dianalisis menggunakan tabel frekuensi yang dinyatakan dengan angka dan persentase.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) perubahan kondisi sosial pedagang sebelum dan sesudah relokasi dapat dilihat dari: (a) bentuk interaksi sosial sebelum relokasi berupa tukar menukar uang 44,44 persen dan peminjaman barang dagangan 27,78 persen berubah menjadi bertegur sapa 58,33 persen setelah relokasi. Waktu interaksi menjadi lebih dari 15 menit setelah relokasi. (b) Kegiatan sosial sebelum relokasi arisan rutin setiap Minggu berubah menjadi menjadi kegiatan yang bersifat insidental karena belum terbentuk kegiatan rutin setelah relokasi. (c) Pedagang kurang nyaman berjualan karena harus membawa dagangannya mendekati penumpang. (2) Perubahan kondisi ekonomi pedagang sebelum dan sesudah relokasi dapat dilihat dari: (a) Modal mengalami penurunan sebelum relokasi 47,22 persen \geq Rp. 2.000.000,00 sesudah relokasi 38,89 persen $<$ Rp.499.999,00. (b) Pendapatan bersih mengalami penurunan sebelum relokasi 47,23 persen $>$ Rp. 1.500.000,00 sesudah relokasi 72,22 persen \leq Rp.499.999,00. (c) perubahan kepemilikan barang berharga dipengaruhi oleh penurunan pendapatan.

Kata kunci : Relokasi, kondisi sosial pedagang, kondisi ekonomi pedagang.

ABSTRACT

The aim of this study is to determine: (1) changes in traders social condition before and after Giri Adipura Wonogiri bus station relocation: (2) changes in traders economic condition before and after Giri Adipura Wonogiri bus station relocation.

This study use descriptive method. Human activity approach is used as scientific approach. The study population is traders in Giri Adipura Wonogiri Bus Station, that is 36 responden. This study subject is trader who trade in Giri Adipura Wonogiri bus station before and after relocation. The study object is socioeconomic change of traders before and after bus station relocation. Data collection techniques used are observation, interviews and documentation. Data processing techniques used are editing, coding and tabulating. Data was analyzed used frequency table which was expressed with numbers and percentage.

The results showed that: (1) changes in traders social condition before and after relocation can be showed by: (a) social interaction form before relocation are money exchange 44,44 percent and borrowing merchandize 27,78 percent change to chatting each other 58,33 percent after relocation. Time for interaction become more than 15 minutes after relocation. (b) social activity before relocation was weekly regular social gathering change to incidentally activities because there is no routine activity yet after relocation. (c) Traders are less comfortable in trading because they should bring their merchandize approaching the passenger. (2) changes in traders economic condition before and after relocation can be showed by: (a) Capital decrease from before relocation was 47,22 percent \geq Rp. 2.000.000,00 to after relocation was 38,89 percent $<$ Rp.499.999,00. (b) net income decrease from before relocation was 47,23 percent $>$ Rp. 1.500.000,00 to after relocation was 72,22 percent \leq Rp.499.999,00. (c) change in treasure possession which was influenced by decline in revenue.

Keywords: *relocation, traders social condition, traders economic condition.*

I. PENDAHULUAN

Terminal transportasi merupakan simpul alih muat transportasi, yang mempunyai peranan penting dalam keterpaduan dan kesinambungan pelayanan transportasi (Sakti Adji, 2011: 1-2). Keberadaan terminal di suatu daerah merupakan pendorong tumbuhnya aktivitas perekonomian di wilayah sekitarnya. Terminal sebagai pusat pertumbuhan perekonomian memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pembangunan ekonomi.

Kabupaten Wonogiri sebagai daerah yang sedang membangun perekonomiannya membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang cukup dan memadai untuk menunjang pembangunan dan mempermudah pergerakan penduduknya. Pergerakan penduduk di wilayah Kabupaten Wonogiri yang mempunyai topografi berupa wilayah pegunungan, dengan jarak antar kecamatan yang relatif jauh sebagian besar dengan transportasi umum karena biayanya yang relatif murah dan dapat terjangkau oleh masyarakat. Hal tersebut ditunjukkan dengan data dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (DISHUBKOMINFO) Kabupaten Wonogiri dimana di wilayah Kabupaten Wonogiri tersedia bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) sebanyak 563 unit, bus AKDP sebanyak 189 unit, Bus Angkutan

Pedesaan sebanyak 607 unit, dan angkutan kota 85 unit. Sarana angkutan tersebut membutuhkan terminal yang layak dan luas untuk mengakomodasi pergerakan bus, dan perpindahan penumpang.

Terminal Induk Giri Adipura lama merupakan terminal regional yang terletak di Dusun Klampisan, Kelurahan Kaliancar Kecamatan Selogiri di sebelah utara Kota Wonogiri. Terminal ini dibangun pada tahun 1986 pada tanah seluas 21.242 m². Terminal ini belum berfungsi sebagaimana mestinya sebagai terminal penumpang tipe A yang ditandai dengan penurunan jumlah penumpang dan pengusaha angkutan umum yang memanfaatkan terminal. Fungsi terminal sebagai penggerak perekonomian di wilayah sekitarnya juga tidak optimal. Perkembangan usaha para pengusaha penjual jasa pendukung transportasi seperti para pedagang di terminal cenderung menurun setiap tahunnya. Penurunan ini disebabkan oleh banyaknya kendaraan yang tidak masuk terminal sehingga pendapatan yang diterima oleh pedagang semakin menurun.

Terminal Induk Giri Adipura lama tidak berfungsi secara optimal disebabkan oleh lokasi terminal yang kurang memberikan aksesibilitas karena tidak berada pada persimpangan trayek, atau sepanjang trayek perjalanan angkutan. Hal tersebut didasarkan

pada lokasi terminal yang berada di luar jalur perhubungan regional maupun jalur perkembangan kota. Fasilitas pendukung terminal tidak memenuhi standart sebagai terminal tipe A sehingga kurang memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa terminal. Kondisi terminal lama ini juga tidak terawat dengan baik, aspal jalan menuju terminal sudah mengelupas dan fasilitas pendukung sudah banyak yang rusak sehingga enggan dikunjungi calon penumpang dan bus.

Berdasarkan kondisi tersebut pemerintah Kabupaten Wonogiri membangun terminal induk baru yang berlokasi di Dusun Krisak Desa Singodutan Kecamatan Selogiri. Terminal baru ini merupakan pengembangan dari Sub Terminal Krisak yang sudah ada sebelumnya. Terminal diresmikan pada tanggal 16 Oktober 2014 oleh Dirjen Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.

Berdasarkan pengamatan peneliti, walaupun terminal sudah ramai penumpang, kios pedagang yang terletak di sebelah timur terminal sepi dari penumpang yang berbelanja, hal ini disebabkan oleh lokasi kios yang cukup jauh dari ruang tunggu penumpang dan parkir bus, serta ketiadaan akses langsung menuju kios tersebut. Penumpang bila berbelanja ke kios harus berjalan memutar melalui gedung terminal

yang berjarak kurang lebih 500 meter, hal ini menyebabkan calon penumpang enggan berbelanja karena khawatir meninggalkan tas dan barang bawaannya.

Selain itu perubahan status kepemilikan kios dari hak guna saat masih di terminal lama dengan sewa kios juga menjadi keprihatinan para pedagang. Pada saat di terminal lama pedagang dibebani dengan pajak sebesar Rp. 50.000,00 setiap tahun dan biaya retribusi sebesar Rp. 1.600,00 per hari. Sedangkan di terminal baru pedagang membayar biaya sewa sebesar Rp. 380.000,00 setiap tahun dan apabila tidak mampu membayar kepemilikan kios akan diambil kembali oleh pengelola terminal untuk disewakan pada orang lain. Biaya retribusi harian belum berlaku karena pendapatan pedagang masih sangat kurang.

Penurunan pendapatan pedagang di Terminal Giri Adipura menyebabkan para pedagang resah akan mengalami kebangkrutan, yang tentu akan berdampak pada kondisi perekonomian keluarga.

Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kabupaten Wonogiri merelokasi terminal ke lokasi yang lebih strategis pada dasarnya ditujukan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat dan menggerakkan perekonomian di wilayah sekitar terminal, namun tidak menutup kemungkinan adanya

dampak dari kebijakan tersebut. Lokasi terminal yang strategis meningkatkan jumlah calon penumpang dan armada angkutan yang memanfaatkan terminal, namun adanya peningkatan ini belum mampu meningkatkan pendapatan dari pedagang pemilik kios. Hal ini disebabkan oleh lokasi kios yang cukup jauh dan tidak dilewati oleh jalur bus, ketiadaan akses langsung dari ruang tunggu penumpang dan parkir bus menuju kios pedagang.

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Sebelum dan Sesudah Relokasi Terminal Giri Adipura di Desa Singodutan Kecamatan Selogiri Kabupaten Wonogiri”**.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif. Pendekatan aktivitas manusia digunakan sebagai pendekatan keilmuan. Lokasi penelitian adalah di Terminal Giri Adipura Kabupaten Wonogiri. Populasi penelitian adalah pedagang di Terminal Giri Adipura yaitu 36 pedagang. Obyek penelitian ini adalah perubahan kondisi sosial ekonomi pedagang sebelum dan sesudah relokasi terminal. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik pengolahan data

menggunakan *editing*, *koding* dan *tabulasi*. Data dianalisis menggunakan tabel frekuensi yang dinyatakan dengan angka dan persentase.

Variabel penelitian ini adalah: kondisi sosial pedagang yang terdiri dari interaksi sosial, kegiatan sosial dan kenyamanan dan kepastian berdagang. Kondisi ekonomi pedagang yang terdiri dari modal, pendapatan dan kepemilikan barang berharga pedagang.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Deskripsi Daerah Penelitian

a. Letak, Luas dan Batas Wilayah

Desa Singodutan merupakan salah satu desa yang terletak di Kecamatan Selogiri, Wonogiri. Letak astronomis Desa Singodutan adalah 7°47'21" - 7°48'33" LS dan 110°53'19" - 110°54'35" BT. Data monografi Desa Singodutan menyatakan jarak Desa Singodutan dengan pusat pemerintahan Kecamatan Selogiri adalah satu setengah kilometer, dan jarak dari Ibukota Kabupaten Wonogiri adalah lima kilometer, sedangkan jarak dari Ibukota Propinsi (Jawa Tengah) adalah 110 kilometer. Luas wilayah Desa Singodutan adalah 231,5 hektar.

Secara administratif Desa Singodutan dibatasi oleh: sebelah utara adalah Desa Kaliancar (Kecamatan Selogiri), sebelah selatan adalah Desa Keloran (Kecamatan Selogiri), sebelah barat adalah Desa Jendi (Kecamatan Selogiri) dan sebelah timur adalah Desa Pare (Kecamatan Selogiri).

Desa Singodutan berada pada ketinggian 115 meter di atas permukaan laut. Kondisi tanah di Desa Singodutan sebagian besar merupakan tanah lempung dan berwarna hitam dengan tingkat kemiringan tanah adalah 50 derajat.

b. Tata Guna Lahan

Penggunaan lahan terbesar di Desa Singodutan adalah untuk persawahan yaitu 85 hektar atau 36,72 persen dan pemukiman 77 hektar atau 33,26 persen. Terminal Giri Adipura menggunakan lahan seluas 5 hektar atau 2,16 persen.

2. Gambaran Umum Terminal

a. Letak dan Luas Terminal Giri Adipura

Terminal Induk Giri Adipura terletak di Dusun Krisak, Desa Singodutan, Kecamatan Selogiri, Kabupaten Wonogiri. Luas terminal 50.800 m². Terminal ini dibangun

pada tahun 2010 sampai dengan 2014 dengan biaya sebesar Rp. 37.500.000.000,00 yang berasal dari APBN, APBD Provinsi Jawa Tengah dan APBD Kabupaten Wonogiri. Terminal ini dibangun diatas lahan bekas Sub Terminal Krisak.

Terminal ini terletak di jalur regional dan memiliki batas-batas adalah sebelah utara, selatan dan barat berupa persawahan dan sebelah timur merupakan pemukiman penduduk.

Terminal Giri Adipura merupakan terminal penumpang Tipe A yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (Angkuta) dan angkutan pedesaan (Angkudes) di Kabupaten Wonogiri.

b. Sarana dan Prasarana di Terminal Giri Adipura

Kondisi sarana dan prasarana di Terminal Giri Adipura sudah memenuhi syarat untuk operasionalisasi terminal tipe A sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

c. Perbedaan Terminal Giri Adipura Lama dan Terminal Giri Adipura Baru.

Kondisi fisik serta sarana dan prasarana yang terdapat pada Terminal Giri Adipura lama berbeda dengan Terminal Giri Adipura yang baru. Perbedaan ini dapat dilihat dari:

1) Lokasi

Terminal lama berlokasi di luar jalur perhubungan regional dan perkembangan kota sedangkan terminal baru pada jalur perhubungan regional dan perkembangan kota.

2) Luas

Luas terminal lama 2 hektar, sedangkan terminal baru 5 hektar.

3) Aksesibilitas

Terminal lama hanya bisa diakses dari satu arah, sedangkan terminal baru dapat diakses dari dua arah.

4) Sarana dan prasarana yang tersedia

Terminal lama tidak memiliki ruang parkir untuk angkutan dan angkudes, fasilitas pendukung belum lengkap dan jalur keluar masuk dan jalur transit berupa jalan berlapis aspal dan kondisi

rusa. Terminal baru sudah memiliki ruang parkir untuk angkutan dan angkudes, fasilitas pendukung sudah lengkap dan seluruh jalan sudah ditutup dengan paving blok dan kondisi baik.

5) Keamanan dan kenyamanan,

Terminal lama kurang aman dan nyaman (ruang tunggu terbuka dan tidak terdapat fasilitas pengamanan), sedangkan terminal baru lebih aman dan nyaman (ruang tertutup dan sirkulasi udara terjaga dengan AC, terdapat CCTV dan Pos Polisi untuk menjamin keamanan).

6) Penataan pedagang

Penataan pedagang di terminal lama kurang terstruktur, sedangkan di terminal baru sudah terstruktur dimana pedagang ditata menurut jenis usaha dagang

3. Karakteristik Responden

a. Umur responden

Umur pedagang di Terminal Giri Adipura berkisar antara 35 tahun sampai dengan 70 tahun dengan kelompok umur yang memiliki frekuensi paling banyak adalah 47 – 52 tahun dan 53 – 58 tahun yaitu 25

persen responden, sedangkan frekuensi paling sedikit terdapat pada 41 – 46 tahun sebanyak 8,33 persen responden. Hal ini berarti bahwa pedagang di Terminal Giri Adipura tergolong dalam usia produktif (15 – 64 tahun)

b. Jenis Kelamin

Pedagang di terminal Giri Adipura sebagian besar merupakan perempuan yaitu sebanyak 69,44 persen, sedangkan laki-laki sebanyak 30,56 persen. Pedagang yang berjenis kelamin perempuan ini berdagang guna membantu memenuhi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari dan menambah pendapatan dalam keluarga.

c. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan adalah salah satu tolak ukur dalam menilai kualitas manusia. Semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin tinggi kualitas manusia tersebut.

Tingkat pendidikan pedagang di Terminal Giri Adipura yaitu tidak tamat SD 30,56 persen, Tamat SD 5,56 persen, tamat SMP 16,67 persen, tamat SMA 38,88 persen, dan tamat perguruan tinggi 8,33 persen. Tingkat pendidikan responden ini

menunjukkan bahwa pendidikan sebagian besar responden masih rendah.

4. Perubahan Kondisi Sosial dan Ekonomi Pedagang Sebelum dan Sesudah Relokasi Terminal Giri Adipura

a. Perubahan Kondisi Sosial Pedagang Sebelum dan Sesudah Relokasi

1) Interaksi Sosial

Interaksi sosial antar sesama pedagang sebelum dan sesudah relokasi tidak mengalami perubahan. Pedagang berinteraksi dengan pedagang lainnya karena menganggap pentingnya interaksi untuk menunjang dan membantu dalam proses berjualan sehari-harinya.

Sebelum relokasi bentuk interaksi dalam hal tukar-menukar uang 44,44 persen, peminjaman barang dagangan 27,78 persen, menitipkan kios sementara atau hanya sekedar bertegur sapa dan mengobrol.

Bentuk interaksi terjadi perubahan dari yang berhubungan langsung dengan aktivitas berjualan menjadi bentuk interaksi informal seperti tegur

sapa atau mengobrol 58,33 persen.

Waktu yang diperlukan dalam berinteraksi mengalami perubahan, sebelum relokasi waktu yang diperlukan <15 menit karena pedagang sibuk melayani pembeli, sedangkan sesudah relokasi waktu yang digunakan >15 menit karena aktivitas berjualan masih sepi.

2) Kegiatan Sosial

Partisipasi pedagang dalam mengikuti kegiatan sosial sebelum relokasi 80,56 persen dan sesudah relokasi 75 persen. Penurunan jumlah pedagang yang mengikuti kegiatan sosial dikarenakan belum terbentuknya kegiatan yang rutin sesudah relokasi.

Bentuk kegiatan sosial pedagang mengalami perubahan, sebelum relokasi kegiatan sosial yang paling banyak diikuti adalah arisan rutin 44,44 persen, sedangkan setelah relokasi kegiatan arisan rutin belum terbentuk lagi. Jumlah responden yang mengikuti perkumpulan pedagang setelah relokasi

meningkat dari 11,11 persen menjadi 36,11 persen.

Perubahan pada bentuk dan intensitas kegiatan sosial ini disebabkan sesudah relokasi belum terdapat kegiatan-kegiatan yang bersifat rutin dan pedagang merasa perlu membentuk perkumpulan untuk menampung dan menyampaikan aspirasi pedagang terutama mengenai berbagai permasalahan saat berdagang seperti lokasi kios yang jauh dan penurunan pendapatan dalam berdagang kepada pengelola terminal.

3) Kenyamanan dan Kepastian Berdagang,

Kenyamanan dalam berdagang sebelum dan sesudah relokasi mengalami perubahan, sebelum relokasi sebagian besar pedagang 94,44 persen merasa lebih nyaman berdagang. Sesudah relokasi 83,33 persen menyatakan tidak nyaman berada di terminal baru, hal ini disebabkan jauhnya lokasi kios dari tempat parkir bus.

Permasalahan dalam berdagang sebelum relokasi 30,56 persen responden mengatakan ada

permasalahan, sedangkan sesudah relokasi 80,56 persen responden mengatakan ada permasalahan. Permasalahan sebelum relokasi antara lain rusaknya kios, bus jarang masuk terminal serta kondisi jalan dan fasilitas terminal yang rusak. Permasalahan sesudah relokasi sebagian besar responden mengatakan lokasi kios yang jauh dan tambahnya persaingan dari pedagang Sub Terminal Krisak lama.

Kepastian dan kemajuan dalam berusaha 88,89 persen responden mengatakan kepastian dan kemajuan usahanya di terminal lama. Hal ini disebabkan karena dekatnya lokasi kios dengan parkir bus dan ruang tunggu penumpang sehingga pendapatan banyak, Sesudah direlokasi sebagian besar pedagang 83,33 persen merasa kurang nyaman dan tidak ada kepastian usaha dalam berdagang disebabkan oleh lokasi kios yang jauh dari ruang tunggu penumpang sehingga pendapatan pedagang berkurang dan meningkatnya daya saing karena adanya penambahan

pedagang. Sebagian pedagang lainnya 16,67 persen menyatakan masih terdapat kepastian dalam usaha berdagang yang disebabkan oleh adanya peningkatan jumlah bus dan penumpang yang masuk ke terminal, fasilitas sarana dan prasarana terminal yang lebih lengkap dan bangunan kios permanen.

c. Perubahan Kondisi Ekonomi Pedagang Sebelum dan Sesudah Relokasi Terminal Giri Adipura Wonogiri.

1) Modal

Modal untuk berdagang mengalami penurunan, sebelum relokasi modal pada kisaran \geq Rp.2000.000,00 sebanyak 47,22 persen, sedangkan setelah relokasi modal pedagang pada kisaran $<$ Rp.499.999,00 sebanyak 38,89 persen, sehingga terdapat penurunan modal yang diperlukan oleh pedagang hampir sebesar Rp.1.500.000,00. Penurunan pada modal berdagang tersebut disebabkan pedagang mengurangi jumlah barang yang dijual karena kurang laku dan masih terdapat

sisia barang dagangan dari kios di terminal lama.

Cara memperoleh modal sebelum dan sesudah relokasi sama, modal berasal dari modal sendiri. Sebagian besar responden tidak kesulitan dalam memperoleh modal. Modal telah mereka siapkan sebelum memulai usaha berdagangnya.

2) Pendapatan

Pendapatan pedagang dari berjualan, sesudah relokasi Terminal Giri Adipura mengalami perubahan yaitu menurun. Pada kisaran \geq Rp.2.000.000,00 dari 47,22 persen sebelum relokasi menjadi 5,56 persen setelah relokasi. Pendapatan pada kisaran Rp.1.500.000,00-Rp.1.999.999,00 dari 16,67 persen menurun menjadi 2,78 persen.

Penurunan pendapatan ini disebabkan oleh lokasi kios yang jauh dari tempat pemberhentian bus atau ruang tunggu penumpang dan kurangnya akses penumpang ke kios sehingga jumlah pembeli berkurang.

Pendapatan dari pekerjaan sampingan mengalami sedikit

perubahan. Pendapatan dari pekerjaan sampingan tidak berpengaruh dengan adanya relokasi terminal. Pengeluaran rutin pedagang setelah relokasi mengalami peningkatan.

Pendapatan bersih sebelum relokasi sebagian besar terdapat pada kelas lebih dari atau sama dengan Rp 2.000.000,00 yaitu sebanyak 30,56 persen responden, sebaliknya setelah relokasi pendapatan bersih sebagian besar berada pada kelas kurang atau sama dengan dari Rp 499.999,00 sebanyak 72,22 persen responden.

Penurunan pendapatan bersih ini dipengaruhi oleh penurunan pendapatan dari hasil berdagang di Terminal Giri Adipura setelah direlokasi.

3) Kepemilikan Barang Berharga

Kepemilikan alat transportasi sedikit mengalami perubahan, dimana sebelum relokasi terdapat 47,22 persen responden yang memiliki sepeda motor, sesudah relokasi terdapat 55,56 persen responden yang memiliki sepeda motor. Peningkatan kepemilikan sepeda motor tersebut disebabkan

oleh adanya keperluan transportasi responden untuk berdagang. Kepemilikan mobil tidak mengalami perubahan, dimana sebelum dan sesudah relokasi 16,67 persen responden memiliki satu mobil.

Kepemilikan alat komunikasi baik sebelum maupun sesudah relokasi tidak mengalami perubahan yang signifikan. Sebagian besar 69,44 persen responden memiliki *Handphone* (HP). Hal ini disebabkan para pedagang membutuhkan alat-alat tersebut untuk menunjang aktivitas berjualan. Seluruh responden memiliki televisi di dalam rumanhya.

Kepemilikan laptop sebelum relokasi sebanyak 27,78 persen responden memiliki satu laptop dan setelah relokasi 13,33 persen responden memiliki satu laptop, perubahan ini disebabkan laptop tersebut karena rusak.

Kepemilikan perhiasan berupa kalung, gelang dan cincin mengalami penurunan. Kepemilikan kalung mengalami penurunan dari sebelum relokasi

33,34 persen menjadi 19,44 persen sesudah relokasi. Kepemilikan gelang mengalami penurunan sebelum relokasi sebanyak 25 persen menjadi 11,12 persen sesudah relokasi. Kepemilikan cincin mengalami penurunan sebelum relokasi sebanyak 52,78 persen menjadi 36,11 persen setelah relokasi. Perubahan tersebut disebabkan dijual untuk memenuhi kebutuhan hidup maupun untuk menambah modal berdagang.

Kepemilikan hewan ternak berupa kambing sebelum dan sesudah relokasi 13,89 persen responden dan 16,67 persen responden. Responden yang memiliki hewan ternak berupa ayam sebelum dan sesudah sebanyak 19,44 persen dan 16,67 persen.

Kepemilikan lahan berupa sawah sebelum dan sesudah relokasi sebanyak empat dan satu responden. Kepemilikan lahan berupa ladang baik sebelum dan sesudah relokasi sebanyak empat responden. Perubahan tersebut selain dijual untuk kebutuhan juga

disebabkan sawah yang dimiliki salah satu responden dibeli pemerintah untuk pembangunan Terminal Giri Adipura.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Perubahan kondisi sosial pedagang di Terminal Giri Adipura mengalami perubahan bentuk interaksi, dari tukar menukar uang 44,44 persen dan peminjaman barang dagangan 27,78 persen sebelum relokasi menjadi bentuk interaksi informal yaitu mengobrol, tegur sapa dan berdiskusi sebanyak 58,33 persen setelah relokasi. Waktu interaksi setelah relokasi menjadi lebih dari 15 menit. Kegiatan sosial mengalami perubahan dari arisan rutin setiap hari Minggu menjadi kegiatan bersifat insidental misalnya perkumpulan pedagang setelah relokasi karena belum terbentuk kegiatan rutin. Kenyamanan pedagang berkurang setelah relokasi lokasi kios jauh dari pembeli sehingga pedagang harus membawa dagangannya mendekati pembeli.

2. Perubahan kondisi ekonomi pedagang mengalami penurunan modal dan pendapatan. Modal sebelum relokasi pada kisaran \geq Rp.2000.000,00 sebanyak 47,22 persen setelah relokasi pada kisaran $<$ Rp.499.999,00 sebanyak 38,89 persen. Sebelum relokasi pendapatan pedagang pada kisaran $>$ Rp.1.500.000,00 sebanyak 47,23 persen, setelah relokasi pada kisaran \leq Rp.499.999,00 sebanyak 72,22 persen. Penurunan pendapatan tersebut berpengaruh pada kepemilikan barang berharga pedagang.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti ingin menyampaikan beberapa saran antara lain:

1. Bagi pihak pengelola Terminal Giri Adipura dapat menampung keluhan dari para pedagang dan memberikan akses dari kios berjualan menuju lokasi parkir bus.
2. Bagi para pedagang untuk meningkatkan interaksi antar pedagang dan pengelola di Terminal Giri Adipura.
3. Bagi mahasiswa perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai

perubahan sosial dan ekonomi setelah relokasi terminal terhadap pedagang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariani. (2011). Dampak Relokasi Pedagang Kaki Lima Terhadap Pendapatan Pedagang kaki lima di Pasar Rakyat Dusun Tungkul Desa Hilir Kantor Kota Ngabang Kabupaten Landak Propinsi Kalimantan Barat. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial UNY.
- Damsar. (1997). *Sosiologi Ekonomi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Dwi Elyani. Dampak Relokasi Pasar Imogiri Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang di Pasar Imogiri Kecamatan Imogiri Kabupaten Bantul. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial UNY.
- Gilarso. (2002). *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro*. Yogyakarta: Kanisius.
- GuritaAdytiasari. (2011). Terminal Bus Tipe B Kabupaten Wonogiri Dengan Penekanan Desain Arsitektur Modern - Fungsionalisme. *Tugas Akhir*. Semarang: Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik UNDIP.
- Inti Hanggita. (2013). Kondisi Sosial-Ekonomi Pedagang Pada Obyek Wisata Pantai Parangtritis Kecamatan Kretek Kabupaten Bantul. *Skripsi*. Yogyakarta: Fakultas Ilmu Sosial UNY.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang *Lalu Lintas Jalan*.
_____. No. 35 Tahun 2003 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*.
- Kolcaba, K. (2003). *Comfort Theory and Practice: A Vision Holistic Health Care and Research*. New York: Springer Publishing Company
- Mankiw, Gregory. (2006). *Pengantar Ekonomi Mikro*. Jakarta: Salemba Empat
- Matthew, Bishop. (2010). *Ekonomi*. Yogyakarta: Pustaka Baca
- Moh. Pabundu Tika. (2005). *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Nursyid Sumaatja. (1998). *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisis Keruangan*. Bandung: Alumnus
- Pemerintah Desa Singodutan, Kecamatan Selogiri, Wonogiri. *Daftar Isian Potensi Desa dan Kelurahan tahun 2014*.
_____. *Laporan Bulanan Desa/Kelurahan Maret 2015*.
- Sakti Adji Sasmita. (2011). *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sihono. (2006). Pengaruh Lokasi Terhadap Aktivitas Terminal Studi Kasus: Terminal Giri Adipura dan Sub Terminal Krisak Kota Wonogiri. Semarang: Pascasarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. *Tesis*
- Soediyono Reksoprayitno. (1992). *Ekonomi Makro Pengantar Analisis Pendapatan Nasional*. Yogyakarta: Liberty Yogyakarta.
- Soerjono Soekanto. (2010). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. (2012). *Metode penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.

Suharyono dan Moch. Amien. (1994). *Pengantar Filsafat Geografi*. Jakarta: Direktorat Pendidikan Tinggi.

Supardi. (2011). *Dasar-Dasar Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Ombak.

Suryosubroto. (2010). *Beberapa Aspek Dasar-Dasar Kependidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Tarigan, Robinson. (2008). *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Penerbit PT Bumi Aksara.

Undang- Undang Nomor 22 Tahun (2009). *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

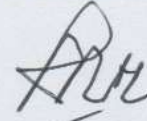
Undang-Undang Republik Indonesia No. 23 Tahun. (2003). *tentang Pendidikan Nasional*

Zahnd, Markus. (2006). *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius

<http://www.wonogirikab.go.id/home.php?mode=content&submode=detail&id=3470>.
Dirjen hubdar resmikan terminal tipe A Wonogiri. Diakses tanggal 3 November 2014. Pukul 15.00.

Yogyakarta, 14 Juli 2015

Dosen Pembimbing,



Drs. Agus Sudarsono, M.Pd
NIP. 19530422 198011 1 001