

URBAN SPRAWL & DINAMIKA SOSIAL EKONOMI

Munculnya wilayah-wilayah peri urban pada daerah pinggiran akan mengalami transformasi struktur pada wilayah tersebut. Menurut McGee (dalam Giyarsih, 2012), proses transformasi tersebut sebagai proses kotadesasi, yaitu perubahan struktur wilayah agraris ke arah struktur nonagraris. Proses transformasi wilayah tersebut tentunya bukan hanya fisik, tetapi juga perubahan sosio-ekonomi dan budaya penduduk perdesaan yang antara lain menyangkut struktur produksi, mata pencaharian, dan adat istiadat penduduk. Proses kotadesasi ini juga ditandai dengan adanya pencampuran aktivitas urban dan rural dalam satu wilayah yang sama sehingga mobilitas penduduknya tidak hanya bergerak mengarah pada pusat kota tetapi juga intens di dalam zona kotadesasi itu sendiri. Menurut Yunus (2008), pencampuran antara bentuk pemanfaatan lahan kedesaan dan kota paling intensif terjadi di sepanjang jalur transportasi yang menghubungkan antara kota yang satu dengan kota yang lainnya sehingga membentuk koridor antar-kota. Oleh karena itu, seiring perkembangannya wilayah sepanjang jalur transportasi tersebut akan terus mengalami proses transformasi wilayah baik secara fisik, sosial-budaya dan ekonomi sehingga akan menimbulkan transformasi wilayah yang signifikan dari sifatnya kedesaan menjadi sifat kota.



ISBN 978-623-88503-3-4



URBAN SPRAWL & DINAMIKA SOSIAL EKONOMI

Muhammad Multazam Saleh | Batara Surya | Syafri | Muhammad Arief Nasution

Muhammad Multazam Saleh | Batara Surya
Syafri | Muhammad Arief Nasution



Penerbit:
Chakti Pustaka Indonesia

URBAN SPRAWL & DINAMIKA SOSIAL EKONOMI

**Muhammad Multazam Saleh
Batara Surya
Syafri
Muhammad Arief Nasution**

URBAN SPRAWL & DINAMIKA SOSIAL EKONOMI

Copyright@penulis 2023

Penulis:

Muhammad Multazam Saleh

Batara Surya

Syafri

Muhammad Arief Nasution

Editor:

Syamsul Bahri

Aslam Jumain

Tata Letak & Sampul:

Mutmainnah

vi + 82 halaman

15,5 x 23 cm

Cetakan: 2023

Dicetak Oleh: CV. Berkah Utami

ISBN: 978-623-88503-3-4

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
Dilarang memperbanyak seluruh atau sebagian isi buku ini
tanpa izin tertulis penerbit



Penerbit: Chakti Pustaka Indonesia
Jl. Ir. Sutami Ruko Villa Mutiara Indah
Kelurahan Bulurokeng, Kec. Biringkanaya
Makassar - 90241

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan berkahnya, sehingga penyusunan buku ini dapat di selesaikan yang berjudul **“Urban Sprawl & Dinamika Sosial Ekonomi”**. Melalui perhelatan waktu yang relatif panjang, akhirnya buku ini tiba pada suatu titik pendedikasiannya oleh sebuah tuntutan dari sebuah tuntutan dari sebuah implementasi akademik.

Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati, pada kesempatan ini patutlah kiranya penulis menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, baik yang langsung maupun yang tidak langsung, yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian buku ini.

Walaupun masih jauh dari kesempurnaan, besar harapan kami kiranya buku ini dapat bermanfaat bagi pembaca semoga Tuhan yang maha pengasih memberikan rahmat kepada kita semua. Amin...

Makassar, November 2022

Penulis

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi.....	v
BAB I PENDAHULUAN	1
BAB II TINJAUAN TEORITIS	7
A. Teori Teoritis	7
B. Gaya Sentrifugal dan Sentripetal.....	8
C. Teori Polarisasi Ekonomi.....	11
D. Teori Kotadesasi.....	15
BAB II URBAN SPRAWL	19
A. Transportasi	19
B. Aksesibilitas.....	25
C. Proses Urban Sprawl	27
D. Tipologi Urban Sprawl	31
E. Tata Guna Lahan.....	34
BAB IV TRANSFORMASI EKONOMI & SOSIAL WILAYAH PERI URBAN	41
A. Perspektif Kegiatan Penduduk Asli	41
B. Perspektif Penduduk Pendetang.....	43
C. Perspektif Mata Pencaharian	45
D. Perspektif Profesi	46
E. Perspektif Kekerabatan.....	47
F. Perspektif Kelembagaan.....	49
G. Perspektif Strata Sosial	50
H. Perspektif Kontrol Sosial	51
I. Mobilitas Penduduk	52

BAB V	DAMPAK FENOMENA URBAN SPRAWL	
	PERKOTAAN.....	55
	A. Polarisasi Keruangan.....	55
	B. Keberadaan Pelayanan Umum	59
	C. Tingkat Aksesibilitas.....	60
	D. Kebijakan Pemerintah.....	61
	E. Karakteristik Fisik dan Kepemilikan Lahan	62
	F. Prakarsa Pengembang	64
	G. Identitas Urban Sprawl.....	67
BAB VI	PENUTUP	75
	DAFTAR PUSTAKA	79

BAB 1

PENDAHULUAN

Wilayah perkotaan sebagai pusat pemerintahan dan perkenomian akan terus tumbuh dan berkembang. Berkembangnya sebuah kota tidak terlepas karena adanya interaksi antara manusia dan lingkungannya. Ketidakmampuan pusat kota menampung gejala pertumbuhan penduduk dengan segala aktivitas perkembangan yang ada mengakibatkan ekspresi keruangan perkotaan bergerak kearah pinggiran kota (*urban Fringe*). E. W. Burgess pada teori konsentrisnya dalam Yunus (2008) menegaskan bahwa perkembangan suatu kota akan berkembang menjauhi inti kota dalam hal ini berkembang ke arah keluar. Perkembangan kota ke arah keluar pada semua arah seperti membentuk lingkaran sehingga membentuk lapisan-lapisan zona dengan pusat atau inti kota berada di tengah.

Perkembangan kota ke arah pinggiran menyebabkan terjadinya gejala pengambilalihan lahan non urban menjadi lahan urban disebut sebagai "invasion" oleh Yunus (dalam Rangkuti, 2017). Gejala pengambilalihan lahan tersebut sering kali dijumpai pada kota-kota metropolitan di negara-negara berkembang seperti Indonesia. Perkembangan ekonomi perkotaan yang begitu cepat, menyebabkan terjadinya eskpansi wilayah perkotaan ke arah pinggiran secara

horizontal. Ekspansi keruangan tersebut kemudian memunculkan suatu wilayah yang didefinisikan sebagai wilayah peri urban.

Myrdal (dalam Suparmini, 2007) wilayah perkotaan sebagai pusat pertumbuhan merupakan wilayah yang menjadi daya tarik bagi tenaga buruh, tenaga terampil, modal dan barang dagangannya dan pertumbuhan yang semakin pesat menimbulkan polarisasi pertumbuhan ekonomi. Dampak dari adanya polarisasi ekonomi pada pusat pertumbuhan yaitu akan menimbulkan *spread effect* yaitu dampak penyebaran pusat pertumbuhan dari pusat (*core*) menuju daerah pinggiran (*periphery*).

Munculnya wilayah-wilayah peri urban pada daerah pinggiran akan mengalami transformasi struktur pada wilayah tersebut. Menurut McGee (dalam Giyarsih, 2012), proses transformasi tersebut sebagai proses kotadesasi, yaitu perubahan struktur wilayah agraris ke arah struktur nonagraris. Proses transformasi wilayah tersebut tentunya bukan hanya fisik, tetapi juga perubahan sosio-ekonomi dan budaya penduduk perdesaan yang antara lain menyangkut struktur produksi, mata pencaharian, dan adat-istiadat penduduk. Proses kotadesasi ini juga ditandai dengan adanya pencampuran aktivitas urban dan rural dalam satu wilayah yang sama sehingga mobilitas penduduknya tidak hanya bergerak mengarah pada pusat kota tetapi juga intens di dalam zona kotadesasi itu sendiri.

Menurut Yunus (2008), pencampuran antara bentuk pemanfaatan lahan kedesaan dan kota paling intensif terjadi di sepanjang jalur transportasi yang menghubungkan

antara kota yang satu dengan kota yang lainnya sehingga membentuk koridor antar-kota. Oleh karena itu, seiring perkembangannya wilayah sepanjang jalur transportasi tersebut akan terus mengalami proses transformasi wilayah baik secara fisik, sosial-budaya dan ekonomi sehingga akan menimbulkan transformasi wilayah yang signifikan dari sifatnya kedesaan menjadi sifat kekotaan.

Dalam sebuah penelitian yang dilakukan oleh Umar (2014), mengemukakan bahwa laju perkembangan fisik wilayah tertinggi yang terjadi pada wilayah peri urban kota Makassar terjadi pada Kelurahan Samata, Kabupaten Gowa. Salah satu faktor yang paling mempengaruhi perubahan fisik yang signifikan pada wilayah tersebut karena terbangunnya jaringan jalan Tun Abdul Razak yang menjadi konektivitas antar wilayah Kota Makassar dan Kelurahan Samata, Gowa. Perkembangan kota Makassar yang mengarah keluar dan efek dari polarisasi ekonomi sehingga koridor Jalan Tun Abdul Razak diindikasikan sebagai penyatu koridor antar Hertasing-Samata. Koridor Jalan Tun Abdul Razak akhirnya mengalami transformasi fisik spasial yang begitu cepat sehingga memunculkan fungsi-fungsi ruang baru yang mengakibatkan perubahan penggunaan lahan pada sepanjang koridornya.

Perubahan penggunaan lahan pada koridor Jalan Tun Abdul Razak dapat dilihat dengan semakin berkurangnya lahan pertanian dan lahan kosong seiring bertambahnya fungsi ruang baru seperti permukiman, sarana perdagangan, pendidikan dan sarana pelayanan umum. Hal ini merupakan efek dari pertumbuhan kawasan CBD (*Central Business*

District) baru pada kawasan CBD Panakkukang. Data menunjukkan dalam kurun waktu dari tahun 2001-2019 pada wilayah koridor ini, luas lahan persawahan berkurang hingga 351,25 ha, luas lahan kebun campuran berkurang hingga 15,31 ha dan bertambahnya kawasan permukiman sebesar 165.36 Ha (Surya dkk, 2020).

Pergeseran ciri kekotaan pada koridor Jalan Tun Abdul Razak yang begitu cepat mengakibatkan timbulnya gejala urban sprawl pada wilayah ini. Setioko (dalam Hanief, 2014) mengemukakan bahwa sprawl bisa dideskripsikan sebagai pembangunan yang tidak terencana, menyebar, kepadatan rendah dan tidak terstruktur di kawasan pinggiran.

Gejala urban sprawl memberikan dampak negatif terhadap wilayah yang teridentifikasi mengalaminya. Efek dari munculnya kawasan permukiman baru dan lahan terbangun lainnya sehingga berkurangnya lahan pertanian dan lahan produktif lainnya yang menyebabkan terjadinya degradasi lingkungan. Kondisi tanah yang telah jenuh air dan tertutupnya saluran air oleh padatnya bangunan akan menjadikan air hujan banyak menjadi limpasan permukaan, pada akhirnya akan mengakibatkan terjadinya banjir (Dahroni dkk, 2017). Lebih lanjut Dahroni dkk, 2017 juga mengatakan bahwa perubahan jumlah area terbangun pada wilayah urban sprawl sebagai akibat dari perubahan penggunaan lahan memberikan dampak kemacetan, degradasi lahan, ancaman, kerentanan bahkan risiko bencana yang mengarah ketidakberlanjutannya suatu tatanan fisik permukiman dan sosial pada wilayah tersebut.

Modernisasi kawasan permukiman pada kawasan peri urban menimbulkan dampak segregasi sosial. Menurut Bintarto (dalam Khairunnisa, 2017), segregasi dapat dianalogikan dengan pemisahan yang dapat menimbulkan berbagai kompleks atau kelompok (clusters). Segregasi ini ditimbulkan karena perbedaan suku, perbedaan pekerjaan, perbedaan strata sosial, perbedaan tingkat pendidikan dan masih beberapa sebab-sebab lainnya. Masuknya kaum pendatang yang cenderung memisahkan diri dengan masyarakat lokal atau asli sehingga membentuk kelompok-kelompok tersendiri yang menyebabkan terjadinya kesenjangan sosial.

Masuknya kaum kelas menengah ke atas mengisi ruang-ruang kosong pada kawasan peri urban juga diindikasikan sebagai proses gentrifikasi. Gentrifikasi dimaknai sebagai bentuk transformasi kelas sosial atau daerah kosong di kawasan tengah kota menjadi kawasan kelompok kelas menengah atau untuk tujuan komersial (Lees dkk dalam Pratiyudha, 2019). Pemusatan pembangunan pada kebutuhan kelompok kelas menengah ke atas menjadikan kian tersingkirkannya keberadaan kelompok marjinal dan membawa masalah ketidakadilan dalam pembentukan ruang kota itu sendiri (Pratiyudha, 2019). Selanjutnya lambat laun kegiatan perekonomian yang berorientasi pada non agraris akan semakin dominan pada kawasan peri urban (Yunus, 2008).

Berangkat dari berbagai dampak dan permasalahan yang ditimbulkan akibat adanya fenomena urban sprawl, maka penulis bermaksud untuk mengkaji bagaimana proses

polarisasi ruang bekerja sebagai determinan urban sprawl pada koridor Jalan Tun Abdul Razak dan mengkaji bagaimana pengaruh urban sprawl terhadap dinamika sosial ekonomi pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

BAB II

TINJAUAN TEORITIS

A. Teori Konsentris

Teori konsentris adalah teori mengenai perencanaan perkotaan yang dikembangkan oleh seorang sosiolog asal Amerika Serikat bernama Ernest Burgess berdasarkan hasil penelitiannya terhadap kota Chicago yang dilakukan pada tahun 1925, inti teori kota konsentris tersebut sebagai berikut:

- 1) Pada hakikatnya, kota meluas secara seimbang dan merata dari suatu pusat atau inti sehingga muncul zona-zona baru sebagai perluasannya.
- 2) Dengan demikian, pada setiap saat dapat ditemukan sejumlah zona yang konsentris letaknya sehingga struktur kota menjadi bergelang (melingkar).
- 3) Di pusat kota terdapat Zona Pertama sebagai Central Bisnis District (disingkat CBD) jika di Chicago di sebut *loop*. Fungsi *loop* sebagai pusat atau jantung kehidupan perdagangan, perekonomian, dan kemasyarakatan. Zona kedua sebagai terdapat Zona Peralihan (*transitional zone*) yang merupakan kawasan perindustrian, disertai oleh rumah-rumah pribadi yang kuno, bahkan jika Chicago telah berubah menjadi *Chines Town* maupun pertokoan dan perkantoran berskala kecil. Zona ketiga, sebagai kawasan perumahan para buruh yang kebanyakan kaum imigran. Zona Keempat,

penghuninya kelas menengah, cukup rapi, memiliki jarak sanitasi yang lebih memadai sebagai tempat tinggal yang nyaman dan baik. Zona kelima merupakan Commuters Zone atau tempat orang yang pergi pulang setiap hari untuk bekerja. Kondisi alamnya masih asri, luas, dan mewah serta berfungsi sebagai kota kecil untuk beristirahat dan tidur atau disebut dormitory towns, disebut demikian karena perumahan untuk orang-orang kaya.

B. Gaya Sentrifugal dan Sentripetal

Perkembangan kota yang menjauhi inti kota disebabkan karena adanya dorongan dari dalam kota itu sendiri yang membawa masyarakat untuk membangun dan bermukim di daerah pinggiran kota. Charles O. Colby (1933) mengungkapkan gaya dorong tersebut sebagai gaya sentrifugal. Selain gaya sentrifugal, terdapat gaya sentripetal atau daya tarik sebuah kota untuk melakukan migrasi ke daerah perkotaan. Hal tersebut disebabkan oleh masyarakat yang berasal dari luar kota memiliki tempat-tempat di pusat kota yang strategis. Selain itu banyak masyarakat yang melakukan migrasi ke daerah perkotaan dan langsung menuju daerah-daerah pusat aktifitas kota, mencari pekerjaan dan ikut beraktifitas di daerah pusat kota tersebut.

Adapun isi pokok teori yang menyebabkan pada masyarakat kota terjadi gaya sentrifugal, yaitu sebagai berikut:

- a. Terdapat gangguan yang sering berulang, seperti kemacetan lalu lintas serta polusi udara dan bunyi

menyebabkan penduduk kota merasa tidak nyaman bertempat tinggal di tempat itu.

- b. Dalam pengembangan industry modern dan besar-besaran, memerlukan lahan relatif luas serta menjamin kelancaran transportasi dan lalu lintas. Hal itu hanya dapat dilakukan di pinggiran kota sebab kondisi kota-kota tua sangat padat.
- c. Harga sewa atau harga beli tanah di pinggir atau diluar kota jauh lebih murah daripada di kota.
- d. Di kota sudah penuh dengan gedung-gedung bertingkat tinggi, tidak mungkin lagi dapat dibangun baru, kecuali dengan biaya yang sangat tinggi.
- e. Kondisi perumahan kota umumnya padat dan sempit, sulit untuk dikembangkan lebih lanjut, kecuali dengan biaya yang tinggi. Berbeda dengan pinggir atau luar kota, serba mungkin untuk memperoleh perumahan yang lebih nyaman, segar, dan murah.
- f. Hidup di kota terasa sesak, penat, dan berjubel. Sedangkan di pinggir atau diluar kota lebih terasa asri, segar, sunyi, dan nyaman.

Namun sebaliknya, banyak juga penduduk di luar atau di pinggir kota yang justru senang tinggal di kota. Penyebabnya berkaitan dengan gaya sentripetal, yaitu sebagai berikut:

- a. Memiliki tempat-tempat di pusat kota yang strategis, sangat cocok untuk pengembangan

industri dan merupakan kemudahan tersendiri dalam operasi industry.

- b. Berbagai perusahaan dan bisnis, biasanya lebih menyukai lokasi-lokasi ddekak stasiun kereta api, pelabuhan, terminal bus, maupun pusat-pusat keramaian public lainnya.
- c. Dalam dunia bisnis, lebih menyukai dan kecendrungan adanya konsentrasi-konsentrasi penjual jasa, seperti penjahit, tempat praktik para dokter, pengacara, tukang gigi, pemangkas rambut dan kecantikan, biassanya terdapat pada lokasi yang berdekatan.
- d. Selain itu, di kota-kota sudah tersusun pusat-pusat perbelanjaan, seperti took-toko.tekstil, elektronik, perhiasan (emas dan perak), pakaian jadi, makanan dan minuman, barang-barang kelontong, mainan anak dan sebagainya.
- e. Banyaknya flat-flat atau rumah tersusun untuk masyarakat kecil, setidaknya dapat meringankan harga sewa bagi penduduk kota.
- f. Kota pun menyediakan sejumlah tempat hiburan, olahraga, seni budaya, pendidikan, di samping menyediakan pekerjaan.

Para pegawai dan pekerja kota lainnya, lebih menyukai tempat tinggal yang tidak berjauhan dengan tempat kerjanya. Artinya, kota tetap diminati sebagai kebutuhan untuk bertempat tinggal karena dekat dengan tempat bekerja.

C. Teori Polarisasi Ekonomi

Hirschman adalah seorang penganjur teori pertumbuhan tidak seimbang. Secara geografis, pertumbuhan ekonomi pasti tidak seimbang. Dalam proses pertumbuhan tidak seimbang selalu dapat dilihat bahwa kemajuandi suatu tempat (titik) menimbulkan tekanan-tekanan, ketegangan-ketegangan, dan dorongan-dorongan kearah perkembangan pada tempat-tempat (titik-titik) berikutnya. Hirschman (1958), menyadari bahwa fungsi-fungsi ekonomi berbeda tingkat intensitasnya pada tempat yang berbeda. Pertumbuhan ekonomi diutamakan pada titik originalnya sebelum disebarkan ke berbagai tempat lainnya. Ia menggunakan istilah Titik Pertumbuhan (Growing Point) atau Pusat Pertumbuhan (Growing Centre).

Di suatu negara terdapat beberapa titik pertumbuhan, dimana industri berkelompok di tempat itu, karena diperoleh beberapa manfaat dalam bentuk penghematan-penghematan dan kemudahan-kemudahan. Kesempatan investasi, lapangan kerja dan upah buruh relatif tinggi lebih banyak terdapat di pusat- pusat pertumbuhan dari pada daerah belakang. Antara pusat dan daerah belakang terdapat ketergantungan dalam suplai barang dan tenaga kerja. Pengaruh yang paling hebat adalah migrasi penduduk ke kota-kota besar (urbanisasi) akan dapat mengabsorsikan tenaga kerja yang trampil dan pihak lain akan mengurangi pengangguran tidak kentara di daerah belakang. Hal ini tergantung pada tingkat koplementaritas antara dua tempat tersebut.

Jika komplementaritas kuat akan terjadi proses penyebaran pembangunan ke daerah-daerah belakang (trikling down) dan sebaliknya jika komplementaritas lemah akan terjadi pengaruh polarisasi (Keban, 1995). Jika pengaruh polarisasi lebih kuat dari pengaruh penyebaran pembangunan maka akan timbul masyarakat dualistik, yaitu selain memiliki ciri-ciri daerah perkotaan modern juga memiliki daerah perdesaan terbelakang (Hammand, 1985, Indra Catri, 1993). Walaupun terlihat suatu kecenderungan yang suram namun Hirschman optimis dan percaya bahwa pengaruh trikling-down akan mengatasi pengaruh polarisasi. Misalnya bila daerah perkotaan berspesialisasi pada industri dan daerah perdesaan berspesialisasi pada produksi primer, maka meluasnya permintaan daerah perkotaan harus mendorong perkembangan daerah perdesaan, tetapi apa yang terjadi tidak seperti yang diharapkan. Pada khususnya ada kemungkinan besar bahwa elastisitas penawaran jangka pendek di daerah perdesaan adalah sedemikian rendah sehingga dasar pertukaran akan berubah merugikan daerah perkotaan. Dalam jangka panjang penghematan-penghematan eksternal dan tersedianya komplementaritas di pusat-pusat akan menjamin penyebaran pembangunan ke daerah-daerah disekitarnya.

Pada sisi lain, berdasarkan konseptual yang serupa mengenai struktur titik-titik pertumbuhan dan daerah-daerah belakang, Myrdal (1957) menggunakan istilah *Backwash effect* dan *Spread Effect* yang artinya persis serupa dengan polarisasi dan pengaruh trikling down. Namun demikian, dalam penekanan pembahasan dan kesimpulan-kesimpulan

terdapat perbedaan yang cukup besar. Analisa Myrdal memberikan kesan pesimistis, ia berpendapat bahwa polarisasi muncul lebih kuat dari pada penyebaran pembangunan, permintaan faktor-faktor produksi akan menumpuk di daerah-daerah perkotaan yang memberikan manfaat kepadanya, dan sebaliknya di daerah perdesaan yang tidak menguntungkan akan menipis. Pesimisme tersebut dapat dimaklumi karena Myrdal tidak memaklumi bahwa timbulnya titik pertumbuhan adalah suatu hal yang tidak terelakkan dan merupakan syarat bagi perkembangan selanjutnya dimana-mana. Pusat pemikiran Myrdal pada kausasi kumulatif menyebabkan ia tidak dapat melihat dengan titik balik apabila perkembangan kearah polarisasi di suatu wilayah sudah berlangsung untuk beberapa waktu. Kausasi sirkuler kumulatif selalu meghasilkan penyebaran pembangunan yang lemah dan tidak pemerataan, atau dapat dikatakan bahwa mobilitas akan memperbesar ketimpangan pendapatan dan migrasi akan memperbesar ketimpangan regional.

Berdasarkan pada perbedaan pandangan diatas, maka kebijaksanaan perspektif yang dianjurkan oleh Hirschman dan Myrdal berbeda pula. Hirschman menyarankan agar membentuk lebih banyak titik-titik pertumbuhan supaya dapat menciptakan pengaruh-pengaruh penyebaran pembangunan yang efektif, sedangkan Myrdal menekankan pada langkah-langkah kebijaksanaan untuk melemahkan backwash effects dan memperkuat spread effect agar proses kausasi sirkuler kumulatif mengarah keatas, dengan demikian semakin memperkecil ketimpangan regional

(Murtomo, 1988, Indra Catri, 1993, Keban, 1995). Gunnar Myrdal (1957) dan Aschman (1958) dalam Imelda (2013), menyerang pengertian equilibrium dalam teori ekonomi dan mengemukakan ide-ide dasar tentang polarisasi pembangunan. Menurut pandangan Myrdal, daerah-daerah inti dari perekonomian adalah magnet penguat dari kemajuan. Myrdal mengemukakan bahwa setelah pertumbuhan dimulai pada lokasi yang dipilih pada perekonomian bebas, arus masuk tenaga kerja, ketrampilan, modal dan komoditi berkembang secara spontan untuk mendukungnya. Tetapi arus ini meliputi efek backwash, ketidak samaan antara daerah-daerah yang berkembang dengan daerah-daerah lain. Daerah-daerah yang sedang tumbuh mempengaruhi daerah-daerah lain melalui dua kekuatan yang berlawanan, menurut model Myrdal disebut Efek Backwash (bersifat mendorong ke belakang) dan efek penyebaran (Spread effect dan backwash effect). Efek penyebaran menunjukkan dampak yang menguntungkan dari daerah-daerah yang makmur terhadap daerah-daerah yang kurang makmur, hal ini meliputi: meningkatnya permintaan komoditi primer, investasi dan difusi ide serta teknologi. Dalam banyak negara-negara terbelakang, efek penyebaran terbatas pada daerah-daerah disekitar pusat-pusat herarkhi perkotaan (Murtomo, 1988, Keban, 1995). Hirschman membantah bahwa memilih dan memusatkan aktivitasnya pada titik-titik pertumbuhan adalah alami bagi para pengusaha. Pembangunan lama kelamaan tidak berimbang, pertumbuhan daerah yang sedang berkembang membatasi kapasitas pertumbuhan dimana-mana. Utara

(North) menarik tenaga trampil dan tabungan dari selatan (South). Elastisitas permintaan pendapatan lebih besar untuk barang-barang buatan North, dan oleh karena itu syarat-syarat perdagangan melawan produsen South akan komoditi primernya (Jhingan, M.L. 1993, Arsyad, 1988 dalam Imelda, 2013).

D. Teori Kotadesasi

McGee (1997) mengungkapkan bahwa proses urbanisasi perdesaan ini terjadi di wilayah yang mempunyai tingkat perkembangan ekonomi yang diiringi dengan perkembangan sarana transportasi serta sarana dan prasarana sosial ekonomi. Proses urbanisasi perdesaan atau kotadesasi, merupakan proses integrasi progresif ekonomi perkotaan ke dalam ekonomi perdesaan yang disertai social sebagai masyarakat agraris perdesaan menjadi masyarakat semi perkotaan.

McGee (1997) hanya menyebutkan adanya perubahan sosial sebagai akibat proses urbanisasi perdesaan. Ahli ini tidak pernah menyatakan perubahan ekonomi, perubahan kultur, dan teknologi yang juga merupakan dampak dari proses urbanisasi perdesaan. Teori ini digunakan untuk memahami tahapan transformasi wilayah yang didasarkan pada pemahaman bahwa transformasi wilayah akan berkaitan dengan tingkat perkembangan wilayah, artinya di wilayah-wilayah yang lebih berkembang/maju maka akan memiliki tingkat transformasi yang lebih tinggi dari pada wilayah yang kurang berkembang. Dalam hal ini juga dapat pula dimaknai bahwa di wilayah-wilayah yang lebih dahulu berkembang juga mengalami transformasi wilayah yang lebih

awal. Lebih lanjut Douglass menyebutkan sebagai zones of mixed rural and urban activities and land use (Douglass, 1998).

Semakin banyaknya pengaruh peri kehidupan kota yang masuk ke daerah perdesaan ini lambat laun akan menyebabkan ciri-ciri peri kehidupan kedesaan akan semakin kabur. Seperti pernah di ungkapkan oleh Yunus (2001) dalam penelitiannya di pinggiran kota Yogyakarta yang menyebutkan bahwa : Secara teoritis, makin jauh dari daerah kekotaan yang terbangun, makin kabur pula kenampakan kekotaan yang dapat dikenali naik di dalam permukiman maupun pada bentuk-bentuk pemanfaatan lahan yang lain. Untuk lahan pertanian misalnya, semakin mendekati batas perkotaan secara fisik semakin besar kabur keberadaannya dan semakin menjauhi daerah kekotaan lahan yang terbangun semakin berkurang (Yunus, 2001).

Dalam penelitiannya Yunus (2001) telah mengidentifikasi lokasi suatu wilayah terhadap pusat kota untuk memahami ciri-ciri peri kehidupan kekotaan. Pakar tersebut mengkaitkan lokasi suatu wilayah terhadap jaringan jalan dalam memahami gejala yang sama. Penelitian ini juga berusaha mengkaitkan antara lokasi suatu wilayah dengan jaringan jalan untuk memahami pola, tahapan, dan dampak transformasi wilayah. Hasil penelitian Yunus (2001) ini di gunakan untuk memahami pola transformasi wilayah yang didasarkan pada pemahaman bahwa transformasi wilayah akan semakin berkurang intensitasnya di desa-desa yang jauh dari koridor jalan. Hasil penelitian yang lain adalah bahwa transformasi wilayah merupakan rentetan peristiwa

yang panjang dan berkaitan satu dengan lainnya. Rentetan peristiwa yang panjang ini mengubah sifat-sifat kedesaan ke sifat kota. Tahapan transformasi wilayah berawal dari pusat pedesaan di beberapa titik koridor jalan yang pada umumnya merupakan simpul penghubung transformasi. Proses ini kemudian bergerak memanjang linier ke sepanjang koridor jalan, sehingga memungkinkan terjanjinya penyatuan perkembangan wilayah pedesaan disepanjang koridor jalan (Giyarsih Muta'ali dan Pramono, 2003).

Firman (1992) dalam penelitiannya mengungkapkan bahwa proses terbentuknya mengurbankan Jakarta-Bandung diawali oleh dua kota yang menghubungkan jalur transformasi yang efektif. Pertumbuhan internal di kedua kota ini memunculkan proses pengkotaan daerah-daerah sekitarnya terutama di jalur transformasi. Hal ini ditandai dengan pergeseran karakteristik kedesaan menjadi karakteristik kota dalam dimensi sosial ekonomi. Pada awalnya Jakarta melebarkan pengaruhnya ke Botabek, Bandung manjalarkan pengaruhnya ke wilayah Kabupaten Bandung kemudian keduanya menghubungkan jalur transportasi yang efektif. Hal ini mengakibatkan perkembangan pesat daerah di koridor antarkota. Hasil penelitian ini digunakan untuk memahami tahapan transformasi wilayah di kawasan koridor antarkota yang didasarkan pada pemahaman bahwa perkembangan gejala urban sprawl dan infiltrasi nilai-nilai sosial, ekonomi, dan kultural cenderung bergerak mengikuti jalur transportasi.

BAB III

URBAN SPRAWL

A. Transportasi

Sejak dahulu manusia sudah mengenal transportasi dengan cara sederhana, misalnya sistem transportasi barang diatas kepala atau menjinjing barang/muatan menggunakan gerobak barang yang ditarik oleh hewan. Sejalan dengan perkembangan peradaban manusia, kebutuhan akan sarana transportasi juga meningkat sehingga bermunculan penemuan-penemuan baru dibidang infrastruktur dan suprastruktur transportasi yang seperti kita alami saat ini.

Transportasi atau perangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (trip) antara asal (origin) dan tujuan (destination). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. (Sukarto, 2006).

Transportasi merupakan komponen utama bagi berfungsinya suatu kegiatan masyarakat. Transportasi

berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas transportasi yang cukup. Sebaliknya daerah yang kurang baik sistem transportasinya, biasanya mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakatnya berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas. Transportasi merupakan kebutuhan turunan (derived demand) dari kegiatan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu Negara atau wilayah tercermin dari peningkatan intensitas transportasinya. Transportasi memiliki peran strategis terhadap aspek ekonomi, sosial, guna lahan atau kewilayahan, politik, keamanan, dan budaya.

1. Peranan Transportasi dalam Pengembangan Kota dan Wilayah

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari perencanaan kota dan wilayah. Rencana sarana transportasi tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari rencana itu sendiri, akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Akibat lebih lanjut adalah meningkatnya jumlah kecelakaan, pelanggaran, dan menurunnya sopan-santun berlalu-lintas, serta meningkatnya pencemaran udara. (Sukarto, 2006).

2. Transportasi Merupakan Tolok Ukur Interaksi antar Wilayah

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan.

Morlok (1998) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. (Ashry Fendi dan kawan, 2007) Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur working, opportunities, circulation, housing, recreation, and other living facilities (Ashry Fendi dan kawan, 2007). Unsur circulation adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. Sistem transportasi dan komunikasi

meliputi sistem internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas sistem jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Jenis yang kedua membahas keadaan kualitas dan kuantitas jaringan yang menghubungkan permukiman satu dengan permukiman lainnya di dalam satu kesatuan permukiman.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (network) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Ashry Fendi dan kawan, 2007).

Hurst (1974) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah (Ashry Fendi dan kawan, 2007). Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak waktu timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jarak atau kesenjangan ini dijumpai melalui proses penggudangan dengan teknik tertentu untuk mencegah kerusakan barang yang bersangkutan.

Transportasi erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu (Schumer, Ashry Fendi dan kawan, 2007). Pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan

memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia saja, tetapi juga barang dan jasa. Dengan demikian nantinya interaksi antar daerah akan lebih mudah dan dapat mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

Ullman (1945) mengungkapkan ada tiga syarat untuk terjadinya interaksi keruangan, yaitu :

- Complementarity atau ketergantungan karena adanya perbedaan demand dan supply antar daerah
- Intervening opportunity atau tingkat peluang atau daya tarik untuk dipilih menjadi daerah tujuan perjalanan
- Transferability atau tingkat peluang untuk diangkut atau dipindahkan dari suatu tempat ketempat lain yang dipengaruhi oleh jarak yang dicerminkan dengan ukuran waktu dan atau biaya perjalanan. (Ashry Fendi dan kawan, 2007).

Kebutuhan akan pergerakan bersifat merupakan kebutuhan turunan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan tidak akan terjadi seandainya semua kebutuhan tersebut menyatu dengan permukiman. Namun pada kenyataannya semua kebutuhan manusia tidak tersedia di satu tempat. Atau dengan kata lain lokasi kegiatan tersebar secara heterogen di dalam ruang. Dengan demikian perlu adanya pergerakan dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan.

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, penduduk mempunyai dua pilihan yaitu

bergerak dengan moda transportasi dan tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi biasanya berjarak pendek, sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh.

Transportasi merupakan penghubung utama antara dua daerah yang sedang berinteraksi dalam pembangunan. Tanpa adanya jaringan transportasi tidak mungkin pembangunan dapat diperkenalkan ke luar daerah. Jalan merupakan akses transportasi dari suatu wilayah menuju ke wilayah.

Aktivitas penduduk yang meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang transportasi karena manusia senantiasa memerlukan transportasi. Hal ini merupakan sesuatu hal yang merupakan ketergantungan sumberdaya antar tempat. Hal ini menyebabkan proses interaksi antar wilayah yang tercermin pada fasilitas transportasi.

B. Aksesibilitas

Konsep yang mendasari hubungan antara tataguna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas. Dalam konteks yang paling luas, aksesibilitas berarti kemudahan melakukan pergerakan di antara dua tempat. Aksesibilitas meningkat dari segi waktu dan uang. Ketika pergerakan menjadi lebih murah. Selain itu, kecendrungan untuk berinteraksi juga akan meningkat ketika biaya pergerakan menurun.

Aksesibilitas perorangan biasanya diukur dengan cara menghitung jumlah lokasi kegiatan (disebut juga peluang-opportunity) yang tersedia pada jarak tertentu dari rumah

orang tersebut dan memfaktorkan jumlah tersebut dengan jarak diantaranya. Perhitungan aksesibilitas dapat dilakukan untuk berbagai jenis peluang, seperti belanja atau bekerja. Pembangunan perdesaan pun menjadi kian lambat dan terhambat hanya karena minimnya sarana transportasi yang ada.

Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

Transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu daerah. Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan perdesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan. Terjadinya proses produksi yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta pasar dan nilai.

Aksesibilitas yang baik juga akan mendorong minat swasta dan masyarakat untuk menanamkan modalnya dalam rangka pengembangan wilayah. Dengan demikian akan memajukan kegiatan perekonomian masyarakat, dan dapat mengentaskan atau setidaknya dapat mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah yang memiliki potensi sama atau berbeda.

Agar perencanaan aksesibilitas berjalan dengan baik dan dapat dimanfaatkan secara optimal maka dapat dipakai pedoman antara lain :

- Perencanaan tersebut diintegrasikan dengan mempertimbangkan semua aspek kebutuhan rumah tangga, baik kebutuhan hidup sehari-hari, ekonomi, maupun kebutuhan sosial.
- Perencanaan tersebut berdasarkan pada sistem pengumpulan data yang cermat
- Menggunakan rumah tangga sebagai fokus dalam proses perencanaan
- Mengembangkan seperangkat set informasi yang komprehensif pada semua aspek infrastruktur perdesaan
- Mengidentifikasi intervensi-intervensi antara perbaikan sistem transportasi lokal (jalan dan pelayanan transportasi lokal) dan untuk lokasi pelayanan yang paling cocok
- Perencanaan tersebut mudah diaplikasikan
- Perencanaan tersebut murni menggunakan perencanaan pendekatan sistem bottom-up.

C. Proses Urban Sprawl

Dari waktu ke waktu, sejalan dengan selalu meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta meningkatnya tuntutan kebutuhan kehidupan dalam berbagai aspek- aspek politik, ekonomi, sosial, budaya dan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan penduduk perkotaan. Baik meningkatnya jumlah

penduduk perkotaan maupun kegiatan penduduk perkotaan telah mengakibatkan meningkatnya kebutuhan ruang kota yang besar. Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kedudukan fungsi-fungsi selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota. Gejala pengambil alihan lahan non urban di daerah pinggiran kota disebut sebagai "*invasion*". Proses perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar disebut "*urban sprawl*" (Yunus,1999).

Menurut Northam (1975) *Urban sprawl refers to the areal expansion of urban concentration beyond what they have been. Urban sprawl involves the conversion of land peripheral to urban centers that has previously been used for non urban uses to one or more urban uses.* Menurut Harvey and Clark (1971) *Urban sprawl refers to continuous expansion around large cities, where by there is always a zone of land that is in the process of being converted from rural to urban use.*

Menurut Domouchel (1976) *Urban sprawl can be defined of growth of metropolitan area through the process of development of miscellaneous types of land use in the urban fringe areas.* Sedangkan pengertian menurut Rosul (2008), *Urban Sprawl* atau dikenal dengan pemekaran kota merupakan bentuk bertambah luasnya kota secara fisik. Perluasan kota disebabkan oleh semakin berkembangnya penduduk dan semakin tingginya arus urbanisasi. Semakin bertambahnya penduduk kota menyebabkan semakin bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap perumahan, perkantoran, dan fasilitas sosial ekonomi lain.

Urban sprawl terjadi dengan ditandai adanya alih fungsi lahan yang ada di sekitar kota (urban periphery) mengingat terbatasnya lahan yang ada di pusat kota. *Urban sprawl* merupakan salah satu bentuk perkembangan kota yang dilihat dari segi fisik seperti bertambahnya gedung secara vertikal maupun horisontal, bertambahnya jalan, tempat parkir, maupun saluran drainase kota. Dampak dari pemekaran kota adalah semakin berkurangnya lahan subur produktif pertanian sehingga mengancam swasembada pangan karena terjadi perubahan peruntukan lahan pertanian menjadi lahan terbangun. Disamping itu pemekaran kota yang tidak terkendali (*unmanaged growth*) menyebabkan morfologi kota yang tidak teratur, kekumuhan (*slum*), dan permukiman liar (*squatter settlement*).

Pemilihan lokasi hunian di pinggiran kota dengan asumsi harga lahan yang lebih murah dan kondisi udara yang masih sehat. Penduduk yang semula menyewa rumah, dengan semakin meningkat pendapatan sebagian penduduk memilih lokasi tinggal di luar kota agar memiliki rumah tinggal sendiri. Sebagian penduduk yang berpenghasilan rendah dengan terpaksa menempati rumah tinggal yang sempit dan kumuh. Sebagian penduduk terpaksa tinggal di daerah genangan. Musim kemarau tergenang oleh air rob (air laut pasang), dan musim hujan tergenang oleh air hujan. Rumah dan fasilitas pendukungnya seperti jalan, saluran drainase, tiang listrik, barang elektronik menjadi rusak.

Masyarakat yang mampu pindah ke tempat lain, tetapi masyarakat yang miskin tidak ada pilihan selain tetap

bertempat tinggal disana. Bukit yang seharusnya menjadi daerah tangkapan hujan (*recharge area*) dijadikan sebagai permukiman sebagai akibat terbatasnya lahan di pusat kota. Dampaknya adalah air larian permukaan (*surface run off*) semakin tinggi dan menurunnya resapan (infiltrasi), semakin banyak vegetasi yang hilang sehingga udara semakin panas. Itulah sebabnya sumur kering pada musim kemarau karena menurunnya cadangan air di groundwater.

Keberadaan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) masih belum dapat diimplementasikan dalam mencapai tata ruang yang pro lingkungan. Terlalu banyak kepentingan sosial ekonomi yang mempengaruhi pelaksanaan RTRW, sehingga fungsi lingkungan terabaikan. Rencana yang disusun masih baik dalam teori konsep, tetapi karena tidak dapat diimplementasikan maka keberadaannya tidak mampu memformat kota agar dapat terkendali.

Menurut Yunus (2005), ditinjau dari prosesnya perkembangan spasial fisik kota dapat diidentifikasi, yaitu:

1) Secara horizontal

- a) *Sentrifugal*: proses bertambahnya ruang kekotaan yang berjalan ke arah luar dari daerah kekotaan yang sudah terbangun dan mengambil tempat di daerah pinggiran kota. Proses inilah yang memicu dan memacu bertambah luasnya areal kekotaan. Makin cepat proses ini berjalan, makin cepat pula perkembangan kota secara fisik.

- b) *Sentripetal* : proses penambahan bangunan-bangunan kota di bagian dalam kota (pada lahan kosong/ruang terbuka kota).
- 2) Secara vertikal : penambahan ruang kota dengan menambah jumlah lantai (bangunan bertingkat).

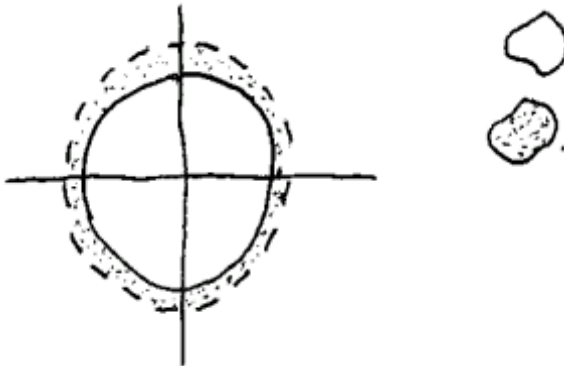
Pengaruh *urban sprawl* dari struktur fisik adalah terjadinya pola penyebaran permukiman yang semakin meluas/melebar ke samping kiri kanan jalur transportasi, dengan kata lain terjadi pemusatan fasilitas umum perkotaan di *nodes*; bagian wilayah tertentu. Dari struktur kependudukan adalah terjadinya pola penyebaran penduduk diperlihatkan dengan penyebaran lahan terbangun (permukiman) yang semakin melebar ke samping kiri kanan jalan arteri. Sedangkan dari struktur ekonomi, pengaruh *urban sprawl* adalah terjadinya perubahan pola kegiatan ekonomi penduduk ke arah non pertanian. Hal ini terlihat dengan semakin berkurangnya penduduk yang bekerja di sektor pertanian dan meningkatnya penduduk yang bekerja di sektor non pertanian (pedagang, buruh industri dan jasa).

D. Tipologi Urban Sprawl

Selanjutnya menurut Yunus (1999), secara garis besar ada tiga macam proses perluasan kota (*urban sprawl*), yaitu :

- 1) Perembetan Konsentris (*Concentric Development/Low Density Continous Development*)

Tipe pertama ini oleh Harvey Clark (1971) disebut sebagai “low density, continous development” dan oleh Wallace (1980) disebut “concentric development”. Jadi ini merupakan jenis perembetan areal kekotaan yang paling lambat. Perembetan berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagian-bagian luar kenampakan fisik kota. Karena sifat perambatannya yang merata disemua bagian luar kenampakan kota yang sudah ada, maka tahap berikutnya akan membentuk suatu kenampakan morfologi kota yang relatif kompak.



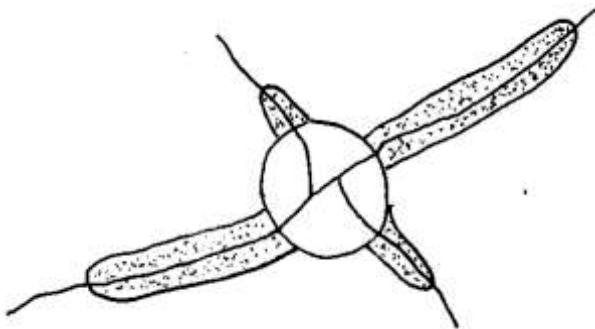
Gambar 2.1. Perembetan Konsentris

- 2) Perembetan Memanjang (*Ribbon development/linear development/axial development*).

Tipe ini menunjukkan ketidakmerataan perembetan areal kekotaan disemua bagian sisi-sisi luar dari pada daerah kota utama. Perembetan paling cepat terlihat di sepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari (radial) dari pusat kota. Daerah ini sepanjang rute transportasi utama merupakan tekanan paling berat dari perkembangan.

Membumbungnya harga lahan pada kawasan ini telah memojokkan pemilik lahan pertanian pada posisi yang sangat sulit.

Makin banyaknya perubahan lahan pertanian ke lahan non pertanian, makin banyaknya penduduk, makin banyaknya kegiatan non agraris. Tingginya harga lahan dan makin banyak orang yang mau membeli telah memperkuat dorongan pemilik lahan untuk meninggalkan kegiatannya dan menjualnya. Bagi masyarakat hasil penjualan tanahnya diinvestasikan lagi pada lahan yang jauh dari kota sehingga memperoleh lahan pertanian yang lebih luas.

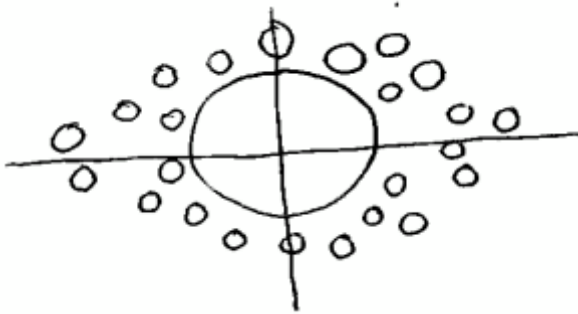


Gambar 2.2. Perembetan Linier

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

Tipe perkembangan ini oleh kebanyakan pakar lingkungan dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai nilai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan kekotaannya terjadi berpencaran secara sporadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian. Keadaan ini sangat menyulitkan

pemerintah kota untuk membangun prasarana-prasarana fasilitas kebutuhan hidup sehari-hari.



Gambar 2.3. Perembetan Meloncat

Kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa ketiganya dapat terjadi bersama- sama, gabungan dari dua macam maupun sendiri-sendiri. Makin besar kotanya makin kompleks ekspresi spasial yang ditampilkannya. Pengenalan sifat masing-masing bentuk ekspresi perkembangan spasial sentrifugal adalah sangat penting karena berkaitan dengan penentuan dan pemilihan teknik manajemen tertentu yang direkomendasikan dipakai dalam rangka manajemen spasial kota. (Yunus, 2005).

E. Tata Guna Lahan

Tata Guna Lahan (land use planning) adalah pengaturan penggunaan lahan. Dalam tata guna lahan dibicarakan bukan saja mengenai penggunaan permukaan bumi, tetapi juga mengenai penggunaan permukaan bumi dilautan (Jayadinata,2009). Tata Guna Lahan menurut Undang-Undang Pokok Agraria adalah struktur dan pola

pemanfaatan tanah, baik yang direncanakan maupun tidak, yang meliputi persediaan tanah, peruntukan tanah, penggunaan tanah dan pemeliharannya.

Menurut Lindgren (2005), penggunaan lahan (land use) mempunyai arti sama dengan lahan yaitu merupakan tempat tinggal, lahan usaha, lapangan olah raga, rumah sakit dan areal pemakaman. Sedangkan penutup lahan (land cover) cenderung mengarah ke vegetasional dan buatan manusia atas lahan untuk mencukupi kebutuhan manusia.

Penggunaan lahan adalah suatu aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan (Soegino, 2007). Penggunaan lahan adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud pembangunan secara optimal dan efisien (Sugandhy, 2008). Jayadinata mengatakan bahwa penggunaan lahan adalah wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada satu waktu.

Guna lahan menurut Edy Darmawan (2003) adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan terbaik dalam bentuk pengalokasian fungsi tertentu, sehingga dapat memberikan gambaran secara keseluruhan bagaimana daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi. Pemanfaatan lahan di kota selalu dihubungkan dengan penilaian yang bertumpu pada ekonomis atau tidaknya jika sebidang tanah dimanfaatkan baik untuk rumah tinggal maupun melakukan usaha di atas tanah tersebut.

Alihfungsi lahan memiliki artian perubahan atau penyesuaian peruntukan penggunaan, disebabkan karena faktor-faktor yang secara garis besar meliputi keperluan

untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang semakin bertambah jumlahnya dan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik. Konversi lahan atau alih fungsi lahan adalah berubahnya satu penggunaan lahan ke penggunaan lainnya, sehingga permasalahan yang timbul akibat konversi lahan, banyak terkait dengan kebijakan tata guna tanah (Ruswandi, 2005).

Menurut Winoto (2005) perubahan penggunaan lahan diartikan sebagai perubahan dari penggunaan lahan sebelumnya ke penggunaan lahan lain yang dapat bersifat permanen maupun sementara dan merupakan konsekuensi logis dari adanya pertumbuhan dan transformasi perubahan struktur sosial ekonomi masyarakat yang sedang berkembang. Apabila penggunaan lahan untuk sawah berubah menjadi pemukiman atau industri maka perubahan penggunaan lahan ini bersifat permanen dan tidak dapat kembali (irreversible), tetapi jika beralih guna menjadi perkebunan biasanya bersifat sementara.

Sesuai kepentingan manusia, sumberdaya lahan umumnya diolah dengan cara mengubah bentuk pemanfaatannya atau mengalihfungsikan lahan. Menurut Jayadinata (1986), beberapa dasar inisiatif penentu bentuk pemanfaatan lahan antara lain:

- a. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat tinggal
- b. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat kegiatan ekonomi
- c. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat ibadah dan kegiatan spiritual lainnya

- d. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat kegiatan sosial
- e. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat rekreasi dan olah raga
- f. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat pemakaman
- g. inisiatif pemenuhan kebutuhan tempat kegiatan politik
- h. inisiatif pemenuhan tempat kegiatan budaya

Beberapa inisiatif pemenuhan kebutuhan tersebut mengakibatkan terciptanya perilaku yang berbeda-beda dari tempat yang satu ke tempat yang lain dan dari waktu ke waktu. Daerah pinggiran kota sebagai suatu daerah yang memiliki karakteristik perpaduan antara desa dan kota sudah tentu memiliki daya tarik bagi pemenuhan kebutuhan diatas. Meluasnya ekspansi wilayah perkotaan ke daerah pinggiran kota menurut Sargent (1976) dipacu oleh lima kekuatan, yaitu:

- a. Peningkatan jumlah penduduk yang besar sebagai akibat dari penambahan penduduk alami dan migrasi
- b. Peningkatan kesejahteraan penduduk yang mendorong penduduk yang semula tinggal di bagian dalam kota untuk mencari tempat baru di daerah pinggiran kota (teori Colby mengenai kekuatan dinamis)
- c. Peningkatan pelayanan transportasi sehingga meningkatkan mobilitas penduduk
- d. Gejala penurunan peranan pusat kota sebagai pusat kegiatan sehingga mendorong fungsi-fungsi

kekotaan untuk memindahkan kegiatannya ke daerah pinggiran kota

- e. Peningkatan peranan para pengembang (developers) dalam menyediakan dan membangun lokasi-lokasi baru untuk kompleks permukiman di daerah pinggiran kota dalam jumlah yang besar.

Isu mengenai hilangnya lahan pertanian subur di daerah pinggiran kota telah lama menjadi perhatian para ahli dan pemerhati lingkungan. Para ahli memiliki persepsi yang sama bahwa hilangnya lahan pertanian tersebut disebabkan karena tidak adanya pengendalian pertumbuhan fisik kota, hilangnya lahan pertanian dapat mengancam kestabilan perekonomian dalam jangka panjang, dan lahan pertanian produktif yang masih ada hendaknya dilindungi dari konversi ke lahan pertanian yang terlalu dini (Yunus, 1987). Menurut Bryant, Russwurm dan McLellan (1982) dan McGee (1997), alihfungsi lahan pada suatu bidang lahan tertentu dapat mempengaruhi bidang lahan didekatnya. Gejala ini disebut eksternalitas (externalities phenomenon) atau transboundary effects. Eksternalitas dari perubahan bentuk lahan pertanian terhadap lahan pertanian yang masih bertahan pada suatu kawasan, antara lain: terganggunya sistem irigasi yang ada, terganggunya pengolahan lahan, terganggunya penanaman, terganggunya pertumbuhan, terganggunya produksi dan produktivitas, dan lain lain.

Menurut Yunus (1997) dalam hubungannya dengan bentuk alih fungsi lahan menjadi permukiman di daerah pinggiran kota, implikasi peningkatan jumlah pendatang ke

daerah pinggiran kota berdampak pada tiga hal, yaitu: 1) perluasan lahan permukiman, 2) pengelompokan permukiman berkualitas baik dan permukiman yang berkualitas jelek, dan 3) menjamurnya permukiman liar.

BAB IV

TRANSFORMASI EKONOMI & SOSIAL WILAYAH PERI URBAN

A. Perspektif Kegiatan Penduduk Asli

Munculnya kegiatan perekonomian baru yang diprakarsai oleh penduduk lokal merupakan respon rasional yang muncul sebagai akibat perubahan fisik yang terjadi dan bertambahnya penduduk. Perubahan fisik di WPU khususnya yang berkaitan dengan perubahan bentuk pemanfaatan lahan agraris menjadi non-agraris telah mengakibatkan hilangnya sumber penghasilan petani dan hal ini akan berakibat makin menurunnya jumlah penduduk yang berstatus sebagai petani. Semakin mendekati lahan kota terbangun, semakin besar proporsi petani yang berubah profesinya menjadi non-petani. Beberapa kegiatan ekonomi yang muncul antara lain (1) kegiatan perdagangan dan (2) kegiatan jasa.

Kegiatan perdagangan penduduk asli pada umumnya merupakan kegiatan perdagangan berskala kecil (*petty commodity*) yang bersifat informal. Perdagangan skala kecil yang dilakukan penduduk asli antara lain penjaja sayuran keliling, warung makan kecil, toko penyedia kebutuhan sehari-hari. Penjaja sayuran keliling/makanan ringan kebutuhan sehari-hari memberikan kemudahan bagi penduduk WPU karena setiap hari penduduk dapat memperoleh kebutuhan sayuran/ daging/telur segar dengan

variasi yang besar sehingga dapat mengurangi pengeluaran untuk pergi ke pasar baik pasar tradisional maupun super market. Di samping itu harga yang ditawarkan jauh lebih rendah dibandingkan dengan harga komoditas sama di super market namun sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan harga di pasar tradisional.

Kegiatan penduduk asli/lokal yang berkaitan dengan jasa pada umumnya berwujud sebagai usaha pemondokan. Sejalan dengan meningkatnya jumlah penduduk pendatang meningkat pula kebutuhan tempat tinggal dan sementara itu tidak semua pendatang berkeinginan menetap dan mampu membangun rumah tinggalnya sendiri, sehingga banyak di antara mereka yang hanya menginginkan bertempat tinggal di rumah pondokan sementara. Mahasiswa, pelajar, buruh-buruh musiman, pekerja-pekerja di pabrik/industri, pegawai golongan menengah ke bawah merupakan golongan yang banyak membutuhkan tempat tinggal sementara. Kondisi inilah yang menggugah pemikiran baru penduduk asli untuk memanfaatkan peluang memperoleh tambahan penghasilan baru yang mempunyai risiko gagal lebih kecil dibandingkan dengan usaha di bidang pertanian dengan segala bentuk ketidakpastian yang melekat padanya.

Secara ekonomis usaha seperti ini memang memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pemenuhan kebutuhan rumah tangga, namun perlu diingat bahwa ketiadaan monitoring yang cukup ketat terhadap perilaku pemondok dan sistem pemondokan dapat membawa dampak kultural maupun psikologis negatif terhadap lingkungan sekitar dan hal ini akan dikupas dalam transformasi sosio kultural.

Usaha di bidang jasa yang juga marak di WPU adalah usaha persewaan telpon, komputer dan laundry. Sejalan dengan kemajuan teknologi informasi, kebutuhan komunikasi menjadi bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kebutuhan sehari-hari. Kebutuhan telpon umum terkadang masih sangat diperlukan walaupun hampir setiap orang sudah mempunyai handphone pribadi. Hal ini terkait dengan tingginya biaya berbicara melalui handphone dan terbatasnya ruang untuk Short Message Service dalam handphone sehingga penggunaan telpon masih dirasakan perlu.

Untuk kegiatan akademik, keberadaan komputer merupakan suatu keharusan. Bagi mahasiswa/pelajar yang tidak mempunyai kemampuan memiliki perangkat komputer lengkap dengan printernya keberadaan jasa penyewaan komputer sangat berarti. Di samping itu, berhubung mahasiswa/pelajar selalu dituntut untuk menggali sumber informasi up to date, maka akses terhadap jaringan internet baik nasional maupun internasional merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan mahasiswa/pelajar.

B. Perspektif Penduduk Pendatang

Meningkatnya kegiatan ekonomi yang diprakarsai oleh penduduk pendatang (baik dari bagian WPU yang lain/ dari kota) tampak dalam kegiatan ekonomi yang kebanyakan mempunyai skala lebih besar dibandingkan dengan apa yang dilakukan oleh penduduk asli lokal. Kegiatan ekonomi yang muncul lebih bervariasi baik yang diusahakan oleh perorangan maupun institusi. Bagian WPU merupakan

wilayah yang menarik dan prospektif dengan segala keunggulan komparatifnya ditinjau dari segi lokasinya.

Bagian WPU ini juga disebut sebagai *Wilayah Pre Urban*, karena rona kekotaan masa depan ditentukan oleh kondisi WPU masa kini dan merupakan wilayah kekotaan masa depan (Yunus, 2006). WPU merupakan wilayah yang mengelilingi kota, sehingga dapat dijangkau oleh penduduk kota dalam waktu yang relatif sangat singkat. Hal ini memungkinkan pemodal untuk membuka usaha dengan tujuan menarik penduduk kota sebagai konsumen yang relatif mempunyai penghasilan lebih tinggi dibandingkan dengan penduduk perdesaan.

Di samping itu wilayah pinggiran ini menawarkan pemandangan alam kedesaan yang sangat diminati oleh penduduk kota yang dalam kesehariannya bergelut dengan suasana hiruk-pikuknya lalu lintas beserta kemacetannya, suasana kerja yang monoton dan selalu berhadapan dengan temboktembok mati. Upaya untuk memecahkan monotonitas kegiatan sehari-hari sangat diperlukan dan salah satu di antaranya mengadakan kegiatan outdoor recreation di WPU dan hal ini merupakan peluang usaha yang menjanjikan. Oleh karena peluang usaha ini membutuhkan modal yang cukup besar, maka pemodal yang berkemampuan untuk itu dapat melaksanakan dan mereka kebanyakan merupakan penduduk pendatang atau penduduk di/dari kota dan membuka usaha di WPU.

Sebagai contoh adalah usaha membuka restoran yang dikelilingi oleh suasana kedesaan yang alami banyak bermunculan di WPU. Usaha lain yang lebih besar tampak

berkembang pula di bagian WPU ini seperti perhotelan, kompleks perkantoran, kompleks pendidikan, kompleks perbelanjaan dan kompleks industri. Hal ini didasari oleh karakteristik WPU yang masih mempunyai lahan terbuka cukup leluasa untuk didirikannya infra struktur yang besar skalanya serta aksesibilitas yang memadai.

Oleh karena kompleks tersebut berada di unit pemerintahan tertentu, maka pendapatan daerah yang berasal dari kegiatan-kegiatan besar tersebut akan dinikmati oleh pemerintahan lokal dan memberikan peluang kesempatan kerja bagi penduduk setempat sehingga dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap kesejahteraan penduduk.

Dari beberapa uraian dan contoh yang dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa lambat namun pasti telah terjadi transformasi ekonomi, khususnya penghasilan dari penghasilan yang lebih rendah menjadi penghasilan yang lebih tinggi, walaupun sektor pertanian telah kehilangan lahan pertanian. Munculnya kesempatan kerja di luar sektor pertanian baik dalam skala kecil maupun besar di WPU telah memungkinkan penduduk WPU untuk menambah penghasilannya.

C. Perspektif Mata Pencaharian

Perubahan yang mencolok dalam hal mata pencaharian adalah perubahan dari petani menjadi bukan petani. Dalam beberapa hal, transformasi struktur mata pencaharian di WPU merupakan berkah tersendiri namun dalam beberapa hal yang lain akan mengakibatkan dampak negatif. Makin

banyaknya golongan petani yang berubah menjadi nonpetani, mengakibatkan perilaku ekonomi, sosial, kultural yang berubah pula. Dalam hal besarnya proporsi non-petani yang meningkat di WPU di samping ada perubahan petani menjadi non-petani, namun juga ada penambahan jumlah penduduk non-petani sendiri yang menetap di WPU. Dari perspektif mata pencaharian penduduk, golongan penduduk petani mempunyai bermacam pendapat. Secara garis besar ada dua golongan besar dari mereka, yaitu (1) golongan petani yang tetap mempunyai komitmen tinggi terhadap mata pencahariannya, (2) golongan petani yang moderat dari (3) golongan petani yang memutuskan untuk meninggalkan pekerjaannya sebagai petani.

D. Perspektif Profesi

Seperti telah diketahui secara umum keterampilan yang dimiliki golongan petani bersifat umum, tidak spesifik. Hal ini berarti bahwa segala seluk-beluk usaha tani, dari mulai kapan harus mengerjakan lahan sawah/tegal/kebun, kapan harus menebar bibit, kapan harus mengairi, pupuk seperti apa yang harus digunakan, kapan harus menyiangi, bibit apa yang akan ditanam dan lain sejenisnya diketahui secara merata oleh penduduk petani. Pengalaman bertani bertahun-tahun telah menimbulkan pemahaman mengenai kegiatan pertanian yang merata dan hampir sama.

Sejalan dengan perubahan lingkungan, khususnya karena hilangnya lahan pertanian, maka arena mencari nafkah sebagai petani hilang, mereka harus mengalihkan perhatiannya ke sektor non-pertanian. Sektor-sektor kegiatan

di luar pertanian inilah yang memerlukan keterampilan dan keahlian khusus untuk menanganinya. Keahlian khusus di luar sektor pertanian diperoleh dari cara yang khusus pula baik melalui pendidikan formal maupun non-formal, sedangkan keahlian dan keterampilan di sektor pertanian untuk jadi petani tidak ada pendidikan formal maupun non-formal yang secara khusus menanganinya. Keluarga petani hanya mengikuti jejak pendahulunya secara turun-temurun dan terus-menerus sehingga kemudian dapat secara mandiri melaksanakan kegiatan pertanian.

E. Perspektif Keekerabatan

Hubungan keekerabatan di wilayah perdesaan pada umumnya masih terasa lebih kental dibandingkan dengan masyarakat di wilayah perkotaan. Hal ini sangat wajar, karena pada umumnya untuk suatu kesatuan permukiman yang sama sebagian besar dihuni oleh penduduk yang masih mempunyai pertalian darah. Makin bersifat kedesaan makin kental ciri-ciri keekerabatan yang didasarkan pada pertalian darah ini. Di samping itu adanya kebersamaan kepentingan dalam menghadapi permasalahan-permasalahan kehidupan sehari-hari yang hampir sama (misal kapan harus mulai mengolah lahan, kapan harus menebar bibit, kapan harus mengairi, kapan harus menyiangi dan lain sejenisnya) mengondisikan terciptanya kebersamaan yang mantap, sehingga terkait dengan hubungan antar-personal terasa lebih solid dibandingkan dengan penduduk di daerah perkotaan. Anggota keluarga yang kemudian membina rumah tangganya sendiri, pada umumnya akan membangun

tempat huniannya di sekitar rumah orang tuanya atau masih dalam satuan unit permukiman yang ada. Hal ini dimungkinkan karena kepemilikan pekarangan penduduk wilayah perdesaan rata-rata masih jauh lebih luas daripada rata-rata kepemilikan pekarangan penduduk kota.

Dengan makin banyaknya pendatang baru di lingkungan permukiman mereka, maka makin banyak penduduk yang tidak mempunyai pertalian darah dengan penghuni lama, adat istiadat berbeda, kebiasaan berbeda, lapisan sosial berbeda, pendidikan berbeda serta agama yang berbeda. Di sinilah mulai timbul gejala dekohesivitas kekerabatan sosial yang dapat diamati. Beberapa tradisi mulai mengalami apresiasi yang menurun karena tidak setiap orang mempunyai komitmen yang tinggi untuk melakukan tradisi lokal. Kegiatan gotong-royong juga mengalami kemerosotan komitmen, sehingga tidak semua orang merasa berkewajiban untuk melaksanakannya.

Oleh karena heterogenitas penghuni baik dari sisi pekerjaan, kesibukan, pendidikan, pandangan, adat istiadat, maka untuk dapat memertemukan warga dalam suatu event memang sangat sulit, sehingga beberapa orang yang tidak ikut dalam kegiatan gotong-royong, misalnya, dapat mewakili atau mengupah orang lain untuk sekadar berpartisipasi. Hubungan antara personal makin pudar karena tidak dilandasi lagi atas kepentingan bersama dan mengondisikan sifat individualistis yang semakin nyata.

F. Perspektif Kelembagaan

Dalam struktur masyarakat yang masih sederhana struktur kelembagaan yang terbentuk masih sangat sederhana baik dari segi organisasinya maupun variasinya. Semakin berkembang sesuatu masyarakat, semakin berkembang pula struktur kelembagaan yang terbentuk dan hal ini terjadi karena dimensi pemenuhan kebutuhan yang ada menjadi beraneka ragam pula.

Lembaga-lembaga sosial yang dibentuk pada umumnya terbatas pada wilayah kesatuan komunitas dan mengatur peri kehidupan sehari-hari, sedangkan pada masyarakat yang lebih berkembang lembaga-lembaga sosial yang terbatas dapat menjangkau jaringan yang jauh lebih luas dan meliputi tidak hanya sekedar hal-hal terkait dengan pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Adat kebiasaan yang terkait dengan upacara-upacara telah melembaga sedemikian rupa sehingga diyakini apabila hal tersebut tidak dilaksanakan, maka akan mengakibatkan sesuatu yang buruk menimpa anggota masyarakat atau keseluruhan masyarakat. Kelembagaan sangat terkait dengan kepercayaan yang diperoleh secara turun-temurun dari nenek moyangnya dan hal ini dapat dipatuhi oleh anggota komunitas karena sebagian besar penduduk yang berada dalam satu kesatuan permukiman yang bersifat kedesaan mempunyai pertalian darah dengan latar belakang sosio kultural yang sama dengan kegiatan agraris tradisional.

G. Perspektif Strata Sosial

Masyarakat kedesaan pada umumnya masih menampilkan dirinya sebagai suatu komunitas yang relatif homogen. Oleh karena sebagian besar atau bahkan seluruhnya merupakan masyarakat yang menggantungkan hidupnya pada kegiatan pertanian, maka stratum sosial yang ada hanyalah masyarakat petani. Oleh karena kepemilikan lahan juga belum menunjukkan disparitas yang signifikan, maka dalam hal kesejahteraan sosial juga masih menunjukkan keragaman. Kesejahteraan sosial ditentukan oleh jumlah hasil yang diperoleh dari sektor pertanian dan hal ini ditentukan oleh luasan lahan garapan. Tenaga manusia mempunyai ambang kekuatan yang relatif sama demikian pula tenaga hewan, sehingga dalam suatu masyarakat di mana kepemilikan/penguasaan lahan pertanian relatif sama dengan tingkat teknologi yang sama, maka tingkat kesejahteraannya pun akan relatif sama. Hal ini belum memungkinkan terciptanya strata sosial yang beraneka dari segi kekayaan/ kesejahteraan, apalagi dalam masyarakat komunal di mana lahan yang ada adalah untuk kepentingan bersama seluruh anggota komunitas. Hal ini terlihat pada bentuk rumah, kualitas fisik rumah dan isi perabotan dalam rumah.

Infiltrasi nilai-nilai kekotaan ke daerah perdesaan yang terus-menerus baik melalui jalur telekomunikasi, media massa, media elektronik, kontak langsung dengan anggota keluarga yang pulang dari kota ataupun karena kontak langsung dengan pendatang, maka makin berubah pula persepsi masyarakat mengenai lingkungannya. Penduduk

dalam lingkungan kesatuan permukiman menjadi semakin beraneka dari sisi pendidikan, agama/kepercayaan, pekerjaan, penghasilan, kesukuan, kesejahteraan dan mobilitasnya.

H. Perspektif Kontrol Sosial

Yang dimaksudkan kontrol sosial dalam uraian ini adalah keterkaitan tradisi dengan peri kehidupan sehari-hari. Dalam masyarakat kedesaan, memang terlihat bahwa peri kehidupan masyarakat dipengaruhi secara kuat oleh tradisi yang sudah turun menurun. Pelanggaran adat akan mendatangkan sanksi-sanksi yang diberikan oleh adat. Adat kebiasaan yang dilakukan merupakan sesuatu yang wajib dilaksanakan karena dipercaya bahwa apa yang sudah secara turun-temurun dilaksanakan mampu menciptakan keharmonisan hubungan antara masyarakat dengan lingkungan hidup baik dalam dimensi material maupun dalam dimensi spiritual.

Pelanggaran yang dilakukan baik oleh seseorang maupun oleh kelompok orang akan mengakibatkan goncangan keharmonisan hubungan antara masyarakat dengan lingkungan material dan lingkungan spiritual. Sebagai contoh apabila dalam upayanya untuk menanam padi tidak didahului oleh upacara-upacara tertentu, maka dapat akibatkan kemarahan Dewi Sri (Dewi Padi) dengan akibat bahwa panen tidak akan berhasil dengan baik. Itulah sebabnya dalam masyarakat tradisional Jawa kedudukan Dewi Sri ini sedemikian tinggi, sehingga setiap rumah perlu menyediakan tempat khusus untuk

bersemayam sang Dewi apabila berkenan berkunjung ke rumah mereka. Kamar ini biasanya diletakkan di kamar utama tengah (senthong tengah) dengan perlengkapan yang jauh lebih baik dari yang dipergunakan oleh keluarga sehari-hari dan anggota keluarga tidak ada yang berani menggunakannya.

Transformasi spasial dalam perspektif kontrol sosial dalam hal ini terlihat dari makin mengendornya keterikatan penduduk terhadap tradisi yang turun menurun. Dari masyarakat yang selalu patuh terhadap semua tradisi yang telah dilaksanakan oleh nenek moyangnya (menjalankan semua tradisi yang ada) menjadi masyarakat yang kurang patuh (hanya menjalankan sebagian dari tradisi) sampai dengan tidak patuh sama sekali (tidak menjalankan tradisi sama sekali).

I. Mobilitas Penduduk

Bagian WPU yang makin mendekati lahan kekotaan terbangun, makin jelas sifat kekotaannya dari segala sisi. Ditilik dari sisi komposisi penduduk, maka makin heterogen sifatnya. Oleh karena makin heterogen komposisi penduduk dari segi pekerjaan, pendidikan, penghasilan dan daerah asal, maka mobilitas penduduk baik horizontal maupun vertikal menjadi semakin tinggi. Mobilitas horizontal dalam hal ini diartikan sebagai frekuensi bepergian ke luar wilayah yang bersangkutan dari lingkungan tempat tinggalnya. Hal ini sangat terkait dengan keperluan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan kondisi ini sangat berbeda dengan penduduk yang hanya menggantungkan hidupnya dari kegiatan

pertanian. Oleh karena penduduk petani pada umumnya bekerja di lahan pertanian yang terletak di sekitar lingkungan tempat tinggalnya (sangat relatif jaraknya), maka mobilitas mereka ke luar daerah juga sangat rendah. Mobilitas sehari-hari dilakukan dalam rangka pergi ke dan pulang dari tempat kerjanya yang lokasinya relatif dekat dengan lingkungan tempat tinggalnya. Namun demikian ada suatu fenomena yang menarik untuk dikemukakan dalam wacana mobilitas horizontal ini bagi golongan petani di WPU.

Golongan non-petani yang bertempat tinggal di WPU sebagian besar merupakan pendatang yang bukan petani dan mempunyai pekerjaan di luar lingkungan tempat tinggalnya yang letaknya relatif jauh. Golongan ini merupakan penglaju yang setiap pagi hari pergi ke dan pulang dari tempat kerjanya. Sementara itu golongan petani yang masih memiliki lahan garapan hanya menjadi penglaju pada musim pertumbuhan saja. Gejala yang perlu mendapatkan perhatian adalah makin banyaknya golongan petani yang sama sekali tidak punya lahan garapan (*the landless farmer*) di daerah perdesaan. Golongan ini merupakan kelompok yang potensial menjadi migran permanen ke kota dan sementara itu bekal pendidikan dan keterampilan mereka untuk masuk ke sektor formal sangat rendah, sehingga mereka harus masuk ke sektor informal kecil di kota. Mereka juga membutuhkan tempat tinggal, namun kemampuan untuk memperolehnya tidak ada sehingga kemungkinan untuk merebaknya permukiman liar (*squatter settlements*) sangat besar.

BAB V

DAMPAK FENOMENA URBAN SPRAWL PERKOTAAN

A. Polarisasi Keruangan

Myrdal (dalam Suparmini, 2007) wilayah perkotaan sebagai pusat pertumbuhan merupakan wilayah yang menjadi daya tarik bagi tenaga buruh, tenaga terampil, modal dan barang dagangannya dan pertumbuhan yang semakin pesat menimbulkan polarisasi pertumbuhan ekonomi. Dampak dari adanya polarisasi ekonomi pada pusat pertumbuhan yaitu akan menimbulkan spread effect yaitu dampak penyebaran pusat pertumbuhan dari pusat (core) menuju daerah pinggiran (periphery). Lebih lanjut, McGee (1997) dalam Jayanti (2012) mengungkapkan bahwa wilayah yang mempunyai tingkat perkembangan ekonomi dan diiringi dengan perkembangan sarana transportasi akan mengakibatkan terjadinya urbanisasi perdesaan atau disebut juga dengan kotadesasi.

Perkembangan kota Makassar yang mengarah keluar dan efek dari polarisasi ekonomi sehingga koridor Jalan Tun Abdul Razak sebagai koridor yang menghubungkan antara Makassar dan Samata mengalami transformasi wilayah yang begitu cepat sehingga memunculkan fungsi-fungsi ruang baru yang mengakibatkan pencampuran bentuk pemanfaatan lahan kota dan perdesaan pada koridor tersebut. Lee (1979) dalam Yunus (2008) mengatakan ada 6

faktor penentu perkembangan fisik kota, yaitu keberadaan pelayanan umum, tingkat aksesibilitas, keberadaan peraturan tertentu, karakteristik fisik lahan, karakteristik pemilik lahan, prakarsa pengembang.

Pertumbuhan ekonomi Kota Makassar yang terus meningkat mengindikasikan terjadinya polarisasi ekonomi. Selama lima tahun terakhir (2017-2021) struktur perekonomian Kota Makassar didominasi oleh 3 (tiga) kategori lapangan usaha, diantaranya: Industri Pengolahan; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor; dan Konstruksi. Ketiga kategori ini memberikan kontribusi sebesar 56,19 persen terhadap total PDRB Kota Makassar.

Kontribusi terbesar dalam pembentukan PDRB Makassar pada tahun 2021 dihasilkan oleh lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor yaitu mencapai 19,84 persen (meningkat dari 19,11 persen di tahun 2017). Selanjutnya lapangan usaha Konstruksi sebesar 18,99 persen (meningkat dari 17,26 persen di tahun 2017), disusul oleh lapangan usaha Industri Pengolahan sebesar 17,97 persen (menurun dari 19,95 persen di tahun 2017). Sementara itu, peranan lapangan usaha lainnya, masing-masing memberikan kontribusi di bawah 11 persen.

Tabel 5.1. Distribusi Persentase Produk Domestik Regional Bruto Makassar Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha (persen), 2017-2021

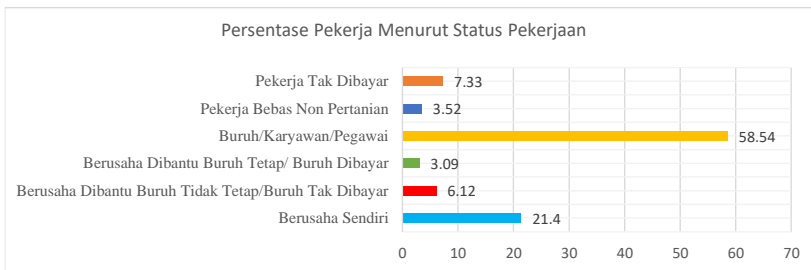
Lapangan Usaha PDRB	Distribusi PDRB Kota Makassar Atas Harga Berlaku Menurut Lapangan U (Persen)			
	2021	2020	2019	2018
A-Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	0,48	0,47	0,48	0,50
B-Pertambangan dan Penggalian	0,00	0,00	0,00	0,00
C-Industri Pengolahan	17,97	17,90	18,31	18,34
D-Pengadaan Listrik dan Gas	0,03	0,03	0,03	0,03
E-Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,18	0,18	0,17	0,19
F-Konstruksi	18,99	18,67	18,22	17,95
G-Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	19,84	19,62	20,46	19,82
H-Transportasi dan Pergudangan	2,27	2,20	2,57	2,59
I-Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,79	1,85	2,23	2,31
J-Informasi dan Komunikasi	10,09	10,06	9,08	9,24
K-Jasa Keuangan dan Asuransi	5,59	5,94	5,81	6,06
L-Real Estate	3,48	3,60	3,57	3,72
M,N-Jasa Perusahaan	1,11	1,10	1,21	1,18
O-Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	3,42	3,47	3,41	3,43
P-Jasa Pendidikan	8,86	9,16	8,77	9,04
Q-Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	3,36	3,26	2,81	2,80
R,S,T,U-Jasa lainnya	2,55	2,49	2,84	2,79
PDRB	100,00	100,00	100,00	100,00

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar Tahun 2021

Perekonomian Kota Makassar didominasi oleh 3 (tiga) kategori lapangan usaha, yaitu Industri Pengolahan; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda

Motor; dan Konstruksi. Ketiga lapangan usaha tersebut tentunya menarik tenaga buruh dan tenaga terampil yang berasal dari daerah hiterland menuju pusat Kota Makassar.

Berdasarkan data ketenagakerjaan Kota Makassar, mayoritas pekerja di Kota Makassar berstatus sebagai buruh/karyawan/pegawai (58,54 persen), selanjutnya diikuti oleh pekerja yang berusaha sendiri sebesar 21,40 persen. Urutan ketiga ditempati oleh pekerja tak dibayar/pekerja keluarga sebesar 7,33 persen. Pekerja yang berusaha dibantu buruh tetap/dibayar memiliki proporsi paling sedikit, yaitu 3,09 persen.



Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar Tahun 2021

Gambar 5.1 Persentase Pekerja Menurut Status Pekerjaan di Kota Makassar Tahun 2020

Berdasarkan data status pekerja kota makassar yang didominasi oleh buruh/karyawan/pegawai menunjukkan efek polarisasi ekonomi yang menarik buruh dan tenaga terampil masuk ke kota makassar. Efek selanjutnya akibat polarisasi ekonomi Kota Makassar yaitu spread effect, dampak penyebaran pusat pertumbuhan dari pusat menuju daerah pinggiran Kota Makassar salah satunya penyebaran pertumbuhan ke arah Samata dan Pattalassang yang dihubungkan oleh koridor Jalan Tun Abdul Razak.

B. Keberadaan Pelayanan Umum

Transformasi wilayah peri urban Kota Makassar bagian Samata dan sekitarnya yang begitu cepat salah satunya diakibatkan karena pemindahan pusat kegiatan Universitas Islam Negeri Alauddin pada daerah tersebut. Keberadaan kampus baru mendorong terjadinya suburbanisasi yaitu membentuk permukiman-permukiman baru yang kemudian tentunya harus didukung oleh sarana dan prasarana pelayanan umum. Dalam beberapa tahun terakhir, koridor Jalan Tun Abdul Razak terdapat beberapa permukiman baru, fasilitas perdagangan dan jasa, fasilitas kesehatan, dan fasilitas pendidikan baru.

Tabel 5.2. Jumlah Sarana dan Prasarana Tahun 2010 dan Tahun 2021

No.	Fasilitas	Tahun 2010	Tahun 2021
1.	Perumahan	1	8
2.	Fasilitas Pendidikan	2	5
3.	Fasilitas Perdagangan dan Jasa	5	42
4.	Fasilitas Kesehatan	2	16
Jumlah		10	

Sumber: Hasil Survey Tahun 2022

Dari data diatas dapat dilihat bahwa telah terjadi penyebaran pusat pertumbuhan akibat polarisasi ekonomi di kota makassar menuju ke wilayah peri urban yaitu sepanjang koridor Jalan Tun Abdul Razak. Ini dilihat dari penambahan jumlah fasilitas perdagangan dan jasa yang begitu banyak dalam kurun waktu 10 tahun. Selanjutnya, efek dari keberadaan berbagai fasilitas pelayanan umum baru pada

wilayah sekitar koridor Jalan Tun Abdul Razak menjadi daya tarik yang memicu perpindahan penduduk kota menuju wilayah peri urban.

Umar (2014) mengemukakan bahwa laju perkembangan fisik wilayah yang terjadi pada wilayah peri urban kota Makassar terjadi pada Kelurahan Samata, Kabupaten Gowa. Adanya perguruan tinggi yang baru dan faktor nilai lahan yang relatif rendah menjadi salah satu faktor yang menyebabkan perkembangan fisik wilayah menjadi sangat tinggi pada wilayah ini. Lebih lanjut Yunus (2008) mengemukakan bahwa terdapat beberapa faktor penarik gerakan penduduk perkotaan meninggalkan kota dan menuju ke wilayah peri urban, yaitu rendahnya kepadatan penduduk, rendahnya kepadatan permukiman, rendahnya polusi udara, rendahnya polusi air, rendahnya polusi sosial, rendahnya tingkat kriminalitas, sedikitnya peraturan-peraturan yang mengikat, rendahnya kepadatan lalu lintas, rendahnya frekuensi kemacetan lalu lintas, banyaknya lahan, rendahnya harga lahan, rendahnya suhu udara, dan lebih terjaminnya privasi.

C. Tingkat Aksesibilitas

Aksesibilitas fisik yang baik ditandai dengan keberadaan jaringan jalan sebagai prasarana transportasi dan jaringan sistem angkutan sebagai sarana transportasi yang memadai sangat menarik kedatangan penduduk untuk bertempat tinggal maupun menarik fungsi-fungsi untuk mengembangkan usahanya. Hal ini dilihat sejak adanya jalur penghubung Hertasing-Samata oleh koridor Jalan Tun

Abdul Razak yang diikuti oleh semakin banyaknya pembangunan fisik yang terjadi baik untuk permukiman maupun non permukiman, khususnya di sepanjang jalan dan sekitarnya.

Tingkat aksesibilitas Hertasning-Samata yang dihubungkan oleh koridor Jalan Tun Abdul Razak dinilai baik. Hal ini dilihat dari jenis konstruksi jalan yaitu aspal dan beton dengan kondisi yang baik. Jika melihat jarak tempuh dari CBD Panakkukang menuju Samata hanya sekitar 7,5 km. Jarak tersebut memiliki perbedaan yang cukup besar sebelum adanya Jalan Tun Abdul Razak. Sebelum adanya koridor tersebut, jarak antara CBD Panakkukang menuju Samata sekitar 9,07 km. Selain itu, koridor Jalan Hertasning-Tun Abdul Razak memiliki lebar jalan yang cukup lebar sehingga meningkatkan kelancaran pergerakan transportasi dan meminimalkan waktu tempuh.

D. Kebijakan Pemerintah

Keberadaan kebijakan/peraturan tata ruang yang seharusnya berfungsi sebagai peraturan untuk menciptakan tata ruang wilayah yang memenuhi konsep keberlanjutan wilayah tidak pernah diaplikasikan secara konsisten dan konsekuen. Kenyataan menunjukkan bahwa konsep tata wilayah telah dirumuskan dengan baik namun dalam pelaksanaannya sangat lemah. Hal ini memicu terjadinya pelanggaran tata ruang wilayah yang akhirnya akan menimbulkan berbagai dampak negatif. Selain itu, keterlambatan dalam penyusunan rencana umum maupun rencana detail tata ruang pada wilayah perkotaan akan

menimbulkan berbagai masalah pemanfaatan ruang seperti tidak terkendalinya alih fungsi lahan, berkurangnya lahan pertanian produktif dan perkembangan kota secara acak.

Dalam Peraturan Daerah Gowa tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Gowa Tahun 2012-2032, dijelaskan bahwa koridor Jalan Tun Abdul Razak diperuntukkan sebagai kawasan permukiman perkotaan. Adapun untuk Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Koridor Jalan Tun Abdul Razak masih dalam tahap penyusunan.

Pada kenyataannya, kebijakan tata ruang yang ada masih belum dilaksanakan dengan konsisten ataupun masih dalam penyusunan belum mampu menjadi faktor penyebab mobilitas penduduk dan fungsi perkotaan menuju wilayah peri urban. Kebijakan tata ruang yang cenderung terabaikan karena selama ini sanksi terhadap segala bentuk pelanggaran pemanfaatan tata ruang belum nampak nyata.

E. Karakteristik Fisik dan Kepemilikan Lahan

Karakteristik fisik lahan mempunyai peranan yang penting dalam perkembangan wilayah peri urban. Lahan yang mempunyai lokasi berdekatan dengan jaringan jalan tentunya akan sangat cepat mengalami perubahan fisik wilayah. Selain itu, lahan yang mempunyai tingkat keterenggan atau topografi yang datar maupun landai menjadi faktor penarik penduduk ataupun fungsi-fungsi perkotaan pada wilayah peri urban.

Kondisi topografi wilayah di lokasi penelitian berupa dataran. Kondisi topografi wilayah berada pada ketinggian sekitar 0–421 mdpl dan berada pada kemiringan tanah

yang mencapai sekitar 0 –15%. Dengan kondisi topografi dan kemiringan lereng yang sebagian besar datar dan landai, sangat sesuai untuk kegiatan budidaya pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

Pemilik lahan memang dapat berfungsi sebagai salah satu penyebab tinggi rendahnya intensitas perkembangan fisik wilayah. Hal ini didasari oleh asumsi bahwa suatu wilayah yang didominasi oleh pemilik lahan (khususnya lahan pertanian) yang ekonomi lemah, Maka pemiliknya tidak mampu mengembangkan dengan membangun sesuatu di atasnya. Sehingga daerah semacam ini tidak akan mengalami perkembangan yang cepat. Namun bisa juga berarti sebaliknya, khususnya lokasi lahan yang berada pada aksesibilitas yang baik dan dekat dengan jaringan jalan Akan terjadi peningkatan harga lahan yang luar biasa dan menggiurkan bagi pemilik lahan yang ekonominya lemah untuk menjual lahannya kepada pihak lain yang akan memanfaatkannya sebagai lahan perumahan atau lahan komersil.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan penduduk asli, harga lahan pada sekitar koridor Jalan Tun Abdul Razak saat ini berkisar antara 2 juta sampai 6 juta per meter persegi. Dengan harga tersebut membuat pemilik lahan ingin untuk melepaskan lahannya dan rela untuk mengubah mata pencahariannya dari agraris ke mata pencaharian non agraris ataupun menjadi sebagai petani penggarap bekas sawah miliknya. Selain faktor harga lahan, pemilik lahan lebih memilih melepaskan lahan miliknya karena lahan yang dimiliki sebagai lahan pertanian sudah

tidak produktif diakibatkan semakin banyaknya lahan terbangun disekitarnya.

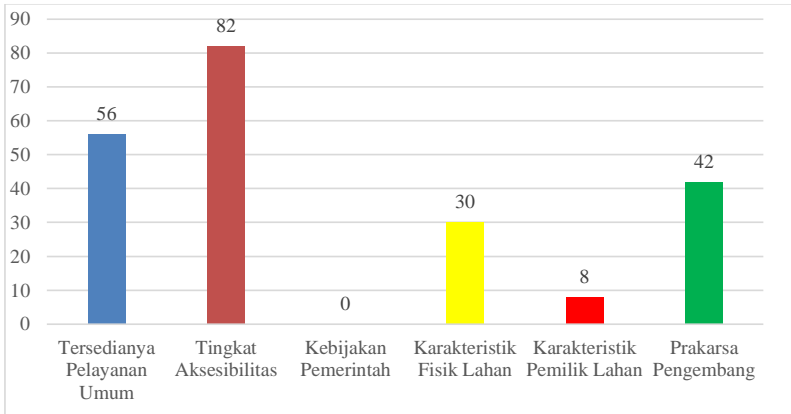
F. Prakarsa Pengembang

Perkembangan fisik wilayah peri urban tidak terlepas dari peranan prakarsa pengembang. Wilayah peri urban sebagai wilayah yang memiliki daya tarik yang tinggi oleh prakarsa pengembang dipilih sebagai lokasi pengembangan beberapa fungsi tertentu seperti perumahan, pariwisata, dan lain sebagainya. Keberadaan perumahan pada tahun 2010 hanya berjumlah satu, sedangkan pada tahun 2021 perumahan yang ada pada koridor Jalan Tun Abdul Razak berjumlah sebanyak delapan. Para pengembang juga tidak hanya membangun perumahan tetapi juga beberapa sarana seperti sarana olahraga, sarana perdagangan skala besar, sarana peribadatan.

Adanya perumahan baru yang dilengkapi dengan sarana prasarana permukiman yang baik dan didukung dengan lokasi perumahan yang memiliki aksesibilitas yang berjarak tidak jauh dari Kota Makassar tentunya menjadi salah satu faktor penduduk untuk memilih bermukim pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

Dari 6 faktor perkembangan fisik wilayah yang telah diuraikan di atas, peneliti kemudian melakukan wawancara terhadap 50 responden penduduk pendatang. Dari 6 faktor tersebut, responden dapat memilih lebih dari 1 faktor yang menjadi penentu dalam preferensi bermukim di koridor Jalan Tun Abdul Razak. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, tingkat aksesibilitas menjadi faktor yang paling tinggi dengan

persentase 82% dan faktor tersedianya pelayanan umum dengan persentase 56%. Adapun perincian dari 6 faktor dapat dilihat pada diagram berikut.



Gambar 5.2. Persentase Faktor Preferensi Bermukim di Koridor Jalan Tun Abdul Razak

Dari data diagram di atas, tingkat aksesibilitas mempunyai persentase yang paling tinggi dikarenakan koridor Jalan Tun Abdul Razak merupakan koridor penghubung antara Kota Makassar dan Samata-Pattalassang yang juga menjadi koridor pengembangan kawasan perkotaan Mamminasata. Tersedianya pelayanan umum dan prakarsa pengembang mempunyai persentase tertinggi selanjutnya, terbangunnya beberapa sarana pendidikan, kesehatan, perdagangan makro dan perumahan baru menjadi salah satu alasan penduduk untuk memilih bermukim pada koridor ini. Karakteristik fisik lahan memiliki persentase pada peringkat empat. Beberapa responden menganggap bahwa fisik wilayah pada koridor ini relatif stabil dan perumahan yang mereka tempati memiliki ketinggian lahan dengan kerentanan yang rendah terhadap bencana banjir.

Selanjutnya karakteristik pemilik lahan tidak memiliki persentase yang tinggi karena hanya beberapa responden yang membeli langsung lahan yang mereka tempati dari pemilik lahan asli (penduduk asli). Yang terakhir, kebijakan pemerintah sama sekali tidak menjadi faktor dalam preferensi bermukim penduduk pendatang pada koridor ini dikarenakan rencana detail pada kawasan ini masih dalam penyusunan. Selain itu, minimnya pengetahuan masyarakat tentang rencana tata ruang dan peraturan zonasi, kurangnya penerapan kebijakan tata ruang dalam proses perubahan pemanfaatan lahan serta minimnya saksi terhadap pelanggaran peraturan penataan ruang maupun peraturan zonasi.

Berdasarkan beberapa penjelasan di atas, proses polarisasi keruangan yang kemudian diindikasikan membentuk sebuah gejala urban sprawl pada koridor Jalan Tun Abdul Razak diawali dengan adanya efek polarisasi ekonomi pada pusat perekonomian Kota Makassar yang menyebabkan terjadinya spread effect yaitu dampak penyebaran pusat pertumbuhan dari pusat menuju daerah pinggiran Kota Makassar. Terbangunnya koridor ini diikuti dengan adanya pemindahan aktivitas pendidikan baru UIN Alauddin di Samata dan terbangunnya perumahan Citraland menjadi awal berkembangnya koridor ini. Selanjutnya perkembangan fisik wilayah terjadi begitu cepat akibat migrasi penduduk menuju wilayah pada koridor ini yang dipengaruhi oleh faktor aksesibilitas, tersedianya berbagai pelayanan umum baru (kesehatan, pendidikan, peribadatan,

dan perdagangan makro), prakarsa pengembang dan karakteristik fisik wilayah.

Perkembangan fisik yang terjadi pada wilayah ini tidak diikuti oleh adanya peraturan/kebijakan penataan ruang dan peraturan zonasi sebagai landasan dalam pemanfaatan ruang pada wilayah ini sehingga pola penggunaan lahan yang terjadi diindikasikan menimbulkan sebuah fenomena yang disebut dengan urban sprawl, yaitu perkembangan wilayah yang terjadi secara acak dan tidak teratur.

G. Identitas Urban Sprawl

Perembetan ciri kekotaan kota Makassar pada wilayah peri urban dapat dilihat pada data perubahan penggunaan lahan yang menunjukkan bahwa pada koridor Jalan Tun Abdul Razak mengalami transformasi fisik wilayah yang cukup signifikan dalam 10 tahun terakhir. Perembetan ciri kekotaan yang cepat pada koridor ini memicu terjadinya gejala sprawl. Hal serupa dikemukakan oleh Yunus (2008), bahwa proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar disebut urban sprawl.

Hasse John and Richard (2003) dalam Apriani dan Asnawi (2015) mencoba mengukur sprawl dengan menggunakan 5 variabel sebagai karakteristik sprawl. Urban sprawl diukur dengan indikator kepadatan penduduk, kepadatan bangunan, jarak ke pusat kota, pembangunan dalam jangkuan jaringan jalan, dan rasio bangunan baru.

a. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk diperoleh dengan menggunakan data jumlah penduduk dibagi dengan luas

lahan terbangun. Jumlah penduduk pada lokasi penelitian diasumsikan sebanyak 4 orang penghuni dalam 1 rumah. Jumlah rumah diperoleh dari hasil intrepetasi citra satelit tahun 2021 dan hasil observasi. Adapun untuk rumah kost diasumsikan 1 orang penghuni untuk 1 kamar, sehingga kepadatan penduduk pada koridor Jalan Tun Abdul Razak diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.3. Kepadatan Penduduk di Lokasi Penelitian

Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas Lahan Terbangun (ha)	Kepadatan Penduduk (jiwa/ha)
24.007	210,43	114,08

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan klasifikasi kepadatan penduduk, kepadatan dengan <150 jiwa/ha diklasifikasikan sebagai kepadatan penduduk rendah. Kepadatan penduduk rendah mengindikasikan tingkat urban sprawl yang tinggi pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

b. Kepadatan Bangunan

Kepadatan bangunan pada lokasi penelitian diperoleh dengan menggunakan data jumlah unit bangunan dibagi dengan luas lahan terbangun. Data jumlah unit bangunan dan luas lahan terbangun diperoleh dari hasil intrepetasi citra satelit tahun 2022 dan hasil observasi peneliti di lapangan. Adapun data kepadatan bangunan pada lokasi penelitian diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.4. Kepadatan Bangunan di Lokasi Penelitian

Jumlah Bangunan (unit)	Luas Lahan Terbangun (ha)	Kepadatan Bangunan (unit/ha)
6.355	210,43	30,20

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan data klasifikasi kepadatan bangunan, <40 unit/ha merupakan tingkat kepadatan bangunan yang rendah, sehingga kepadatan bangunan pada koridor Jalan Tun Abdul Razak diklasifikasikan sebagai kepadatan bangunan rendah. Kepadatan bangunan rendah mengindikasikan tingkat urban sprawl yang tinggi pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

c. Jarak ke Pusat Kota

Analisis jarak ke pusat kota dilakukan dengan mengukur jarak dari permukiman yang terfragmentasi ke CBD Panakkukang dengan menggunakan analisis network. Adapun hasil analisis network diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.5. Jarak Permukiman ke CBD Panakkukang

No.	Keterangan	Jarak (km)
1.	Romang Polong - CBD Panakkukang	7,83
2.	Sero - CBD Panakkukang	7,38
3.	Karaeng Makkawari - CBD Panakkukang	6,49
4.	Samata - CBD Panakkukang	7,38
5.	BTN Pao-Pao - CBD Panakkukang	6,72
6.	Modern Estate - CBD Panakkukang	6,31
7.	Royal Spring - CBD Panakkukang	6,58
8.	Bumi Aroepala - CBD Panakkukang	6,33
9.	Graha Cipta - CBD Panakkukang	7,48
10.	Puri Diva Istanbul - CBD Panakkukang	5,89
11.	Hertasning Madani - CBD Panakkukang	6,31
12.	Citraland Hertasning - CBD Panakkukang	4,79
13.	Megah Park Residence - CBD Panakkukang	7,94
Rata-Rata		6,72

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan data di atas, jarak permukiman terjauh ke CBD Panakkukang adalah jarak dari perumahan Megah Park Residence ke CBD Panakkukang yaitu 7,94 km dan jarak terdekat permukiman terdekat adalah perumahan Citraland Hertasning ke CBD Panakkukang yaitu 4,97 km. Dari data hasil analisis kemudian didapatkan klasifikasi jarak permukiman yang terfragmentasi ke pusat kota dengan mencari range kelas dan membagi menjadi 3 kelas. Adapun klasifikasi jarak ke pusat kota diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.6. Klasifikasi Jarak ke Pusat Kota

Klasifikasi	Jarak ke Pusat Kota (km)
Rendah	4,79 – 5,78
Sedang	5,79 – 6,77
Tinggi	6,78 – 7,94

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan klasifikasi tersebut, dengan nilai rata-rata jarak permukiman yang terfragmentasi ke CBD Panakkukang pada koridor Jalan Tun Abdul Razak yaitu sebesar 6,72 km maka klasifikasi jarak ke pusat kota yaitu sedang. Klasifikasi jarak ke pusat kota sedang mengindikasikan tingkat urban sprawl yang sedang.

d. Pembangunan dalam Jaringan Jalan

Analisis Pembangunan dalam jangkauan jaringan jalan diukur dengan *index highway strip* dimana jumlah bangunan baru yang masuk ke dalam buffer jaringan jalan dibagi dengan jumlah total bangunan baru pada tahun 2001. Adapun data jumlah bangunan baru yang diukur dengan *index highway strip* diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.7. Index Highway Strip

Jumlah Bangunan Baru dalam Buffer 100 m (unit)	Total Bangunan Baru (unit)	Index Highway Strip
1.092	3.317	0,33

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Semakin rendah *index highway strip* mengindikasikan tingkat urban sprawl yang semakin tinggi dan begitu juga sebaliknya. Hasil dari perhitungan

index highway strip menunjukkan tingkat urban sprawl yang tinggi pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

e. Pembangunan Lompatan Katak

Pembangunan lompatan katak dilakukan dengan pengukuran index leapfrog menggunakan analisis network untuk mengukur jarak antara pusat-pusat bangunan baru yang terfragmentasi dengan pusat permukiman lama. Semua pusat-pusat permukiman baru di ukur ke semua pusat permukiman lama, kemudian diambil jarak paling dekat antara pusat bangunan baru dengan permukiman lama, dan kemudian nilainya dimasukkan kedalam rumus index leapfrog. Total jarak bangunan baru yang terfragmentasi ke setiap pusat permukiman lama pada koridor Jalan Tun Abdul Razak diuraikan pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.8. Jarak Permukiman Baru yang Terfragmentasi ke Pusat Permukiman Lama

No.	Nama	Jarak (m)
1.	Modern Estate	8764,47
2.	Royal Spring	6486,17
3.	Bumi Aroepala	5583,06
4.	Graha Cipta	6474,29
5.	Puri Diva Istanbul	6245,30
6.	Hertasing Madani	6288,24
7.	Citraland Hertasing	9169,20
8.	Megah Park Residence	7950,80
Total		56961,54

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Tabel 5.9. Index Leapfrog

Total Jarak Permukiman Baru yang Terfragmentasi (m)	Jumlah Bangunan Baru (unit)	Index Leapfrog
56.961,54	3.317	17,17

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2022

Berdasarkan hasil analisis di atas, didapatkan nilai index leapfrog yaitu 17,17 m/unit. Index leapfrog yang tinggi mengindikasikan tingkat urban sprawl yang tinggi pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

Berdasarkan hasil analisis identifikasi urban sprawl pada koridor Jalan Tun Abdul Razak di atas, dari 5 indikator yang diukur terdapat 4 indikator yang menunjukkan bahwa tingkat urban sprawl yang tinggi, yaitu indikator kepadatan penduduk, kepadatan bangunan, pembangunan dalam jangkuan jaringan jalan, dan rasio bangunan baru. Sedangkan indikator jarak ke pusat kota menunjukkan tingkat urban sprawl yang

sedang. Hasil analisis tersebut membuktikan bahwa polarisasi keruangan yang terjadi di Kota Makassar kemudian menyebabkan perembetan kenampakan fisik kekotaan pada koridor Jalan Tun Abdul Razak secara cepat dan tidak terkendali sehingga menyebabkan terjadinya fenomena urban sprawl.

Fenomena urban sprawl pada pada koridor Jalan Tun Abdul Razak ditandai dengan tingkat alih fungsi ruang yang tinggi dan suburbanisasi, yaitu terbentuknya pusat-pusat permukiman baru yang dilengkapi dengan berbagai pelayanan umum pendukung pada koridor ini. Selanjutnya untuk menjawab rumusan masalah kedua, peneliti menggunakan analisis regresi linear berganda untuk mengetahui pengaruh alih fungsi ruang dan suburbanisasi terhadap dinamika sosial ekonomi dengan melakukan penelitian pada penduduk asli/lokal yang bermukim pada koridor Jalan Tun Abdul Razak.

BAB VI

PENUTUP

Proses polarisasi keruangan yang kemudian diindikasikan membentuk sebuah gejala urban sprawl pada koridor Jalan Tun Abdul Razak diawali dengan adanya efek polarisasi ekonomi pada pusat perekonomian Kota Makassar dalam hal ini CBD Panakkukang yang menyebabkan terjadinya spread effect yaitu dampak penyebaran pusat pertumbuhan dari pusat menuju daerah pinggiran Kota Makassar.

Terbangunnya koridor ini diikuti dengan adanya pemindahan aktivitas pendidikan baru UIN Alauddin di Samata dan terbangunnya perumahan Citraland menjadi awal berkembangnya koridor ini. Selanjutnya perkembangan fisik wilayah terjadi begitu cepat akibat migrasi penduduk menuju wilayah pada koridor ini yang dipengaruhi oleh faktor aksesibilitas, tersedianya berbagai pelayanan umum baru (kesehatan, pendidikan, peribadatan, dan perdagangan makro), prakarsa pengembang dan karakteristik fisik wilayah. Perkembangan fisik yang terjadi pada wilayah ini tidak diikuti oleh adanya peraturan/kebijakan penataan ruang dan peraturan zonasi sebagai landasan dalam pemanfaatan ruang pada wilayah ini sehingga pola penggunaan lahan yang terjadi diindikasikan menimbulkan sebuah fenomena yang disebut dengan urban

sprawl, yaitu perkembangan wilayah yang terjadi secara acak dan tidak teratur.

Berdasarkan hasil uji regresi linear berganda, alih fungsi ruang dan suburbanisasi berpengaruh terhadap dinamika sosial ekonomi baik secara simultan maupun secara parsial. Alih fungsi ruang dan suburbanisasi yang menyebabkan berkurangnya lahan pertanian menimbulkan transformasi sosial yang terjadi pada masyarakat lokal di Koridor Jalan Tun Abdul Razak diantaranya dalam hal kegiatan ekonomi, stratifikasi sosial, interaksi sosial, keahlian/keterampilan, dan mobilitas penduduk. (1) dalam hal kegiatan ekonomi, sebagian besar masyarakat lokal mengalami perubahan pada mata pencaharian dari agraris menjadi sektor industri, bahkan beberapa mempunyai mata pencaharian ganda antara sektor industri dan sektor agraris. Selain itu, perubahan pada perdagangan masyarakat lokal yang dulunya berupa perdagangan informal (pedagang keliling, kios kecil, pasar tradisional, dsb) menjadi perdagangan formal (minimarket, supermarket, dsb). (2) semakin banyaknya penduduk pendatang yang mengisi ruang-ruang kosong pada sekitar permukiman penduduk lokal menyebabkan strata sosial menjadi heterogen yang dulunya bersifat homogen sehingga menimbulkan dampak segregasi sosial. (3) terjadinya pemisah antara permukiman penduduk pendatang dan permukiman penduduk lokal menyebabkan interaksi sosial yang terjadi pada masyarakat menjadi lemah. Interaksi sosial antara penduduk pendatang dan penduduk lokal dicirikan sebagai *gessellschaft*, sedangkan interaksi sosial antara sesama penduduk lokal dicirikan sebagai *gemeinschaft*. (4)

penurunan keahlian/keterampilan penduduk lokal kepada generasinya bukan lagi keterampilan/keahlian pada sektor agraris melainkan generasi pada penduduk lokal diupayakan untuk memperoleh keterampilan.keahlian pada sektor industri. (5) dalam hal mobilitas penduduk, perubahan sektor mata pencaharian menyebabkan mobilitas untuk kegiatan sehari-hari juga berubah yang dulunya bekerja sebagai petani pada urumnya bekerja di lahan pertanian yang terletak di sekitar lingkungan tempat tinggalnya sehingga tingkat mobilitasnya rendah. Pada masa kini karena tidak lagi bekerja pada sektor pertanian dan untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya, maka masyarakat lokal melakukan pergerakan ke arah luar dari wilayah tempat tinggalnya.

Perkembangan Kota Makassar ke wilayah peri urban sangat membutuhkan kebijakan dari pemerintah. Keberadaan RDTR Koridor Jalan Tun Abdul Razak sangat diharapkan dalam menentukan arah perkembangan wilayah pada koridor ini, pengendalian alih fungsi lahan pertanian, dan pemanfaatan ruang. Selain itu, perlu adanya kajian untuk menciptakan sebuah kebijakan dalam mengatasi permasalahan akibat dari transformasi sosial ekonomi masyarakat lokal agar dapat mengurangi segregasi sosial, gentrifikasi, dan ketimpangan sosial ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriyansyah. 2015. Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moetopo Beragama.
- Apriani, Vina Indah. Asnawi. 2015. Tipologi Tingkat Urban Sprawl di Kota Semarang Bagian Selatan. Jurnal Teknik PWK. Vol. 4, No. 3.
- Astuti, Widia. 2012. Identifikasi Fenomena Urban Sprawl di Kecamatan Cimanggis Kota Depok. Jurnal Online Makasiswa-PWK UNPAK.
- Badan Pusat Statistik. 2020. Kota Makassar dalam Angka 2020. Makassar : Badan Pusat Statistik.
- Dahroni, dkk. 2017. Dinamika Urban Sprawl Terhadap Kerentanan Bencana Banjir pada Wilayah Kecamatan Kartasura. Prosiding Seminar Nasional Geografi UMS Pengelolaan Sumberdaya Wilayah Berkelanjutan.
- Fadhillah, Arfa. 2017. Analisis Transformasi Sosial Ekonomi Wilayah Peri Urban Di Kabupaten Kampar (Studi Kasus Desa Tarai Bangun Kecamatan Tambang). JOM Fekon. Vol. 4 No. 1
- Ghozali, Imam. 2011. Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS19, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Giyarsih, Sri Rum. 2001. Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikasi Permukiman di Daerah Pinggiran Kota (Urban Fringe Area) Kasus Pinggiran Kota Yogyakarta. Journal of Regional and City Planning ITB. Vol 12, No.1.

- Hanief, Farisul. Dewi, Santy Paulla. 2014. Pengaruh Urban Sprawl terhadap Perubahan Bentuk Kota Semarang Ditinjau Dari Perubahan Kondisi Fisik Kelurahan Meteseh Kecamatan Tembalang. *Jurnal Ruang* Vol. 2 No. 1.
- Hardati, Puji. 2011. Transformasi Wilayah Peri Urban. Kasus di Kabupaten Semarang. *Jurnal Geografi UNNES*. Vol. 8 No. 2.
- Imelda, dkk. 2013. Identifikasi Pusat Pertumbuhan dan Daerah Hinterland Kota Palembang. Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi. Universitas Sriwijaya.
- Jayanti, Nour Eka. 2012. Transformasi Spasial Koridor Surakarta-Palur dan Surakarta-Kartosuro Sebagai Bagian dari Wilayah Peri Urban Kota Surakarta. Skripsi. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik. Universitas Sebelas Maret.
- Prihanto, Teguh. 2010. Perubahan Spasial dan Sosial Budaya Sebagai Dampak Megaurban di Daerah Pinggiran Kota Semarang. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan UNNES*. Vol. 12 No. 1.
- Puspitasari, Ayu Wulan. 2010. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Migrasi Sirkuler Ke Kabupaten Semarang. Skripsi Fakultas Ekonomi, Universitas Diponegoro.
- Rangkuti, Henra Abadi. 2017. Analisis Pertumbuhan Urban Sprawl di Kecamatan Banyumanik Tahun 2005-2015. *Geo Image (Spatial-Ecological-Regional)*. Vol. 6 No. 2.
- Sakti, Harry Hardian. 2016. Fenomena Perubahan Pemanfaatan Ruang dan Pertumbuhan Aktivitas

- Perkotaan (kasus Koridor Ruas Jalan Hertasning – Samata). *Jurnal Plano Madani*. Vol. 5 No. 2.
- Sari, Mutia. 2015. Analisis Penilaian Perkembangan Aktivitas Kerambah Jaring Apung, Kapal Boat, Penggarapan Lahan, Perkembangan Jumlah Hotel, Kerusakan Lingkungan terhadap Pendapatan Masyarakat di Parapat. Tesis. Universitas Sumatera Utara.
- Sarwendami. 2018. Identifikasi Perubahan Guna Lahan Permukiman Menjadi Kegiatan Komersial serta Dampaknya terhadap Perubahan Mata Pencaharian dan Pendapatan Masyarakat di Kelurahan Lebak Siliwangi Kota Bandung. Tesis. Universitas Komputer Indonesia.
- Sastrawati, Isfa. Santoso, Louis. 2011. Perubahan Guna Lahan di Suburban Selatan Kota Makassar. *Prosiding Hasil Penelitian Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin* Vol. 5.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Surya, Batara. dkk. 2021. Land Use Change, Urban Agglomeration, and Urban Sprawl: A Sustainable Development Perspective of Makassar City, Indonesia. *Land*, 10, 556.
- Surya, Batara. dkk. 2021. Land Use Change, Spatial Interaction, and Sustainable Development in the Metropolitan Urban Areas, South Sulawesi Province, Indonesia. *Land*, 9, 95.
- Umar, Fitrawan. 2014. Pengaruh Perkembangan Fisik Kota terhadap Perubahan Lingkungan Fisikal dan Sosial-Ekonomi di Wilayah Peri-Urban Kota Makassar. Tesis Magister UGM.

Widiawaty, Millary Agung. 2018. Analisis Tipologi Urban Sprawl di Kota Bandung Menggunakan Sistem Informasi Geografis. Seminar Nasional Geomatika.

Yunus, Hadi Sabari. 2008. Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinan Masa Depan Kota. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.