

**ANALISIS PERTUMBUHAN AREA PERKOTAAN  
PADA KORIDOR SORONG – AIMAS  
DI PROVINSI PAPUA BARAT**

**TESIS**

**ARMADA NURHADI. E  
MPW 45 14 002**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR  
2019**

## LEMBAR PENGESAHAN

1. Judul Tesis : Analisis Pertumbuhan Area Perkotaan Pada Koridor Sorong -Aimas di Provinsi Papua Barat
2. Nama Mahasiswa: Armada Nurhadi.E
3. NIM : MPW 4514002
4. Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui

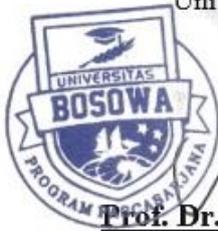
Komisi Pembimbing ,

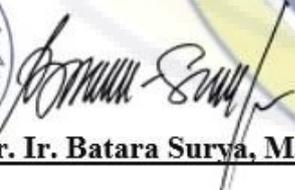
  
Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si  
Pembimbing I

  
Dr. Ir. Svahriar Tato, SH,MS,MH  
Pembimbing II

Direktur Program Pascasarjana  
Universitas Bosowa

Ketua Program Studi  
Magister Perencanaan Wilayah dan Kota



  
Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si

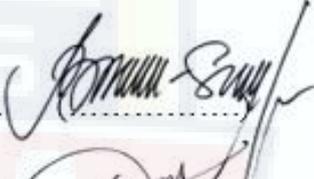
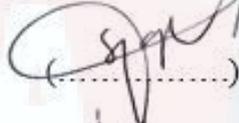
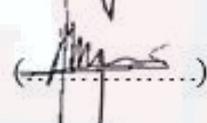
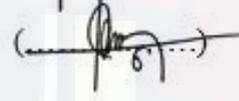
  
Dr. Ir. Svafri, M.Si

## HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari/Tanggal : Selasa, 19 Februari 2019  
Tesis Atas Nama : Armada Nurhadi E.  
NIM : MPW 45 14 002

Telah Diterima oleh Panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar magister Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota.

### PANITIA UJIAN TESIS

Ketua : Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.   
(Pembimbing 1)  
Sekertaris : Dr. Ir. Syahriar Tato, M.S.   
(Pembimbing 2)  
Anggota Penguji : 1. Dr. Ir. Agus Salim, M.Si.   
2. Dr. Ir. Syafri, M.Si. 

Makassar, 19 Februari 2019



Direktur,

Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.

## PERNYATAAN ORISINALIS TESIS

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ARMADA NURHADI. E  
NIM : MPW4514002  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan Tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar,  
Yang Menyatakan,



ARMADA NURHADI. E  
MPW4514002

## PRAKATA

Puji syukur kehadirat Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nyalah sehingga usaha dan kerja keras dalam menyelesaikan Penelitian ini. Penelitian yang berjudul **“Analisis Pertumbuhan Area Perkotaan pada Koridor Sorong – Aimas di Provinsi Papua Barat”** dapat terselesaikan ini dilaksanakan untuk memenuhi syarat guna mencapai derajat Magister (S2) Perencanaan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.

Dalam penyusunan Tugas Tesis ini penulis tak lupa menyampaikan rasa hormat dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

- Bapak Prof. Dr. Ir. Muhammad Saleh Pallu, M.Eng, Selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
- Bapak Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si Selaku Direktur Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.
- Bapak Dr. Ir. Syafri, M.Si, Selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar. yang Telah banyak memberikan bantuan dalam penyelesaian Tesis ini.
- Bapak Prof . Dr. Batara Surya, ST, M.Si selaku pembimbing I dalam pembuatan Tesis ini. Terima kasi atas bimbingan arahan, kesabaran dan keikhlasan dalam membimbing penulis dalam menyelesaikan Tesis ini.
- Bapak Dr. Ir. Syahriar Tato, M.S. selaku pembimbing II dalam pembuatan Tesis ini .Terima kasih atas bimbingan arahan, kesabaran dan keikhlasan dalam membimbing penulis dalam menyelesaikan Tesis ini.

- Bapak Dr. Ir. Agus Salim, M.Si. dan Dr. Ir. Syafri, M.Si, selaku penguji terima kasih atas masukan dan saran untuk perbaikan Tesis ini.
- Seluruh staf Tata Usaha Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar Terima Kasih atas pelayanan dan kemudahan yang telah diberikan kepada penulis selama menuntut ilmu di Pascasarjana Universitas Bosowa Makassar.

Penulis sangat menyadari bahwa tugas ini masih di bawah dari kesempurnaan untuk sebuah karya tulis ,ini terjadi karena keterbatasan literatur, pemahaman dan pengetahuan yang dimiliki oleh penulis, oleh sebab itu penulis menghargakan saran dan kritikan yang membangun dari berbagai pihak agar penulisan ini sesuai dengan prosedur yang telah ada dalam penulisan ini, penulis banyak mendapatkan hambatan dan selama dalam penulisan ini, penulis banyak mendapatkan hambatan dan kendala berkat arahan, bimbingan, dukungan dan partisipasi serta saran, kritik dari berbagai pihak, hingga penulisan Tesis ini dapat selesai.

Akhir kata ,semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapatkan pahala dan imbalan setimpal dari Allah SWT. Dan mudah-mudahan karya tulis ini dapat bermanfaat bagi kita semua terutama bagi penulis dimasa yang akan datang.

Makassar , Februari 2019



**ARMADA NURHADI. E**

## ABSTRAK

**ARMADA NURHADI. E.** *Analisis Pertumbuhan Area Perkotaan pada Koridor Sorong – Aimas di Provinsi Papua Barat*, (dibimbing oleh Batara Surya dan Syahriar Tato).

Perkotaan Sorong dan kota Aimas ditinjau dari letak geografisnya sangat strategis posisinya berada pada bagian Barat Provinsi Papua Barat ditetapkan sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRW). dalam proses perkembangannya perkotaan Sorong sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal perkotaan dalam konteks perkembangan perkotaan Sorong sebagai pusat PKN di provinsi Papua Barat dalam skala regional memiliki keterkaitan yang sangat tinggi dengan daerah interland atau kota-kota disekitarnya dan membentuk system perkotaan . Dalam proses pembentukannya proses keterkaitan secara spasial , sosial, ekonomi antar kota-kota disekitarnya dalam perkembangannya perkotaan Sorong akan mengalami peningkatan pelayanannya sangat strategis dari sisi ekonomi dan sosial secara regional. Perkotaan Sorong yang berfungsi sebagai kota perdagangan dan jasa mempunyai pengaruh sangat luas dalam perkembangan terhadap daerah daerah interlandnya karena sebagai pusat ekonomi antar kota dan wilayah.

Pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas yang merupakan akumulasi dari proses kegiatan Aglomerasi. Dalam dimensi ruang kawasan perkotaan yang telah mengalami perluasan kearah luar kota akselerasi pembangunan mengalami perembetan mengikuti jalan utama poros Sorong dan Aimas telah mempercepat proses transformasi spasial dalam kawasan urban dan sub-urban, proses perluasan yang terjadi pada kawasan sub urban meningkatkan kebutuhan ruang pada kawasan perkotaan dan berlangsung proses perluasan kota yang terus – menerus akan mengarah terbentuknya aglomerasi perkotaan. Kondisi ini menunjukkan bahwa perkembangan fisik area perkotaan Sorong dan perkotaan Aimas telah menunjukkan terjadinya perluasan area perkotaan ( extended urban area) dalam satu dasawarsa terakhir yang ditandai dengan bergesernya fungsi-fungsi perkotaan ke kawasan luar kota .

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah: untuk mengkaji dan menganalisis bagaimana terbentuknya Area Perkotaan di Koridor Sorong – Aimas dan untuk mengkaji dan menganalisis bagaimana pertumbuhan Koridor Sorong - Aimas menjadi determinan terbentuknya Aglomerasi perkotaan Sorong - Aimas. Perlu adanya sebuah Rencana master Plan Tata Ruang Kawasan Metropolitan Sorong - Aimas atau Kota Baru yang berwawasan lingkungan. Perlunya pengaturan dan pengawasan yang lebih ketat dari pemerintah terhadap perkembangan Kawasan Koridor Sorong - Aimas, yang dimana dominasi fungsi perkotaan yang berkembang sepanjang jalan utama koridor Sorong – Aimas. Perlunya dipertimbangan dampak negatif yang ditimbulkan akibat pertumbuhan pada kawasan koridor Sorong - Aimas yang berkembang secara linier dan konzentrik. dengan tingginya intensitas pembangunan fungsi-fungsi pelayanan baru pada kawasan Sorong - Aimas.

**Kata Kunci :** Pertumbuhan Wilayah, Area Perkotaan, Koridor Sorong-Aimas

## **ABSTRACT**

**ARMADA NURHADI E. Analysis of Urban Area Growth in the Sorong - Aimas Corridor in West Papua Province, (supervised by Batara Surya and Syahriar Tato).**

*In terms of geographic location, Sorong City and Aimas City are very strategic, their position is in the western part of West Papua Province, which is designated as the center of national activity (PKN) in the Provincial Spatial Planning (RTRW). In the process of urban development Sorong is strongly influenced by internal and external urban factors in the context of urban development Sorong as the center of PKN in the province of West Papua on a regional scale has a very high relationship with the interland area or surrounding cities and forms an urban system. In the process of forming the process of linking spatially, socially, economically between the surrounding cities in the development of the Sorong city will experience a very strategic increase in services from the economic and social side of the region. The city of Sorong, which functions as a city of trade and services, has a very broad influence in the development of its interland areas because it is the economic center between cities and regions.*

*The growth and development of the urban area of Sorong and the city of Aimas which is an accumulation of the Agglomeration activity process. In the spatial dimension of urban areas that have expanded towards the outside of the city, the acceleration of development has been stretched along the main roads of the Sorong axis and Aimas has accelerated the spatial transformation process in urban and sub-urban areas, the expansion process that occurs in sub-urban areas increases the space requirements in urban areas. and a continuous process of urban expansion will lead to the formation of urban agglomeration. This condition shows that the physical development of the urban area of Sorong and urban Aimas has shown an expansion of the urban area (extended urban area) in the last decade which is marked by the shift of urban functions to areas outside the city.*

*Based on the background description above, the objectives of this study are: to study and analyze how the Urban Area was formed in the Sorong - Aimas Corridor and to study and analyze how the growth of the Sorong - Aimas Corridor determines the formation of the Sorong - Aimas urban agglomeration. There needs to be a master plan for the Sorong Metropolitan Area Spatial Plan - Aimas or Kota Baru which is environmentally friendly. There is a need for tighter regulation and supervision from the government on the development of the Sorong - Aimas Corridor Area, which is dominated by urban functions that develop along the main road of the Sorong - Aimas corridor. It is necessary to consider the negative impacts caused by growth in the Sorong - Aimas corridor area which is developing linearly and concentrically. with the high intensity of the development of new service functions in the Sorong - Aimas area.*

**Keywords:** Regional Growth, Urban Area, Sorong-Aimas Corridor

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR .....	iv
<b>I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	4
E. Lingkup Penelitian .....	6
1. Lingkup Wilayah .....	6
2. Lingkup Substansi.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
<b>A. Beberapa Pandangan Teoritis Tentang Aglomerasi Perkotaan dan         Determinannya .....</b>	<b>9</b>
1. Pengertian dan Konsep Aglomerasi .....	9
2. Teori Aglomerasi .....	11
3. Proses Aglomerasi Perkotaan .....	13
4. Pertumbuhan dan Perkembangan Kota .....	17
5. Proses Perkembangan Spasial Sentripetal dan Sentrifugal.....	21
6. Produksi dan reproduksi ruang Kota .....	24
7. Interaksi Keruangan Kota.....	30

<b>B. Determinan Mewujudnya Konurbasi Perkotaan pada Dua Kota atau Lebih</b> .....	35
1. Klasifikasi Kota Berdasarkan Karakteristik Pertumbuhannya.....	36
2. Pendekatan Teori Struktur Ruang Kota.....	42
3. Bentuk dan Pola Pertumbuhan Struktur Ruang Kota.....	46
<b>C. Perpektif Wilayah Pery Urban</b> .....	50
1. Perkembangan Kawasan Pinggiran dan Guna Lahan.....	51
2. Pengaruh Jaringan Transportasi Pemanfaatan Lahan.....	54
3. Konurbasi.....	57
<b>D. Penelitian Terdahulu</b> .....	58
<b>G. Kerangka Konseptualisasi</b> .....	68
<b>III. METODE PENELITIAN</b> .....	69
<b>A. Jenis Penelitian</b> .....	69
<b>B. Lokasi dan Waktu Penelitian</b> .....	69
<b>C. Populasi dan Sampel</b> .....	70
<b>D. Jenis dan Sumber Data</b> .....	72
<b>E. Teknik dan Pengumpulan Data</b> .....	73
<b>F. Variabel Penelitian</b> .....	74
<b>G. Teknik Analisis Data</b> .....	76
<b>H. Definisi Operasionalisasi</b> .....	78

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

<b>A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian .....</b>	<b>80</b>
1. Gambaran Umum Kota Sorong.....	80
2. Gambaran Umum Perkotaan Aimas Kabupaten Sorong.....	83
3. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	88
4. Karakteristik Responden .....	98
<b>B. Pembahasan .....</b>	<b>102</b>
<b>1. Reproduksi Ruang Transmigrasi Menjadi Pusat Perkotaan CBD Baru</b>	
<b>di Wilayah Kota Aimas .....</b>	<b>102</b>
a. Gejala Perubahan Fisik Spasial Kawasan Kota Baru Aimas .....	102
b. Struktur dan Pola Ruang Perkotaan Aimas .....	106
<b>2. Signifikansi Koridor Sorong – Aimas diantara kedua pusat</b>	
<b>CBD Sorong dan Aimas.....</b>	<b>115</b>
a. Signifikansi Reproduksi Ruang kedua Pusat CBD Terhadap	
Koridor Sorong – Aimas .....	117
b. Signifikansi Sorong – Aimas menjadi Determinan terbentuknya	
Aglomerasi perkotaan kedua Kota Tersebut .....	118
<b>3. Pertumbuhan Area Perkotaan Antara Sorong dan Aimas.....</b>	<b>120</b>
a. Kondisi geografi disekitar Koridor Sorong dan Aimas.....	120
b. Efisiensi Jarak antara kedua CBD Kota Sorong dan Kota Aimas .....	129
c. Pertumbuhan pada Koridor Sorong – Aimas dalam 10 tahun	
terakhir dan gejala Aglomerasi Perkotaan.....	130
<b>C. Sintesis Hasil Penelitian .....</b>	<b>136</b>
a. Sintesis Terbentuknya Area Perkotaan di Koridor Sorong-Aimas .....	136

b. Sintesis Pertumbuhan Koridor Sorong - Aimas Menjadi Determinan

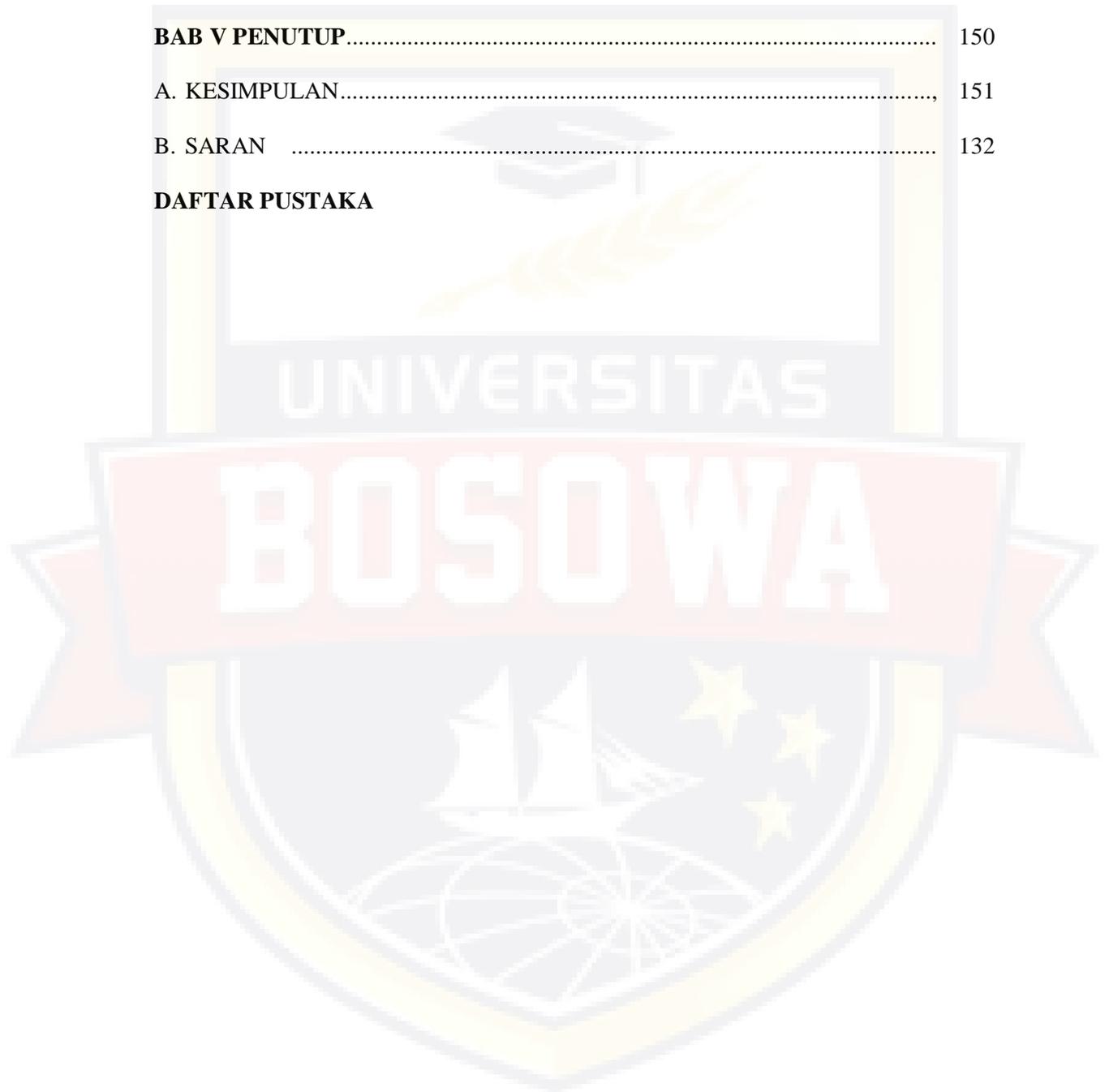
Terbentuknya Aglomerasi Perkotaan Sorong..... 139

**BAB V PENUTUP**..... 150

A. KESIMPULAN....., 151

B. SARAN ..... 132

**DAFTAR PUSTAKA**



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Jenis dan Sumber Data .....	72
Tabel 3.2. Variabel Penelitian.....	75
Tabel 3.3. Tabel Skala Likers .....	77
Tabel 4.1. Luas Wilayah Kabupaten Sorong, Dirinci Berdasarkan Distrik, Kampung, dan Kelurahan, Tahun 2017.....	85
Tabel 4.2. Jumlah & Perkembangan Penduduk Kabupaten Sorong Tahun 2015 – 2017.....	86
Tabel 4.3. Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Sorong - Aimas Tahun 2017.....	90
Tabel 4.4. Kondisi Topografi Di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, Tahun 2017.....	92
Tabel 4.5. Kondisi Kemiringan Lereng Di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, Tahun 2017.....	93
Tabel 4.6 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Di BWP Aimas, Tahun 2017.....	95
Tabel 4.6 Jenis Kelamin Responden .....	99
Tabel 4.7 Jenis Usia Responden.....	99
Tabel 4.8 Jenis Tingkat Pendidikan Responden.....	100
Tabel 4.9 Jenis Pekerjaan Responden .....	101
Tabel 4.10 Kondisi Topografi di Kawasan Perkotaan Koridor Sorong – Aimas Tahun 2017 .....	114
Tabel 4.11 Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Sorong – Aimas Tahun 2017.....	118
Tabel 4.12 Luas Perubahan kawasan terbangun di Koridor Sorong – Aimas pada Tahun 2006 hingga 2017.....	123

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Pola Teori Konsentris.....	42
Gambar 2.2. Pola Teori Konsektoral.....	43
Gambar 2.3. Pola Teori Inti Ganda.....	44
Gambar 2.3. Pola Teori Inti Ganda.....	45
Gambar 2.4. Pola-pola Pertumbuhan Kota.....	46
Gambar 2.5. Kerangka Pikir.....	64
Gambar 3.1. Lokasi Penelitian.....	66
Gambar 3.2 Proses Overlay.....	72
Gambar 4.1. Peta administrasi Kota Sorong.....	77
Gambar 4.2. Peta Aministrasi Peta Administrasi Wilayah Kabupaten Soron.....	84
Gambar 4.3. Peta Topografi Wilayah Kabupaten Sorong.....	84
Gambar 4.4. Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Sorong .....	88
Gambar 4.5. Peta deliniasi Batasan Penelitian Koridor Sorong – Aimas Sumber google Earth Modifikasi Tahun 2017.....	91
Gambar 4.6. Gambar Kondisi Aksesibilitas pada Koridor Sorong - Aimas.....	96
Gambar 4.7 Gambar gedung fasilitas perkatoran pendidikan , Kesehatan dan Ruko Pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas.....	98
Gambar 4.8 KSPT Reproduksi Ruang kawasan pertanian dari Sarana produksi – Reproduksi , Lahan Pertanian, Pembangunan perumahan, Pombensin dan ruko-ruko dan jasa lainnya.....	104
Gambar 4.9 Kondisi Jalan Utama Koridor Sorong – Aimas tahun 2016-2017) yang terdiri dari beberapa segmen .....	105

Gambar 4.10 Gambar prasarana jalan lahan Pertanian Pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas.....	121
Gambar 4.11. Peta Topografi Kawasan Koridor Sorong – Aimas Tahun 2017.....	123
Gambar. 4.12 Peta Kemiringa Lereng Kaw. Koridor Sorong-Aimas Tahun 2017.....	125
Gambar. 4.13 Peta Pola Ruang Kawasan Koridor Sorong – Aimas tahun 2017....	128
Gambar 4.14 Peta Kawasan Koridor Sorong – Aimas Lahan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2006. ....	132
Gambar 4.15 Peta Kawasan Koridor Sorong – Aimas Kawasan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2017.....	134
Gambar 4.16 Peta Kawasan Koridor Sorong – Aimas Kawasan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2017.....	135
Gambar 4.17 Interaksi Kota Sorong dan Kota Aimas.....	149

**BUSOWA**



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Perkembangan kota (urban development) dapat diartikan sebagai suatu perubahan menyeluruh, yaitu yang menyangkut segala perubahan di dalam masyarakat kota secara menyeluruh, baik perubahan sosial ekonomi, sosial budaya, maupun perubahan fisik (Hendarto, 1997). Pertumbuhan dan perkembangan kota pada prinsipnya menggambarkan proses berkembangnya suatu kota. Pertumbuhan kota mengacu pada pengertian secara kuantitas, yang dalam hal ini diindikasikan oleh besaran faktor produksi yang dipergunakan oleh sistem ekonomi kota tersebut. Semakin besar produksi berarti ada peningkatan permintaan yang meningkat. Sedangkan perkembangan kota mengacu pada kualitas, yaitu proses menuju suatu keadaan yang bersifat pematangan.

Pada umumnya terdapat tiga faktor utama yang memengaruhi perkembangan kota, yaitu: (1) Faktor penduduk, yaitu adanya penambahan penduduk baik disebabkan karena pertumbuhan alami maupun karena migrasi, (2) Faktor sosial ekonomi, yaitu perkembangan kegiatan usaha masyarakat, (3) Faktor sosial budaya, yaitu adanya perubahan pola kehidupan dan tata cara masyarakat akibat pengaruh luar, komunikasi dan sistem informasi.

Perkembangan suatu kota juga dipengaruhi oleh perkembangan dan kebijakan ekonomi. Hal ini disebabkan karena perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik perkembangan ekonomi (Firman, 1996). Kegiatan sekunder dan tersier seperti manufaktur dan jasa-jasa cenderung untuk berlokasi di kota-

kota karena faktor “*urbanization economics*” yang diartikan sebagai kekuatan yang mendorong kegiatan usaha untuk berlokasi di kota sebagai pusat pasar, tenaga kerja ahli, dan sebagainya. Penghematan ekonomis (*economies* yang ditimbulkan dari adanya pemusatan kegiatan (Agglomerasi) di kota-kota besar memang telah banyak dirasakan manfaatnya.

Perkotaan Sorong dan kota Aimas ditinjau dari letak geografisnya sangat strategis posisinya berada pada bagian Barat Provinsi Papua Barat ditetapkan sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRW). dalam proses perkembangannya perkotaan Sorong sangat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal perkotaan dalam konteks perkembangan perkotaan Sorong sebagai pusat PKN di provinsi Papua Barat dalam skala regional memiliki keterkaitan yang sangat tinggi dengan daerah interland atau kota-kota disekitarnya dan membentuk system perkotaan . Dalam proses pembentukannya proses keterkaitan secara spasial , sosial, ekonomi antar kota-kota disekitarnya dalam perkembangannya perkotaan Sorong akan mengalami peningkatan pelayanannya sangat strategis dari sisi ekonomi dan sosial secara regional. Perkotaan Sorong yang berfungsi sebagai kota perdagangan dan jasa mempunyai pengaruh sangat luas dalam perkembangan terhadap daerah daerah interlandnya karena sebagai pusat ekonomi antar kota dan wilayah.

Pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas yang merupakan akumulasi dari proses kegiatan Agglomerasi. Dalam dimensi ruang kawasan perkotaan yang telah mengalami perluasan ke arah luar kota akselerasi pembangunan mengalami perembetan mengikuti jalan utama

poros Sorong dan Aimas telah mempercepat proses transformasi spasial dalam kawasan urban dan sub-urban, proses perluasan yang terjadi pada kawasan sub urban meningkatkan kebutuhan ruang pada kawasan perkotaan dan berlangsung proses perluasan kota yang terus – menerus akan mengarah terbentuknya aglomerasi perkotaan. Kondisi ini menunjukkan bahwa perkembangan fisik area perkotaan Sorong dan perkotaan Aimas telah menunjukkan terjadinya perluasan area perkotaan ( extended urban area) dalam satu dasawarsa terakhir yang ditandai dengan bergesernya fungsi-fungsi perkotaan ke kawasan luar kota .

Berdasarkan fenomena hal tersebut diatas penulis berusaha untuk mengkaji bagaimana perkembangan perkotaan Sorong dan perkotaan Aimas menuju aglomerasi perkotaan yang memengaruhi struktur dan pola perkotaan Sorong dan Aimas dengan dengan karakterfisik dan pertumbuhannya yang berbeda dan menunjukkan ciri dan karakternya dari kedua kota tersebut. Dengan latar belakan tersebut diatas arah penelitian ini difokuskan pada **Analisis Pertumbuhan Area Perkotaan Pada Koridor Sorong – Aimas di Propinsi Papua Barat).**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Terbentuknya Pola Interaksi Keruangan dan pembentukan Area Perkotaan di Koridor Sorong - Aimas.
2. Bagaimana Pertumbuhan Koridor Sorong - Aimas Menjadi Determinan terbentuknya Aglomerasi Perkotaan Sorong - Aimas.

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat diuraikan tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis bagaimana terbentuknya Area Perkotaan di Koridor Sorong - Aimas.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis bagaimana pertumbuhan Koridor Sorong - Aimas menjadi determinan terbentuknya Aglomerasi perkotaan Sorong - Aimas.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Aspek Keilmuan**

Manfaat pada aspek keilmuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi disiplin ilmu pengetahuan dan khususnya Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK). Secara umum penelitian ini bertujuan melihat fenomena perkembangan kawasan perkotaan Sorong dan kota Aimas dalam satu dasawarsa

hususnya pada Koridor Sorong - Aimas yang mengarah terbentuknya gejala Aglomerasi perkotaan (*urban agglomeration*). Dengan demikian penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi dalam pengembangan teori aglomerasi perkotaan yang terjadi dikota-kota sedang berkembang, khususnya peran kota-kota kecil dan kota menengah diwilayah timur Indonesia tepat di kota Sorong dan kota Aimas Provinsi Papua Barat. Walaupun sifatnya tidak selalu bias digeneralisasi untuk wilayah lain dengan karakteristik dan geografis wilayah yang berbeda namun penelitian ini setidaknya dapat dijadikan sebagai dasar pemikiran dan wacana terhadap peran kota-kota kecil dan menengah dalam proses perkembangan menuju aglomerasi perkotaan.

## **2. Aspek Guna Laksana**

- a) Bagi mahasiswa, penelitian ini dapat dijadikan bahan pembelajaran agar dapat memahami tentang terbentuknya area perkotaan dan proses pertumbuhan pada koridor jalan utama dan menjadi Determinan terbentuknya gejala aglomerasi perkotaan (*urban Agglomeration*).
- b) Bagi pemerintah, sebagai bahan masukan bagi pemerintah Kota /Kabupaten agar dapat mempertimbangkan arah perencanaan dan kebijakan penataan kawasan pusat-pusat pertumbuhan dan perkembangan perkotaan (metropolitan) sebagai langkah strategi pengendalian dan pemanfaatan ruang mengenai kemungkinan terjadinya perubahan-perubahan yang ditimbulkan oleh pertumbuhan dan perkembangan perkotaan yang tidak terkendali pada masa mendatang, karena dampak negatif (*urban sprawl*) dari aglomerasi perkotaan juga dapat mengarah

pada kemacetan perkotaan (urban congestion) seperti banyak terjadi dikota-kota besar di Indonesia apabila tidak direncanakan dengan baik.

Untuk hal ini perlu kebijakan tata ruang kota dan manajemen perkotaan dalam mengendalikan pertumbuhan dan perkembangan perkotaan yang lebih luas yang juga mengedepankan aspek-aspek sosial – ekonomi dan fisik lingkungan.

## **E. Lingkup Penelitian**

### **1. Lokasi Penelitian**

#### **a. Ruang Lingkup Wilayah**

Lingkup wilayah penelitian yang menjadi kajian analisis adalah wilayah administrasi Kota Sorong dan Kota Aimas Kabupaten Sorong di Provinsi Papua Barat. Masing-masing terdiri dari Distrik Sorong Timur, Kota Sorong serta Distrik Aimas, Distrik Aimas Kabupaten Sorong yang di fokuskan pada Koridor Sorong – Aimas yang merupakan jalan poros Utama yang menghubungkan kedua pusat CDB terdeliniasi pada gambar dibawah.

### **2. Ruang Lingkup Subtansi**

Studi dan ruang lingkup materi Penelitian ini mengenai mengkaji dan menganalisis pertumbuhan area perkotaan pada Koridor Sorong – Aimas yang dapat mendeterminasi terbentuknya aglomerasi perkotaan. ditinjau berdasarkan teori Aglomerasi Alfred Weber teori kutub pertumbuhan Francois Perroux, Teori Sentrifugal and Sentripetal Forces in Urban

Geography Charles Colby, Levevre Reproduksi Ruang Klasifikasi karakteristik pertumbuhan kota dan bentuk dan pola perkembangannya serta pendekatan struktur ruang kota.

Dari fenomena yang ada ada terjadi pertumbuhan dan perkembangan kawasan perkotaan pada pusat CBD yang dinamis ditandai dengan adanya perembetan atau penjalaran kekotaan ke wilayah sub urban mengikuti ruas jalan utama Sorong – Aimas yang menghubungkan kedua pusat kota tersebut.

## **Sistematika Penulisan**

### **BAB I. Pendahuluan**

Pada bagian ini berisi mengenai latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian baik ruang lingkup wilayah penelitian maupun ruang lingkup materi penelitian, dan yang terakhir adalah sistematika pembahasan.

### **BAB II. Tinjauan Pustaka**

Pada bagian ini dijelaskan rangkuman kajian literatur dan pandangan-pandangan teoritis yang bertujuan sebagai dasar memperkuat pemahaman tentang topic permasalahan yang terkait dengan persoalan penelitian. Secara garis besar meliputi pertumbuhan dan perkembangan perkotaan, dan teori aglomerasi perkotaan, daya sentrifugal dan sentripetal, jenis dan klasifikasi karakteristik pertumbuhan kota serta pola-pola pertumbuhan struktur perkotaan yang kemudian akan dirangkum untuk menurunkan proposisi-proposisi.

**Bagian kedua** ini kemudian diakhiri dengan membuat rangkuman terhadap asumsi-asumsi teoritis untuk memperoleh jawaban sementara atas rumusan masalah penelitian, yang dirangkum dalam beberapa proposisi-proposisi penelitian.

### **BAB III. Metode Penelitian**

Pada bagian ini akan dideksripsikan mengenai Jenis Penelitian, penelitian, pendekatan penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, , Variabel Penelitian, Metode Analisis , Definisi Operasional, Jadwal Penelitian.

### **BAB IV. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Bab ini berisikan gambaran umum Kawasan Perkotaan Sorong dan Kota Aimas, dan menyajikan data-data hasil penelitian yang kemudian akan dianalisis dengan suatu metode tertentu yang telah ditetapkan. Data-data yang dimaksud berupa data lapangan yang berisi tentang jawaban-jawaban atas pertanyaan untuk menjelaskan tentang terjadinya aglomerasi pada dari dua kota tersebut..

### **BAB V Kesimpulan.**

Pada bagian ini merupakan penarikan-penarikan kesimpulan dari penelitian yang dapat menjawab atas rumusan masalah dan memberikan saran/implikasi dari hasil penelitian yan sama dan terhadap pengembangan ilmu di bidang Perencanaan Wilayah dan Kota.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Beberapa Pandangan Teoritis tentang Aglomerasi Perkotaan dan Determinannya

##### 1. Pengertian dan Konsep Aglomerasi

Pengertian Aglomerasi adalah istilah umum yang merujuk kepada upaya pengumpulan beberapa elemen ke dalam suatu tempat (wilayah). Sedangkan dalam ilmu ekonomi memiliki pengertian pemusatan beberapa perusahaan kedalam satu wilayah (Wikipedia.org). sedangkan menurut Kuncoro (2002), Aglomerasi adalah konsentrasi spasial dari aktifitas ekonomi dikawasan perkotaan karena penghematan akibat dari perusahaan yang letaknya saling berdekatan dan tidak akibat dari kalkulasi perusahaan secara individual.

Aglomerasi juga bisa dibagi menjadi dua macam, yaitu

- a. **Aglomerasi primer** di mana perusahaan yang baru muncul tidak ada hubungannya dengan perusahaan lama, dan
- b. **Aglomerasi sekunder** jika perusahaan yang baru beroperasi adalah perusahaan yang memiliki tujuan untuk memberi pelayanan pada perusahaan yang lama. Sedangkan deaglomerasi adalah suatu kecenderungan perusahaan untuk memilih lokasi usaha yang terpisah dari kelompok lokasi perusahaan lain, Sopeono, (2002: 15-

Awal Istilah aglomerasi pada dasarnya dari ide Marshall tentang penghematan aglomerasi (*agglomeration economies*) atau dalam istilah

Marshall disebut sebagai industri yang terlokalisasi (*localized industries*). Menurut Montgomery dalam Kuncoro (2002), aglomerasi adalah konsentrasi spasial dari aktivitas ekonomi di kawasan perkotaan karena penghematan akibat lokasi yang berdekatan (*economies of proximity*) yang diasosiasikan dengan kluster spasial dari perusahaan, para pekerja dan konsumen.

Pengertian ekonomi aglomerasi juga berkaitan dengan eksternalitas kedekatan geografis dari kegiatan – kegiatan ekonomi, bahwa ekonomi aglomerasi merupakan suatu bentuk dari eksternalitas positif dalam produksi yang merupakan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya pertumbuhan suatu kota. (Bradley and Gans, 1996). Sementara Markusen menyatakan bahwa aglomerasi merupakan suatu lokasi yang “tidak mudah berubah” akibat adanya penghematan eksternal yang terbuka bagi semua perusahaan yang letaknya berdekatan dengan perusahaan lain dan penyedia jasa-jasa, dan bukan akibat kalkulasi perusahaan atau para pekerja secara individual (Kuncoro, 2002: 24).

Dari pemahaman di atas bahwa dapat kami jelaskan dalam konteks Kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas merupakan pemusatan dari pusat-pusat dari berbagai aktivitas kegiatan yang diantaranya kegiatan ekonomi dan manfaat yang ditimbulkan. Suatu kota terbentuk karena adanya pengumpulan orang dan aktivitas ekonomi di suatu tempat atau yang biasa disebut dengan istilah aglomerasi ekonomi, yaitu berkumpulnya aktivitas-aktivitas ekonomi di lokasi yang sama untuk menghasilkan manfaat ekonomi yang pada akhirnya

mendorong perusahaan-perusahaan untuk membentuk kluster untuk mendapatkan keuntungan yang telah banyak dirasakan manfaatnya.

## **2. Teori Aglomerasi**

Pandangan Alfred Weber (1929), untuk pertama kali memperkenalkan teori aglomerasi menurut Weber, Aglomerasi pada awalnya terjadi karena adanya konsentrasi satu dari beberapa perusahaan besar di suatu area yang relatif kecil. Bahwa pengelompokan tersebut memberi kemungkinan bagi perusahaan-perusahaan kecil dan usaha-usaha individual menikmati baik ekonomi internal, maupun ekonomi eksternal di area ini. Weber secara eksplisit memperkenalkan konsep ekonomi aglomerasi, skala efisien minimum, dan keterkaitan ke depan dan ke belakang. Konsep ini menjadi dasar berkembangnya teori perdagangan regional baru. (dalam Jabal, 2013).

Dalam teorinya, Alfred Weber menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja di mana penjumlahan keduanya harus minimum. Menurut Weber, ada tiga faktor utama yang memengaruhi lokasi industri, yaitu faktor tenaga kerja dan biaya transportasi yang merupakan faktor regional yang bersifat umum, serta faktor deglomerasi/aglomerasi yang bersifat lokal dan khusus. Weber berbasis kepada beberapa asumsi utama, antara lain:

- a. Lokasi bahan baku (sumber daya alam) ada di tempat tertentu saja, baik yang terbatas maupun yang tidak terbatas.

b. Situasi dan ukuran tempat konsumsi adalah tertentu juga, sehingga terdapat suatu persaingan sempurna,

c. Ada beberapa tempat pekerja yang bersifat tak mudah bergerak (immobile).

Perkembangan aglomerasi semakin cepat karena makin banyaknya industri yang bersifat footloose atau tidak terikat pada suatu lokasi. Manfaat aglomerasi diantaranya yaitu pada lokasi tersebut biasanya sudah terdapat tenaga kerja terampil dan murah serta fasilitas pendukung yang lebih baik dan lebih murah seperti tenaga listrik, perbengkelan, fasilitas penyediaan air bersih, perumahan, pasar, dan lain-lain (Lihat Tarigan, 2004).

Sebagian besar analisis mengenai pertumbuhan kota, baik secara tegas maupun kurang tegas menjelaskan bahwa besarnya kota merupakan determinasi utama dari tingkat pertumbuhan kota. Penghematan ekonomis (economies yang ditimbulkan dari adanya pemusatan kegiatan (Agglomerasi) di kota-kota besar memang telah banyak dirasakan manfaatnya.

Dalam menyusun konsepnya, Weber melakukan penyederhanaan dengan membayangkan adanya bentang lahan yang homogen dan datar, serta mengesampingkan upah buruh dan jangkauan pasaran. Dalam menjelaskan keterkaitan biaya transportasi dan bahan baku Weber menggunakan konsep segitiga lokasi atau locational triangle untuk memperoleh lokasi optimum. Untuk menunjukkan apakah lokasi optimum tersebut lebih dekat ke lokasi bahan baku atau pasar. Berdirinya suatu Industri juga menyebabkan terjadinya aglomerasi/ pengelompokan dalam suatu kawasan Industri seperti halnya industri yang dijelaskan oleh Weber, yang akan merangsang perkembangan lebih lanjut di

sekitarnya. Aglomerasi dalam hal ini pada awalnya terjadi oleh karena keberadaan industri baru yang cukup besar di suatu area yang relatif kecil, yang segera disusul oleh munculnya industri-industri baru yang berukuran lebih kecil. Pada intinya teori Weber beranggapan bahwa lokasi optimal apabila pabrik berada disentral, Karena biaya transport dari manapun akan rendah. Biaya tersebut berkaitan dengan dua hal , yaitu transportasi bahan mentah yang didatangkan dari luar serta transportasi hasil produksi yang menuju kepasar.

### **3. Proses Aglomerasi Perkotaan**

Francois Perroux (1950). Dengan tesisnya menyatakan bahwa Aglomerasi adalah Pertumbuhan tidak terjadi di sebarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak, tetapi pertumbuhan terjadi pada titik-titik atau kutub-kutub pertumbuhan dengan intensitas yang berubah-ubah, lalu pertumbuhan itu menyebar sepanjang saluran yang beraneka ragam dan dengan pengaruh yang dinamis terhadap perekonomian wilayah.

Ditinjau dari aspek lokasinya, bahwa pembangunan ekonomi daerah adalah tidak merata dan cenderung terjadi proses aglomerasi (pemusatan) pada pusat – pusat pertumbuhan. Pada gilirannya pusat – pusat pertumbuhan tersebut akan memengaruhi daerah – daerah yang lambat perkembangannya.

Dalam perkembangan selanjutnya akan terjadi suatu proses seleksi alam sehingga suatu sektor akan makin penting, sementara sektor lainnya justru menghilang. Proses seleksi ini terkait dengan mekanisme pasar dan inovasi wirausahawan yang sangat penting dalam proses pembangunan (Hansen, 1981 : 19). Industri-industri dan kegiatan-kegiatan yang akan berkembang

dan membentuk kutub pertumbuhan tersebut memiliki beberapa ciri sebagai Leading Industries dan Propulsive Industries.

Dalam konteks pertumbuhan, Perroux menyatakan bahwa yang menjadi medan magnet adalah kegiatan industri. Menurutnya, untuk mencapai pertumbuhan yang mantap dan berimbang diperlukan konsentrasi investasi pada sektor-sektor tertentu yang unggul (*leading sectors*). Ditinjau dari aspek lokasinya, pembangunan ekonomi daerah adalah tidak merata dan cenderung terjadi proses aglomerasi (pemusatan) pada pusat – pusat pertumbuhan. Pada gilirannya pusat – pusat pertumbuhan tersebut akan mempengaruhi daerah – daerah yang lambat perkembangannya. Hirschman dan Myrdal dalam Marsudi Djodipuro (1992) mengatakan bahwa setelah tingkat pembangunan tertentu dicapai, maka perbedaan dalam kemakmuran antar daerah cenderung akan hilang. Dalam proses ini, maka dua mekanisme pokok adalah yang disebut *spread* dan *backwash effect*.

Hal – hal inilah yang dapat menjadi indikator terjadinya aglomerasi. Berdasarkan pendapat Robinson Tarigan (2004), aglomerasi terjadi karena adanya hubungansaling membutuhkan produk diantara berbagai industri, seperti tersedianyafasilitas (tenaga listrik, air, perbengkelan, jalan raya, pemondokan, juga terdapat tenaga kerja terlatih). Proses ekonomi aglomerasi pada dasarnya berlangsung melalui dorongan –dorongan kohesi di antara perusahaan atau industri yang berlokasi dalam suatu wilayah. Sebelum beraglomerasi, sebuah perusahaan menyimpan suatu potensi aglomerasi yang diperlihatkan oleh wilayah pasarnya. Semakin luas pasar berarti semakin besar potensi aglomerasinya. Namun, tidak

semua perusahaan mampu merealisasikan aglomerasi terutama karena mereka tidak cukup dekat untuk menyatukan wilayah pasarnya. (Iwan Nugroho dan Rokhmin Dahuri, 2004 :44).

Industri-industri dan kegiatan-kegiatan yang akan berkembang dan membentuk kutub pertumbuhan tersebut memiliki beberapa ciri sebagai *Leading Industries* dan *Propulsive Industries*. Menurut Tarigan (2005) Pusat pertumbuhan harus memiliki empat ciri :

- a. Adanya hubungan internal dari berbagai macam kegiatan.

Hubungan internal sangat menentukan dinamika sebuah kota. Ada keterkaitan satu sector dengan sector lainnya, apabila ada sector tumbuh, akan mendorong pertumbuhan sector lainnya, karena adanya saling keterkaitan.

- b. Adanya efek pengganda (Multiplier Effect)

Keberadaan sector-sector yang saling terkait dan saling mendukung akan menciptakan efek pengganda. Apabila ada satu sector atas permintaan dari luar wilayah, produksinya meningkat, karena ada keterkaitan produksi lain juga ikut meningkat dan akan terjadi beberapa kali putaran pertumbuhan sehingga total kenaikan produksi bisa beberapa kali lipat dibandingkan kenaikan permintaan dari luar untuk sector tersebut. Unsur efek pengganda sangat berperan dalam memacu pertumbuhan daerah belakannya, karena kegiatan sector di kota meningkat tajam kebutuhan kota akan bahan baku atau tenaga kerja dipasok dari daerah belakannya juga ikut meningkat.

- c. Adanya Konsentrasi Geografis

^Konsentrasi geografis dari berbagai sector atau fasilitas, selain bisa menciptakan efisiensi diantara sector-sektor yang saling membutuhkan, juga meningkatnya daya tarik (attractiveness) dari kota tersebut. Orang yang datang dikota tersebut bisa mendapatkan berbagai kebutuhan pada lokasi yang berdekatan, Sehingga kebutuhan dapat diperoleh dengan hemat waktu, tenaga, dan biaya. Hal membuat kota tersebut untuk menarik dikunjungi dan karena volume transaksi yang semakin meningkat akan menciptakan *ekonomi of skala* sehingga menimbulkan efisiensi lanjutan.

d. Bersifat Mendorong Pertumbuhan Daerah Belakang

Hal ini berarti antara kota dan daerah belakangnya terdapat hubungan yang harmonis. Kota membutuhkan bahan baku dari daerah belakangnya dan menyediakan berbagai kebutuhan daerah belakangnya untuk dapat mengembangkan diri. Jadi konsentrasi dengan kegiatan ekonomi dianggap sebagai pusat pertumbuhan apabila konsentrasi itu dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi baik kedalam maupun keluar wilayah dengan hubungan yang harmonis antara kota dan daerah belakangnya.

Perkotaan Sorong dan kota Aimas terjadi sebagai proses aglomerasi para penanam modal swasta (investor) cenderung lebih menyukai melakukan ekspansi ekonomi pada daerah perkotaan atau daerah yang telah memiliki fasilitas penunjang kegiatan ekonomi mereka, seperti sarana perhubungan, infrastruktur listrik, dan ketersediaan tenaga kerja. Kuncoro (2004), mengatakan bahwa investor juga lebih suka memilih kawasan perkotaan yang menawarkan

penghematan biaya akibat kemudahan aksesibilitas dan keberadaan infrastruktur kota. Fenomena ini disebut oleh Kuncoro sebagai *localization economies*.

#### **4. Pertumbuhan dan Perkembangan Kota**

##### **a. Pertumbuhan Wilayah**

Perkotaan sebagai kawasan yang paling dinamis merupakan denyut nadiperkembangan wilayah memiliki kecenderungan untuk menjadi besar dan berkembang dengan dukungan wilayah sekitarnya Menurut Francois Perroux (1955), perkembangan keruangan (spasial), pertumbuhan tidak terjadi di sembarangan tempat dan juga tidak terjadi secara serentak, pertumbuhan itu terjadi pada titik-titik atau kutub-kutub perkembangan dengan intensitas yang berubah-ubah dan pertumbuhan itu menyebar sepanjang saluran-saluran yang beraneka ragam terhadap keseluruhan area dimana kutub pertumbuhan baru itu berada. (lihat Glasson, 1990) Perroux mengatakan, pertumbuhan tidak muncul di berbagai daerah dalam waktu yang sama. Pertumbuhan hanya terjadi di beberapa tempat yang disebut sebagai pusat pertumbuhan dengan intensitas yang berbeda. Inti dari teori ini adalah sebagai berikut:

- a) Dalam proses pembangunan akan timbul industri unggulan yang merupakan industri penggerak utama dalam pembangunan suatu daerah. Karena keterkaitan industri satu samalain sangat erat, maka pembangunan industri unggulan akan memengaruhi perkembangan industri yang lain yang berhubungan erat dengan industri unggulan tersebut.
- b) Pemusatan industri pada suatu daerah akan mempercepat pertumbuhan perekonomian, karena pemusatan industri akan menciptakan pola konsumsi yang berbeda antar daerah sehingga pembangunan industri disuatu daerah akan memengaruhi perkembangan industri di daerah yang lainnya.
- c) Perekonomian merupakan gabungan dari sistem industri yang relatif aktif (industri unggulan) dengan industri yang relatif pasif yaitu industri yang tergantung dari industri unggulan atau pusat pertumbuhan. Daerah yang relatif maju atau aktif akan memengaruhi daerah yang relatif pasif.

Selanjutnya Perroux (1955) mengatakan bahwa, ditinjau dari aspek lokasinya pembangunan ekonomi di daerah tidak merata dan cenderung terjadi proses aglomerasi(pemusatan) pada pusat-pusat pertumbuhan. Pusat-pusat pertumbuhan tersebut nantinya akan memengaruhi daerah yang lambat perkembangannya, terjadinya aglomerasi tersebut memiliki manfaat-manfaat tertentu yaitu keunggulan secara ekonomis(usaha dalam jumlah besar) dan keuntungan penghematan biaya.(dalam Lincolin, 1999).

#### **b. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Pertumbuhan Kota**

Cara faktor-faktor internal memengaruhi pertumbuhan wilayah dapat diuraikan sebagai berikut (lihat Perroux, 1955, dalam Glasson, 1990:88) :

- a) Tahap pertama, tahap perekonomian subsistem swasembada. Pada tahap ini masih sedikit investasi di wilayah tersebut dan didominasi oleh sektor pertanian.
- b) Tahap kedua, terjadi setelah adanya kemajuan transportasi dan perdagangan yang mendorong spesialisasi wilayah yang memunculkan industri sederhana di desa-desa untuk memenuhi kebutuhan para petani. Lokasi industri desa ini dekat dengan lokasi pertanian setempat.
- c) Tahap ketiga, dengan semakin bertambahnya perdagangan antar wilayah, wilayah yang bersangkutan akan maju melalui suatu urutan perubahan tanaman pertanian.
- d) Tahap keempat, penduduk semakin bertambah dan berkurangnya tambahan hasil pertanian akan memaksa wilayah yang bersangkutan melakukan industrialisasi (tanpa industrialisasi akan mengakibatkan tekanan penduduk, menurunnya taraf hidup, stagnasi, dan kemerosotan kehidupan masyarakat). Industri sekunder mulai berkembang, mengolah produk primer dan akan mengarah ke spesialisasi.
- e) Tahap kelima, merupakan pengembangan industri tersier yang berorientasi ekspor. Wilayah ini akan menyalurkan/mengekspor model, keterampilan, dan jasa-jasa yang bersifat khusus ke wilayah yang kurang berkembang.

Pengaruh eksternal dalam pertumbuhan wilayah didekati melalui teori Basis Ekspor (*Export Base Theory*). Teori ini menyatakan bahwa pertumbuhan suatu

wilayah dipengaruhi oleh eksplotasi sumber daya alam dan pertumbuhan basis ekspor wilayah yang bersangkutan serta dipengaruhi oleh tingkat permintaan eksternal dari wilayah lainnya.

Pendapatan yang diperoleh dari ekspor akan mengakibatkan berkembangnya kegiatan-kegiatan penduduk setempat, perpindahan modal dan tenaga kerja. Pengaruh-pengaruh eksternal dapat memengaruhi pertumbuhan wilayah secara optimal jika faktor/variabel utama yaitu pola pendapatan dan pengeluaran sektor ekspor, inisiatif bisnis lokal, dan peranan pemerintah diusahakan secara maksimal (dalam Richardson, 2001:44). Teori lain yang menjelaskan pengaruh eksternal adalah model alokasi sumber daya antar wilayah, model ini mengasumsikan bahwa faktor-faktor produksi terutama tenaga kerja dan modal akan mengalir dari wilayah dengan tingkat upah rendah ke wilayah-wilayah dengan tingkat upah tinggi.

#### **c. Proses Terjadinya Perkembangan Kota**

Perkembangan kota menurut Raharjo (1982), bermakna perubahan yang dialami oleh daerah perkotaan pada aspek-aspek kehidupan dan penghidupan kota tersebut, dari tidak ada menjadi ada, dari sedikit menjadi banyak, dari kecil menjadi besar, dari ketersediaan lahan yang luas menjadi terbatas, dari penggunaan ruang yang sedikit menjadi teraglomerasi secara luas, dan seterusnya (dalam Widyaningsih, 2001).

Keberadaan pelabuhan pada daerah-daerah pinggiran atau pusat sebagai bentuk perkembangan suatu kota yakni penyebaran fasilitas-fasilitas perkotaan yang merata sebagai tempat aktivitas masyarakatnya, yang sebelumnya pengembangan kawasan perkotaan cenderung masih terkonsentrasi di pusat.

#### **d. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kota**

Menurut Anthony Catenese (1989) faktor-faktor yang dapat memengaruhi perkembangan kota ini dapat berupa faktor fisik dan non fisik. Faktor-faktor fisik akan memengaruhi perkembangan suatu kota diantaranya :

- 1) Faktor Lokasi

Faktor lokasi dimana kota itu berada akan sangat mempengaruhi perkembangan kota tersebut, hal ini berkaitan dengan kemampuan kota tersebut dalam melakukan aktifitas dan interaksi yang dilakukan penduduknya. Kota yang berlokasi di jalur jalan utama atau persimpangan jalan utama akan mampu menyebarkan pergerakan dari dan semua penjuru serta menjadi titik pertemuan antara pergerakan dari berbagai arah.

## 2) Faktor Geografis

Kondisi geografis suatu kota akan memengaruhi perkembangan kota. Kota yang mempunyai kondisi geografis relatif datar akan sangat cepat untuk berkembang dibandingkan dengan kota di daerah yang sangat berkontur yang akan menyulitkan dalam melakukan pergerakan, baik orang maupun barang. Selain itu kota di daerah yang sangat berkontur akan sulit untuk direncanakan dan didesain dibanding daerah yang relatif datar. Sebagai gambaran, kota yang berada di dataran rendah (rata) lebih cepat berkembang dibanding kota yang berada di daerah yang sangat berkontur.

Sedang faktor-faktor non fisik yang berpengaruh terhadap perkembangan suatu kota dapat berupa :

### 1) Faktor Perkembangan Penduduk

Perkembangan penduduk dapat disebabkan oleh dua hal, yaitu secara alami (internal) dan migrasi (eksternal), perkembangan secara alami adalah yang berkaitan dengan kelahiran dan kematian yang "terjadi di kota tersebut, sedangkan migrasi berhubungan dengan pergerakan penduduk dari luar kota masuk kedalam kota. Menurut Daldjoeni (1987) pembahasan tentang laju perkembangan penduduk meliputi jumlah, pertambahan, kepadatan dan penyebaran. Penyebaran kepadatan penduduk dipengaruhi oleh empat unsur geografis yaitu lokasi, iklim tanah dan air (Kartasapoetra, 1985:46).

### 2) Faktor Aktivitas Kota

Kegiatan yang ada didalam kota tersebut, terutama adalah kegiatan perekonomian. Perkembangan kegiatan perekonomian ditentukan oleh faktor-faktor yang berasal dari dalam kota itu sendiri (faktor internal) yang meliputi faktor-faktor produksi.

Pertumbuhan dan perkembangan perkotaan Sorong dan Kota Aimas sangat dipengaruhi faktor-faktor yang dapat memengaruhi perkembangan kota ini dapat berupa faktor fisik dan non fisik. Faktor-faktor fisik akan memengaruhi perkembangan suatu kota Faktor Geografis, Faktor Perkembangan Penduduk Faktor Aktivitas Kota.

##### **5. Proses perkembangan Spasial Sentripetal dan Sentrifugal**

Charles Colby (1933) Pertama kali mencetuskan gagasannya tentang kekuatan-kekuatan dinamis yang memengaruhi pola pemanfaatan ruang kota. Penambahan, pengurangan dan perubahan bangunan, penambahan dan pengurangan fungsi-fungsi, perubahan jumlah penduduk, komposisi penduduk, kebutuhan penduduk; nilai-nilai kehidupan (politik, sosial, ekonomi, budaya, dsb) dari waktu-ke waktu telah menjadikan kota bersifat dinamis, demikian pula pola pemanfaatan ruang/lahannya. Secara garis besar, kekuatan-kekuatan yang memengaruhi pola pemanfaatan ruang kota dapat dikelompokkan menjadi dua, yakni (1) Centrifugal force – Gaya Sentrifugal, dan Centripetal force - Gaya Sentripetal – Gaya Sentripetal.

Perkembangan Perkotaan Sorong dan kota Aimas telah mengalami proses pertumbuhan dan perkembangan serta kemajuan dikarenakan terdapat dua kekuatan dinamis yang saling berlawanan yang menyebabkan kota akan berubah dari waktu ke waktu demikian juga dengan polapenggunaan lahannya, yaitu kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Kekuatan sentripetal adalah kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan gerakan sentripetal yang berupa gerakan penduduk dan fungsi-fungsi dari luar kota menuju ke dalam kota dan dapat mengakibatkan pola penggunaan tertentu di suatu kota. Hal ini dikarenakan adanya daya tarik daerah tujuan dan daya dorong daerah asal. Sedangkan kekuatan sentrifugal adalah kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan gerakan sentrifugal berupa gerakan penduduk dan fungsi-fungsi dari dalam kota menuju ke luar kota dan dapat mengakibatkan perubahan pola penggunaan lahan tertentu di suatu kota (Colby, dalam Yunus, 2001b : 177).

Daldjoeni (1997 : 172) mengungkapkan beberapa faktor yang mendorong gerak sentrifugal dan sentripetal. Gerak-gerak ini dikarenakan adanya factor

penarik maupun faktor pendorong dari daerah asal dan daerah tujuan. Enam hal yang menyebabkan gerak sentrifugal yaitu : (1) adanya gangguan yang berulang yang menyebabkan penduduk kota tidak nyaman bertempat tinggal dan bekerja di kota. Gangguan-gangguan tersebut adalah kemacetan lalu lintas, polusi, dan gangguan bunyi (2) Kebutuhan industri modern akan lahan-lahan kosong di pinggiran kota dengan kriteria permukiman yang tidak padat penghuninya, kelancaran lalu lintas kendaraan, dan kemudahan parkir mobil (3) sewa tanah yang relatif jauh lebih murah dibandingkan dengan pusat kota (4) Gedung-gedung bertingkat di tengah kota tidak mungkin lagi diperluas (5) Kemungkinan untuk membangun rumah yang lebih sehat, luas, dan bermodel mutakhir di luar kota (6) adanya keinginan naluri penduduk kota untuk bermukim di luar kota yang serba alami.

Faktor-faktor yang menyebabkan gerak sentripetal adalah : (1) lokasi yang dekat pelabuhan atau persimpangan jalan amat strategis bagi industri yang bertempat umumnya di tengah-tengah kota (2) lokasi dekat dengan stasiun atau terminal bis amat disukai oleh berbagai perusahaan (3) ada kecenderungan mengumpulnya tempat praktek beberapa ahli (4) adanya kebanggaan bertempat tinggal di dekat pusat-pusat pertokoan; (5) penurunan harga tanah dan pajak sekelompok gedung-gedung dengan fungsi sejenis (6) adanya tempat-tempat untuk olahraga, hiburan, dan seni budaya yang dapat dikunjungi sewaktu-waktu (7) ada keinginan untuk menetap atau bekerja di dalam kota dengan pertimbangan jarak antara rumah dan tempat kerja tidak jauh.

Lee (1979) dalam Yunus (2005 :60) mengemukakan bahwa terdapat 6 (enam) faktor yang mempunyai pengaruh kuat terhadap proses perkembangan ruang secara sentrifugal ini dan sekaligus akan mencerminkan variasi intensitas perkembangan ruang di daerah pinggiran kota. Keenam faktor tersebut ialah (a) faktor aksesibilitas (accessibility); (b) faktor pelayanan umum (public services); (c) karakteristik lahan (land characteristics); (d) karakteristik pemilik lahan (land owners characteristics); (e) keberadaan peraturan-peraturan yang mengatur tata guna lahan (regulatory measures) dan (f) prakarsa pengembang (developers' initiatives).

a. Ekspresi Spasial Sentrifugal

Berdasarkan berbagai studi mengenai perkembangan kota dapat di simpulkan bahwa terdapat tiga macam bentuk ekspresi spasial dari proses perkembangan spasial sentrifugal, yaitu (1) perkembangan memanjang; (2) perkembangan lompat katak dan (3) perkembangan konsentris. 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 akan direkomendasikan dipakai dalam rangka manajemen spasial kota, baik bersifat *akselerasi*, *retardasi* (perlambatan), atau *moratoria*.

b. **Perkembangan Spasial Sentrifugal Memanjang**

Proses perkembangan spasial sentrifugal memanjang adalah suatu proses penambahan areal kekotaan yang terjadi disepanjang jalur-jalur memanjang di luar daerah terbangun. Jalur memanjang ini biasanya merupakan jalur transportasi baik transportasi darat maupun sungai, namun adakalanya berupa lembah sempit yang disebut *inter mountain basin/valley*. Jalur memanjang ini telah mengontrol pertumbuhan permukiman maupun bangunan non permukiman sedemikian rupa sehingga membentuk konsentrasi bangunan yang sebaran keruangan memanjangnya jauh lebih besar dari pada sebaran melebarnya. Istilah lain yang digunakan untuk menyebut perkembangan memanjang antara lain adalah *ribbon development*, *axial development*, *linear development*, *elongated development*.

Apabila jenis perkembangan spasial sentrifugal jenis ini mendominasi sebuah kota maka kota tersebut akan mempunyai bentuk ekspresi spasial yang khas. Ada berbagai kemungkinan yang dapat terjadi yaitu:

- Apabila kota tersebut hanya mempunyai dua jalur transportasi utama yang searah maka kota tersebut akan mempunyai ekspresi keruangan sebat tongkat dengan pengelembungan pada bagian tengahnya.

- Apabila kota tersebut mempunyai dua jalur transportasi utama yang tidak searah akan membentuk lengkungan maka kota tersebut akan mempunyai ekspresi keruangan seperti bumerang dengan pengelembungan pada bagian tengah.
- Apabila kota tersebut mempunyai tiga atau lebih jalur transportasi maka kota tersebut akan mempunyai bentuk ekspresi keruangan seperti bintang (*star-shaped city*), gurita (*octopus-shaped city*), atau cakera (*cakra-shaped city*) yang berujung runcing di sisi-sisi luarnya.

Oleh karena itu perkembangan spasial kotanya secara spasial sentrifugal tidak tersebar merata di sisi-sisi luar daerah terbangun, maka pada bagian-bagian lain yang tidak berada di sepanjang jalur transportasi utama tersebut tampak ketinggalan dalam hal pembangunan dan biasanya masih menampakkan dirinya sebagai daerah berketampakan *rural* atau *semirural*. Kendala-kendala fisik alamiah biasanya merupakan hambatan dalam pembangunan. Namun demikian, dapat pula suatu kota memang dikehendaki mempunyai bentuk ekspresi keruangan seperti itu dengan menerapkan peraturan-peraturan tertentu sehingga perkembangan fisikalnya tidak berjalan merata ke segala arah. Di dalam studinya.

Dari uraian di atas bahwa Dengan merujuk kepada teori aglomerasi tersebut maka jika melihat pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas yang merupakan akumulasi dari proses kegiatan Aglomerasi yang berlangsung terus-menerus di kedua kota tersebut. menunjukkan adanya gejala Aglomerasi perkotaan atau perembetan area kekotaan, Seiring dengan berjalannya waktu tersebut akselerasi pembangunan yang terjadi di kedua kota tersebut akan mengalami ekspansi perluasan area kekotaan ke sub urban (kawasan pinggiran), hal ini terjadi karena adanya daya yang sangat dinamis yaitu gaya sentripetal dan daya sentrifugal.

## 6. Produksi dan Reproduksi Ruang Perkotaan

Filsuf Prancis Lefebvre mengemukakan Teori Reproduksi Ruang pada dasarnya menyatakan bahwa kapitalisme bisa bertahan hidup lewat penciptaan

ruang-ruang produksi baru. Dalam kehidupan kapitalis pembukaan ruang baru menjadi keharusan untuk mendapatkan pasar baru guna meraih profit yang semakin banyak. Kehidupan kota pada hakikatnya berposisi sentral dalam proses akumulasi kapital, oleh karena itu perkembangan kota selalu berbanding lurus dan dikondisikan oleh akumulasi kapital yang terjadi di dalamnya. Karya terobosan dalam teori ruang neo-Marxian adalah *The Production of Space* karya Lefebvre dalam (Ritzer 2012; Surya 2014; Aminah 2015; Setiawan 2015;), pada dasarnya menyatakan bahwa teori Marxian perlu menggeser fokusnya dari cara-cara produksi ke produksi ruang, atau produksi ke reproduksi ruang. Ruang berfungsi dengan berbagai macam cara untuk mereproduksi sistem kapitalis, struktur kelas di dalam sistem ekonomi, dan sebaliknya. Dimana kelas menengah-atas meneguhkan keberadaan mereka akan rasa nyaman dan prestise dengan difasilitasi oleh cara-cara produksi agen kapitalisme yang menciptakan ruang yang menjadi pembeda, khususnya berkaitan dengan wilayah-wilayah hunian dan fasilitas yang dimilikinya.

Henri Lefebvre yang merupakan sosiolog Marxis Perancis menyatakan bahwa sesungguhnya tidak ada ruang yang sepenuhnya “ideal” karena ruang itu sendiri secara spasial dalam masyarakat kapitalis modern merupakan arena pertarungan yang tidak akan pernah selesai diperebutkan. Semua pihak yang berkepentingan akan terus berusaha mendominasi pemanfaatan atas suatu ruang dan mengembangkan segala pengetahuan untuk mempertahankan hegemoni mereka atas pemanfaatan ruang tersebut. Dengan kata lain, ruang bersama akan selalu menyesuaikan kepentingan kapital dalam rangka menjamin relasi atau

hubungan produksi dan reproduksi yang bersifat kapitalistik. Dalam pengertian ini pulalah produksi ruang akan mempengaruhi mentalitas para penghuninya sehingga menciptakan apa yang disebut oleh Lefebvre sebagai produksi ruang sosial, yakni relasi produksi antara ruang secara spasial dengan masyarakat. Dalam Taslim (2017)

Aspek kunci dari argumen Lefebvre yang berkaitan dengan kompleksitas ruang dimulai dengan praktik spasial, yang menurutnya melibatkan produksi dan reproduksi ruang dan akhirnya mendominasi praktik spasial yang dinamakan sebagai representasi ruang. Representasi ruang mendominasi bukan hanya atas praktik spasial, tetapi ruang-ruang representasional. Sementara representasi ruang adalah ciptaan dari kelompok dominan yang menganggapnya sebagai “ruang sesungguhnya”, dan dipakai untuk mencapai dan mempertahankan dominasinya.

Selanjutnya Lefebvre mengembangkan lebih jauh tentang ruang dan kapitalisme. Lefebvre dalam (Sangaji 2011; Robet 2014; Aminah 2015; Setiawan 2015) pada dasarnya menyatakan bahwa produksi dan reproduksi ruang ekonomi secara terus-menerus dalam skala global merupakan kunci dari keberhasilan kapitalisme untuk memperpanjang nafasnya. Sebagai sistem global, kapitalisme membentuk ruang abstrak. Maksudnya, ruang dunia bisnis, baik berskala nasional maupun internasional dan ruang tentang kekuasaan uang dan politik negara. Ruang senantiasa merupakan ruang sosial karena diproduksi secara sosial, yang lebih dikenal dengan Teori Produksi Ruang. Lefebvre membagi dua jenis ruang yakni: ruang mutlak dan ruang abstrak. Ruang abstrak adalah ruang yang mengalami politisasi dan birokratisasi. Ruang abstrak yang memproduksi dan mendorong

homogenitas sosial, dimana ruang yang ada justru hanya diperuntukkan bagi beberapa individu maupun institusi yang mampu. Lebih jauh, “ruang abstrak adalah alat kekuasaan”. Kelas penguasa menggunakan ruang abstrak sebagai alat kekuasaan untuk mendapatkan kontrol atas ruang yang semakin meluas. Lefebvre mengatakan bahwa ruang dapat memainkan berbagai peran dalam dunia sosio-ekonomi. Pertama, dia dapat mengambil peran dari salah satu kekuatan produksi. Kedua, ruang itu sendiri dapat menjadi komoditas luas yang dikonsumsi. Ketiga, ruang adalah penting secara politik, memfasilitasi kontrol sistem dan keempat, ruang menopang reproduksi produksi dan relasi properti. Terakhir, selalu ada potensi positif dalam ruang, seperti penciptaan karya kreatif dan manusiawi, dan kemungkinan pengambilan kembali ruang atas nama mereka yang dikontrol dan dieksploitasi. Menurut Lefebvre dalam Purwanto (2014), dikatakan bahwa ruang kota adalah ruang publik apabila ruang kota tersebut memproduksi ruang sosial ketika orang-orang beraktifitas di dalamnya.

Lefebvre yang merupakan pemikir Marxian menyatakan bahwa ruang dalam dunia kapitalis saat ini telah teralineasi menjadi sesuatu yang abstrak. Ruang sebagai entitas abstrak inilah yang terus di produksi oleh kapitalisme. Kekuatan modal menentukan rancangan dan peruntukan ruang- ruang baru sesuai kepentingannya. Ruang tidak lagi dilihat sebagai sesuatu yang konkret yang menghadirkan realita aktivitas manusia penghuninya, akan tetapi dilihat sebatas gagasan ideal dengan membawa kepentingan modal dibelakangnya. Beberapa kontradiksi yang menyertai berkembangnya ruang-ruang abstrak produk kapitalisme adalah hilangnya ruang ruang bersama yang dikuasai oleh rezim Hak

Milik . Akibatnya lenyaplah ruang- ruang komunal yang sarat dengan aktivitas sosial berganti ke ruang-ruang privat yang sarat dengan kepentingan modal.

Jika Lefebvre menekankan produksi ruang sosial, David Harvey (2010) mengaitkan ruang dengan logika kekuasaan 'teritorial' dan logika kekuasaan 'kapitalis,'. Motivasi dan kepentingan dari masing-masing agen yang memiliki logika berbeda, tapi senantiasa berkait satu dengan lainnya. Dalam kerangka logika kekuasaan kapitalis, sang kapitalis akan terus-menerus berusaha mengakumulasi kapital dimanapun dan kapanpun guna meraih profit yang semakin banyak tanpa terinterupsi. Sementara, sang politisi, yang bekerja dalam kerangka logika kekuasaan teritorial, berusaha mengejar kelanggengan dan memperbesar kekuasaan. Sang kapitalis beroperasi dalam ruang dan waktu yang kontinyu, sang politisi beroperasi dalam ruang teritorial tertentu dan setidaknya di negara demokrasi, tunduk pada suatu siklus pemilu. Sang kapitalis beroperasi dalam ruang dan waktu yang kontinyu, sang politisi beroperasi dalam ruang teritorial tertentu dan setidaknya di negara demokrasi, tunduk pada suatu siklus pemilu Adanya keterkaitan tersebut dalam negara yang berideologi neoliberal berusaha untuk mengambilalih hak milik umum, melakukan privatisasi, serta membangun pasar komoditi dan kapital yang terbuka. Selanjutnya Harvey juga menyatakan bahwa pembukaan ruang baru menjadi sebuah keharusan bagi kapitalis untuk mendapatkan pasar baru, proses akumulasi kapital selalu berekspansi sehingga mengganggu setiap tendensi ke arah terbentuknya keseimbangan. Ekspansi secara geografis dan reorganisasi spasial untuk dapat

berinvestasi kembali inilah yang dinamakan dengan konsep *spatial fix* atau lebih tepatnya *spatio-temporal fix*.

Reproduksi ruang atau perkembangan ruang khususnya di kawasan perkotaan menurut Zahnd (2006), menyatakan secara teoritis dikenal tiga cara perkembangan dasar ruang kota, yakni; perkembangan horizontal, vertikal serta perkembangan interstisial. Perkembangan horizontal adalah perkembangan yang mengarah ke luar, artinya daerah bertambah sedangkan ketinggian dan kuantitas lahan terbangun tetap sama. Perkembangan vertikal adalah cara perkembangan yang mengarah ke atas, artinya daerah pembangunan dan kuantitas lahan terbangun tetap sama, sedangkan ketinggian bangunan bertambah. Perkembangan interstisial adalah perkembangan yang dilangsungkan ke dalam. Artinya daerah dan ketinggian bangunan-bangunan rata-rata tetap sama, sedangkan kuantitas lahan terbangun bertambah. Perkembangan ruang kota menurut Santoso (2006) tidak terlepas dari pengaruh kapitalisme global. Proses ini dirancang dan dimotori oleh organisasi internasional seperti Organisasi Perdagangan Dunia dan Bank Dunia yang mendapat dukungan penuh dari negara-negara Barat. Pengaruh global yang terkait langsung dengan perkembangan ruang kota melalui proses liberalisasi, deregulasi, dan privatisasi. Proses tersebut menjadi penggerak perubahan ekonomi, dengan memangkas intervensi negara ke tingkat yang minimal. Proses tersebut merupakan 3 pilar diantara 12 pilar utama *Washington Consensus*, yang menjadi pintu masuk bagi investasi asing di negara-negara berkembang (Mas'ood 2002; Fakhri 2011). Dalam beberapa hal, proses ikutan ini membawa hasil yang menggembirakan seperti pertumbuhan ekonomi dan

integrasi pasar. Namun hal lainnya justru membawa problematika baru akibat berkurangnya peran negara dalam menguasai hajat hidup orang banyak. (Santoso 2006).

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang juga mempercayai konsep privatisasi. Adanya perjanjian IMF dengan pemerintahan rezim Orde Baru merupakan konsep yang muatannya mendorong pada ideologi liberalisasi dan deregulasi yang berelasi dengan kapitalisme. Bagi negara-negara maju untuk menghilangkan segala macam hambatan dalam ekonomi global maka diciptakanlah sistem yang dapat menghancurkan otoritas negara dan tidak campur tangan dalam urusan keuangan dan pengelolaan sumber daya alam dan manusia, ekspansi pasar, dan pengurangan peran negara dalam layanan sosial. Karena perkembangan kota selalu berada di bawah logika kapital, maka restrukturisasi perkotaan, menurut David Harvey, selalu melewati fase '*creative destruction*'. Fase ini berada di dalam sirkulasi kapital, yang merupakan artikulasi kebutuhan kapitalis untuk menjamin agar proses akumulasi kapital dapat terus berlanjut dengan cara terus menerus menciptakan inovasi.

## **7. Interaksi Keruangan Wilayah dan Kota**

Pembangunan dalam konteks pengembangan wilayah dan kota dalam dimensi keruangan pada dasarnya mencakup aspek fisik, ekonomi dan sosial. Keberadaan fungsi-fungsi aktivitas perkotaan tersebut dalam dinamika berasosiasi secara positif terhadap fungsi dan peran jasa angkutan transportasi melalui dukungan teknologi akan mendorong mobilitas penduduk serta distribusi barang dan jasa dalam sistem aktivitas wilayah yang lebih luas.

Dalam dimensi spasial, fungsi dan peran jasa angkutan transportasi melalui dukungan teknologi. Dengan demikian fungsi dan peran jasa transportasi akan mendorong mobilitas penduduk serta distribusi aliran barang dan jasa dalam satu sistem aktivitas wilayah yang lebih luas. Dalam dimensi spasial fungsi dan peran jasa angkutan transportasi menjadi faktor penentu berlangsungnya proses interaksi keruangan baik secara fisik, ekonomi dan sosial. artinya peran jasa angkutan transportasi dan teknologi berkontribusi positif terhadap proses kemajuan suatu wilayah dan kota.

Ullman (Hariyono, 2010), dalam Surya 2018 Menyebutkan bahwa ada tiga faktor yang mempengaruhi interaksi keruangan secara wilayah yaitu :

- a. apabila kota-kota memiliki perbedaan sumber daya baik alam maupun manusia hal tersebut tidak otomatis tidak menimbulkan gerak, harus ada kebutuhan yang saling melengkapi yang dikontrol oleh permintaan dan penawaran (*complementaris*),
- b. Suatu komoditas baik barang atau jasa dapat bergerak dari satu wilayah ke wilayah lain jika didukung oleh fasilitas transportasi yang memadai, ongkos yang murah, dan kelancaran pengiriman merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kecepatan transfer komoditas dalam suatu ruang (*transferabilitas*), dan
- c. Interaksi keruangan dapat berjalan salah satunya jika terdapatnya kesempatan campur tangan (*intevening opportunities*). Ketiga hal tersebut dapat dikaji dalam berbagai perspektif, antara lain daerah yang aman, jalur transportasi yang baik, masyarakat yang terbuka serta birokrasi yang lancar.

Artinya, ketiga faktor tersebut berjalan sejajar dengan dinamika perkembangan suatu wilayah terkait hubungan saling ketergantungan antara satu kota dengan kota lainnya, sehingga mendorong arus pergerakan, distribusi aliran barang dan jasa yang pada akhirnya menyebabkan interaksi keuangan berlangsung baik secara fisik, ekonomi, dan sosial. Selanjutnya tempat central yang terkait dengan evolusi hierarki perkotaan (*urban hierarchy*) dengan model wilayah perdagangan segi enam (Christaller,1993;Adisasmita,2014). dalam surya.

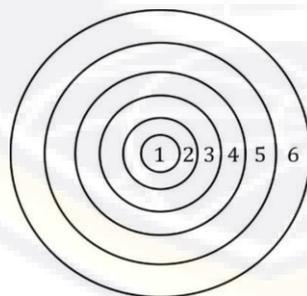
Fenomena interaksi keruangan yang berlangsung antara dua buah kota atau lebih dalam satu kesatuan wilayah, diidentifikasi sangat di tentukan oleh heterogenitas aktivitas penduduk berdasarkan fungsi-fungsi ruang wilayah dan kota yang berkembang. Heterogenitas ini memicu terjadinya interaksi keruangan (*spatial interaction*) baik secara fisik, ekonomi, dan sosial, yaitu hubungan saling ketergantungan di antara dua wilayah dan kota atau lebih. Komponen-komponen wilayah yang mendorong interaksi keruangan terjadi, akan mencakup komponen biofisik alam, sumber daya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Artinya, bahwa dalam dimensi spasial wilayah dan kota akan lebih menekankan pada interaksi antarmanusia dengan sumber daya alam yang ada dan tersedia di dalam suatu batasan unit geografis tertentu. Dalam konteks ini dipahami bahwa kemajuan suatu wilayah atau kota akan berkontribusi secara positif terhadap proses mobilisasi penduduk, angkutan transportasi, pola distribusi aliran barang dan jasa yang sepenuhnya berlangsung akibat faktor daya tarik kota sebagai satu kesatuan

wilayah geografis. Dengan demikian dinamika perkembangan wilayah dan kota akan berkontribusi secara positif terhadap proses interaksi keruangan terhadap kota dan wilayah disekitarnya. Proses ini tidak hanya terjadi pada kota besar dan metropolitan, akan tetapi juga berlangsung pada kota-kota sedang dan kota kecil. Dalam perspektif ini dipahami bahwa proses interaksi keruangan dalam dinamika perkembangan kota-kota utama dan kota-kota kecil di Indonesia dan secara khusus pada wilayah Provinsi Papua Barat, dalam hal ini adalah kota Sorong, Kota Kabupaten Aimas, satu kesatuan wilayah geografis dalam sistem pengembangan perkotaan, sekalipun memiliki karakteristik yang berbeda antara satu kota dengan kota yang lainnya dari sisi pertumbuhan dan perkembangannya.

Interaksi keruangan bermakna adanya pergerakan manusia, barang atau ide Antar ruang wilayah dan kota. Ullman (1954), dalam Surya menyebutkan bahwa setidaknya adapatiga faktor yang mendorong interaksi keruangan wilayah, yaitu; (i) Adanya hubungan saling melengkapi (komplementaritas). Bila kota-kota punya karakteristik berbeda atau kelompok manusia berbeda, maka hal itu tidak otomatis menghasilkan suatu gerakan. Jadi harus ada kebutuhan saling melengkapi atau komplementaritas. Dengan demikian harus ada permintaan dan penawaran.

Intereaksi Keruangan menurut W.J. Reilly adalah hubungan timbal balik antara dua wilayah yang menimbulkan aktivitas baru. Wilayah-wilayah yang saling berinteraksi akan membentuk lingkaran-lingkaran

konsentris yang disebut dengan zona interaksi. Bintarto (1977) menjelaskan bahwa urutan zona interaksi dari pusat lingkaran ke arah lingkaran-lingkaran luar, yaitu; (i) City adalah pusat kegiatan kota, (ii) Suburban adalah tempat tinggal para penglaju, (iii) Suburban fringe adalah wilayah peralihan dari kota dengan desa, (iv) Urban fringe adalah wilayah terluar dari kota, (v) Rural urban fringe adalah wilayah dengan penggunaan lahan campuran, dan (vi) Rural adalah wilayah pedesaan. Selanjutnya teori kekuatan interaksi wilayah diperkenalkan oleh W.J. Reilly yang mengadopsi teori gravitasi Isaac Newton. Dalam teori kekuatan interaksi wilayah kekuatan interaksi wilayah diukur dengan memfokuskan pada perbandingan jumlah penduduk dengan jarak antar wilayah. Teori kekuatan interaksi wilayah dapat berlaku apabila memenuhi syarat-syarat, yaitu; (a) topografi wilayah sama (homogen), (b) kondisi sosial ekonomi masyarakat sama, dan (c) kondisi sarana dan prasaran transportasi sama.



Keterangan:

1. City
2. Suburban
3. Suburban Fringe
4. Urban Fringe
5. Rural Urban Fringe
6. Rural

Gambar Zona Interaksi Keruangan Kota Dan Desa  
Sumber: Bintarto (1977)

## **B. Determinan Mewujudnya Konurbasi Perkotaan pada Dua Kota atau Lebih.**

Dinamika pertumbuhan perkotaan dan peningkatan kebutuhan lahan adalah suatu rangkaian yang satu sama lain saling mempengaruhi. Menurut (Zahnd, 1999) kehidupan kota sudah lebih disamakan dengan ekologi kota yang melibatkan tiga pokok yang hubungannya sangat erat yakni dinamika secara ekonomi, politis dan budaya kota. Sementara perencanaan suatu kota tidak bisa lepas dari aspek tata ruangnya, dimana tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik yang direncanakan maupun tidak.

Penggunaan lahan pada suatu kota umumnya berbentuk tertentu dan pola perkembangannya dapat diestimasi. Keputusan-keputusan pembangunan kota biasanya berkembang bebas, tetapi diupayakan sesuai dengan perencanaan penggunaan lahan. Motif ekonomi adalah motif utama dalam pembentukan struktur penggunaan tanah suatu kota dengan timbulnya pusat-pusat bisnis yang strategis. Selain motif bisnis terdapat pula motif politik, bentuk fisik kota, seperti topografi, drainase. Meskipun struktur kota tampak tidak beraturan, namun kalau dilihat secara seksama memiliki keteraturan pola tertentu. Bangunan-bangunan fisik membentuk zona-zona *intern* kota.

Menurut Catanese (1986), bahwa dalam perencanaan penggunaan lahan sangat dipengaruhi oleh manusia, aktivitas, dan lokasi. Dimana hubungan antar ketiganya sangat berkaitan, sehingga dapat dianggap sebagai siklus perubahan penggunaan lahan.

Dari uraian di atas maka dapat dipahami bahwa pada pertumbuhan wilayah kota yang diinterpretasikan pada kota sebagai proses, hal ini menunjukkan bahwa dinamika pertumbuhan wilayah perkotaan tidak bisa lepas dari 3 (tiga) unsur

pokok yakni dinamika ekonomi, dinamika politik dan dinamika budaya, yang dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Dinamika ekonomi dapat berupa; (a) status tanah yang berhubungan dengan situasi topografi dan intervensi manusia, (b) hirarki nilai yang berhubungan dengan nilai pakai dan nilai tukar, (c) tingkat struktur yang berkaitan dengan global dan lokal.
- b. Dinamika politik atau sistem pengelolaan, merupakan peran dari pihak yang terlibat dalam suatu dimensi kehidupan perkotaan atau pewayahannya. Politik dalam hal ini juga dapat dirumuskan dalam lingkup yang lebih sederhana dengan arti kebijakan.
- c. Dinamika budaya, adalah unsur budaya sebagai pembentuk ruang fisik kota lebih kepada sifat dan karakter masyarakat baik di pedesaan maupun di perkotaan.

### **1. Klasifikasi Kota Berdasarkan Karakteristik Pertumbuhannya**

Kita yang hidup pada zaman muthakhir ini dapat dengan mudah mengamati dan menggambarkan apakah “kota” itu, sesuai dengan tolak ukur atau focus perhatian kita masing-masing. Oleh karena itu tidak dirisaukan jika terdapat banyak definisi tentang kota, yang mungkin satu dengan yang lainnya berbeda. Beberapa pendapat ahli tentang pengertian kota-kota seperti Max Weber, Mumford, Sjoberg. adapun Definisi tersebut antara lain : Kota adalah suatu ciptaan peradaban umat manusia. Kota sebagai hasil dari peradaban lahir dari pedesaan, tetapi kota berbeda dengan pedesaan Pedesaan sebagai “daerah

yang melindungi kota” (P.J.M. Nas 1979 : 28). Kota seolah-olah mempunyai karakter tersendiri, mempunyai jiwa, organisasi, budaya atau peradaban tersendiri.

Prof. Bintarto (1984 : 36) Kota adalah sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai oleh strata sosial ekonomi yang heterogen serta corak materialistis. Menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia No 4/1980 Kota adalah wadah yang memiliki batasan administratif wilayah seperti kotamadya dan kota administrasi.

Kota dapat diartikan dalam arti sempit dan dalam arti luas kota adalah perwujudan geografis yang ditimbulkan oleh unsure-unsur fisiografis, sosial ekonomi, politik dan budaya yang terdapat di wilayah tersebut. Sedangkan dalam arti luas kota dapat diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alam dan non alami dengan gejala-gejala Aglomerasi yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen materialistik dibandingkan dengan daerah belakangnya.

Beberapa ahli mengklasifikasikan kota atas dasar karakteristik pertumbuhannya. Yunus (2009) mengemukakan beberapa orang ahli yang membagi klasifikasi kota atas dasar karakteristik pertumbuhannya, antara lain :

#### **1) Klasifikasi Houston, J.M.**

Klasifikasi Houston didasarkan atas kenampakan fisikalnya. Asumsi yang dikemukakannya adalah bahwa pertumbuhan suatu kota secara kronologi akan tercermin dalam perkembangan fisikalnya. Ada tiga stadium perkembangan kota yang dikemukakan Houston, yaitu :

(1) Stadium pembentukan inti kota (nuclear phase)

Stadium ini merupakan tahap pembentukan Central Business District (CBD). Pada masa ini baru ada pembangunan gedung-gedung utama. Pada masa ini, daerah yang mula-mula terbentuk banyak ditandai oleh gedung-gedung yang berumur tua, bentuknya klasik, dan pegelompokan fungsi-fungsi kota yang termasuk penting. Pada stadium ini, kenampakan morfologikal kotanya akan berbentuk bulat/hampir bulat/bujur sangkar/mendekati bujur sangkar. Karena tahap ini merupakan tahap awal, kenampakan kota yang terbentuk hanya meliputi daerah yang sempit saja.

(2) Stadium Formatif (formative phase)

Stadium ini dipengaruhi oleh adanya Revolusi Industri, yang masuk ke sektor transportasi, komunikasi, dan perdagangan. Majunya ketiga sektor ini mengakibatkan meluas dan makin kompleknya keadaan pabrik serta keadaan perumahan-perumahan kota. Penambahan areal untuk kegiatan-kegiatan tersebut paling banyak terjadi di daerah-daerah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi, yaitu di sepanjang jalur transportasi dan komunikasi. Dampak fisik yang terlihat adalah timbulnya kenampakan fisik kota seperti bintang atau gurita (star shaped/octopus shaped like).

(3) Stadium Modern (modern phase)

Stadium ini baru terlihat pada abad ke-20, dikarenakan oleh semakin majunya teknik elektronika. Pada tahap ini komunikasi dan transportasi sudah sangat maju, sehingga hal ini menyebabkan banyak orang tidak terlalu berkeinginan untuk tinggal berdekatan dengan tempat kerja.

Alasan lainnya adalah makin padatnya lalu lintas, makin padatnya bangunan, makin berkurangnya tumbuh-tumbuhan dalam kota, dan makin banyaknya polusi. Hal ini jugalah yang melatarbelakangi munculnya kota-kota satelit.

Kenampakan kota pada stadium ini sudah kompleks, dimana sudah mulai timbul gejala-gejala penggabungan dua atau lebih pusat kegiatan yang lain, baik itu kota satelit maupun kota-kota lain yang berdekatan. Pada tahap ini usaha identifikasi kenampakan kotanya mulai mengalami kesulitan, terutama dalam menentukan batas-batas fisik terluar dari kota yang bersangkutan. Hal ini dikarenakan persebaran fungsi-fungsi pelayanannya telah masuk ke daerah-daerah pedesaan di sekitarnya. Proses ini menunjukkan gejala pembentukan kegiatan-kegiatan yang baru sebagai sub urban centres (satelite residential areas). Sebagaimana beberapa kota besar di Indonesia, juga sudah mengalami perkembangan pada stadium ini, sehingga pengembangan kota-kota satelit di pinggiran kota harus benar-benar disesuaikan dengan pola dan arah pembangunan inti kota.

## **2) Klasifikasi Taylor, Griffith**

Griffith (Yunus, 2009) menekankan pengamatannya pada dinamika fungsional yang ada dari masa ke masa. Menurutnya terdapat empat macam tahap pertumbuhan kota, yaitu :

- (1) Tahap Infantil (the infantile stage)

Pada tahap ini belum terlihat adanya pemilahan yang jelas antara daerah perdagangan dan permukiman, juga belum terlihat perbedaan antara permukiman kaya dan miskin. Bangunan-bangunan yang ada masih berserakan tidak teratur, dan jalan-jalan utama yang ada baru satu atau dua.

(2) Tahap Juvenil (the juvenile stage)

Tahap ini mulai terlihat adanya proses pengelompokan pertokoan pada bagian-bagian kota tertentu, serta sudah dapat dibedakan keberadaan rumah yang sederhana dan yang lebih besar.

(3) Tahap Dewasa

Pada tahap ini sudah mulai adanya gejala-gejala segregasi fungsi-fungsi (pemisahan fungsi-fungsi dan kemudian mengelompok). Perbedaan klaspermukiman sudah terlihat mencolok. Daerah-daerah industri banyak terdapat pada lokasi-lokasi yang dekat dengan jalur perhubungan dan pengangkutan.

(4) Tahap Ketuaan (the senile stage)

Tahap ini ditandai oleh adanya pertumbuhan yang terhenti (cessation of growth), kemunduran dari berapa distrik dan kesejahteraan ekonomipenduduknya menunjukkan gejala penurunan.

Definisi-definisi kota yang diungkapkan oleh beberapa ahli di atas tidak dapat dipisahkan secara tegas, karena beberapa kota dapat diungkapkan dalam beberapa gabungan definisi, sebagai contoh, suatu kota dapat diungkapkan kedalam definisi kota secara ekonomis, kota secara sosial, maupun kota secara yuridis administratif

sekaligus. Namun dalam konteks Perkotaan Sorong dan Aimas dapat kami simpulkan berdasarkan teori klasifikasi pertumbuhan kota Sorong memiliki perbedaan dalam hal pertumbuhannya Kota Sorong telah memasuki tahap Stadium Formatif (formative phase) dan Kota Aimas baru pada tahap Stadium pembentukan inti kota (nuclear phase).

## **2. Pendekatan Teori Struktur Ruang Kota.**

Pertumbuhan sebuah kota dapat dilihat dari pertama, meningkatnya jumlah penduduk baik intensitas kegiatan sosial maupun ekonomi, kedua, kepadatan bangunan tinggi, lalu yang ketiga adalah adanya keterbatasan lahan versus highrise building yang mana highrise building ini dapat menghemat penggunaan lahan, keempat adanya kebutuhan akan ruang yang semakin meluas, serta yang terakhir adalah akuisisi, invasi ke arah pingiran.

Adapun unsur pembentuknya struktur tata ruang kota menurut para ahli adalah ; yang pertama oleh Kevin Lynch, yang dimana beliau mengatakan bahwa ada 5 unsur gambaran mengenai ruang kota, yaitu path, edge, district, node, dan landmark. Lalu kedua menurut Doxias dimana secara konseptual perkotaan merupakan totalitas lingkungan yang terbentuk oleh 5 unsur yaitu, alam, antropos, society, shells dan jaringan. Lalu Kus Hadinoto mengadaotasinya menjadi 5 unsur pokok yaitu, wisma, karya, marga, suka serta penyempurna. Dalam pandangan yang berbeda, menurut Patrick Geddes, karakteristik permukiman memiliki unsur place. Work, dan folk.

Adapun beberapa struktur ruang kota ada yang melandasi struktur ruang kota yang paling dikenal yaitu :

- 1) Teori Konsentris (Burgess,1925) yang menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Business District (CBD) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Business District (CBD) tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (Retail Business District) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (Wholesale Business District) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (warehouse), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (storage buildings).

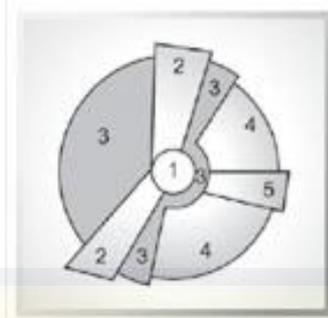


**Keterangan:**

- Zona 1 : Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD).
- Zona 2 : Peralihan, (zona perdagangan beralih ke permukiman).
- Zona 3 : Permukiman kelas pekerja atau buruh.
- Zona 4 : Permukiman kelas menengah.
- Zona 5 : Penglaju, (zona permukiman beralih ke zona pertanian).

**Gambar 2.1. Struktur Kota menurut Teori Konsentris**

- 3) Teori Sektoral (Hoyt,1939) menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau Central Business District (CBD) memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris.



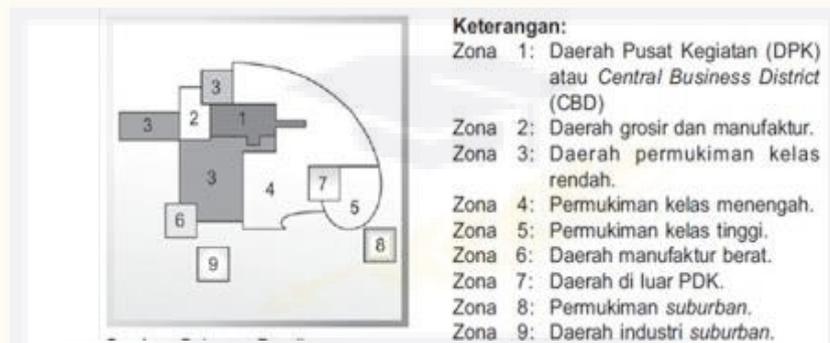
**Keterangan:**

- Zona 1 : Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD)  
 Zona 2 : Daerah grosir dan manufaktur.  
 Zona 3 : Permukiman kelas rendah.  
 Zona 4 : Permukiman kelas menengah.  
 Zona 5 : Permukiman kelas atas.

**Gambar 2.2. Struktur Kota menurut Teori Sektoral**

- 4) Teori Pusat Inti Berganda (Harris dan Ullman, 1945) menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu “growing points”. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti “retailing” distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda
- 5) terdapat banyak Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar.
- 6) Teori Ketinggian Bangunan (Bergel, 1955). Teori ini menyatakan bahwa perkembangan struktur kota dapat dilihat dari variabel ketinggian bangunan. Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) secara garis besar merupakan daerah dengan harga lahan yang tinggi, aksesibilitas sangat tinggi dan ada kecenderungan membangun struktur perkotaan secara vertikal. Dalam hal ini, maka di Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) paling sesuai dengan kegiatan

perdagangan (*retail activities*), karena semakin tinggi aksesibilitas suatu ruang maka ruang tersebut akan ditempati oleh fungsi yang paling kuat ekonominya.



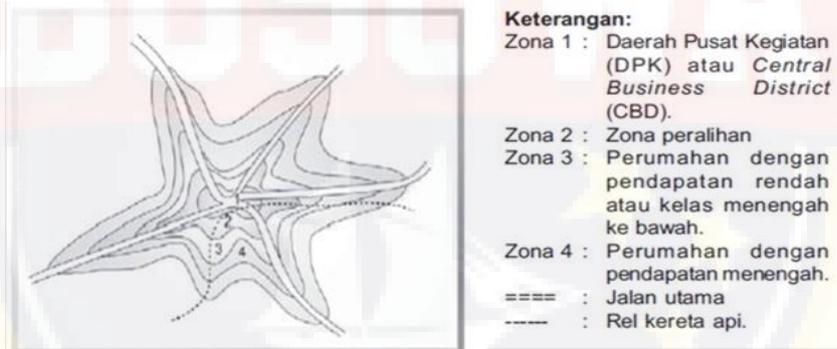
**Gambar 2.3. Struktur Kota menurut Teori Inti Ganda**

- 7) Teori Konsektoral (Griffin dan Ford, 1980). Teori Konsektoral dilandasi oleh struktur ruang kota di Amerika Latin. Dalam teori ini disebutkan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) merupakan tempat utama dari perdagangan, hiburan dan lapangan pekerjaan. Di daerah ini terjadi proses perubahan yang cepat sehingga mengancam nilai historis dari daerah tersebut. Pada daerah – daerah yang berbatasan dengan Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) di kota-kota Amerika Latin masih banyak tempat yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, antara lain pasar lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi lemah dan sebagian lain dipergunakan untuk tempat tinggal sementara para imigran.
- 8) Teori Historis (Alonso, 1964). Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) dalam teori ini merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang

tinggi.

#### 9) Teori Poros Babcock (1960)

Teori Poros dikemukakan oleh Babcock pada Tahun 1960. Teori ini pada dasarnya mengikuti konsep Burgess mengenai lingkaran-lingkaran konsentrik, dengan pusat berupa CBD. Akan tetapi, teori ini menekankan pada peranan transportasi dalam memengaruhi struktur keruangan kota. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah di antara jalur-jalur transportasi ini. Sehingga, keruangan yang timbul adalah sebuah bentuk persebaran keruangan yang berbeda dengan bentuk lingkaran-lingkaran konsentrik. (dalam Eni dan Tri : 2014).



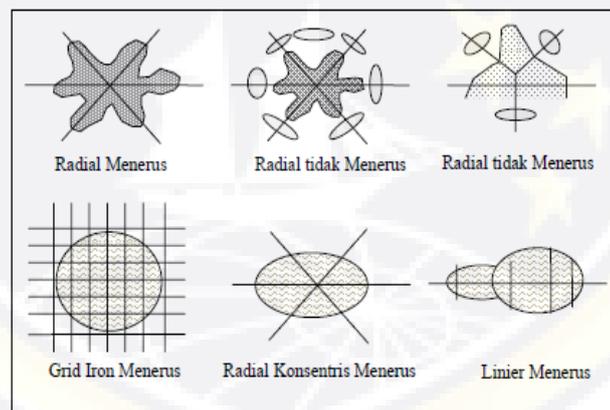
Jadi, dari teori-teori tersebut di atas dapat diambil kesimpulan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) merupakan pusat segala aktivitas kota dan lokasi yang strategis untuk kegiatan perdagangan skala kota. Perkembangan perkotaan Sorong dan kota Aimas berdasarkan hasil pengamatan menunjukkan hubungan teori Konsentris dimana Perkembangan wilayah berpola konsentris ini umumnya berawal dari satu tempat (umumnya

pusat kota) dan kemudian berkembang ke daerah pinggiran (sebagai akibat padatnya kegiatan di daerah tersebut). Perluasan kota berkembang secara merata dan sejajar. Pada akhirnya, pusat kota menjadi pusat kegiatan/bisnis sedangkan daerah di sekitarnya berfungsi sebagai daerah pendukung.

### 3. Bentuk dan pola Pertumbuhan Struktur ruang kota

#### a. Pola-pola Pertumbuhan Struktur ruang kota

Branch dalam Yoelianto (2005) mengemukakan bahwa pada skala yang lebih luas, bentuk kota secara keseluruhan mencerminkan posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya. Berdasarkan teori ini, dapat diartikan bahwa perkembangan suatu kota dapat ditentukan oleh posisi geografis serta karakteristik tempat dimana suatu proses kegiatan berlangsung sehingga dapat membentuk pola-pola yang mengikuti kondisi wilayah tersebut. Pola-pola perkembangan kota di atas tanah datar digambarkan secara skematik oleh Branch sebagai berikut:



**Gambar 2.5 Pola-Pola Perkembangan Kota (Branch, 1996)**

Pola-pola kawasan secara tekstural dapat diklasifikasi menjadi tiga kelompok, meliputi: (Zahnd, 1999:81):

#### a. Pola Kawasan yang Homogen

- b. Susunan kawasan yang bersifat homogen yang jelas, dimana hanya ada satu pola penataan. Dalam pola ini, elemen solid dan void yang membentuk kawasan terdiri atas bentuk-bentuk yang cenderung sama, dan biasanya memperlihatkan suatu tingkat kepadatan yang tinggi.
- c. Pola Kawasan Heterogen
- d. Susunan kawasan yang bersifat heterogen, dimana terdapat dua atau lebih pola berbenturan. Pola ini biasanya mempunyai lebih banyak bentuk elemen solid dan void, sehingga membentuk komposisi yang cukup bervariasi.
- e. Pola Kawasan Menyebar
- f. Susunan kawasan yang bersifat menyebar dengan kecenderungan kacau. Kawasan ini biasanya terbentuk atas sebab-sebab tertentu. Terlihat bahwa kawasan ini tidak terintegrasi antara fungsi yang satu dengan yang lain, sehingga tampak seperti kawasan yang tidak terencana.

#### **b. Bentuk dan model struktur ruang**

Bentuk struktur ruang kota apabila ditinjau dari pusat-pusat pelayanannya (retail) terbagi menjadi tiga, yaitu (Sinulingga, 2005:103-105) :

- a) **Monocentric city**, Monocentric city adalah kota yang belum berkembang pesat, jumlah penduduknya belum banyak, dan hanya mempunyai satu pusat pelayanan yang sekaligus berfungsi sebagai CBD (Central Business District).
- b) **Polycentric city**, Perkembangan kota mengakibatkan pelayanan oleh satu pusat pelayanan tidak efisien lagi. Kota-kota yang bertambah besar membutuhkan lebih dari satu pusat pelayanan yang jumlahnya tergantung pada jumlah penduduk kota. Fungsi pelayanan CBD diambil alih oleh pusat

pelayanan baru yang dinamakan sub pusat kota (regional centre) atau pusat bagian wilayah kota. Sementara itu, CBD secara berangsur-angsur berubah dari pusat pelayanan retail (eceran) menjadi kompleks kegiatan perkantoran komersial yang daya jangkauannya dapat mencakup bukan wilayah kota saja, tetapi wilayah sekeliling kota yang disebut juga wilayah pengaruh kota. CBD dan beberapa sub pusat kota atau pusat bagian wilayah kota (regional centre) akan membentuk kota menjadi polycentric city atau cenderung seperti multiple nuclei city yang terdiri dari:

- 1) CBD, yaitu pusat kota lama yang telah menjadi kompleks perkantoran
- 2) Inner suburb (kawasan sekeliling CBD), yaitu bagian kota yang tadinya dilayani oleh CBD waktu kota belum berkembang dan setelah berkembang sebagian masih dilayani oleh CBD tetapi sebagian lagi dilayani oleh sub pusat kota
- 3) Sub pusat kota, yaitu pusat pelayanan yang kemudian tumbuh sesuai perkembangan kota
- 4) Outer suburb (pinggiran kota), yaitu bagian yang merupakan perluasan wilayah kegiatan kota dan dilayani sepenuhnya oleh sub pusat kota
- 5) Urban fringe (kawasan perbatasan kota), yaitu pinggiran kota yang secara berangsur-angsur tidak menunjukkan bentuk kota lagi, melainkan mengarah ke bentuk pedesaan (rural area)

c) **Kota metropolitan**, Kota metropolitan adalah kota besar yang dikelilingi oleh kota-kota satelit yang terpisah cukup jauh dengan *urban fringe* dari kota

tersebut, tetapi semuanya membentuk satu kesatuan sistem dalam pelayanan penduduk wilayah metropolitan.

d) Adapun model struktur ruang apabila dilihat berdasarkan pusat – pusat pelayanannya diantaranya:

1) Mono centered

Terdiri dari satu pusat dan beberapa sub pusat yang tidak saling terhubung antara sub pusat yang satu dengan sub pusat yang lain.

2) Multi nodal

Terdiri dari satu pusat dan beberapa sub pusat dan sub sub pusat yang saling terhubung satu sama lain. Sub sub pusat selain terhubung langsung dengan sub pusat juga terhubung langsung dengan pusat.

a. Multi centered

Terdiri dari beberapa pusat dan sub pusat yang saling terhubung satu sama lainnya.

b. Non centered

Pada model ini tidak terdapat node sebagai pusat maupun sub pusat. Semua node memiliki hirarki yang sama dan saling terhubung antara yang satu dengan yang lainnya.

Branch dalam Yoelianto (2005) mengemukakan bahwa pada skala yang lebih luas, bentuk kota secara keseluruhan mencerminkan posisinya secara geografis dan karakteristik tempatnya. Berdasarkan teori ini, dapat diartikan bahwa perkembangan suatu kota dapat ditentukan oleh posisi geografis serta karakteristik tempat dimana suatu proses kegiatan berlangsung

sehingga dapat membentuk pola-pola yang mengikuti kondisi wilayah tersebut. Pola-pola perkembangan perkotaan Sorong dan kota Aimas mengalami kesamaan yaitu Linier Menerus.

### **C. Perspektif Wilayah PeryUrban**

Pola transformasi wilayah *Peri Urban* merupakan kekhasan distribusi unsur-unsur pembentuk perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan. Beberapa penelitian tentang pola transformasi wilayah ini telah dilakukan oleh beberapa pakar. Salah satunya adalah Sinha 1982 (dalam Giyarsih 2010) yang menemukan adanya enam aspek lingkungan kehidupan penduduk di daerah pinggiran kota yang berkorelasi sangat nyata terhadap lokasinya terhadap kota terdekat. Keenam aspek lingkungan yang diteliti adalah : (1) intensitas pemanfaatan lahan, (2) fragmentasi pemilikan lahan, (3) harga lahan, (4) kepadatan penduduk, (5) komposisi mata pencaharian, dan (6) kecenderungan perubahan pemanfaatan lahan.

Sujarto (1995:5) menjelaskan bahwa, agar pengembangan wilayah pinggiran tidak hanya bersifat *dormitory* atau sebagai tempat istirahat (*dormitory town*) sebaiknya juga untuk menghadapi ketergantungan terhadap pusat kota. Kemudian ditegaskan lagi oleh Lee 1984 bahwa, pengembangan kegiatan ke wilayah pinggiran dalam upaya mengurangi tekanan terhadap pusat kota, harus didukung oleh unsur tempat tinggal yang lengkap dengan berbagai prasarana dan sarananya. Daljoeni 1998 (dalam Ahmadi 2005) mengemukakan bahwa intensitas pembangunan di kota semakin meningkat, menyebabkan kebutuhan lahan untuk pembangunan permukiman, fasilitas umum, prasarana maupun kebutuhan lainnya semakin meningkat, sejalan dengan kebutuhan lahan bagi pembangunan

permukiman, terjadi pula perkembangan nilai lahan, baik nilai sosial dan maupun ekonomisnya. Ketersediaan lahan kota yang terbatas juga membawa dampak semakin sulitnya memperoleh lahan, yang selanjutnya membuat harga lahan terus meningkat, sementara penduduk kota memerlukan hunian mengakibatkan lokasi hunian bergeser ke arah pinggiran kota.

### **1. Perkembangan Kawasan Pinggiran dan Guna Lahan**

Kawasan pinggiran dan fungsi-fungsi baru yang berkembang merupakan nucleus kota sama halnya seperti pelabuhan, bandar udara dan kompleks industri. Keuntungan ekonomi menjadi dasar pertimbangan dalam penggunaan lahan secara mengelompok sehingga berbentuk nucleus. Misalnya, kompleks industri mencari lokasi yang berdekatan dengan sarana transportasi. Perumahan baru mencari lokasi yang berdekatan dengan pusat perbelanjaan dan tempat pendidikan. Hal ini mengakibatkan terbentuknya pola pertumbuhan area perkotaan yang terjadi di sekitar dikawasan pinggiran. Kenampakan fisik ini sangat jelas terlihat secara alami sesuai dengan kondisi lokasi dan geografi yang terdapat di kawasan pinggiran tersebut.

Akibat yang ditimbulkan oleh perkembangan kota adalah adanya kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi kekotaan ke daerah pinggiran kota (*urban fringe*) yang disebut dengan proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar (*urban sprawl*). Akibat selanjutnya di daerah pinggiran kota akan mengalami proses transformasi spasial berupa proses densifikasi permukiman dan transformasi sosial ekonomi sebagai dampak lebih lanjut dari proses transformasi spasial. Proses densifikasi permukiman yang terjadi di daerah pinggiran kota

merupakan realisasi dari meningkatnya kebutuhan akan ruang di daerah perkotaan. Daerah pinggiran kota (*urban fringe*) sebagai suatu wilayah peluberan kegiatan perkembangan dari dua kota atau lebih merupakan gejala terbentuknya konurbasi perkotaan.

Pengertian konversi lahan atau perubahan guna lahan adalah alih fungsi atau mutasi lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lain (Tjahjati, 1997 dalam Yusran, 2006). Dalam lingkup internal kota, perubahan pemanfaatan lahan merupakan fenomena yang lazim terjadi seiring dengan dinamika perkembangan kota yang dihadapkan pada keterbatasan lahan untuk mewadahnya. Perubahan pemanfaatan ini terjadi baik dari lahan yang pemanfaatannya bersifat tidak terbangun menjadi kawasan terbangun, maupun dari satu jenis pemanfaatan lahan ke jenis pemanfaatan lahan dalam kawasan terbangun kota (Kombaitan dkk, 2000)

Sejalan dengan dinamika pusat kota, proses perubahan yang terjadi dapat dibagi ke dalam tujuh tahap (Kombaitan, dkk, 2000) sebagai berikut :

- a) Proses awal (*inception*), yaitu mulai berkembangnya suatu kawasan sebagai calon pusat kota bersama-sama mulai berkembangnya suatu kota.
- b) Proses eksklusif (*exclusion*), yaitu terjadinya penonjolan nilai lahan tertinggi di pusat kota sehingga kawasan pusat kota menjadi eksklusif.
- c) Proses segregasi, yaitu terjadinya pemisahan kawasan fungsional baru di luar kawasan pusat kota.
- d) Proses perluasan (*extension*), yaitu terjadinya perluasan kawasan pusat kota akibat bertambahnya jumlah kegiatan dan meluasnya jangkauan pelayanan.

- e) Proses peniruan dan penyesuaian (replication and readjustment), yaitu munculnya fungsi serupa pusat kota, terutama pusat belanja, dipinggiran kota akibat terjadinya perluasan wilayah terbangun kota yang pada gilirannya menimbulkan penyesuaian di pusat lama.
- f) Proses peremajaan (redevelopment), yaitu dilakukannya peremajaan pusat kota akibat dinamika perubahan karakter maupun kegiatan di dalamnya.
- g) Realisme kota, yaitu terjadinya hubungan berjenjang di suatu kota, dimana pusat kota menjadi lokasi terpenting sementara kawasan-kawasan lainnya mengurutkan diri dalam jenjang yang lebih rendah.

Terdapat dua tipe dasar perkembangan kota, yaitu pertumbuhan dan transformasi. Pertumbuhan mencakup semua jenis permukiman baru, termasuk di dalamnya permukiman yang sama sekali baru dan perluasan permukiman yang ada. Adapun transformasi adalah perubahan terus-menerus pada bagian perkotaan. Pada dasarnya tahapan dalam suatu proses pengalihan fungsi kawasan yang terjadi terutama dari fungsi perumahan ke fungsi baru adalah sebagai berikut (Bourne 1971 dalam Supardi 2008):

- a) Penetrasi, yaitu terjadinya penerobosan fungsi baru ke dalam suatu fungsi yang homogen.
- b) Invasi, yaitu terjadinya serbuan fungsi baru yang lebih besar dari tahap penetrasi tetapi belum mendominasi fungsi lama.
- c) Dominasi, yaitu terjadinya perubahan dominan proporsi fungsi dari fungsi lama ke fungsi baru akibat besarnya perubahan ke fungsi baru.

d) Suksesi, yaitu terjadinya pergantian sama sekali dari suatu fungsi lama ke fungsi baru.

## **2. Pengaruh Jaringan Transportasi Terhadap Perubahan Pemanfaatan Lahan.**

Jaringan transportasi memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung fungsi suatu wilayah. Untuk itu, transportasi sebagai media pergerakan barang dan jasa harus mampu mencerminkan tingkat efisiensi dan efektifitas wilayah dalam hal mobilitas dan aksesibilitas baik secara internal maupun eksternal. Pembangunan transportasi diarahkan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas antar wilayah. Aksesibilitas dan mobilitas akan terasa efektif jika tersedia jaringan transportasi yang memadai.

Jaringan transportasi darat terutama jalan sangat berperan dalam membentuk ekspresi keruangan perkembangan wilayah. Bentuk ekspresi tersebut antara lain :

- a. Bentuk konsentris (concentric development)
- b. Bentuk pita (ribbon development/lineair development)
- c. Bentuk melompat (leap frog development)

Dengan berkembangnya daerah perkotaan ke daerah pinggiran yang mengikuti jalur jalan, berarti akan termanfaatkannya lahan-lahan yang tersedia dan belum dibangun untuk dikembangkan pada daerah pinggiran kota. Hal ini berarti bahwa keberadaan jalur transportasi berupa jaringan jalan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan.

Babcock 1932 dalam (Yanuar 2008), dengan teori poros menekankan peran transportasi dalam mempengaruhi perkembangan kota. Daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur-jalur transportasi. Perkembangan zone-zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibandingkan dengan daerah yang terletak diantaranya. Yunus (2000), menyatakan bahwa berdasarkan studi Herbert (1976) di beberapa kota di Amerika membuktikan bahwa perkembangan prasarana transportasi termasuk pembangunan jalan akan sangat mempengaruhi perkembangan dan morfologi kota. Kota-kota di Amerika adalah kota-kota yang terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi darat mulai dari terbentuknya sampai dengan perkembangannya.

### **3. Konurbasi (*Conurbation*)**

Istilah "conurbation" diciptakan sebagai neologisme pada tahun 1915 oleh Patrick Geddes dalam bukunya Kota Dalam Evolution. Dia menarik perhatian dengan peningkatan infrastruktur jalan yang lebih memadai, daerah yang dilalui transportasi akan mengalami perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah di antara jalur-jalur transportasi ini yang dikemukakan Babcock. Perkembangan spasial sentrifugal memanjang penambahan areal kekotaan yang terjadi disepanjang jalur-jalur memanjang di luar daerah terbangun merupakan hubungan jalur transportasi antara Kota Sorong dan Kota Aimas .

Sebagai tanda-tanda perkembangan kota dapat dilihat dari perluasan atau ekspansi kota dari suatu proses waktu sehingga membentuk suatu kawasan perkotaan yang lebih luas kondisi ini merupakan gejala konurbasi. Dari berbagai

kenyataan dapat diketahui bahwa kota-kota di dunia sebenarnya tidak mati, tetapi hidup, semakin lama semakin luas daerah jangkauannya. Dengan demikian dapatlah terjadi kota-kota gabungan yang dikenal dengan **konurbasi**.

Dalam proses konurbasi ini, maka daerah-daerah yang disebut selaput inti kota meluas terus ke arah luar. Bersamaan dengan itu pula selaput inti kota lain juga mengalami ekspansi. Kemudian kedua batas kota akhirnya akan bertemu dan dengan demikian akan terjadi semacam peleburan antara dua daerah perkotaan dengan dua inti kota. Konurbasi ini dapat pula terbentuk antara beberapa daerah perkotaan dengan tiga nucleus atau lebih. Kejadian ini disebut dengan konurbasi struktur polinukleus. Beberapa dari Proses Gejala konurbasi ini mungkin juga akan terjadi dengan beberapa kota di Jawa, Sumatra, Kalimantan dan Sulawesi Selatan yang sudah memperlihatkan conurbasi dan juga sudah terjadi misalnya megaurnan Metropolitan Jabodetabekjur, yang meliputi Jakarta-Bogor-Depok - Tangerang - Bekasi - Cianjur, Metropolitan Makassar, yang meliputi Kota Makassar - Kabupaten Maros - Kabupaten Gowa - Kabupaten Takalar (atau disebut juga dengan metropolitan "Mamminasata") dan mungkin juga kota kecil yang ada di bagian timur Indonesia sejak berlakunya undang-undang otonomi banyak kota-kota kecil yang terbentuk.

Perkotaan Sorong dan Kota Aimas kota Provinsi Papua Barat Kabupaten yang sudah menunjukkan gejala awal konurbasi dapat dipakai petunjuk adanya perkembangan daerah perkotaan yang tentunya perlu dilakukan penelitian lebih lanjut. Pemekaran kota pada umumnya digerakkan oleh pengaruh dari dalam dan pengaruh dari luar. Pengaruh-pengaruh dari dalam berupa rencana-rencana

pengembangan dari para perencana kota, desakan-desakan warga kota akibat dari angka kelahiran. Pengaruh dari luar berupa berbagai daya tarik dari daerah belakang kota atau *hinterland* kota. Apabila kedua pengaruh itu bekerja pada saat yang sama, maka proses konurbasi suatu kota akan terjadi lebih cepat.

Dalam banyak kasus, konurbation adalah sebuah aglomerasi perkotaan yang polisentris (urban agglomeration) yang di dalamnya berkembang sistem transportasi yg menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya untuk menciptakan sebuah pasar tenaga kerja perkotaan atau perjalanan menuju area pekerjaan. Dapat kami simpulkan bahwa konurbasi adalah daerah yang terdiri dari sejumlah kota (town), kota besar (city) dan daerah perkotaan (urban area), dalam konteks (Provinsi, Kabupaten ataupun kota) yang terjadi melalui pertumbuhan penduduk dan perluasan fisik, kemudian bergabung membentuk satu daerah perkotaan dan industri yang berkembang terus menerus. Dalam konteks keruangan perkotaan Sorong dan Aimas belum terjadi Konurbasi dari kedua kota tersebut tapi sudah menunjukkan gejala awal.

Dinamika pertumbuhan dan perkembangan perkotaan Sorong dan kota Aimas mengalami perkembangan kekotaannya tapi tingkat akselerasinya berbeda dari kedua kota tersebut. Yang berimplikasi terhadap perubahan struktur dan pola ruang kawasan perkotaan dari kedua kota tersebut. Seiring dengan berjalannya waktu kota Sorong mengalami perkembangan kota dapat dilihat dari perluasan atau ekspansi kota dari suatu proses waktu sehingga membentuk suatu kawasan perkotaan yang lebih luas kondisi ini merupakan gejala konurbasi.

#### **D. Penelitian Terdahulu.**

Didi Nuryadin, Dedi Iskandar, dan Jamzani Sodik, (2007) *Aglomerasi dan Pertumbuhan Ekonomi : Peran Karakteristik Regional di Indonesia*” Variabel dan Metode Analisis Aglomerasi, tenaga kerja, tingkat inflasi, keterbukaan ekonomi, Sumber Daya Manusia Metode GLS (General Least Square) dengan polling data. Kesimpulan Pertumbuhan ekonomi regional 1993- 2003 dipengaruhi oleh tenaga kerja, tingkat inflasi dan keterbukaan ekonomi, variabel Sumber Daya Manusia dan Aglomerasi tidak berdampak pada pertumbuhan ekonomi regional.

Mulyani (2010), dengan judul penelitian “*Faktor-faktor yang mempengaruhi Perkembangan Kota (Studi Kasus : Kota Solok bagian Utara )*”, bertujuan (1) mengidentifikasi karakteristik perkembangan dan perubahan kota Solok bagian utara, (2) mengidentifikasi factor-faktor yang mempengaruhi perkembangan Kota Solok Bagian Utara. Metode secara deskriptif kualitatif yang didukung data analisa kuantitatif (countent Analisis), dan Analisis AHP(analytic Hierarchy proscce) .Berdasarkan dari hasil penelitian ini, ditarik kesimpulan yang dapat berguna bagi penelitian ini yaitubahwa kuatnya daya dorong dari dalam kota solok bagian utara, sementaradaya tarik dari wilayah sekitarnya semakin besar, meyebabkankota Solok tidak mampu menarikarah perkembangan ke dalam kota.

Penelitian tentang Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan fisik area pinggiran kota berdasarkan aspek persepsi bermukim pada kota sengkang provinsi Sulawesi Selatan dilakukan oleh Ahmadi (2006), mahasiswa Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro. Tujuan

dari penelitian yang dilakukan Ahmadi adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan fisik area pinggiran kota berdasarkan aspek persepsi bermukim. Dalam penelitiannya Ahmadi menggunakan analisis kuantitatif untuk menganalisis hubungan antar variabel yang nilainya diperoleh dari pengolahan jawaban kuesioner (**variabel pengaruh**) dengan perkembangan pengaruh faktor-faktor perkembangan fisik area pinggiran kota (**variable terpengaruh**), menggunakan validitas data dilakukan dengan uji validitas indikator “r” (produk moment Pearson), menggunakan teknik korelasi.

Dari penelitiannya, Ahmadi memperoleh kesimpulan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhinya perkembangan fisik area pinggiran Kota Sengkang berdasarkan persepsi bermukim yaitu: (1) faktor penduduk yang melakukan migrasi ke area pinggiran relative tingkat kepadatan rendah terutama area pinggiran bagian timur dan utara Kota Sengkang. (2) faktor kebijakan pengembangan area pinggiran terkait dengan kebijakan pemerintah tentang RUTR yang menetapkan area pinggiran bagian timur dan utara sebagai wilayah yang efektif I dan II. Sedangkan rekomendasi yang diberikan dari hasil penelitian tersebut adalah pengembangan fisik area pinggiran dilakukan dengan mempertimbangkan faktor penduduk, faktor ketersediaan sarana dan prasarana, faktor aksesibilitas dan faktor alokasi perumahan yang diselaraskan dengan kondisi topografi lokasi, sehingga dapat memberikan hasil yang optimal dalam upaya pemerataan sebaran penduduk dan mengurangi beban pada pusat Kota Sengkang.

Penelitian tentang Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan fisik area pinggiran kota berdasarkan aspek persepsi bermukim pada kota sengkang provinsi Sulawesi Selatan dilakukan oleh Ahmadi (2006), mahasiswa Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro. Tujuan dari penelitian yang dilakukan Ahmadi adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan fisik area pinggiran kota berdasarkan aspek persepsi bermukim. Dalam penelitiannya Ahmadi menggunakan analisis kuantitatif untuk menganalisis hubungan antar variabel yang nilainya diperoleh dari pengolahan jawaban kuesioner (**variabel pengaruh**) dengan perkembangan pengaruh faktor-faktor perkembangan fisik area pinggiran kota (**variable terpengaruh**), menggunakan validitas data dilakukan dengan uji validitas indikator “r” (produk moment Pearson), menggunakan teknik korelasi.

Dari penelitiannya, Ahmadi memperoleh kesimpulan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhinya perkembangan fisik area pinggiran Kota Sengkang berdasarkan persepsi bermukim yaitu: (1) faktor penduduk yang melakukan migrasi ke area pinggiran relative tingkat kepadatan rendah terutama area pinggiran bagian timur dan utara Kota Sengkang. (2) faktor kebijakan pengembangan area pinggiran terkait dengan kebijakan pemerintah tentang RUTR yang menetapkan area pinggiran bagian timur dan utara sebagai wilayah yang efektif I dan II. Sedangkan rekomendasi yang diberikan dari hasil penelitian tersebut adalah pengembangan fisik area pinggiran dilakukan dengan mempertimbangkan faktor penduduk, faktor ketersediaan sarana dan prasarana, faktor aksesibilitas dan faktor alokasi perumahan yang diselaraskan dengan

kondisi topografi lokasi, sehingga dapat memberikan hasil yang optimal dalam upaya pemerataan sebaran penduduk dan mengurangi beban pada pusat Kota Sengkang.

Penelitian yang dilakukan oleh Agus Warsono (2006) mahasiswa Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro tentang

Aulia Yusran (2006), Studi ini pada dasarnya bertujuan untuk mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan pada koridor jalan protokol sebagai pusat aktivitas perekonomian kota dan pelayanan regional. Sasaran yang akan ditempuh adalah mengidentifikasi perkembangan aktivitas perekonomian Kota Cilegon, mengidentifikasi perubahan penggunaan lahan dan sebaran lokasinya di pusat Kota Cilegon dan menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan tersebut. Dengan menggunakan analisis deskriptif, dapat diketahui bahwa perubahan penggunaan lahan di pusat Kota Cilegon dipengaruhi pula oleh aktivitas regional yang bersinggungan langsung dengan aktivitas perkotaan di Kota Cilegon. Hasil studi yang diperoleh menunjukkan bahwa pusat kota telah mengalami pergeseran fungsi yang dipengaruhi adanya faktor eksternal berupa aktivitas industri dan pariwisata dan program kebijakan pemerintah. Faktor internal yang turut mempengaruhi perubahan ini terkait dengan perkembangan dan tingkat pelayanan sarana prasarana serta utilitas kota dan ketersediaan lahan dan fasilitas perkotaan. Hasil ini diharapkan dapat dijadikan input dalam perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian kebijaksanaan pemanfaatan lahan, sehingga segala potensi dan permasalahan perubahan dapat diantisipasi sedini mungkin.

Penelitian saya berbeda dengan diatas yaitu penelitian ini mengkaji tentang Analisis Pertumbuhan Area Perkotaan perkotaan pada Koridor Sorong dan Aimas yang menunjukkan adanya gejala Aglomerasi perkotaan dari dua kota yang berbeda Karakter Kota Sorong dan Perkotaan Aimas Kabupaten Sorong.

**Perkembangan Permukiman Pinggiran Kota Pada Koridor Jalan Kaliurang Kecamatan Ngaglik Kabupaten Sleman**". Tujuan dilakukannya penelitian ini Mengkaji karakteristik perkembangan kelompok-kelompok permukiman pinggiran kota pada koridor Jalan Kaliurang di Desa Sinduharjo dan Desa Sardonoharjo Kecamatan Ngaglik Kabupaten Sleman. Dalam penelitiannya Agus Warsono menggunakan model tabel distribusi analisis diskriminan untuk menganalisis hubungan berpengaruh faktor perkembangan permukiman pinggiran kota terhadap tipologi perkembangan kelompok-kelompok permukiman.

Hasil akhir dari penelitian yang dilakukan oleh Agus Warsono bahwa Adanya perkembangan permukiman pinggiran kota tercermin pada kenampakan keruangan lingkungan perumahan menurut karakteristik tipologi perkembangan kelompok-kelompok permukiman, baik yang teratur maupun yang tidak teratur. Faktor-faktor kenampakan keruangan pinggiran kota sebagai bentuk perkembangan permukiman pinggiran kota secara fisik yang paling mempengaruhi tipologi perkembangan kelompok permukiman yakni: faktor pertumbuhan penduduk (population growth), dan faktor hak-hak kepemilikan lahan (property rights), selain itu adalah faktor persaingan memperoleh lahan (competition for land). Rekomendasi yang diberikan untuk Pada tipologi perkembangan kelompok-kelompok permukiman yang tidak teratur, perlu strategi

dalam mengembangkan struktur jaringan jalan yang menghubungkan persil-persil ke akses jalan utama, untuk mengurangi adanya persaingan dalam memperoleh lahan serta dilakukan pendefinisian.

## **E. Kerangka Konseptualisasi**

### **a. Kerangka Pikir**

Teori aglomerasi menurut Weber, Aglomerasi pada awalnya terjadi karena adanya konsentrasi satu dari beberapa perusahaan besar di suatu area yang relatif kecil. Bahwa pengelompokan tersebut memberi kemungkinan bagi perusahaan-perusahaan kecil dan usaha-usaha individual menikmati baik ekonomi internal, maupun ekonomi eksternal di area ini sebagian besar analisis mengenai pertumbuhan kota, menjelaskan bahwa besarnya kota merupakan determinasi utama dari tingkat pertumbuhan kota. Penghematan ekonomis (economies yang ditimbulkan dari adanya pemusatan kegiatan (Aglomerasi) dikota-kota besar memang telah banyak dirasakan manfaatnya. Selanjutnya Perroux (1955) mengatakan bahwa, ditinjau dari aspek lokasinya pembangunan ekonomi di daerah tidak merata dan cenderung terjadi proses aglomerasi(pemusatan) pada pusat-pusat pertumbuhan. Pusat-pusat pertumbuhan tersebut nantinya akan memengaruhi daerah yang lambat perkembanganya, terjadinya aglomerasi tersebut memiliki manfaat-manfaat tertentu yaitu keunggulan secara ekonomis(usaha dalam jumlah besar) dan keuntungan penghematan biaya. (dalam Lincoln, 1999).

Dinamika pertumbuhan dan perkembangan wilayah merupakan suatu proses dinamika perkembangan internal dan eksternal wilayah tersebut, pertumbuhan wilayah pada awalnya dipicu oleh adanya pasar yang dapat menyerap hasil produksi wilayah yang bersangkutan. Perkembangan keruangan (spasial), pertumbuhan tidak terjadi di sembarang tempat dan juga tidak terjadi secara serentak, pertumbuhan itu terjadi pada titik-titik atau kutub-kutub perkembangan dengan intensitas yang berubah-ubah dan pertumbuhan itu menyebar sepanjang saluran-saluran yang beraneka ragam terhadap keseluruhan area dimana kutub pertumbuhan baru itu berada. Perkembangan kota dapat berupa faktor fisik: (1) Faktor lokasi; (2) Faktor geografis dan non fisik: (1) faktor perkembangan penduduk; (2) faktor aktivitas kota. Laju perkembangan penduduk meliputi jumlah, penambahan, kepadatan dan penyebaran .

Teori aglomerasi menurut Weber, Aglomerasi pada awalnya terjadi karena adanya konsentrasi satu dari beberapa perusahaan besar di suatu area yang relatif kecil. Bahwa pengelompokan tersebut memberi kemungkinan bagi perusahaan-perusahaan kecil dan usaha-usaha individual menikmati baik ekonomi internal, maupun ekonomi eksternal di area ini sebagian besar analisis mengenai pertumbuhan kota, menjelaskan bahwa besarnya kota merupakan determinasi utama dari tingkat pertumbuhan kota. Penghematan ekonomis (economies yang ditimbulkan dari adanya pemusatan kegiatan (Aglomerasi) dikota-kota besar memang telah banyak dirasakan manfaatnya. Pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas yang merupakan akumulasi dari proses kegiatan Aglomerasi yang berlangsung terus-menerus dari kedua kota

tersebut menunjukkan adanya gejala Aglomerasi perkotaan atau perembetan area kekotaan.

Seiring dengan berjalannya waktu tersebut akselerasi pembangunan yang terjadi di kedua kota tersebut akan mengalami ekspansi perluasan area kekotaan ke wilayah sub urban (kawasan pinggiran), hal ini terjadi karena adanya daya yang sangat dinamis yang memengaruhi perkembangan kawasan perkotaan yaitu gaya sentripetal dan daya sentrifugal. Charles Colby (1933). Akibat yang ditimbulkan oleh perkembangan kota adalah adanya kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi kekotaan ke daerah pinggiran kota (*urban fringe*) yang disebut dengan proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar (*urban sprawl*). Akibat selanjutnya di daerah pinggiran kota akan mengalami proses transformasi spasial berupa proses densifikasi permukiman dan transformasi sosial ekonomi sebagai dampak lebih lanjut dari proses transformasi spasial, dimana Pertumbuhannya bersifat datar *centrifugal* karena perembetan pertumbuhannya akan kelihatan nyata pada sepanjang rute transportasi. Pertumbuhan datar *centrifugal* dapat memanjang ini terutama dipengaruhi oleh adanya jalur transportasi ya menghubungkan CBD dengan daerah-daerah luarnya.

Lee (1979) dalam Yunus (2005 :60) mengemukakan bahwa terdapat 6 (enam) faktor yang mempunyai pengaruh kuat terhadap proses perkembangan ruang secara sentrifugal ini dan sekaligus akan mencerminkan variasi intensitas perkembangan ruang di daerah pinggiran kota. Keenam faktor tersebut ialah (a) faktor aksesibilitas (*accessibility*); (b) faktor pelayanan umum (*public services*); (c) karakteristik lahan (*land characteristics*); (d) karakteristik pemilik lahan (*land*

owners characteristics); (e) keberadaan peraturan-peraturan yang mengatur tata guna lahan (regulatory measures) dan (f) prakarsa pengembang (developers' initiatives).

perkotaan dan peningkatan kebutuhan lahan adalah suatu rangkaian yang satu sama lain saling mempengaruhi. Menurut (Zahnd, 1999) kehidupan kota sudah lebih disamakan dengan ekologi kota yang melibatkan tiga pokok yang hubungannya sangat erat yakni dinamika secara ekonomi, politis dan budaya kota. Sementara perencanaan suatu kota tidak bisa lepas dari aspek tata ruangnya, dimana tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik yang direncanakan maupun tidak.

Dinamika pertumbuhan perkotaan dan peningkatan kebutuhan lahan adalah suatu rangkaian yang satu sama lain saling mempengaruhi. Menurut (Zahnd, 1999) kehidupan kota sudah lebih disamakan dengan ekologi kota yang melibatkan tiga pokok yang hubungannya sangat erat yakni dinamika secara ekonomi, politis dan budaya kota. Sementara perencanaan suatu kota tidak bisa lepas dari aspek tata ruangnya, dimana tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik yang direncanakan maupun tidak.

Penggunaan lahan pada suatu kota umumnya berbentuk tertentu dan pola perkembangannya dapat diestimasi. Keputusan-keputusan pembangunan kota biasanya berkembang bebas, tetapi diupayakan sesuai dengan perencanaan penggunaan lahan. Motif ekonomi adalah motif utama dalam pembentukan struktur penggunaan tanah suatu kota dengan timbulnya pusat-pusat bisnis yang strategis. Selain motif bisnis terdapat pula motif politik, bentuk fisik kota, seperti

topografi, drainase. Meskipun struktur kota tampak tidak beraturan, namun kalau dilihat secara seksama memiliki keteraturan pola tertentu. Bangunan-bangunan fisik membentuk zona-zona *intern* kota dan karakteristik Pola pertumbuhannya.

Bedasarkan pandangan-pandangan teoritis diatas, maka disusun kerangka pikir sebagaimana ditampilkan dalam bagan kerangka pada gambar 2.5 berikut ini :

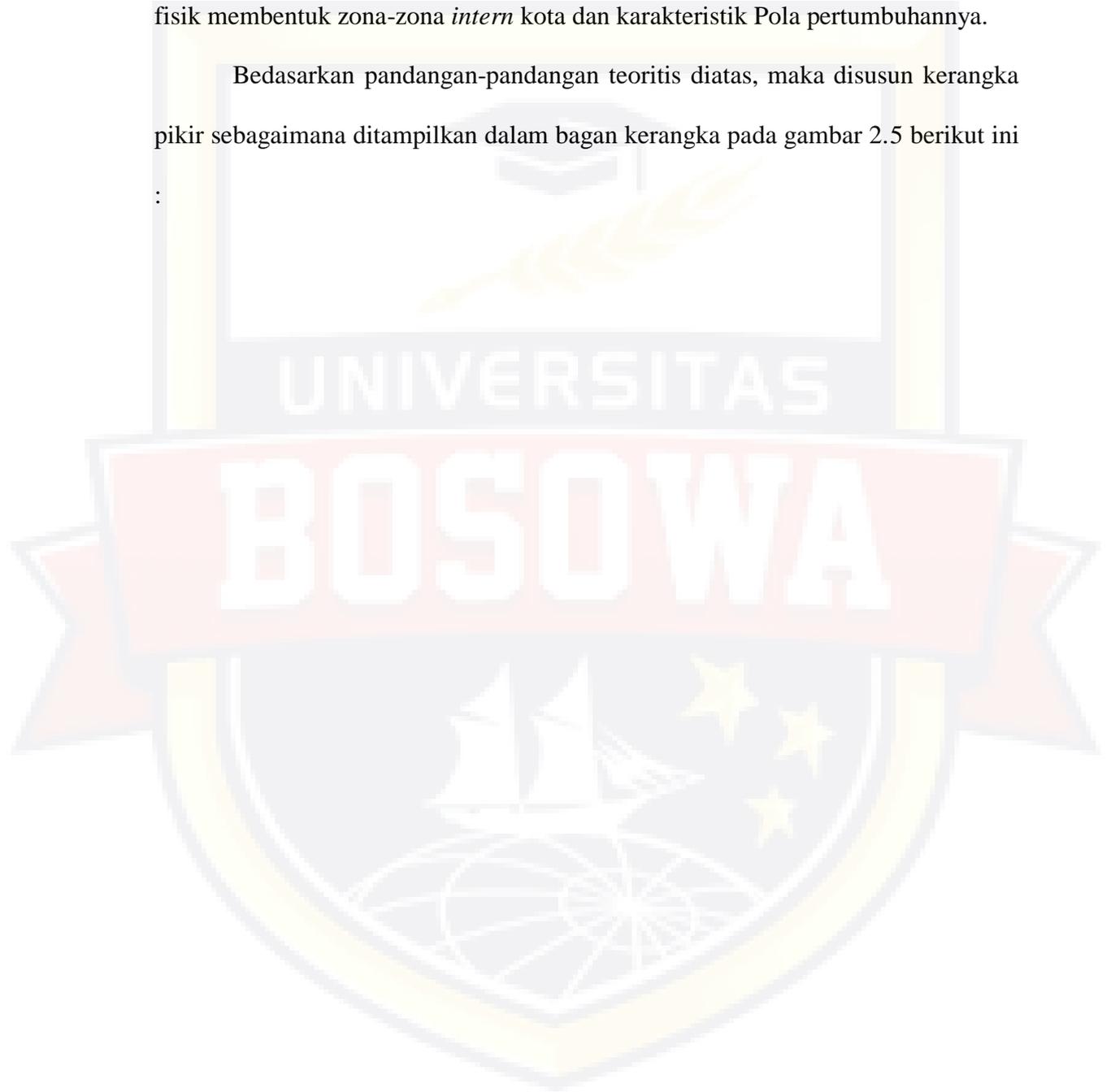
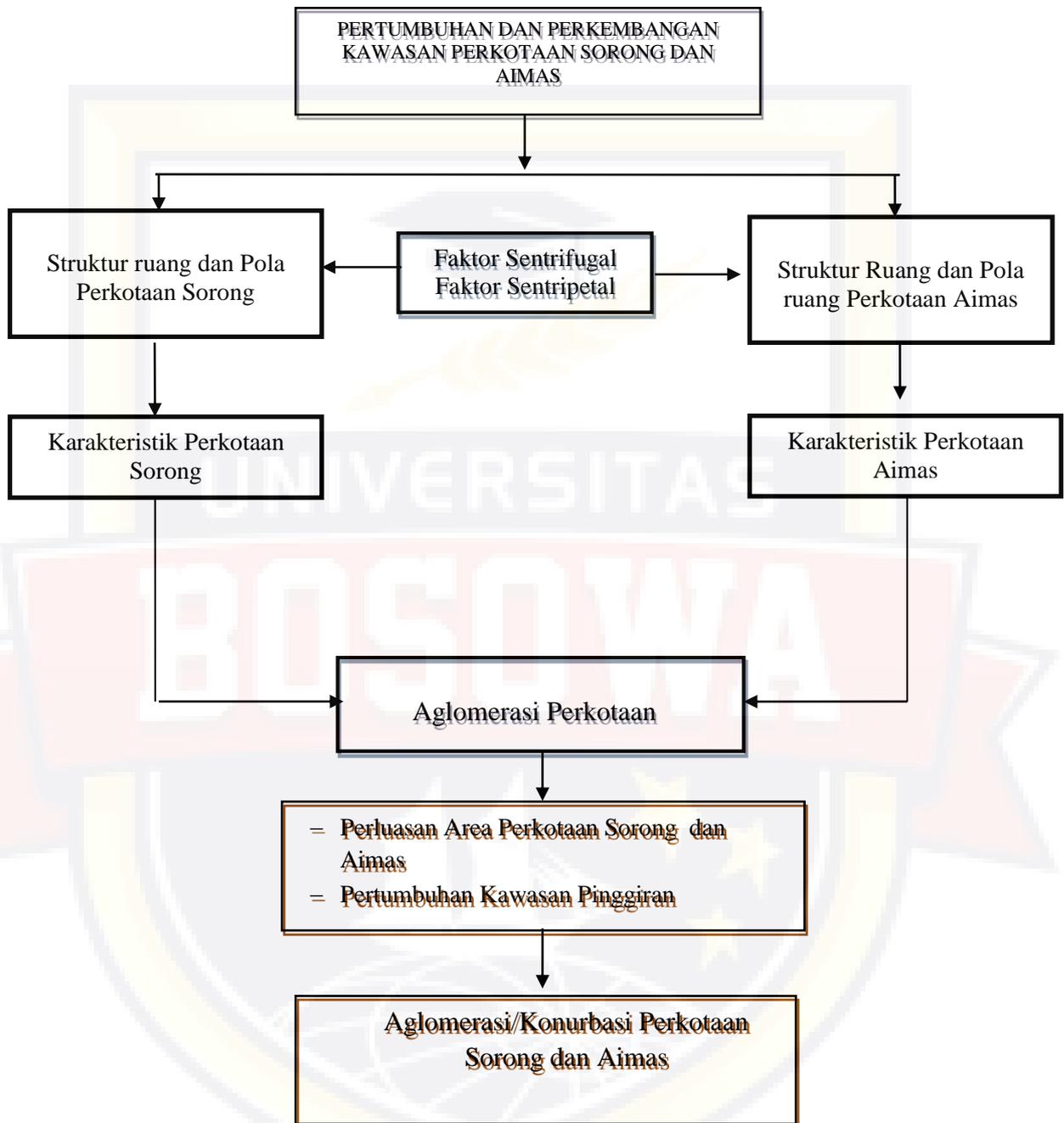


DIAGRAM LINGKUP KERANGKA PIKIR



Gambar 2.5 Kerangka Pikir  
(Sumber : Hasil analisis penulis, 2017)

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Pembahasan mengenai metode dan prosedur penelitian dari studi ini untuk menjelaskan pertumbuhan area perkotaan di Koridor Sorong – Aimas pada bab ini dimulai dari meliputi; Jenis Penelitian, Lokasi dan Waktu Penelitian, Pendekatan Penelitian, Populasi dan Sampel, Metode Pengumpulan Data, Variabel Penelitian, Metode Analisis, Defenisi Operasi, dan Jadwal Penelitian.

#### **A. Jenis Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian Deskriptif Kualitatif yang dikerjakan dengan melakukan kajian terhadap rumusan masalah yang kemudian mengkaji teori untuk mendapat kesimpulan sementara atau hipotesis. Kemudian dari dugaan sementara tersebut disusunlah perangkat penelitian untuk menjawab apakah hipotesis tersebut benar atau tidak. Penelitian kualitatif ini adalah penelitian yang digunakan untuk menjawab permasalahan melalui teknik pengukuran yang cermat terhadap variabel-variabel tertentu, sehingga menghasilkan kesimpulan-kesimpulan yang dapat digeneralisasikan terhadap data yang dikumpulkan.

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Fokus dari Penelitian ini adalah untuk mengetahui pertumbuhan area perkotaan pada Koridor Sorong – Aimas sedangkan lokus/lokasi penelitian adalah Poros utama koridor Perkotaan Sorong - Aimas di Provinsi Papua Barat . Waktu Penelitian akan dilaksanakan pada Maret 2017 sampai dengan Juni 2017.



Gambar : 3.1 Lokasi Lokasi Penelitian

### C. Populasi dan Sampel

Populasi dan Sampel dalam kajian penelitian ini pada kawasan Koridor Sorong – Aimas meliputi sebagai objek penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan untuk dipelajari dan ditarik kesimpulan. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2008). Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan 2 cara yakni *cluster*

*random sampling dan porporsive sampling*. Penentuan jumlah sampel pada *cluster random sampling* untuk penelitian deskriptif menurut Kuncoro (2003), diperlukan minimal 10 persen dari populasi.

Cara yang akan digunakan dalam menentukan jumlah sampel adalah rumus dari Taro Yamane:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

n= Jumlah sample,  
N= Jumlah Populasi,  
d<sup>2</sup> = Presisi yang diinginkan

Teknik pengambilan sampel dengan *porporsive sampling* dilakukan secara sengaja dan tidak secara acak sesuai tujuan penelitian.. Kelompok populasi tersebut adalah:

1. Masyarakat Kota Aimas dan Kota Sorong .
2. Masyarakat yang sering melintasi Kawasan Koridor Sorong - Aimas
3. Penentu kebijakan tata ruang Sorong dan Kabupaten Sorong.

### **Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data disesuaikan dengan fokus dan tujuan penelitian. Untuk mendapatkan data dilakukan dengan cara observasi lapangan, dokumen, survey dan wawancara dengan sumber yang dapat mewakili populasi. Berdasarkan fokus dan tujuan penelitian maka sumber data mencakup:

1. Data sekunder, yaitu sistem pengumpulan data dengan mempelajari berbagai literatur dan karya ilmiah serta dokumen-dokumen resmi yang didapatkan dari berbagai instansi yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.
2. Data primer, yaitu data yang diperoleh peneliti langsung dari individual atau kelompok masyarakat melalui kuesioner, wawancara dan observasi.

Jenis dan sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 3.1. Jenis dan Sumber Data**

No	Jenis Data	Sumber Data	Kegunaan
1	<p><b><u>Jenis Data Primer</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Data fisik Koridor Sorong – Aimas</li> <li>▪ Data Sarana dan prasarana transportasi</li> <li>▪ Aktivitas pengguna penggunaan jalan dan jumlah dan kepadatan penduduk</li> <li>▪ Pendapat masyarakat pengguna ruang Koridor – Sorong - Aimas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Observasi</li> <li>▪ Dokumentasi</li> <li>▪ Wawancara</li> <li>▪ Observasi</li> <li>▪ Dokumentasi</li> <li>▪ Observasi</li> <li>▪ Dokumentasi</li> <li>▪ Observasi</li> <li>▪ Wawancara</li> <li>▪ Kuesioner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Menganalisis Kondisi fisik kawasan Sorong - Aimas</li> <li>▪ Menganalisis kawasan yang mengalami Penjalaran kekotaan dan karakteristik topografi fungsi ruang pola dan struktur ruang.</li> <li>▪ Menganalisis aktivitas di Koridor Sorong -Aimas</li> <li>▪ Menganalisis pemanfaatan ruang koridor Sorong-Aimas.</li> <li>▪ Menganalisis pendapat masyarakat penggunaan ruang kaw. Koridor Sorong – Aimas.</li> </ul>
2	<p><b><u>Jenis Data Sekunder</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peta kawasan penelitian</li> <li>▪ Teori-teori dan regulasi yang berkaitan dengan struktur ruang dan pola ruang serta transportasi aksesibilitas kawasan .</li> <li>▪ Data kependudukan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dokumentasi</li> <li>▪ Dokumentasi</li> <li>▪ Dokumentasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mengetahui deliniasi posisi kawasan penelitian dalam wilayah Sorong-Aimas.</li> <li>▪ Menganalisis fakta yang terjadi dikaitkan teori dan regulasi yang ada.</li> <li>▪ Sebagai data pendukung dalam penarikan sampel populasi</li> </ul>

Sumber : Hasil Pengolahan 2017

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Metode Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan dua cara yaitu :

### 1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui Survey research (penelitian survey) dan field research (penelitian lapangan). Hasil dari pengumpulan data primer digunakan untuk melengkapi data sekunder.

- a) Observasi, dilakukan untuk mengamati fisik spasial serta mencatat hal-hal yang tidak dapat terungkap hanya dengan pengamatan fisik.
- b) Wawancara mendalam, dilakukan untuk mengungkap fakta yang sulit terungkap dengan kuesioner, gambar dan catatan sebagai pedoman dalam menelusuri dan mengungkap fakta baik yang telah terjadi maupun yang sementara berlangsung.
- c) Kuesioner, untuk memberikan gambaran individu atau kelompok dengan menggunakan pertanyaan yang telah disusun sebelumnya. Penelusuran melalui kuesioner untuk mendapatkan data antara lain; umur, tingkat pendidikan, pekerjaan, serta untuk menganalisis pihak-pihak yang terkait dengan tema penelitian.

### 2. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan survey instansi untuk mendapatkan data-data dan telaah dokumen dengan survey ke instansi teknis pemerintah yang terkait meliputi : Bappeda, Dinas PU dan Tata Ruang, BPN BPS. metode pengumpulan data dengan mencari dan mempelajari data berupa catatan, buku, majalah, surat kabar, dan data

tertulis lainnya. guna Data dokumentasi sebagai pendukung data-data yang diperoleh dari observasi, wawancara dan kuesioner.

### E. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah objek utama yang menjadi titik perhatian dalam penelitian disusun berdasarkan variabel dan indikator untuk menjawab masing-masing rumusan masalah sebagai berikut:

Tabel 3.2. Variabel Penelitian

No	Rumusan Masalah	Variabel	Indikator/Faktor
1	Bagaimana Terbentuknya Area Perkotaan di Koridor Sorong -Aimas	Pusat Pertumbuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lokasi CBD</li> <li>✓ Aksesibilitas</li> </ul>
		Kedekatan Kota yang Beraglomerasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Jarak dan letak Lokasi</li> <li>✓ Jumlah penduduk</li> <li>✓ Pelayanan Umum dan Sosial ekonomi</li> <li>✓ Lokasi</li> </ul>
		Topografi/karakteristik Fisik Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fisik Spasial</li> <li>✓ Penggunaan lahan</li> </ul>
2	Bagaimana Pertumbuhan Koridor Sorong - Aimas Menjadi Determinan Terbentuknya Aglomerasi Perkotaan	Struktur Ruang dan Pola Ruang	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Regulasi Tata Ruang</li> <li>✓ Rencana Tata Ruang</li> <li>✓ Rencana pola Ruang</li> </ul>
		Transportasi Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sarana Prasarana Transportasi Wilayah</li> </ul>

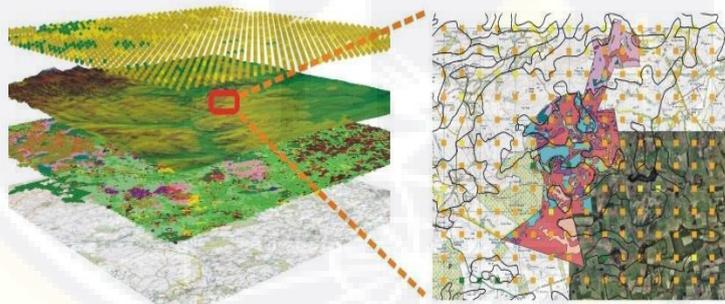
Sumber: Penulis

Variabel diatas disusun berdasarkan *Skala Likert* yaitu interval sangat berpengaruh sampai tidak berpengaruh dengan pembobotan angka 4 sampai angka 1. Variabel penelitian ini merupakan determinan yang paling utama yang memengaruhi pertumbuhan perkotaan Sorong – Aimas adalah Struktur ruang dan Pola Ruang wilayah Perkotaan Sorong dan Perkotaan Aimas dari variable tersebut akan dianalisis selanjutnya.

### G. Teknik Analisis

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara:

1. Analisis Superimpose, merupakan metoda analisis keruangan yang dipergunakan melalui proses tumpang tindih dua atau lebih peta tematik untuk mendapatkan tematik kombinasi baru sesuai dengan persamaan yang dipergunakan khususnya gambaran yang terkait perubahan fungsi ruang.



Gambar 3. Proses Overlay pada Analisis Keruangan

2. Melakukan penelitian yang bersifat kuantitatif, yaitu mengumpulkan data dengan menggunakan instrumen kuesioner yang diisi oleh responden yang selanjutnya data tersebut dianalisis. Penelitian kuantitatif digunakan untuk

mendapatkan informasi melalui beberapa pertanyaan yang telah disusun dan diberi alternatif jawaban.

3. Melakukan penelitian yang bersifat kualitatif, yaitu pengumpulan melalui observasi dan wawancara dengan sumber yang dianggap mewakili populasi.
4. Metode wawancara difokuskan pada pengungkapan informasi yang sulit terungkap dengan menggunakan instrumen kuesioner.

Data-data yang telah terkumpul selanjutnya dikelompokkan sesuai dengan fokus penelitian kemudian diverifikasi dengan menggunakan landasan teori yang dipergunakan dalam penelitian ini. Data kualitatif yang telah terkumpul dianalisis selanjutnya dikategorisasi dan diinterpretasi, selanjutnya data kuantitatif dilakukan statistik deskriptif. Penggunaan dua metode sekaligus yakni metode kuantitatif maupun kualitatif dimaksudkan untuk memperkuat keabsahan hasil penelitian.

Pengumpulan data melalui kuesioner yang terkumpul dilakukan kategorisasi dengan *Skala Likert*. yaitu pengukuran menggunakan sistem bobot.

Penentuan kategorisasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 3.3. Skala Likert**

No	Skala Likert	Persentase (%)	Bobot
1	Sangat Berpengaruh	88,87 - 100	5
2	Berpengaruh	66,67 - 88,88	4
3	Kurang Berpengaruh	44,45 - 66,66	3
4.	Tidak Berpengaruh	22,23 - 44,44	2
5.	Sangat Tidak Berpengaruh	0,00 - 22,22	1

Analisis hasil responden akan digunakan pendekatan tabulasi silang yaitu:

$$\frac{\text{Nilai frekuensi responden}}{\text{Jumlah frekuensi responden}} \times 100$$

Hasil pengolahan data tersebut selanjutnya dipaparkan dalam bentuk angka-angka sehingga lebih mudah dimengerti.

### H. Defenisi Operasional

1. **Aglomerasi** adalah pengumpulan atau pemusatan dalam lokasi atau kawasan tertentu (Kamus Besar bahasa Indonesia). **dalam** istilah umum yang merujuk kepada upaya pengumpulan beberapa elemen ke dalam suatu tempat (wilayah).
2. **Kota** Tempat dimana terjadi konsentrasi penduduk lebih padat dari wilayah sekitarnya karena terjadinya pemusatan kegiatan fungsional yang berhubungan dengan kegiatan penduduknya.
3. **Pengertian perkotaan atau Kawasan Perkotaan** menurut UU Nomor 26 Tahun 2007, kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian (agraris) dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan. pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, , kegiatan ekonomi dan pelayanan social.
4. **Kawasan** Wilayah dalam pengertian fungsional sering disebut kawasan , yakni wilayah yang teritorialnya didasarkan kepada pengertian, batasan dan karakteristik fungsional tertentu. Contoh kawasan adalah: Kawasan Lindung, Kawasan Budidaya, Kawasan perkotaan, Kawasan Perkotaan, Kawasan pusat kota, Kawasan Industri. Kawasan Perdesaan Kawasan perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan social dan kegiatan ekonomi.

5. **Kawasan Pinggiran/** Wilayah Peri Urban adalah wilayah yang terletak di antara dua wilayah yang sangat berbeda kondisi lingkungannya, yaitu antara wilayah yang mempunyai kenampakan kekotaan di satu sisi dan wilayah yang mempunyai kenampakan kedesaan di sisi yang lain.
6. **Struktur Ruang** adalah susunan pusat-pusat permukiman dan system jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional (UU No.26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang).
7. **Pola Ruang** adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budidaya (UU No.26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang).
8. **Determinan** adalah faktor yang menentukan atau factor penentu (faktor kunci)
9. **Interaksi wilayah** adalah hubungan timbal balik antara dua wilayah yang menimbulkan aktivitas baru.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Kota Sorong

*Seismic Ondersub Oil Niew Guinea* atau disingkat SORONG sejarah awal mulanya kota ini memang dikenal dengan istilah Kota Minyak sejak masuknya para surveyor minyak bumi dari Belanda pada tahun 1908. Pada tahun 1908, para surveyor minyak bumi dari Belanda mulai menjelajah ke wilayah Sorong. Sebuah perusahaan minyak Belanda mulai mengeksploitasi minyak di Klamone (*Kabupaten Sorong Saat ini*). Bersamaan dengan itu, dibangun pula sebuah permukiman di Sorong (*Kota Sorong Saat ini*). Dan sejak saat itulah Sorong yang posisinya berada di Kepala Burung Pulau Papua ini menjadi pusat kegiatan dan pintu gerbang masuk dan keluar Pulau Papua.

Eksplorasi Minyak bumi di Klamone Sorong oleh Perusahaan NNGPM mulai melakukan aktivitas pengeboran sejak tahun 1935. Peninggalan bersejarah perusahaan tersebut adalah Pelabuhan Eksport Minyak Bumi (Kelurahan Sorong Barat), beberapa tangki penampung minyak, rumah tinggal karyawan, bekas barak karyawan dan bekas sekolah teknik (*Voc School*).

Kota Sorong merupakan kecamatan yang dijadikan pusat pemerintahan Kabupaten Sorong sejak tahun 1900). Dalam perkembangannya terjadi perubahan menjadi Kota Administratif pada Juni 1996. Kemudian pada tahun 1999 Kota Administratif Sorong ditingkatkan statusnya menjadi daerah otonom sebagai Kota Sorong. Pada tanggal 28 Februari tahun 2000 secara resmi Kota Sorong terpisah dari Kabupaten Sorong.

Walaupun usianya masih relatif muda, Sorong saat memiliki fasilitas jasa pelayanan umum yang cukup lengkap. Kondisi ini memberikan kesan dan daya tarik

kepada setiap pengunjung yang ingin mendapatkan pengalaman baru setelah berwisata ke Kota Sorong yang terkenal dengan *Nederlands Neauw Guinea Petroleum Matschcapeij* (NNGPM) atau kota yang penuh dengan sisa-sisa peninggalan sejarah, khususnya bekas perusahaan minyak milik Belanda.

**Kota Sorong** adalah salah satu Kota di Provinsi Papua Barat yang letaknya sangat strategis, berada pada posisi paling barat dan merupakan pintu masuk dari wilayah Indonesia bagian barat ke pulau Papua (Kota Sorong). Letak geografis pada koordinat 131°51' BT dan 0°54' LS, (*Gambar peta*). Dengan luas wilayah administrasi  $\pm$  1.105 Km<sup>2</sup> yang terdiri dari 6 Distrik dan 31 Kelurahan, Dengan populasi jumlah penduduk Kota Sorong pada tahun 2013-2017 sebanyak 288.870 Jiwa, dan bersifat heterogen. Dengan kepadatan penduduk 173/km (450/sq mi),

Dengan posisi geografis yang menguntungkan sebagai kota transit/persinggahan bagi pengunjung dan wisatawan sebelum melanjutkan perjalanan ke arah Barat (*Kab. Kep. Raja Ampat*), Utara dan ke arah Selatan Kota/Kabupaten lain di Provinsi Papua Barat. Di samping sebagai Kota persinggahan dan pintu masuk di Pulau Papua, Kota yang memiliki fungsi utama sebagai kota industri, perdagangan dan jasa. Gambar 4.1. peta wilayah administrasi Kota Sorong.



Kota Sorong merupakan salah satu pusat pertumbuhan dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) Pertumbuhan Baru Sorong - Manokwari untuk mendukung fungsi dari Sorong sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dalam Pengembangan Wilayah Provinsi Papua Barat pada tahun 2000, Sorong didukung sistem perkotaan disekitarnya yakni pusat kegiatan wilayah (PKW) Kabupaten Sorong, Kabupaten Raja Ampat dan Manokwari dengan sektor unggulan Industri, pariwisata, dan perdagangan, yang memberikan dampak pengaruh dalam proses perkembangan Kota Sorong baik sosial – ekonomi terhadap akselerasi pembangunan di perkotaan Sorong. Sehingga mendorong perkembangan ekonomi strategis dan didukung dengan infrastruktur primer dalam kawasan dan sekitarnya antara lain pelabuhan Sorong yang berstatus sebagai Pelabuhan Nasional, Bandara udara Domine Edward Osok (Sorong). Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus KEK Sorong dalam skala regional dan internasional.

Sebagai Kota perdagangan dan jasa serta industri, dalam 1 (satu) dasawarsa kota sorong menunjukkan perluasan area perkotaan ( extended urban area) yang pesat sejalan dengan penambahan perluasan wilayah fisik kekotaanya ke arah luar dari pusat kota Sorong (CBD). Mengikuti ruas Jalan Poros utama Sorong arah Aimas Kabupaten Sorong.

Pengembangan wilayah melalui konsep ini secara nyata akan terlihat dari perkembangan kota-kota sebagai kutub pertumbuhan di suatu wilayah. Kota-kota pusat pertumbuhan tersebut memiliki tingkat kemajuan berbeda dan saling berinteraksi sehingga pada kondisi ideal dapat membentuk suatu pola kota yang hirarkis. Dari hirarki

kota ini diharapkan dapat terjadi proses penyebaran kemajuan antar kota di wilayah tersebut yang pada dasarnya berlangsung dalam beberapa cara, yaitu **(Munir, 1984 : 39)**:

## **2. Gambaran Umum Kabupaten Sorong .**

Tinjauan terhadap karakteristik wilayah Kabupaten Sorong secara makro, dalam Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Perkotaan Aimas, dimaksudkan untuk melihat wilayah Kabupaten Sorong sebagai pembentuk struktur dan pola ruang Bagian Wilayah Perkotaan Aimas. Berbagai aspek yang ditinjau secara makro wilayah Kabupaten Sorong, meliputi aspek fisik wilayah, aspek kependudukan, aspek sumberdaya alam, dan berbagai aspek lainnya.

### **2.1. Letak Geografis dan Administratif**

Kabupaten Sorong terletak diantara  $130^{\circ}$  Bujur Barat dan  $132^{\circ}55'$  Bujur Timur  $01^{\circ}$  Lintang Selatan dan  $02^{\circ}$  Lintang Utara dengan batas administrasi sebagai berikut:

- Sebelah Barat : berbatasan dengan Provinsi Maluku dan Maluku Utara;
- Sebelah Timur : berbatasan dengan Kabupaten Manokwari;
- Sebelah Utara : berbatasan dengan Samudera Pasifik; dan
- Sebelah Selatan : berbatasan dengan Kabupaten Sorong Selatan.

Kabupaten Sorong memiliki luas wilayah  $13.604,44 \text{ Km}^2$ , secara administratif, Kabupaten Sorong dibagi menjadi 18 distrik, 112 Kampung, dan 13 kelurahan yang secara rinci disajikan pada gambar dan tabel berikut.

### **2.1. Aspek Fisik**

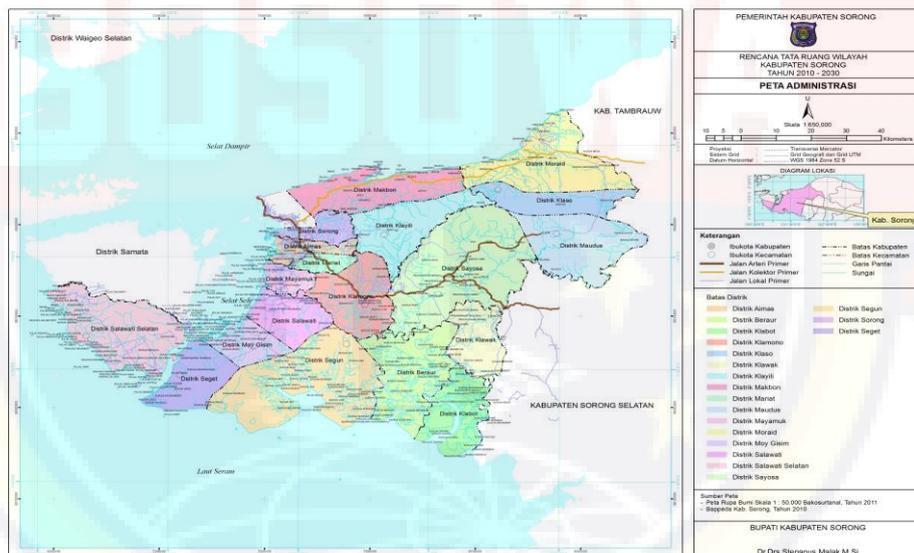
#### **2.1.1 Topografi dan Morfologi Wilayah**

Wilayah Kabupaten Sorong mempunyai ketinggian sejak dari 0 - 2.582 Mdpl. Dataran rendah dan berawa dengan ketinggian 0 - 100 Mdpl. terdapat di bagian barat dan selatan

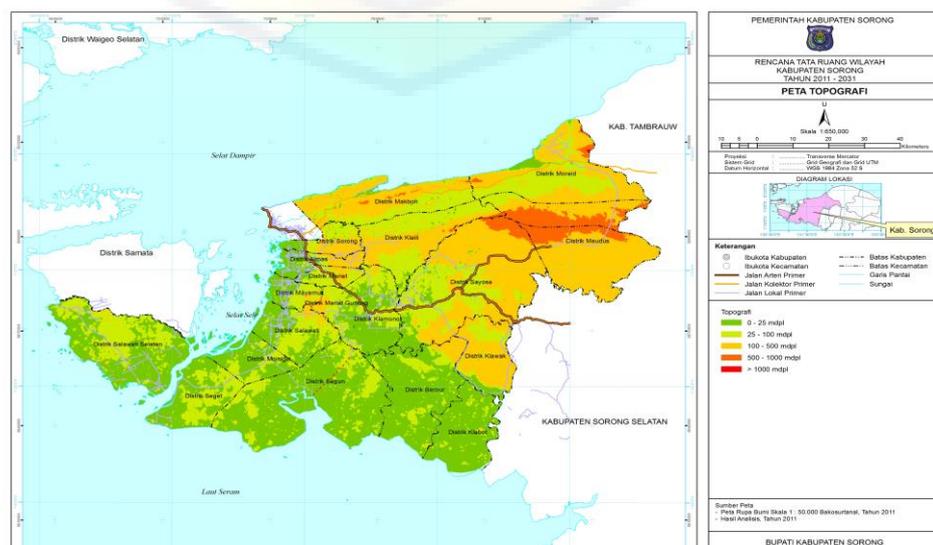
(sekitar 25% dari wilayah kabupaten), dan morfologi bergelombang hingga pegunungan dengan ketinggian 100 - 2.582 Mdpl, terdapat di bagian utara dan timur (sekitar 60% dari wilayah kabupaten).

Berdasarkan batas wilayah pada bagian utara dan sebagian di selatan adalah laut, yaitu di sebelah utara Samudera Pasifik dan di sebelah selatan Laut Seram, di sebelah timur pegunungan Tamrau. Secara umum bentuk permukaan bumi atau morfologi wilayah Kabupaten Sorong adalah dataran rendah (sebelah barat) dan makin ke timur semakin merupakan pegunungan ataupun dataran tinggi. Bentuk morfologi wilayah Kabupaten Sorong menurut arah utara - selatan yang meliputi: potongan Sorong - Segun; Pulau Dua - Ayamaru; dan Warmandi - Kapar. Sementara potongan arah barat - timur, meliputi: Sorong - Dataran Kebar Manokwari; dan P. Salawati - Klabot.

Gambar: 4.2.  
Peta Administrasi Wilayah Kabupaten Sorong



Gambar: 4.3.  
Peta Topografi Wilayah Kabupaten Sorong



**Tabel: 4.1.**

Luas Wilayah Kabupaten Sorong, Dirinci Berdasarkan Distrik, Kampung, dan Kelurahan, Tahun 2017

NO	DISTRİK	IBUKOT A	KAMPU NG	KEL.	JUMLA H	LUAS (KM <sup>2</sup> )
1	Moraid	Mega	7	-	7	1.444,16
2	Klaso	Siwis	5	-	5	316,46
3	Makbon	Makbon	8	1	9	1.011,42
4	Klayili	Klayili	5	-	5	481,26
5	Beraur	Klabra	9	-	9	822,26
6	Klamono	Klamono	13	-	13	432,89
7	Klabot	Buk	8	-	8	518,72
8	Klawak	Wilty	9	-	9	488,45
9	Salawati	Katinim	5	2	7	525,03
10	Mayamuk	Klafdalim	6	2	8	217,22
11	Salawati Timur	Makbalim	7	-	7	118,62
12	Seget	Seget	8	-	8	893,81
13	Segun	Segun	6	-	6	2.021,37
14	Salawati Selatan	Sailolof	7	-	7	2.265,18
15	Aimas	Aimas	1	6	7	222,43
16	Mariat	Klamalu	3	2	5	118,16
17	Sayosa	Sayosa	6	-	6	1.213,46
18	Maudus	Luwelala	8	-	8	492,54
JUMLAH			121	13	134	13.603,44

Sumber: Kab. Sorong Dalam Angka, Tahun 2017

#### 2.1.2. Aspek Kependudukan

Penduduk merupakan faktor yang sangat dominan dalam proses pembangunan. Penduduk memegang dua peranan sekaligus dalam proses pembangunan, yaitu sebagai subyek dan obyek pembangunan.

Sumberdaya alam yang tersedia tidak akan mungkin dapat dimanfaatkan tanpa adanya peranan dari manusia. Dengan adanya manusia, sumberdaya alam tersebut dapat dikelola untuk memenuhi kebutuhan hidup bagi diri dan keluarga secara berkelanjutan. Besarnya peran penduduk tersebut maka pemerintah dalam menangani masalah kependudukan

tidak hanya memperhatikan pada upaya pengendalian jumlah dan pertumbuhan penduduk saja tetapi lebih menekankan ke arah perbaikan kualitas sumberdaya manusia.

Jumlah penduduk yang besar dapat menjadi potensi dan mendatangkan manfaat yang besar bila memiliki kualitas yang baik, namun besarnya jumlah penduduk tersebut dapat menjadi beban yang akan sulit untuk diselesaikan bila kualitasnya rendah. Informasi kependudukan yang baik sangat diperlukan dalam menunjang ke arah pembangunan manusia yang berkualitas.

### 2.1.3. Angka Pertumbuhan Penduduk

Perkembangan atau pertumbuhan penduduk merupakan indeks perbandingan jumlah penduduk pada suatu tahun terhadap jumlah penduduk pada tahun sebelumnya.

Perkembangan jumlah penduduk dalam suatu wilayah dipengaruhi oleh faktor kelahiran dan kematian (pertambahan alami), selain itu juga dipengaruhi adanya faktor migrasi penduduk yaitu perpindahan keluar dan masuk. Pada dasarnya tingkat pertumbuhan jumlah penduduk, dapat digunakan untuk mengasumsikan prediksi/perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang.

Data jumlah penduduk Kabupaten Sorong 3 (tiga) tahun terakhir menunjukkan jumlah penduduk pada tahun 2015 sebanyak 75.540 jiwa, sedangkan pada tahun 2017 mencapai 80.018 jiwa. Hal tersebut memperlihatkan adanya pertambahan jumlah penduduk sekitar 4.478 jiwa selama kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir.

**Tabel: 4.2. Jumlah & Perkembangan Penduduk Kabupaten Sorong Tahun 2015 - 2017**

NO	DISTRİK	TAHUN		
		Th. 2015	Th. 2016	Th. 2017
1	Moraid	2.120	2.182	1.912
2	Klaso	-	-	334
3	Makbon	3.067	3.157	2.716

4	Klayili	-	-	533
5	Beaur	-	-	1.487
6	Klabot	3.124	3.215	938
7	Klawak	-	-	884
8	Klamono	6.121	6.300	6.484
9	Salawati	13.671	14.070	11.866
10	Salawati Timur	-	-	2.615
11	Mayamuk	11.412	11.745	12.088
12	Seget	3.536	3.639	3.746
13	Segun	2.437	2.508	2.581
14	Salawati Selatan	2.613	2.689	2.768
15	Aimas	25.886	26.642	17.929
16	Mariat	-	-	9.492
17	Sayosa	1.553	1.598	1.171
18	Maudus	-	-	474
<b>JUMLAH TOTAL</b>		<b>75.540</b>	<b>77.745</b>	<b>80.018</b>

Sumber: Kabupaten Sorong Dalam Angka, Tahun 2017

#### 2.1.4. Aspek Guna lahan

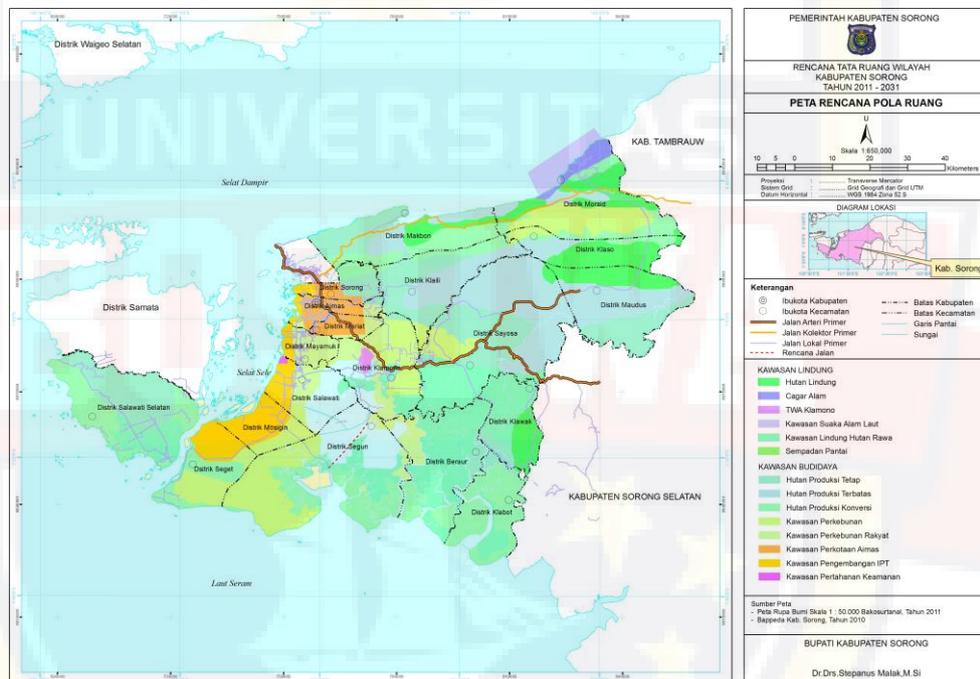
Secara umum, pemanfaatan lahan di Kabupaten Sorong saat ini tertuju pada kegiatan permukiman yang bercampur dengan perniagaan. Kegiatan ini sudah berlangsung sejak lama, seiring dengan peran Kabupaten Sorong yang sejak dahulu telah menjadi kota perdagangan. Akan tetapi setelah sekian puluh tahun kota ini tumbuh dan berkembang, pengaruh perkembangannya belum memperlihatkan perencanaan kota yang terencana dan komprehensif.

Terkesan pola pertumbuhan dan perkembangan kota berdiri dengan tanpa didasari oleh pertimbangan terhadap kajian akan nilai filosofi, metamorfosis dan anatomi yang mendasari tumbuh kembangnya satu kawasan dalam kota. Banyak faktor yang mempengaruhi pola sebaran guna lahan di daerah ini, salah satunya adalah gaya aktivitas dan tingkat kepentingan masyarakat di atasnya. Sejauh ini masyarakatnya lebih banyak bekerja pada sektor jasa, industri atau pun perdagangan maka dengan itu pula alokasi guna lahan untuk sektor lainnya juga semakin berkurang. Dan akhirnya banyak berimplikasi pada kegiatan konversi lahan untuk kegiatan diluar sektor yang telah ditentukan. Pergeseran pemanfaatan lahan Kabupaten Sorong secara umum telah

mengalami perubahan yang cukup drastis, akibat terjadinya peningkatan pembangunan aktivitas sosial ekonomi.

Untuk lebih jelasnya tentang penggunaan lahan di Kabupaten Sorong dapat dilihat pada peta berikut ini : Gambar: 4.4.

Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Sorong



### 3. Gambaran Umum Lokasi Penelitian (Kawasan Aglomerasi Koridor Sorong – Aimas).

Secara administratif Kawasan Koridor Sorong – Aimas terdiri atas 2 (dua) wilayah yaitu Kota Sorong dan Kota Kabupaten Aimas Provinsi Papua Barat, yang meliputi **Distrik Sorong Timur** masuk (Kelurahan, Klasaman, , Klawalu, Giwu dan kelurahan Klasuat) dan **Distrik Aimas** Perkotaan Kabupaten Sorong meliputi (Kelurahan Aimas

dan Malawili). Yang mempunyai luas total + 3.465 Ha terdiri dari Dari Sorong timur dengan Luas  $\pm$  1.852,2 Ha dan Perkotaan Aimas dengan Luas  $\pm$  3.63,2 Ha.

### **3.1. Fisik Dasar**

#### **3.1.1. Penggunaan lahan**

Kondisi eksisting penggunaan lahan di Kawasan Koridor Sorong - Aimas atas penggunaan lahan perkotaan (urban) dan penggunaan lahan non urban (rural). Penggunaan lahan non urban berupa lahan pertanian.

Sementara penggunaan lahan untuk kegiatan perkotaan berupa fasilitas pendidikan, Peribadatan permukiman, dan perkantoran, serta perdagangan, dimana peruntukan lahan yang paling dominan adalah kawasan permukiman dan perdagangan berkembang secara linier mengikuti pola jalan yang sudah terbentuk saat ini.

Lebih jelasnya eksisting penggunaan lahan di kawasan Koridor Sorong – Aimas, dapat dilihat pada Gambar 4....., sedangkan luas penggunaan lahan dirinci pada Tabel 4. berikut:

Kondisi fisik dasar koridor Sorong – Aimas merupakan dasar dalam pembentukan struktur dan pola ruang. Aspek fisik dasar lingkungan menjadi bahan pertimbangan untuk membentuk pola jaringan jalan (aksesibilitas) dan interaksi antar ruang dalam kawasan.

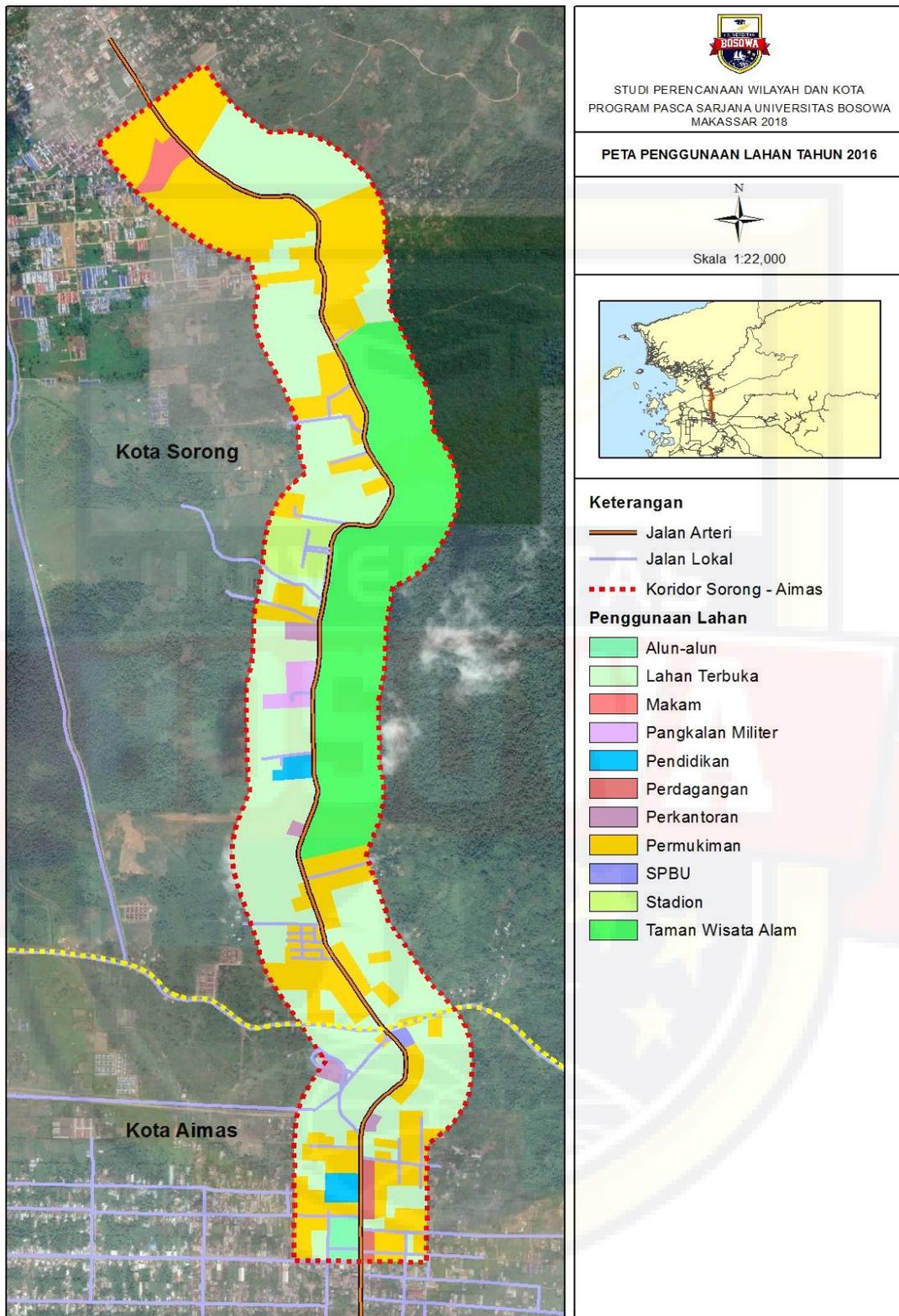
Hal tersebut dimaksudkan untuk memberi kemudahan interaksi pelayanan masing-masing fungsi kawasan, yang merupakan dasar pertimbangan dalam membentuk pola dan struktur ruang kota. Tinjauan terhadap aspek fisik kawasan, meliputi aspek topografi, aspek geologi dan bentuk permukaan tanah, aspek kemiringan lereng, aspek penggunaan lahan, dan aspek lainnya.

Tinjauan dilakukan dari berbagai aspek, baik fisik maupun non fisik dengan memperlihatkan kompleksitas permasalahan dan dinamika pertumbuhan kawasan perkotaan.

**Tabel 4.3****Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Sorong - Aimas Tahun 2017**

<b>No</b>	<b>Penggunaan Lahan</b>	<b>Luas (Ha)</b>	<b>Persentase (%)</b>
1	Alun-alun	3,02	0,80
2	Lahan Terbuka	154,46	40,99
3	Makam	3,23	0,86
4	Pangkalan Militer	3,56	0,94
5	Pendidikan	4,1	1,09
6	Perdagangan	2,73	0,72
7	Perkantoran	3,56	0,94
8	Permukiman	112,76	29,92
9	SPBU	0,69	0,18
10	Stadion	8,09	2,13
12	Taman Wisata Alam	80,72	21,42
	<b>Jumlah</b>	<b>376,86</b>	<b>100,00</b>

Gambar 4.5 (peta) deliniasi Batasan Penelitian Koridor Sorong – Aimas  
 Sumber google Earth Modifikasi Tahun 2017.



Sumber: Hasil Perhitungan Arcgis & Observasi Lapangan

### 3.2. Topografi dan Kemiringan Lereng

Topografi BWP Aimas, secara umum berada pada ketinggian antara 0 - 320 Mdpl, kemiringan lereng berkisar antara 0 - 40%. Bentuk permukaan lahan relatif datar, bergelombang, agak curam dan curam hingga perbukitan. Dataran rendah yang sebagian besar terletak di sebelah barat yang mengarah ke wilayah pesisir. Untuk lebih jelasnya, berikut ini tabel yang memperlihatkan kondisi topografi kawasan berdasarkan luas Kawasan Perkotaan Aimas.

**Tabel: 4.4. Kondisi Topografi Di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, Tahun 2017**

NO	KETINGGIAN (Mdpl)	LUAS (HA)	PERSENTASE (%)
1	0 - 20	5.430,76	24,86
2	20 - 40	2.656,68	12,16
3	40 - 60	2.785,31	12,75
4	60 - 80	2.714,33	12,42
5	80 - 100	2.093,04	9,58
LUAS TOTAL		21.841,94	100,00

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2017

Sementara itu daerah lereng bergelombang sebagian besar terletak pada sebelah utara dan timur kawasan yang sebagian besar pemanfaatannya merupakan permukiman, kebun campuran, dan hutan. Guna pengembangan kawasan di masa mendatang, kondisi topografi Bagian Wilayah Perkotaan Aimas memerlukan penanganan untuk pematangan lahan, berupa *cutt and fill*, sedangkan pada lahan yang landai terutama pada bagian barat kawasan diperlukan pemadatan lahan. Hal tersebut dimaksudkan untuk menguatkan struktur tanah, sehingga dapat menahan beban pembangunan di atasnya. Untuk lebih jelasnya, kondisi kemiringan lereng Kawasan Perkotaan Aimas, dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel: 4.5 Kondisi Kemiringan Lereng Di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, Tahun 2017**

NO	KEMIRINGAN (%)	LUAS (HA)	PERSENTASE (%)
1	0 - 2 %	527,49	2,42
2	2 - 5 %	4.119,31	18,86
3	5 - 15 %	4.502,04	20,61
4	15 - 25 %	4.693,84	21,49
5	25 - 40 %	4.374,58	20,02
6	> 40 %	3.624,68	16,60
LUAS TOTAL		21.841,94	100,00

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2017

### 3.3. Kependudukan

Penduduk merupakan salah satu unsur utama dalam pembentukan wilayah dan kawasan, karakteristik penduduk merupakan faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan atau pembangunan suatu kawasan dengan mempertimbangkan perkembangan penduduk, komposisi struktur kependudukan serta adat istiadat dan sosial budaya masyarakat. Dengan demikian karakteristik penduduk sangat diperlukan dalam penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). Terkait dengan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Perkotaan Aimas, aspek kependudukan yang memerlukan kajian meliputi jumlah dan pertumbuhan penduduk, distribusi dan kepadatan penduduk, struktur kependudukan, dan sosial budaya masyarakat.

### 3.4. Pertumbuhan Penduduk

Perkembangan atau pertumbuhan penduduk merupakan indeks perbandingan jumlah penduduk pada suatu tahun terhadap jumlah penduduk pada tahun sebelumnya. Perkembangan jumlah penduduk dalam suatu wilayah dipengaruhi oleh faktor kelahiran dan kematian (pertambahan alami), selain itu juga dipengaruhi adanya faktor migrasi penduduk yaitu perpindahan keluar dan masuk. Pada dasarnya tingkat pertumbuhan jumlah penduduk, dapat digunakan untuk mengasumsikan prediksi atau meramalkan

perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang. Prediksi perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang dilakukan dengan pendekatan matematis dengan pertimbangan pertumbuhan jumlah penduduk 5 (lima) tahun terakhir/disesuaikan dengan data yang tersedia.

Berdasarkan data yang yang tersedia menunjukkan bahwa jumlah penduduk pada tahun terakhir (tahun 2010) pada Distrik Mayamuk yang meliputi 3 (tiga) desa/kelurahan, yaitu Makbusun, sebanyak 3.685 jiwa, Klain sebanyak 423 jiwa dan Klamelek sebanyak 495 jiwa, atau jumlah total sebanyak 4.603 jiwa. Pada Distrik Mariat yang meliputi 5 (lima) desa/kelurahan, yaitu Mariyai, Klaben, Klamasen, Klamalu, dan Klasuluk, dengan jumlah penduduk total sebanyak 10.432 jiwa. Sementara itu jumlah penduduk pada di Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Aimas yaitu sebanyak 34.946 Jiwa.

Tidak tersedianya data jumlah penduduk secara monografi kewilayahan pada ketiga distrik yang termasuk dalam bagian Wilayah Perkotaan Aimas, dalam 5 (lima) tahun terakhir atau data tahun sebelumnya, maka data kependudukan tahun sebelumnya menggunakan asumsi bahwa pertumbuhan penduduk suatu wilayah pada dasarnya mengalami peningkatan setiap tahunnya. Asumsi ini didasarkan pada kondisi bahwa akibat perkembangan dan kemajuan suatu wilayah maka akan diikuti oleh pertumbuhan penduduk, baik secara alamiah (angka kelahiran lebih besar daripada angka kematian), maupun migrasi atau perpindahan penduduk.

### **3.5. Distribusi dan Kepadatan Penduduk**

Distribusi penduduk terkait dengan jumlah penduduk yang mendiami suatu wilayah atau pengelompokan jumlah penduduk yang didasarkan pada batasan administrasi wilayah yang bersangkutan. Jumlah penduduk yang terdistribusi pada suatu wilayah, akan

mempengaruhi tingkat konsentrasi pelayanan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melayani kebutuhan penduduk pada wilayah tersebut.

Jumlah penduduk di Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Aimas pada Tahun 2010 sebesar 34.946 Jiwa. Persebaran dan tingkat kepadatan penduduk pada Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Aimas relatif padat adalah Kelurahan Warmon, Kelurahan Makbusun dan Kelurahan Malawili dengan rata-rata tingkat kepadatan sebesar 10 jiwa/Ha. Jumlah penduduk terbesar adalah wilayah Kelurahan Malaweale dengan jumlah penduduk sebesar 6.662 jiwa. Untuk lebih jelasnya mengenai distribusi dan kepadatan penduduk di Bagian Wilayah Perkotaan (BWP) Aimas, dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel: 4.6 Distribusi dan Kepadatan Penduduk Di BWP Aimas, Tahun 2017**

NO	BWP AIMAS	PENDUDUK (JIWA)	LUAS (KM <sup>2</sup> )	KEPADATAN (JIWA/ KM <sup>2</sup> )
I	Distrik Aimas			
	1. Malaweale	6.662	9.86	676
	2. Malawili	6.532	8.02	814
	3. Aimas	3.174	26.68	119
	4. Mariat Pantai	1.464	34.13	43
	5. Mariat Gunung	330	48.21	7
	6. Warmon	1.442	3.34	432
	7. Maibo	307	57.43	5
	Sub Total	19.911	187.66	106
II	Distrik Mayamuk			
	1. Makbusun	3.685	9.61	383
	2. Klain	423	12.47	34
	3. Klasmelek	495	28.69	17
	Sub Total	4.603	50.77	91
III	Distrik Mariat			
	1. Mariyai	3.016	22.93	132
	2. Klaben	387	31.62	12
	3. Klamasen	1.727	16.20	107
	4. Klamalu	3.917	15.32	255
	5. Klasuluk	1.385	3.82	363
	Sub Total	10.432	89.90	116
	TOTAL	34.946	328.33	106

Sumber: Distrik Aimas, Mayamuk & Mariat Dalam Angka, Th. 2017

**a. Aksesibilitas.**

Kondisi aksesibilitas yang merupakan kemudahan bagi penduduk dalam menjangkau suatu lokasi yang dinyatakan dalam jarak, waktu dan biaya.

Aksesibilitas pada Koridor Aimas - Sorong sudah memadai dari sisi pelayanan sarana transportasi. Hal ini dapat dilihat dari tersedianya angkutan umum yang melayani Sorong – Aimas namun hanya beroperasi sampai jam lima sore dan sebagian besar moda angkutan yang dimanfaatkan oleh sebagian penduduk dominan menggunakan angkutan pribadi.



Gambar 4.6. Kondisi Aksesibilitas pada Koridor Sorong – Aimas

#### **a.1 Jaringan Jalan**



Gambar. Jaringan Jalan di BWP Aimas

Gambar: Salah Satu Ruas Jalan Pengerasan

Jaringan jalan sangat berperan dalam memacu pertumbuhan **Kawasan Perkotaan Aimas** dalam pembentukan pola permukiman terkait dengan delimitasi **kawasan** terbangun dan estetika lingkungan serta interaksi antar lingkungan permukiman, sehingga dapat memudahkan penataan pola permukiman yang lebih teratur. Hasil pengamatan dan sumber data yang diperoleh menunjukkan jaringan jalan yang terdapat di **Kawasan Perkotaan Aimas** berdasarkan klasifikasi fungsinya terdiri dari jalan arteri, kolektor dan jalan lokal (lingkungan), dimana kondisi jalan yang ada yaitu jalan aspal, pengerasan dan jalan tanah.

Pertumbuhan dan perkembangan Kota Aimas yang dinamis dan berkelanjutan sangat dipengaruhi perkembangan sistem transportasi yang ada. Perkembangan sistem transportasi ini terwujud dalam jaringan jalan, membentuk pola-pola perkembangan kota di wilayah ini. Begitu juga dengan pola perkembangan yang terdapat di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, terbentuk dari pola-pola jaringan jalan yang ada.

#### **b. Perkembangan Fungsi-Fungsi Sosial- Ekonomi**

Kawasan Koridor Sorong - Aimas merupakan kawasan yang mengalami perkembangan dari wilayah yang tadinya berciri pertanian kemudian bergeser menjadi daerah perkotaan, yang ditandai dengan semakin meningkatnya jumlah

fungsi perkotaan yang berkembang di sepanjang Koridor Jalan Sorong - Aimas. Selain itu perkembangan kota ditandai pula dengan pertumbuhan sarana dan prasarana.



**Gambar 4.7** Gambar gedung fasilitas perkatoran pendidikan , Kesehatan dan Ruko Pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas.

Seiring dengan perkembangan yang terjadi pada kawasan Koridor Sorong – Aimas , maka fungsi-fungsi perkotaan yang berkembang dapat menunjang kegiatan penduduk dengan peningkatan kehidupan sosial dan ekonomi.

### **c. Karakteristik Responden pada Kawasan Penelitian**

Responden pada penelitian ini terdiri dari masyarakat yang melakukan aktivitas pada kawasan perkotaan Koridor Sorong – Aimas berjumlah 100 responden dari

total jumlah populasi. Penelitian ini dilaksanakan dari Februari 2017 - hingga Juli 2017 sehingga dari data yang telah dikumpulkan dalam penelitian ini dapat disajikan sebagai berikut :

**1) Jenis Kelamin Responden**

Tabel 4.6 memberi gambaran bahwa sebanyak 83 responden atau 83%, adalah masyarakat berjenis kelamin laki-laki, dan sebanyak 17 atau 17% berjenis kelamin perempuan. Pembagian responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.6**

**Jenis Kelamin Responden**

No	Jawaban Responden	Masyarakat	
		Frekuensi	Persentase (%)
1	Laki-laki	83	83 %
2	Perempuan	17	17 %
	Jumlah	100	100

Sumber : Analisis Hasil 2017.

**2) Usia Responden**

Tabel 4. mengambarkan bahwa responden dengan rentang usia antara 41–50 tahun sebanyak 37 responden atau 37%, usia 31–40 tahun sebanyak 31 responden atau 31%, usia lebih dari 51 tahun sebanyak 9 responden atau 9%, usia antara 20–30 tahun sebanyak 13 responden atau 13% dan usia < 20 tahun sebanyak 10 responden atau 10%.

**Tabel 4.7**

**Jenis Usia Responden**

No	Jawaban Responden	Masyarakat	
		Frekuensi	Persentase (%)
1	< 20 tahun	10	10
2	20 - 30	13	13
3	31 - 40	31	31
4	41- 50	37	37
5	51 >	9	9
	Jumlah	100	100

Sumber : Analisis Hasil, 2017

### 3) Tingkat Pendidikan Responden.

Tabel 4.8 menunjukkan tingkat pendidikan terbesar responden adalah Sarjana sebanyak 46 orang atau 46%, Diploma sebanyak 14 responden atau 14%, SLTA sebanyak 19 responden atau 19%, SLTP sebanyak 15 responden atau 15% SD sebanyak 4 orang atau 4%, SLTP sebanyak 10 orang atau 16,39%, Sarjana (S1) sebanyak 6 orang atau 9,86%, dan Diploma sebanyak 1 orang atau 1,63%.

**Tabel 4.8**  
**Jenis Tingkat Pendidikan Responden**

No	Jawaban Responden	Masyarakat	
		Frekuensi	Persentase (%)
1	SD	4	4
2	SLTP	15	15
3	SLTA	19	19
4	Diploma	14	14
5	Sarjana (S1)	46	46
6	Sarjana (S2-S3)	2	2
	Jumlah	100	100

Sumber : Hasil Analisis, 2017

### 5) Jenis Pekerjaan Responden.

Dari data hasil kuesioner yang disebarakan kepada 100 responden diketahui bahwa responden dengan profesi sebagai PNS sebanyak 51 responden atau 51%, wiraswasta/karyawan 15 atau 15 %, ibu rumah tangga sebanyak 8 responden atau 8 % pedagang yakni sebanyak 13 responden atau 13%, responden yang pekerjaannya sebagai Sopir 6 responden atau 6%, responden yang pekerjaannya sebagai petani 7 responden atau 7% Data pembagian responden berdasarkan jenis pekerjaan dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 4.9**  
**Jenis Pekerjaan Responden**

No	Jawaban Responden	Frekuensi	Persentase (%)
1	PNS	51	51
2	Wiraswasta/karyawan	15	12
3	Ibu Rumah Tangga	8	8
4	Pedagang	13	13
5	Montir/Sopir	6	9
6	Bertani	7	7
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisis, 2017.

## **B. PEMBAHASAN**

### **1. Reproduksi Ruang Transmigrasi menjadi Pusat Perkotaan CBD Baru di Wilayah Aimas.**

#### **a. Gejala Perubahan Fisik Spasial Kawasan Kota Baru Aimas.**

Kabupaten Sorong salah satunya di Indonesia yang menerima penempatan Transmigrasi pada Tahun 1981 sebagai Kawasan Satuan Permukiman Transmigrasi (KSPT) di Aimas Sorong. Dengan proses urbanisasi dan migrasi desa-kota yang berlangsung insentif (terus menerus) dan menempati beberapa lokasi dalam KSPT Aimas Sorong.

Pada umumnya terdapat tiga faktor utama yang memengaruhi perkembangan kota, yaitu: (1) Faktor penduduk, yaitu adanya penambahan penduduk baik disebabkan karena pertumbuhan alami maupun karena migrasi, (2) Faktor social - ekonomi, yaitu perkembangan kegiatan usaha masyarakat, (3) Faktor sosial budaya, yaitu adanya perubahan pola kehidupan dan tata cara masyarakat akibat pengaruh luar, komunikasi dan sistem informasi. Perkembangan suatu kota juga dipengaruhi oleh perkembangan dan kebijakan ekonomi. Hal ini disebabkan karena perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik perkembangan ekonomi (Firman, 1996).

Dalam proses perkembangannya perkotaan Sorong sangat dipengaruhi oleh factor internal dan eksternal perkotaan dalam konteks perkembangan Kota Sorong sebagai pusat PKN di Provinsi Papua Barat dalam skala regional memiliki keterkaitan yang sangat tinggi dengan daerah interland atau kota-kota disekitarnya dan membentuk system perkotaan. Dalam proses

pembentukannya terdapat keterkaitan secara spasial, sosial, ekonomi antar kota-kota disekitarnya dalam perkembangannya perkotaan Sorong akan mengalami peningkatan pelayanannya dari sisi ekonomi dan sosial secara regional. Perkotaan Sorong yang berfungsi sebagai kota perdagangan dan jasa mempunyai pengaruh sangat luas dalam perkembangan terhadap wilayah-wilayah interlandnya sebagai pusat ekonomi antar kota dan wilayah sekitarnya, satunya kota Aimas.

Pertumbuhan dan perkembangan dalam dimensi keruang kawasan Perkotaan Sorong telah mengalami perluasan kearah luar kota, akselerasi pembangunan ini mengalami pertumbuhan kearah selatan mengikuti jalan utama Sorong - ke kota Aimas serta mempercepat proses transformasi spasial dalam kawasan urban dan sub-urban, proses perluasan yang terjadi pada kawasan sub urban meningkatnya kebutuhan ruang pada kawasan perkotaan Aimas.

Perkembangan jumlah penduduk, arus urbanisasi dan migrasi sehingga berdampak pada ekspansi wilayah perkotaan ke arah kawasan pinggiran (peri -urban) fenomena ini ditandai dengan perubahan pemanfaatan ruang melalui fungsi-fungsi aktivitas perkotaan yang bergerak kearah kawasan pinggiran dalam dimensi keruangan wilayah Aimas pada dasarnya terkondisi akibat beberapa faktor yaitu polarisasi fungsi-fungsi aktivitas pusat kota Sorong akibat penambahan jumlah penduduk, kepadatan penduduk keterbatasan lahan, nilai dan harga lahan tinggi, dan bangunan cukup tinggi pada pusat kota Sorong.

Hal ini menunjukkan gejala pertumbuhan yang dinamis telah mengalami proses perubahan fisik spasial dari waktu ke waktu. Indikasi tersebut ditandai dengan berkembangnya cluster-cluster permukiman baru, ruko-ruko serta aktifitas sosial - ekonomi, perdagangan dan jasa, industri sebagai pusat pertumbuhan baru CBD baru di kota Aimas.



Gambar Foto” 4.8. KSPT Reproduksi Ruang kawasan pertanian dari sarana produksi - Reproduksi , Lahan Pertanian, Pembangunan perumahan, Pombensin dan ruko-ruko dan jasa lainnya

serta keberadaan Kawasan-kawasan strategis kabupaten Sorong pada kawasan perkotaan Aimas, antara lain : Kawasan Permukiman, Kawasan Industri Sorong (KIAS), Kawasan Pelabuhan Arar Sorong, Kawasan ekonomi khusus (KEK) Sorong sebagai embrio pusat-pusat pertumbuhan yang mempercepat akselerasi pembangunan pada kawasan perkotaan Aimas sebagai pusat pertumbuhan CBD Baru di Kota Aimas.

Hal ini sejalan dengan Konseptualisasi teori Lefebvre (1981) dan Lee (1979), memiliki relevansi dengan ekspresi keruangan yang dikondisikan oleh perubahan fisik spasial akibat proses sentrifugal yang berlangsung pada Kawasan kota Baru Aimas.

Ada dua macam bentuk ekspresi keruangan yang terjadi kai-tannya dengan pergeseran ruang dari sarana pro-duksi menuju reproduksi ruang, yaitu; (a) perkembangan fisik spasial secara memanjang (linier) dan (b) perkembangan fisik spasial secara konsentris.

Implikasinya adalah berlangsungnya proses reproduksi ruang pada kawasan KSPT secara terus menerus sehingga mengondisikan perubahan fisik spasial yang cukup signifikan pada kawasan KSPT pada pusat kota Aimas. Dampak secara langsung yang dapat diamati adalah terjadinya perubahan fungsi-fungsi ruang dari sarana produksi ke reproduksi ruang.



Gambar 4.9 Kondisi Jalan Utama Koridor Sorong – Aimas tahun 2016-2017) yang terdiri dari beberapa segmen

## **b. Struktur dan Pola Ruang Perkotaan Aimas - Sorong.**

### **1. Struktur Ruang Perkotaan Aimas – Sorong**

Akselerasi pembangunan perkotaan Aimas Sorong diidentifikasi dominan dipengaruhi oleh perkembangan spasial secara sentrifugal. Kondisi ini mencerminkan variasi intensitas pemanfaatan ruang. Dalam pengembangannya kaitannya perencanaan RDTR hasil perencanaan (RDTR dan RTRW) lebih berorientasi pada kemaslahatan wilayah dan masyarakat sehingga kebijakan tata ruang dirumuskan berdasarkan pertimbangan maksimalisasi kesejahteraan penduduk.

Konsep dasar pengembangan dan daya dukung (kawasan terdapat satu pusat kegiatan yang merupakan pelayanan regional yang melayani seluruh kawasan dalam pengembangan konsep Struktur ruang Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, diarahkan pada peningkatan peran dan fungsi zona pelayanan tiap Sub BWP: antara lain :

- a. Mengembangkan sistem pelayanan hirarkis;
- b. Mendorong peran serta masyarakat dalam pengembangan Bagian Wilayah Perkotaan Aimas;
- c. Merealisasikan pembangunan sarana dan prasarana yang mampu meningkatkan peran dan fungsi di tiap-tiap zona pelayanan;
- d. Meningkatkan peran dan fungsi serta menata pusat-pusat lingkungan yang telah berkembang;
- e. Merealisasikan pembangunan jalan lingkungan di dalam lingkungan yang telah berkembang guna menyediakan ruang perumahan kota yang dapat menampung perkembangan penduduk; dan
- f. Merealisasikan pembangunan dan peningkatan jaringan jalan dalam kota sesuai kriteria dan fungsinya secara bertahap, terutama yang menghubungkan pusat-pusat lingkungan dengan ibukota dan pusat lingkungan terdekat guna memperkuat interaksi sosial dan ekonomi dan menciptakan sinergi perkembangan kota.

## **1) Pengembangan Sistem Jaringan Pergerakan**

### **a. Konsep pengembangan jaringan pergerakan**

- Sistem jaringan pergerakan di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas dikembangkan melalui pengembangan prasarana jaringan jalan dan prasarana pendukungnya.
- Memanfaatkan akses utama untuk pengembangan sektoral secara regional serta membuka pelayanan ke daerah belakang (hinterland); dan
- Memantapkan fungsi jaringan jalan sesuai kriteria geometri dan kelengkapan jalan, dengan rincian tiap fungsi jalan.

### **b. Pengembangan Sistem Prasarana BWP Aimas**

Pengembangan sistem prasarana di Kawasan Perkotaan Aimas terdiri dari jaringan pergerakan, jaringan energi/kelistrikan, jaringan telekomunikasi jaringan air minum; jaringan drainase, jaringan air limbah, sistem persampahan dan prasarana lainnya.

## **2. Pola Ruang Perkotaan Aimas**

Konsep pengembangan pola ruang Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, secara umum diklasifikasikan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu pertama, konsep pengembangan pola ruang zona lindung, dan kedua, konsep pengembangan pola ruang zona budidaya.

### **1) Pengembangan Pola Ruang Zona Lindung**

Konsep dan strategi pengembangan pola ruang zona lindung ditujukan untuk mewujudkan kelestarian fungsi lingkungan hidup, meningkatkan daya dukung lingkungan dan menjaga keseimbangan ekosistem antar zona, guna mendukung proses pembangunan berkelanjutan.

- Pelestarian ekologi kawasan terutama pada zona perlindungan setempat dan zona rawan bencana;
- Merevitalisasi fungsi zona lindung yang telah menurun akibat pengembangan kegiatan budidaya, dalam rangka mewujudkan dan

memelihara keseimbangan ekosistem Bagian Wilayah Perkotaan Aimas;

- Mewujudkan zona lindung (RTH) sesuai dengan kondisi ekosistemnya dengan luas paling sedikit 30% dari luas Bagian Wilayah Perkotaan Aimas;
- Memelihara lingkungan hidup dari tekanan perubahan dan/atau dampak negatif yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan agar tetap mampu mendukung perikehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya; dan
- Mencegah terjadinya tindakan yang dapat secara langsung atau tidak langsung menimbulkan perubahan sifat fisik lingkungan yang mengakibatkan lingkungan hidup tidak berfungsi dalam menunjang pembangunan yang berkelanjutan.

## 2) **Pola Ruang Kawasan Koridor –Sorong - Aimas**

Dari hasil analisa yang dilakukan, dapat diketahui pemanfaatan ruang Kawasan Perkotaan Aimas pada masa yang akan datang terdiri dari beberapa fungsi utama, antara lain: zona pemerintahan kabupaten, perdagangan dan jasa, perumahan, sarana pelayanan dan ruang terbuka hijau. Secara konseptual, penempatan fungsi kegiatan tersebut dapat dijabarkan, sebagai berikut:

### a. Zona perumahan

- Memberikan akses menuju kawasan yang berfungsi sebagai kegiatan non perumahan dengan meningkatkan dan menyediakan jalan yang lebar dan tingkat penyampaian yang memadai;
- Peningkatan kualitas lingkungan perumahan, melalui perbaikan lingkungan, revitalisasi kawasan, ataupun pengembangan Ruang Terbuka Hijau unit-unit perumahan; dan
- Mengatur tata letak bangunan dan meningkatkan kualitas lingkungan perumahan di bagian lingkungan zona pusat kota dan zona lainnya.

b. Zona perdagangan dan jasa

Konsep pengembangan kawasan perdagangan dan jasa dijabarkan sebagai berikut:

- Pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa skala pelayanan regional dan kota dialokasikan pada Sub BWP V, seperti pertokoan, pusat perbelanjaan, pasar, PKL, jasa keuangan (perbankan, koperasi), dll;
- Sedangkan pengembangan kegiatan perdagangan dan jasa skala pelayanan kota dan lokal dialokasikan pada zona lainnya yang dideliniasi di sepanjang koridor-koridor utama kota. Kegiatan perdagangan dan jasa ini terdiri perdagangan dan jasa, terutama melayani perdagangan besar meliputi grosir, pusat perdagangan barang eceran primer. Selain pula perdagangan dan jasa yang melayani perdagangan eceran, barang-barang kebutuhan sekunder, dan lainnya;
- Dari segi lokasi, pusat kegiatan perdagangan dan jasa terletak pada posisi yang strategis di sisi akses utama, akan tetapi hal tersebut perlu ditingkatkan dan didukung oleh pengembangan jaringan jalan sesuai fungsi jalan yang menghubungkan fungsi-fungsi kegiatan lainnya guna peningkatan pencapaian dari dan menuju sentra-sentra kegiatan perdagangan dan jasa di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas;
- Meningkatkan efektifitas pelayanan dan fungsi yang optimum bagi pasar-pasar tradisional;
- Mengembangkan kegiatan perdagangan dan jasa skala lingkungan (toko, warung dan kios) dengan pendistribusian secara merata di tiap lingkungan perumahan dan dikelompokkan untuk membentuk pusat lingkungan.

c. Zona perkantoran (pemerintah)

Pusat pemerintahan skala Kabupaten Sorong dialokasikan pada Sub BWP IV. Pusat pemerintahan skala kabupaten ini terdiri dari kompleks

kantor bupati, kantor-kantor dinas/SKPD kabupaten dan Kantor instansi vertikal lainnya di Kabupaten Sorong.

Guna menciptakan keserasian pembangunan pusat pemerintahan skala kabupaten dengan fungsi-fungsi kegiatan lain di sekitarnya, maka diperlukan rekayasa perancangan melalui pengembangan jalan penghubung dan penyediaan ruang terbuka secukupnya seperti taman lingkungan dan hijau sebagai pembatas antar fungsi-fungsi kegiatan.

d. Zona peruntukan khusus (Tempat Pemrosesan Akhir Sampah)

Konsep pengembangan Tempat Pemrosesan Akhir (TPA) sampah, di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, didasarkan pada ketentuan:

- Memenuhi peraturan perundang-perundangan dan pedoman teknis pengelolaan TPA;
- Dilengkapi teknologi ramah lingkungan dan hemat lahan;
- Memperhatikan aspek geologi tata lingkungan lokasi dan sekitarnya;
- Memperhatikan aspek sosial dan ekonomi masyarakat;
- Memperhitungkan dampak kesehatan terhadap lingkungan sekitar;
- Berada di lokasi yang aman terhadap kegiatan lain dengan memperhatikan jarak bebas dan jarak aman; dan
- Memperhatikan kecukupan ketersediaan lahan termasuk untuk kawasan penyangga sungai atau badan air lainnya (*bufferzone*).

e. Zona sarana pelayanan umum

Konsep pengembangan sarana pelayanan umum di Bagian Wilayah Perkotaan Aimas, dilakukan guna dan dengan cara:

- Mewujudkan pelayanan sarana umum dan sosial yang terintegrasi secara hirarkis sesuai dengan standar yang ditetapkan;
- Menyediakan sarana utilitas yang terintegrasi secara hirarkis sesuai dengan standar yang ditetapkan;
- Menyediakan sarana penunjang di pusat kegiatan dan antar pusat kegiatan sesuai standar yang ditetapkan;
- Menyediakan sarana utilitas di pusat kegiatan dan antar pusat kegiatan sesuai dengan standar yang ditetapkan; dan

- Meningkatkan kualitas pasar tradisional serta sarana dan prasarana sosial sebagai pusat kegiatan berskala lokal.

Dalam konteks perkembangan Perkotaan Aimas dalam posisinya sebagai pusat kegiatan lokal membentuk keterkaitan dalam sistem ekonomi antar kota sehingga membentuk pusat CBD baru sebagai pusat pelayanan antara kota dalam wilayah perkotaan yang lebih luas.

Proses pembentukan pola keterkaitan ruang kawasan perkotaan Aimas mengondisikan hubungan interaksi ruang secara fisik, sosial dan ekonomi antara kedua pusat CBD Sorong dan Aimas.

Ditinjau dari segi proses perkembangan dari waktu ke waktu dinami perubahan struktur ruang dan pola ruang kawasan perkotaan Aimas di asumsikan akan tumbuh dan berkembang akibat dua macam faktor yang mempengaruhi, yaitu a. Proses perkembangan spasial secara sentrifugal dan perkembangan spasial secara sentripetal. Realitas ini sejalan dengan konsepualisasi teori Yunus, dalam Surya bahwa proses perkembangan spasial secara horisontal menjadi penentu bertambahnya luas areal perkotaan dan makin padatnya areal bangunan pada kawasan sub urban. Proses inilah yang menjadi faktor pendorong akselerasi perubahan struktur ruang dan pola ruang kawasan sub urban perkotaan Aimas dan Sorong.

**c. Interaksi Keruangan Kota**

Perkembangan perkotaan Sorong - Aimas, dalam dinamikanya menunjukkan bahwa selain faktor kedekatan jarak yang memudahkan pergerakan jasa angkutan transportasi, juga dipengaruhi oleh faktor motivasi penduduk untuk melakukan perjalanan akibat faktor tuntutan

pemenuhan kebutuhan secara ekonomi dan sosial. Kedua faktor tersebut merupakan determinan yang mendorong interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial.

Berdasarkan pola pergerakan serta ketersediaan sarana dan prasarana angkutan, menunjukkan bahwa kecenderungan pergerakan arus angkutan dan dominan ke arah kota Sorong jika dibandingkan dengan kota Aimas (asal pergerakan secara sosial dan ekonomi). Artinya, kecenderungan aglomerasi ekonomi yang berkembang pada kota Sorong, menyebabkan wilayah pasar terbentuk sehingga menjadi motor penggerak interaksi keruangan lebih dominan berkembang ke arah kota Sorong.

Realitas ini relevan dengan konseptualisasi teori Dahuridan Nugroho (2012), dalam Surya bahwa ada dua gejala besar dalam aglomerasi berkaitan dengan wilayah pasar, yaitu pertama, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang berbeda, situasi ini cenderung bekerja pada kota yang berada pada posisi *central business district* (CBD) yang berkontribusi terhadap perkembangan kota-kota kecil disekitarnya dan membentuk suatu jaringan tertentu sebagai suatu *functional area*. Kedua, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang sama, dalam hal ukuran atau keseragaman wilayah pasar masing-masing produsen sama dan membentuk pasar yang lebih besar secara kumulatif. Kedua faktor tersebut, jika diadaptasikan dalam perspektif interaksi keruangan pada Perkotaan Sorong - Aimas menunjukkan bahwa interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial yang cenderung lebih tinggi ke arah kota

Aimas. Fakta terjadi akibat kedudukan kota Sorong sebagai pusat *central business district* (CBD) terhadap kota-kota kecil disekitarnya. Dalam dimensi spasial yang berbeda menunjukkan bahwa interaksi keruangan kedua kota tersebut cenderung berkembang mengikuti jalan poros utama Sorong - Aimas ke arah selatan kota Aimas dimana CBD Aimas merupakan pusat pertumbuhan baru dikota Aimas yang berkedudukan sebagai hinterland kota Sorong dalam sistem pengembangan wilayah perkotaan di provinsi Papua Barat.

Teori Grafik (Graph Theory) dikemukakan oleh K.J. Kansky dalam tulisannya yang berjudul *structure of transportation network*. Teori ini diterapkan dalam geografi untuk menentukan batas wilayah secara fungsional berdasarkan arah dan intensitas arus atau interaksi antara wilayah inti dan wilayah di luar inti. Menurutnya, jaringan transportasi merupakan salah satu ciri kekuatan interaksi antar wilayah. Dalam hal ini wilayah yang dihubungkan oleh jaringan transportasi yang kompleks cenderung memiliki pola interaksi keruangan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan wilayah yang hanya memiliki jaringan transportasi yang sederhana, seperti jaringan jalan yang lurus tanpa cabang. Salah satu faktor yang mendukung kekuatan dan intensitas interaksi antarwilayah adalah kondisi prasarana transportasi yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain di sekitarnya. Jumlah dan kualitas prasarana jalan, baik jalan raya, jalur udara, maupun laut, tentunya sangat memperlancar

laju dan pergerakan distribusi manusia, barang, dan jasa antarwilayah. Anda tentu sependapat bahwa antara satu wilayah dan wilayah lain senantiasa dihubungkan oleh jalur-jalur transportasi sehingga membentuk pola jaringan transportasi.

Tingkat kompleksitas jaringan yang menghubungkan berbagai wilayah merupakan salah satu indikasi kuatnya arus interaksi. Sebagai contoh, dua wilayah yang dihubungkan dengan satu jalur jalan tentunya memiliki kemungkinan hubungan penduduknya jauh lebih kecil dibandingkan dengan dua wilayah yang memiliki jalur transportasi yang lebih banyak. Untuk menganalisis potensi kekuatan interaksi antarwilayah ditinjau dari struktur jaringan jalan sebagai prasarana transportasi, K.J. Kansky mengembangkan Teori Grafik dengan membandingkan jumlah kota atau daerah yang memiliki banyak rute jalan sebagai sarana penghubung kota-kota tersebut. Menurut Kansky, kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas. Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau wilayah yang sedang dikaji. Hal ini tentunya berpengaruh terhadap potensi pergerakan manusia, barang, dan jasa karena prasarana jalan sangat memperlancar tingkat mobilitas antarwilayah. Besarnya kekuatan interaksi antarwilayah berdasarkan Teori Grafik didasarkan pada perhitungan konektivitas jaringan transportasi dengan menggunakan indeks (beta), yaitu rasio

antara jumlah rute dalam suatu sistem transportasi (e) dibagi dengan jumlah titik atau simpul kota.

## **2. Signifikansi Koridor Sorong – Aimas Diantara Kedua Pusat CBD Sorong dan Aimas.**

Fenomena pembangunan Kota Sorong, yang berkembang menjadi kota Administrasi Kota Sorong terjadi pada tahun 1980 an ditandai dengan pembangunan Kawasan perkantoran Pemda Kabupaten Sorong di km 24 tepatnya pada tahun 1988 ke sub urban Kabupaten Sorong , namun aktifitas perkantoran belum sepenuhnya dipindahkan pada kawasan tersebut.

Seiringan dengan perjalanan waktu dalam perkembangannya terjadi pemekaran wilayah dan perubahan menjadi Kota Administratif, pada bulan Juni 1996. Kemudian pada tahun 1999 Kota Administratif Sorong ditingkatkan statusnya menjadi daerah otonom sebagai Kota Sorong. Pada tanggal 28 Februari tahun 2000 secara resmi Kota Sorong terpisah dari Kabupaten Sorong. Dari proses perkembangan kota Sorong terbentuklah Koridor Sorong - Aimas antara Kota Sorong dan Kota Kabupaten yaitu Aimas diantara kedua pusat CBD. Hal diperoleh gambaran bahwa ruang-ruang kota tidak lagi terjadi secara alamiah. Ada beberapa proses historis dan intervensi lembaga-lembaga kekuasaan yang membentuk wajah Kota. Dalam proses perkembangan selanjutnya mengindikasikan bahwa, penguasa tak selamanya mampu mengendalikan dan membentuk wajah kota, akan tetapi daya dorong dan daya gerak kapitalisme melalui proses penetrasi yang mengondisikan perubahan fisik spasial Kota. Kondisi ini juga terjadi pada

kawasan sub urban kota Sorong, ditandai dengan perubahan morfologi, struktur ruang dan pola ruang kawasan dalam Surya .

Akselerasi pembangunan Kota Sorong yang didorong perubahan fisik spasial kawasan diawali sejak dibangunnya bandara DEO Sorong km 7 kota Sorong sejak tahun 2000, kondisi tersebut secara langsung mengondisikan pergeseran struktur ruang dan pola ruang kawasan dari kondisi sebelumnya. Indikasi ini dapat diamati dengan berkurangnya lahan pertanian dan perkebunan yang telah beralih fungsi menjadi kegiatan perkotaan. Pergeseran pemanfaatan ruang kawasan Sorong yang sangat signifikan dari kondisi awal, ditandai dengan berkembangnya beberapa aktivitas ekonomi dan sosial pada kawasan sub urban;

Hal ini juga terjadi karena adanya daya yang sangat dinamis yang memengaruhi perkembangan kawasan perkotaan yaitu gaya sentripetal dan gaya sentrifugal. Charles Colby (1933). Akibat yang ditimbulkan oleh perkembangan kota adalah adanya kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi kota ke daerah pinggiran kota (*urban fringe*) yang disebut dengan proses perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar (*urban sprawl*). Akibat selanjutnya di daerah pinggiran kota akan mengalami proses transformasi spasial berupa proses densifikasi permukiman dan transformasi sosial ekonomi sebagai dampak lebih lanjut dari proses transformasi spasial, dimana pertumbuhannya bersifat datar *centrifugal* karena perembetan pertumbuhannya akan kelihatan nyata pada sepanjang rute transportasi. Pertumbuhan datar *centrifugal* dapat memanjang ini

terutama dipengaruhi oleh adanya jalur transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah-daerah luarnya.

**a. Signifikansi Reproduksi Ruang Kedua Pusat CBD Terhadap Koridor Sorong – Aimas.**

Dinamika pertumbuhan dan perkembangan Kota Sorong dan Perkotaan Aimas mengalami perkembangan kekotaannya tapi tingkat akselerasinya dari kedua pusat CBD kota tersebut berbeda. Yang berimplikasi terhadap perubahan struktur dan pola ruang kawasan perkotaan dari kedua kota tersebut. Seiring dengan berjalannya waktu Kota Sorong mengalami perkembangan dalam satu dasawarsa hal ini dapat dilihat dari perluasan atau ekspansi kota dari suatu proses waktu sehingga membentuk suatu kawasan perkotaan yang lebih luas kondisi ini merupakan gejala konurbasi dari suatu perkotaan.

Konseptualisasi teori Lefebvre (1981) dan Lee (1979), memiliki relevansi dengan ekspresi keruangan yang dikondisikan oleh perubahan fisik spasial akibat proses sentrifugal yang berlangsung terhadap Kawasan Koridor Sorong - Aimas. Jika proses ini berlangsung secara terus-menerus pada kawasan koridor Sorong - Aimas, maka akan ditemukan gejala konteks arah aglomerasi perkotaan.

Ada dua macam bentuk ekspresi keruangan yang terjadi kaitannya dengan pergeseran ruang dari sarana produksi menuju reproduksi ruang, yaitu; (a) perkembangan fisik spasial secara memanjang (linier) dan (b) perkembangan fisik spasial secara konsentris.

Bentuk ekspresi keruangan yang terjadi pada kedua pusat CBD adalah masing-masing berdiri sendiri dan gabungan dari dua macam ekspresi, sehingga proses ini menunjukkan pertumbuhan ekspresi keruangan yang ditampilkan berbeda.

Perkembangan fisik kedua kotasebagai pusat CBD yang menyebabkan perubahan spasial pinggiran kota ke arah luar dan ditentukan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor penyebab perubahan spasial yang dikaji dalam penelitian ini adalah determinan variasi spasial perkembangan fisik kota yang sesuai yang dikemukakan oleh Lee (1979, dalam Yunus, 2001) karakteristik fisik dari lahan (*physical characteristics*). Penilaian terhadap karakteristik lahan terdiri dari ketinggian tempat dan kemiringan lereng; 2) banyak sedikitnya fasilitas dan utilitas umum (*services and utilities*); 3) derajat aksesibilitas lahan (*acceibilities*). Aksesibilitas dihitung berdasarkan kondisi jalan. 4) karakteristik personal pemilik lahan (*land ownership characteristics*). 5) inisiatif para pembangun (*developers' initiatives*); dan 6) peraturan-peraturan mengenai pemanfaatan lahan (*regulations*). Peraturan pemerintah terkait dengan Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Sorong dan Kabupaten Sorong peraturan-peraturan lain yang mengatur tentang penggunaan lahan.

**b. Signifikansi Koridor Sorong – Aimas menjadi Determinan terbentuknya Aglomerasi perkotaan kedua Kota tersebut.**

Perubahan fisik spasial Kawasan Koridor Sorong – Aimas , jika di adaptasikan dalam perspektif Neo Marxis, kaitannya dengan proses pembentukan struktur ruang, menunjukkan bahwa proses yang terjadi saat ini dikondisikan oleh :

Dampak secara langsung perubahan fisik spasial Kawasan Koridor Sorong - Aimas yang dapat diamati, sebagai berikut:

pengaruh pertumbuhan aktivitas perkotaan pada kawasan Koridor Sorong - Aimas secara umum di dasarkan pada wisma (permukiman), karya (perkantoran), (pendidikan dan perdagangan), suka (rekreasi), marga (jaringan pergerakan).

Berdasarkan data yang diperoleh gambaran tingkat pengaruh dalam lokasi penelitian yang di dasarkan pada standar kelayakan untuk memperoleh gambaran derajat tingkat pengaruh.

Adapun indikator yang mempengaruhi pertumbuhan aktivitas perkotaan pada Kawasan Koridor Sorong - Aimas

- a) Keberadaan koridor jalan Koridor Sorong - Aimas memberikan pengaruh yang sangat kuat terhadap pertumbuhan permukiman perdagangan dan jasa dan jaringan pergerakan yang berkembang di kawasan Koridor Sorong - Aimas .
- b) Pertumbuhan kegiatan perkotaan pada kawasan Koridor Sorong - Aimas sesuai fakta lapangan yang ditemukan, mengindikasikan perubahan morfologi kawasan Koridor Sorong - Aimas. Hal ini sesuai dengan pendapat McGee (1991), bahwa Wilayah-wilayah perdesaan

di koridor antarkota telah mengalami transformasi struktur wilayah, yaitu perubahan struktur wilayah agraris ke arah struktur non agraris.

Hal ini ditandai dengan pengembangan fungsi-fungsi ruang baru pada kawasan Koridor Sorong - Aimas sepanjang koridor jalan utama.

### **3. Pertumbuhan Area Perkotaan Antara Sorong dan Aimas.**

#### **a. Kondisi Geografi disekitar Koridor Sorong – Aimas.**

Faktor karakteristik fisik lahan sangat berpengaruh terhadap perkembangan suatu daerah, terutama dalam menempatkan fungsi-fungsi sosial dan pelayanan tertentu. Karakteristik fisik lahan yang berpengaruh terhadap perkembangan fisik Kawasan Area Koridor Sorong – Aimas dibatasi dari tinggi tempat dan kemiringan lereng. Topografi fisik Kawasan Area Koridor Sorong – Aimas ,

Secara umum berada pada ketinggian antara 10 - 15 mdpl, Bentuk permukaan lahan relatif datar pada bagian kawasan Barat Koridor Sorong – Aimas dimana dataran rendah yang sebagian besar terletak di sebelah barat yang mengarah ke wilayah pesisir dengan status sebagai lahan terbuka. Ketinggian 15 – 20 mdpl dan 20 – 25 mdpl, bergelombang, hingga perbukitan yang mencapai 40 – 65 mdpl yang didominasi pada Kawasan timur Koridor Sorong – Aimas . Untuk lebih jelasnya, berikut ini Gambar yang memperlihatkan kondisi topografi kawasan berdasarkan luas pada Koridor Sorong – Aimas.



**Gambar 4.10** Gambar prasarana jalan dan lahan Pertanian Pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas.

una pengembangan kawasan di masa mendatang, kondisi topografi Kawasan Koridor Sorong - Aimas memerlukan penanganan untuk pematangan lahan, berupa *cutt and fill*, sedangkan pada lahan yang landai terutama pada bagian barat kawasan diperlukan pemadatan lahan, hal tersebut dimaksudkan untuk menguatkan struktur tanah, sehingga dapat menahan beban pembangunan di atasnya. Untuk lebih jelasnya, kondisi kemiringan lereng Kawasan Perkotaan Aimas, dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel: 4.10. Kondisi Topografi di Kawasan Perkotaan Koridor Sorong – Aimas Tahun 2017**

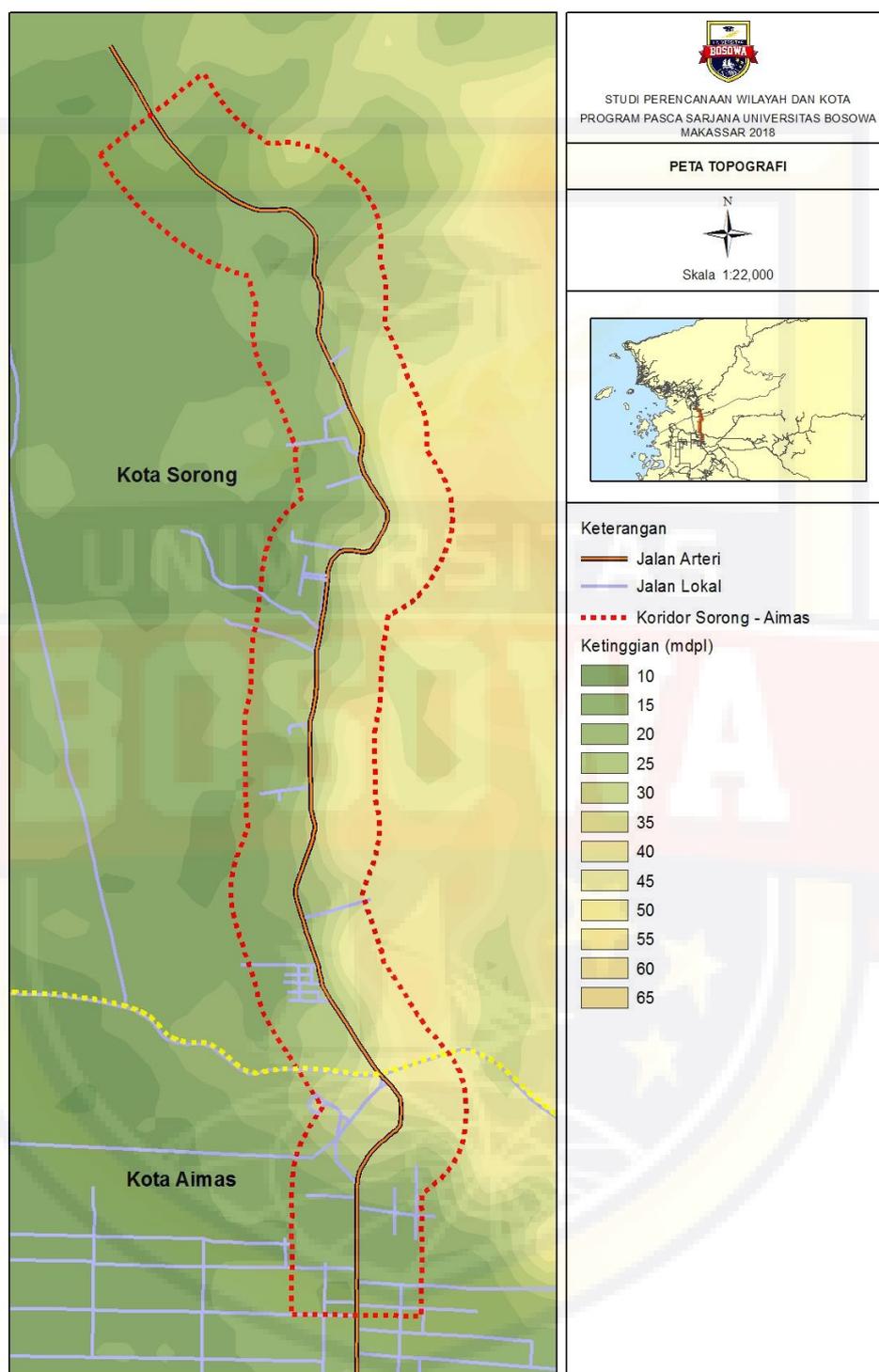
NO	KETINGGIAN (Mdpl)	LUAS (HA)	PERSENTASE (%)
1	0 --- 2	5.430,76	24,86
2	2 – 5	2.656,68	12,16
3	5 - 15	2.785.31	12,75
4	15 – 25		
LUAS TOTAL		376,86	100,00

Sumber: Hasil Analisis, Tahun 2017

Sementara itu daerah lereng bergelombang sebagian besar terletak pada sebelah utara dan timur kawasan yang sebagian besar pemanfaatannya merupakan permukiman, kebun campuran, dan hutan.



Gambar. 4.11 Peta Topografi Kawasan Koridor Sorong – Aimas Tahun 2017

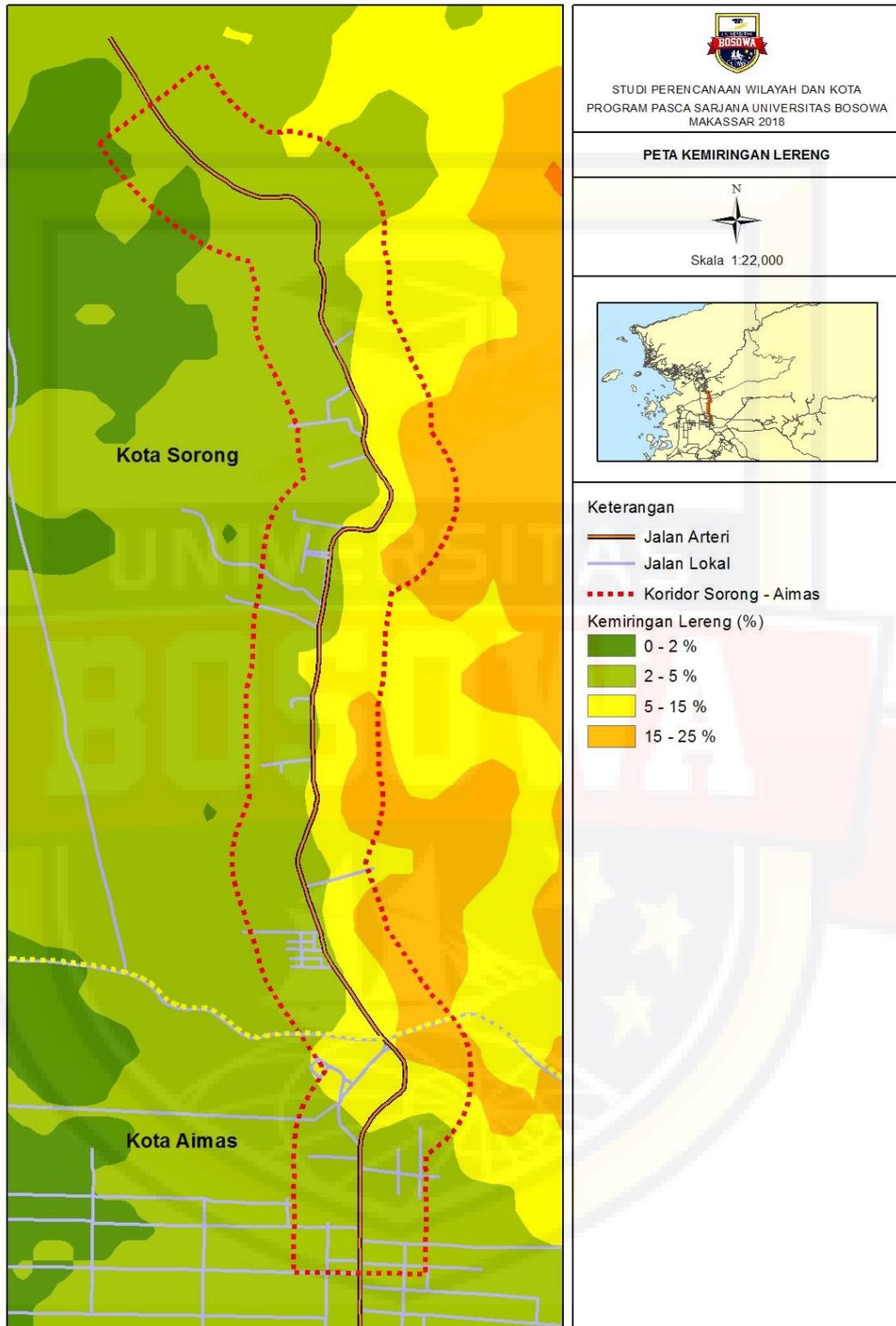


Sumber ; Hasil Analisis Argis dan Observasi Tahun 2017

Kemiringan lereng merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kelayakan penempatan suatu fungsi tertentu serta faktor yang mempengaruhi keputusan seseorang untuk bertempat tinggal di daerah tersebut. Daerah dengan daerah yang relatif landai atau datar akan lebih banyak dipilih oleh individu maupun kelompok tertentu untuk menempatkan fungsi-fungsinya (terutama fungsi sosial ekonomi) dibandingkan daerah yang bertopografi berbukit hingga bergunung.

Kawasan Koridor Sorong - Aimas dengan luas 376,86 Ha, diperoleh dari data perhitungan ArGis tahun 2017 dengan penggunaan lahan didominasi oleh lahan terbuka, dan kebun campuran, Taman Wisata Alam Hutan Kota dari keseluruhan wilayah. Luasan yang lainya digunakan sebagai lahan permukiman, Pangkalan Militer, lahan kosong, lapangan serta fungsi-fungsi sosial-ekonomi lainnya.

Gambar. 4.12 Peta Kemiringan lereng Kawasan Koridor Sorong – Aimas



Sumber : Hasil Analisis Argis dan Observasi Lapangan Tahun 2017

Pada Kawasan Koridor Sorong - Aimas sesuai dengan arahan pola ruang RTRW Kota Sorong ditetapkan sebagai BWK III sebagai pusat pelayanan.

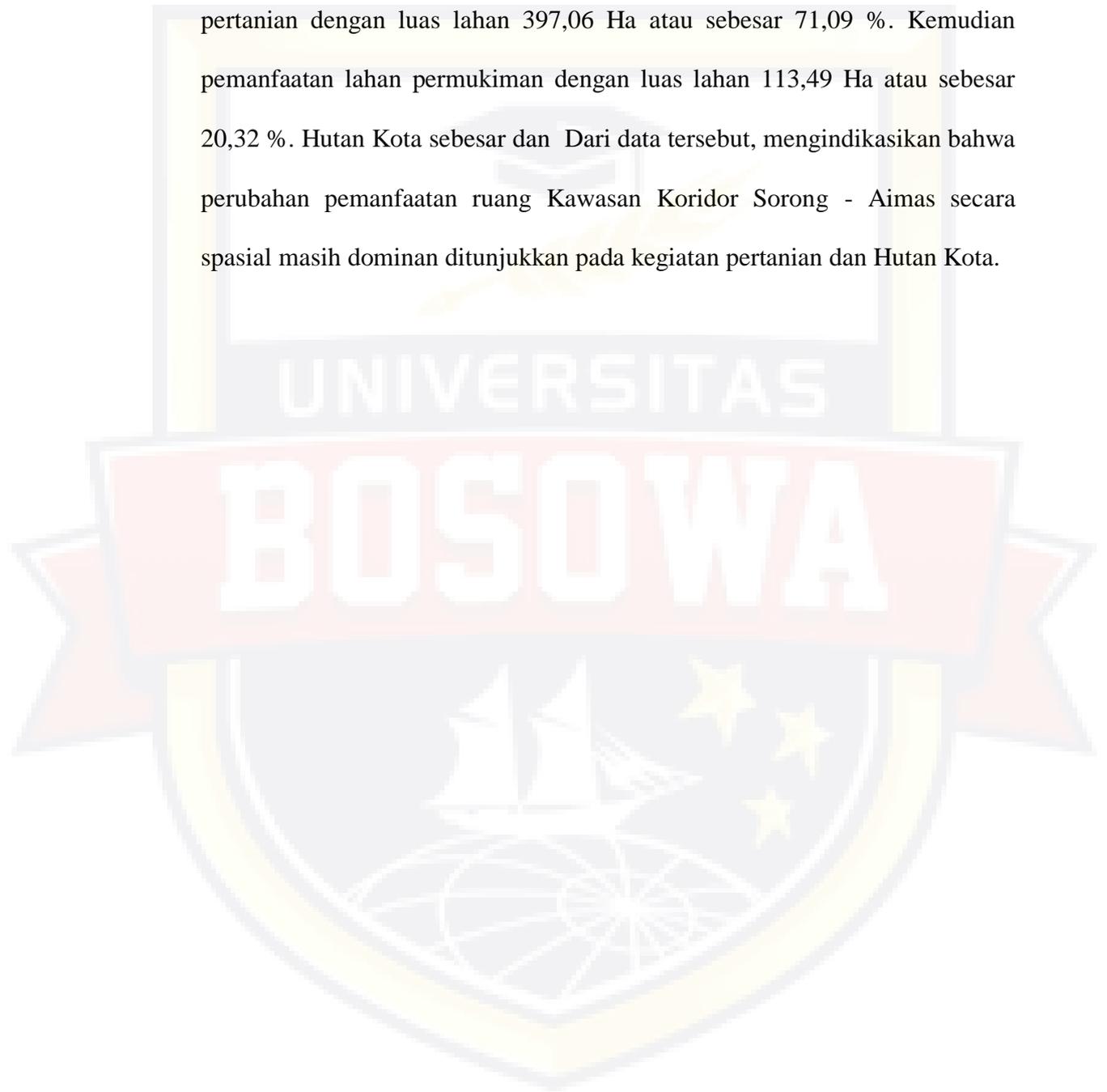
Dengan pola ruang pengembangan kegiatan pemerintah skala Distrik/Kecamatan, permukiman, perdagangan dan jasa, pariwisata, Industri Berat dan Pertahanan dan Keamanan, Transportasi dan Pendidikan dengan karakteristik BWK III adalah 1) pengembangan tingkat pelayanan kegiatan serta perdagangan dan jasa skala Distrik, 2) Pengembangan kegiatan industri (produksi, pengolahan serta pemasaran produksi. Sedangkan untuk sebagian yang berada di Perkotaan Aimas pada bwk II dengan karakteristik berdaya dukung lingkungan tinggi untuk pengembangan permukiman skala besar, sedang dan kecil. Lebih jelasnya penggunaan lahan dapat dilihat pada :

Tabel 4.11 Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Sorong - Aimas Tahun 2017

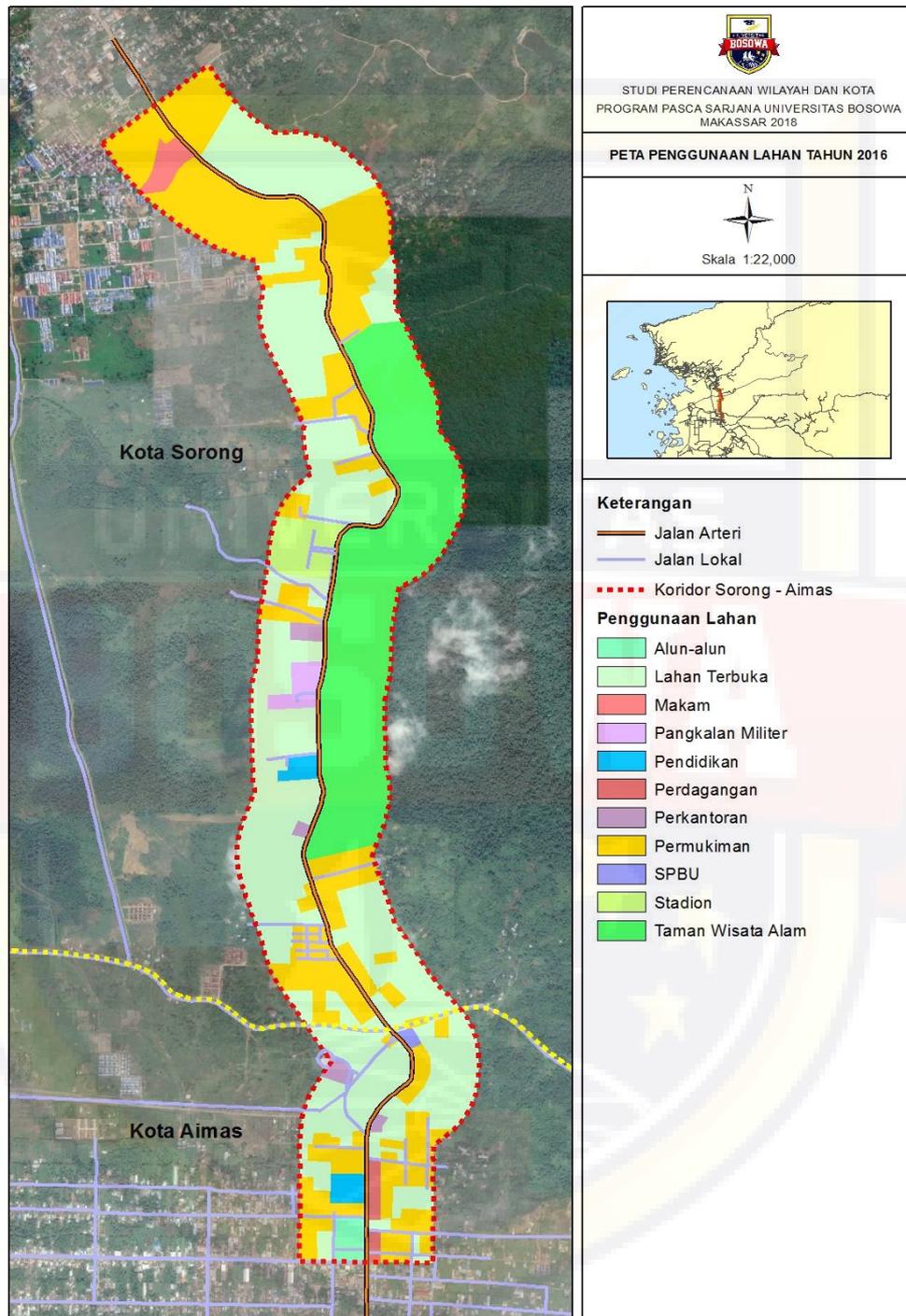
No	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1	Alun-alun	3,02	0,80
2	Lahan Terbuka	154,46	40,99
3	Makam	3,23	0,86
4	Pangkalan Militer	3,56	0,94
5	Pendidikan	4,1	1,09
6	Perdagangan	2,73	0,72
7	Perkantoran	3,56	0,94
8	Permukiman	112,76	29,92
9	SPBU	0,69	0,18
10	Stadion	8,09	2,13
12	Taman Wisata Alam	80,72	21,42
	<b>Jumlah</b>	<b>376,86</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Hasil Perhitungan Arcgis peta Tata Guna Lahan Area Koridor Sorong – Aimas 2017

Tabel di atas, memberi gambaran bahwa pemanfaatan ruang pada tahun 2017, menunjukkan bahwa fungsi pemanfaatan ruang dominan pada kegiatan pertanian dengan luas lahan 397,06 Ha atau sebesar 71,09 %. Kemudian pemanfaatan lahan permukiman dengan luas lahan 113,49 Ha atau sebesar 20,32 %. Hutan Kota sebesar dan Dari data tersebut, mengindikasikan bahwa perubahan pemanfaatan ruang Kawasan Koridor Sorong - Aimas secara spasial masih dominan ditunjukkan pada kegiatan pertanian dan Hutan Kota.



Gambar. 4.13 Peta Pola Ruang Kawasan Koridor Sorong – Aimas tahun 2017



Sumber : Hasil Analisis Argis dan Observasil Lapangan Tahun 2017

## **b. Efisiensi jarak antara kedua CBD Kota Soron dan Aimas**

Kota-kota adalah penting bagi pembangunan ekonomi. Ukuran dan kepadatan penduduk kota-kota memungkinkan terjadinya penghematan skala (*economic of scale*) dan ruang lingkup terbaik dan pendapatan tertinggi terdapat di kota-kota.

Pertumbuhan daerah-daerah urban dapat memungkinkan produksi menjadi efisien dan mendorong digunakannya teknologi baru. Pembangunan industri, perdagangan dan jasa/pelayanan, dan sektor nirlaba (*non-profit*) berlangsung di kota-kota.

Di daerah perkotaan, pentingnya efisiensi berkaitan dengan kemampuan kota tersebut menciptakan penghematan melalui pengaturan kedekatan ruang. Dalam lingkup perkotaan, penghematan berarti penghematan waktu dan energi untuk melakukan produksi barang dan jasa perkotaan. Semakin hemat waktu dan energi yang diperlukan dalam melakukan produksi-produksi tersebut, produktifitas perkotaan menjadi lebih efisien. Produktifitas perkotaan di sini merupakan hal yang esensial bagi pertumbuhan atau pembangunan ekonomi di perkotaan.

Menurut Marshall (1920) tentang penghematan aglomerasi (*agglomeration economies*) atau dalam istilah Marshall disebut sebagai industri yang terlokalisir (*localized industries*). *Agglomeration economies* atau *localized industries* menurut Marshall muncul ketika sebuah industri memilih lokasi untuk kegiatannya yang

memungkinkan dapat berlangsung dalam jangka panjang sehingga masyarakat akan banyak memperoleh keuntungan apabila mengikuti

Keberadaan Ruas Koridor Sorong – Aimas (jalan Utama), yang membawa dampak aglomerasi ekonomi yang dimana terjadi penghematan skala yaitu mengambil tindakan untuk mendirikan usaha disepanjang jalan Koridor Sorong-Aimas yang difungsikan sebagai perdagangan dan jasa dan sarana lainnya untuk memperoleh keuntungan sehingga dapat meminimisasi jarak, biaya dan waktu diantara kedua CBD Sorong dan Aimas..

**c. Pertumbuhan Keruangan pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas dalam satu dasawarsa / 10 Tahun dan Gejala Aglomerasi.**

Perubahan pertumbuhan fisik kota merupakan kecenderungan arah perkembangan kota dalam kurun waktu tertentu secara fisik morfologis kekotaan.

perubahan pertumbuhan fisik spasial kawasan Koridor Sorong – Aimas diperoleh dengan membandingkan luas perkembangan pemanfaatan lahan yang terbangunan dan belum terbangun dari tahun 2006 hingga tahun 2007.

Dengan memperbandingkan luas dan bentuk pemanfaatan lahan pada kedua kota pada tahun yang berbeda tersebut akan diperoleh gambaran tentang sebaran pola/tata gunalahan penjalaran wilayah perkotaan terhadap jalan utama pada Koridor Sorong - Aimas , baik yang terbangun maupun tidak terbangun serta pemanfaatan lahan

tertentu, arah perkembangan fisik, serta intensitas perubahan spasial keruarganya.

Beberapa analisa yang terkait dengan perubahan perkembangan keruangan fisik lahan kota sekaligus untuk memberikan gambaran tentang penjalaran pertumbuhan keruangan dari tahun ketahun dalam interpal 10 Tahun.

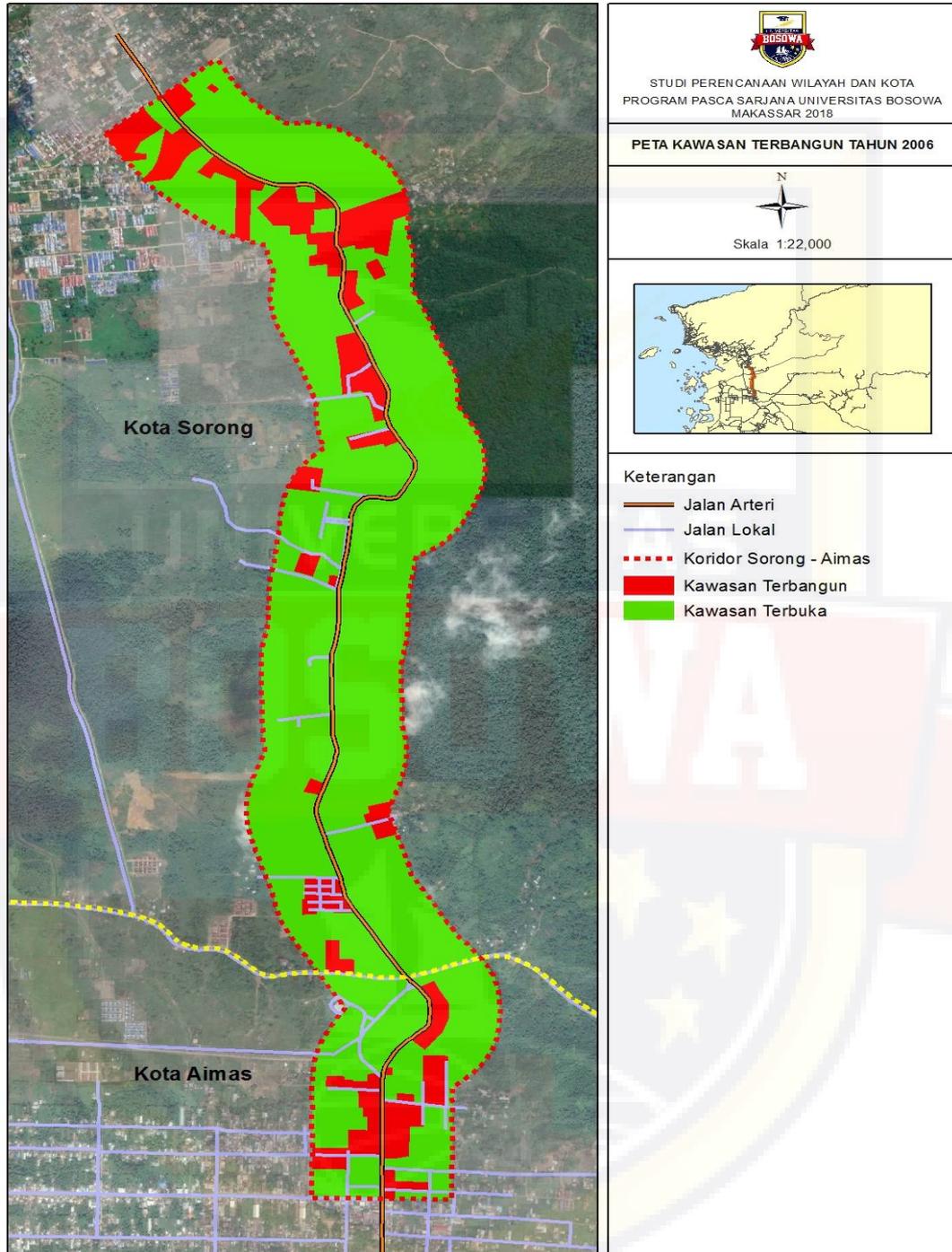
Bahwa pada tahun 2006 luas penggunaan lahan pada kawasan Koridor Sorong –Aimas, lahan terbangun seluas 59,42 Ha atau 15,77 % dari total luas kawasan sebesar 376,86 Ha, sedangkan luas lahan terbuka pada Kawasan Koridor Sorong – Aimas 317,44 Ha atau 84,23 % . Untuk jelasnya dapata dilihat pada :

**Tabel 4.12 Luas perubahan kawasan terbangun di Koridor Sorong – Aimas pada Tahun 2006 hingga 2017**

No	Perubahan Kawasan Terbangun diKoridor Sorong – Aimas Tahun 2006	Luas (Ha)	% Perubahan		Perubahan Kawasan Terbangun diKoridor Sorong – Aimas Tahun 2017	Luas (Ha)	% Perubahan
1	Kawasan Terbangun	59,42	15,77		Kawasan Terbangun	140,89	37,37
2	Kawasan Terbuka	317,44	84,23		Kawasan Terbuka	235,97	62,61
	<b>Total</b>	<b>376,86</b>	<b>100</b>		<b>Total</b>	<b>376,86</b>	<b>100</b>

Sumber : Analisis Peta penggunaan lahan Tahun 2006 - 2017

Gambar Peta 4.14. Kawasan Koridor Sorong – Aimas Lahan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2006.



Sumber : Hasil Analisis Argis dan Observasi Lapangan Tahun 2017

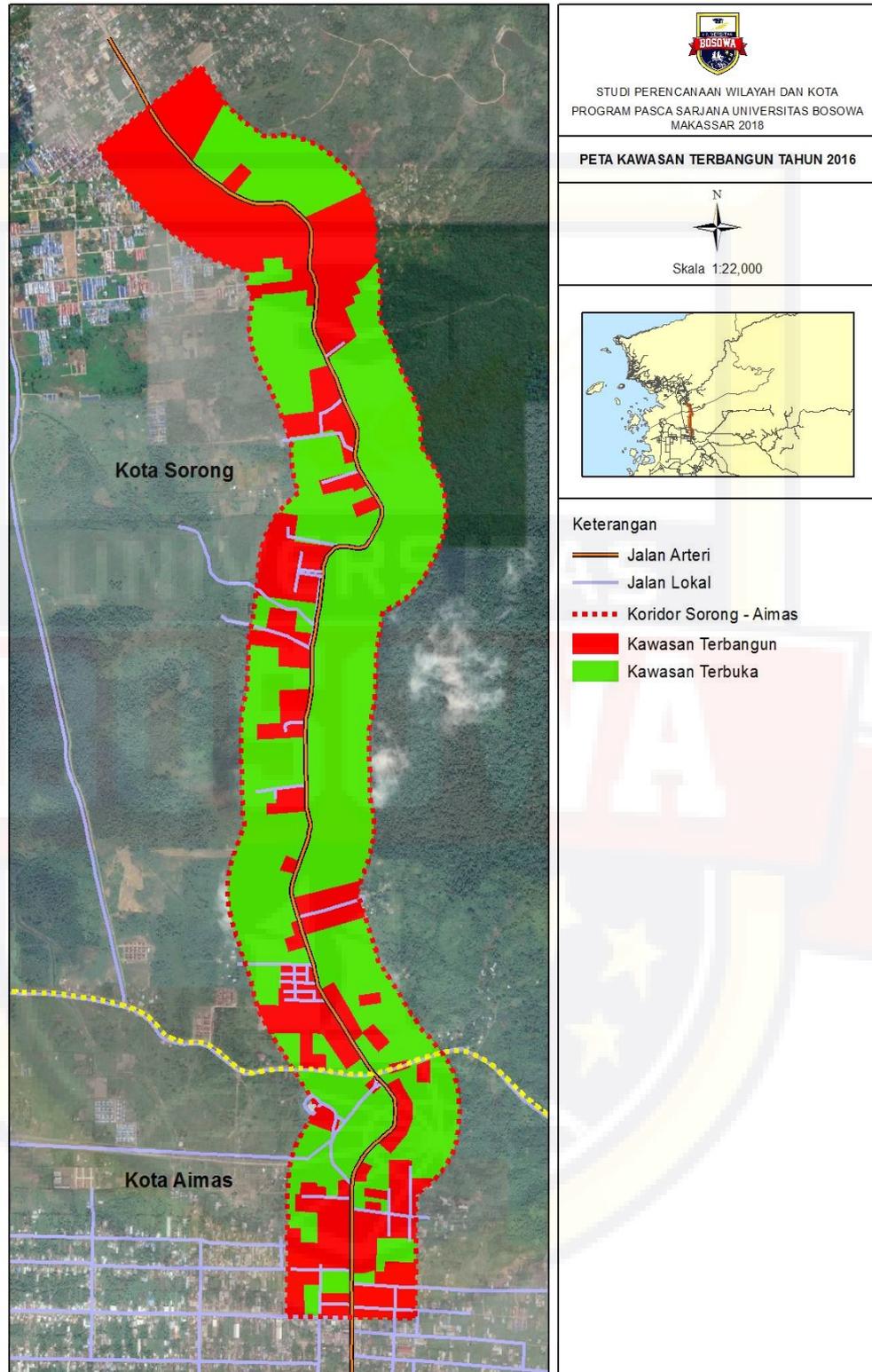
Dan Perubahan penggunaan lahan pada tahun 2017 mengalami perubahan terlihat pada tabel 4.... diatas bahwa lahan terbangun pada tahun 2006 hingga 2017 memperlihatkan lahan terbangun sebesar 140,49 Ha atau sebesar 37,37 % dari total luas lahan 376,86 Ha

Sementara luas lahan terbuka pada area koridor Sorong Aimas 235,97 Ha atau 62,61 %, Hal ini menandakan bahwa dalam satu dasawarsa pertumbuhan lahan terbangunan pada kawasan Koridor Sorong- Aimas sebesar 21,62%. Untuk jelasnya pada Gambar peta perbandingan kawasan sebelum terbangun dan sudah terbangun :

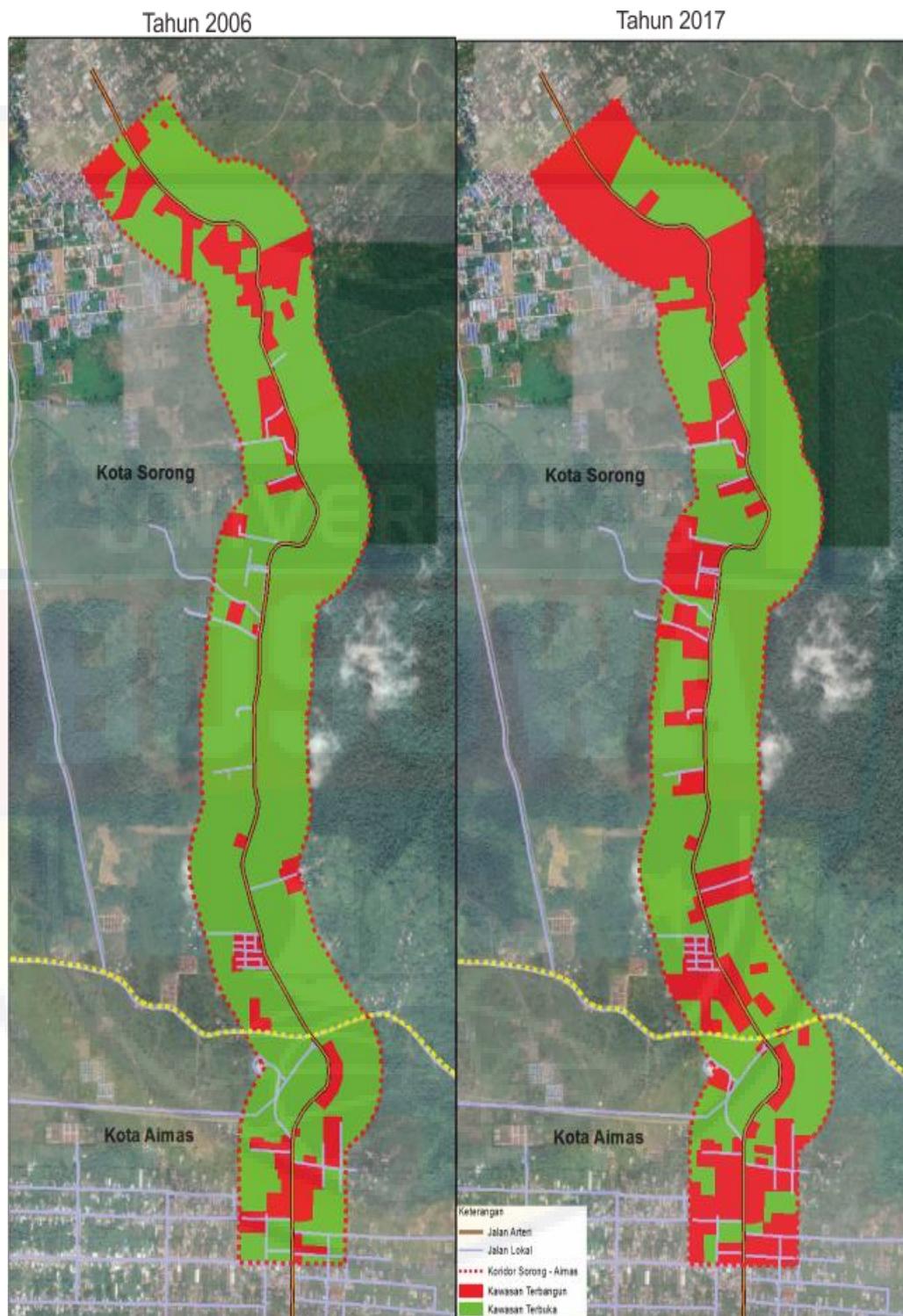
**BOSOWA**



Gambar Peta 4.15 Kawasan Koridor Sorong – Aimas Kawasan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2017.



Sumber : Hasil Analisis Argis dan Observasi Lapangan Tahun 2017  
Gambar 4.15 Kawasan Koridor Sorong – Aimas Kawasan Terbangun dan lahan Terbuka Tahun 2017.



Sumber : Hasil Analisis Argis dan Observasil Lapangan Tahun 2017

### **C. Sintesis Hasil Penelitian**

#### **1. Sintesis Terbentuknya Area Perkotaan di Koridor Sorong – Aimas.**

Bahwa perkembangan dan pertumbuhan Kota Sorong dan Perkotaan Aimas menunjukkan adanya gejala Aglomerasi perkotaan yang ditandai dengan adanya perembetan/penjalaran area perkotaan ke arah luar baik perkotaan Sorong maupun kota Aimas yang menampakkan gejala dan kecenderungan menyatu secara fisik yang mana nantinya batas-batas area perkotaan diantara keduanya semakin kabur. Berangkat dari perspektif pemikiran saja dipahami bahwa kota dalam perkembangannya akan bersifat dinamis dalam konteks produksi dan reproduksi ruang sehingga secara spasial (keruangan) dan secara geografis akan sangat tergantung pada kekuatan modal dan urbanisme. Dengan demikian ruang kota adalah sebetuk realitas sosial yang mengalami perubahan dari waktu ke waktu termasuk dalam konteks perluasan wilayah kota yang tidak dibatasi oleh wilayah geografis tertentu dalam Surya, B, 2010.

- a. Proses terbentuknya area perkotaan pada Koridor Sorong – Aimas pada dasarnya terbentuk oleh faktor geografi yang mendukungnya. Ditinjau dari prosesnya dinamika perubahan struktur ruang dan pola ruang kawasan sub urban kawasan koridor Sorong–Aimas diasumsikan akibat dua macam faktor yang mempengaruhi ,yaitu proses perkembangan spasial secara sentrifugal dan perkembangan spasial secara sentripetal. Ralistas ini sejalan dengan konseptualisas teori yunus (2006) bahwa proses perkembangan spasial secara horisontal menjadi penentu bertambah luasnya areal perkotaan dan makin padatnya areal bangunan pada kawasan sub urban.

Dengan demikian, pergeseran fungsi ruang pusat Kota Sorong dan Aimas ke kawasan sub urban merupakan suatu proses penambahan ruang yang terjadi secara mendatar dengan cara menenmpati ruang-ruang yang masih kosong.

Proses inilah kemudian dijastifikasi sebagai faktor pendorong akselerasi perubahan struktur dan pola ruang pada kawasan sub urban kedua kota pada kawasan sub urban. Dengan demikian, pergeseran fungsi ruang pusat Kota Sorong dan Aimas ke kawasan sub urban merupakan suatu proses penambahan ruang yang terjadi secara mendatar dengan cara menenmpati ruang-ruang yang masih kosong. Realitas ini sejalan juga dengan konsep teori yang dikembangkan oleh Yunus (2008) bahwa ada faktor pengaruh terhadap variasi spasial sentrifugal. Di dalam studinya (Lee, 1979) mengemukakan bahwa terdapat 6 faktor yang mempunyai pengaruh kuat terhadap proses perkembangan ruang secara sentrifugal dan sekaligus mencerminkan variasi intensitas perkembangan ruang di daerah sub urban pinggiran kota. Keenam faktor tersebut adalah:

- a. faktor aksesibilitas (accessibility); Perubahan aksesibilitas fisik pada kawasan sub urban kedua kota tersebut ditandai dengan meningkatnya prasarana jalan/ transportasi sehingga mengondisikan daya hubung dan aksesibilitas kawasan sub urban menjadi meningkat.
- b. faktor pelayanan umum (public service); merupakan faktor penarik yang mendorong mobilitas penduduk dan pergeseran fungsi-fungsi kota pada kawasan sub urban kota Sorong dan perkotaan Aimas

- c. karakteristik lahan (land characteristics); Faktor karakteristik lahan mempengaruhi tingginya intensitas pembangunan dan perkembangan fungsi-fungsi baru
- d. karakteristik pemilik lahan (land owners characteristics); pada dasarnya menunjuk pada corak perkembangan spasial, kaitannya dengan akselerasi dan intensitas pembangunan
- e. keberadaan peraturan-peraturan yang mengatur tata gunalahan (regulatory measures) dan Keberadaan peraturan yang mengatur tata ruang merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap intensitas perubahan fisik spasial kawasan koridor Sorong – Aimas
- f. Prakarsa pengembang (developer's initiatives); Faktor prakarsa pengembang mempunyai pengaruh yang sangat signifikan dalam mengarahkan perkembangan fisik spasial kawasan koridor Sorong – Aimas .

Terdapat enam faktor tersebut dijustifikasi sebagai determinan faktor terhadap berlangsungnya dinamika perubahan Struktur ruang dan pola ruang yang membentuk area perkotaan baru pada Koridor Sorong – Aimas. yang pada awalnya mulanya kawasan sub urban merupakan lahan pertanian yang mempunyai nilai ekonomi yang rendah. Namun untuk tingkat gejala dan fenomena yang berpengaruh adalah faktor aksesibilitas, Faktor aksesibilitas mempunyai peranan yang kuat terhadap perubahan pemanfaatan lahan pada kawasan Sub urban. Aksesibilitas yang dimaksud merupakan tingkat kemudahan suatu lokasi dapat dijangkau oleh lokasi lain. Faktor pelayanan umum merupakan faktor penarik terhadap penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan untuk datang ke arahnya. Pusat

pelayanan umum yang dimaksud diantaranya: kampus pendidikan, pusat perbelanjaan, kompleks perkantoran, tempat ibadah.

Hal ini ditandai dengan alih fungsi guna lahan dan berkembangnya fungsi-fungsi aktivitas baru antara lain Sosial ekonomi yang pada awalnya mulanya kawasan sub urban merupakan lahan pertanian yang mempunyai nilai ekonomi yang rendah. Yang dimanfaatkan oleh pengembang.

## **2. Sintesis Pertumbuhan Koridor Sorong – Aimas menjadi Determinan Terbentuknya Aglomerasi Perkotaan.**

Perkembangan fisik suatu kota akan selalu sejajar dengan penduduknya yang semakin bertambah dan makin padat bangunan-bangunan yang semakin rapat dan wilayah terbangun terutama permukiman yang cenderung semakin luas serta semakin lengkapnya fasilitas kota yang mendukung kegiatan sosial ekonomi kota (branch.1996) dalam Surya Selanjutnya Daldjoeni (1998) menegaskan bahwa pertumbuhan fisik kota yang akan melahirkan wilayah pinggiran kota dalam geografi disebut wilayah sub-urban. Perkembangan kota dari aspek fisik dapat dilihat dari tahapan perkembangan pada pada zona-zona kegiatan kota. Tahapan tersebut berhubungan secara langsung dengan perkembangan dan dinamika struktur kota.

- a. Perkembangan kota Sorong dalam dimensi keruangan diawali dengan adanya CBD Sorong sebagai pemicu kegiatan-kegiatan lain disekitarnya yaitu permukiman dan perdagangan dan jasa yang dipengaruhi faktor ketersediaan sarana dan prasarana perkotaan yang memadai. Realitas ini relevan dengan dengan konseptualisasi teori Perroux (1950). Seiring

dengan berjalannya waktu tersebut akselerasi pembangunan yang terjadi di pusat Kota Sorong dan Perkotaan Aimas mengalami perkembangan perluasan area perkotaan ke wilayah sub urban (kawasan pinggiran), mengikuti poros jalan utama yang menghubungkan kedua pusat CBD kota tersebut, adanya kekuatan sentripetal pada pusat Kota Sorong menyebabkan perembetan area ke-kotanya lebih dominan dari pada Kota Aimas. Disisi lain, kota Aimas yang masih memiliki karakter dengan ciri pertanian perkotaannya menunjukkan pertumbuhan kota tersebut mengalami perembetan/penjalaran namun agak lambat dan terpusat serta membentuk CBD baru pada pusat kota.

- b. Akselerasi Pertumbuhan dan perkembangan Kota Sorong sebagai pusat PKN dalam wilayah provinsi papua Barat/ Kawasan Perkotaan Aimas – Sorong , menunjukkan pelayanan antar kawasan perkotaan kondisi ini mengindikasikan bahwa perkembangan kawasan perkotaan Sorong cenderung berjalan sejajar dengan keberadaan Jalan Utama sebagai Koridor Sorong – Aimas , perkembangan fisik spasial perkotaan Sorong - Aimas dalam dinamikanya ditandai dengan meningkat urbanisasi dan fungsi-fungsi baru pada kawasan sub urban yang mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Parasati 2011 dalam Surya 2015 Menyebutkan bahwa kota-kota metropolitan di indonesia memiliki kecenderungan pertumbuhan dan perkembangan secara fisik, proses ini ditunjukkan oleh :

- 1) Meluasnya wilayah perkotaan karena pesatnya perkembangan dan meluasnya kawasan sub urban (Pinggiran) (fringe-area) terutama kota besar dan metropolitan.
- 2) Meluasnya perkembangan fisik perkotaan di kawasan sub urban yang telah mengintegrasikan kota-kota kecil disekitar kota inti dan membentuk konurbasi yang tak terkendali.
- 3) Meningkatnya jumlah desa – kota.
- 4) Dan terjadinya relaksasi perubahan daerah rural mejadi urban.

Realitas ini relevan dengan konseptualisasi teori Yunus dalam Surya faktor pendorong dan penarik adalah penduduk dan fungsi ruang menuju kawasan pinggiran lebih diakibatkan berkembangnya pusat-pusat aktivitas baru dan kawasan pusat kota sudah tidak mungkin untuk dikembangkan. Proses selanjutnya memberi gambaran bahwa kecenderungan pertumbuhan dan perkembangan koridor Sorong – Aimas dikaitkan dengan pola ruang mengindikasikan kegiatan formal dengan fungsi-fungsi sosial dan ekonomi dan kawasan penunjang lainnya. (Sugiana 2011) dalam Surya menyebutkan bahwa isu yang muncul dari proses transformasi kawasan Sub urban/peri-urban dan di wilayah Koridor antar kota-kota besar adalah peningkatan kegiatan ekonomi yang relatif cepat dari pertanian ke non pertanian , perubahan pemanfaatan lahan kearah perumahan urban, industri, peningkatan kepadatan penduduk, kenaikan harga lahan tanpa dibarengi dengan adanya instrumen pengendalian yang memadai. Kondisi ini juga diidentifikasi juga berlangsung dalam dinamika pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Koridor Sorong Aimas, Sehingga mengondisikan fenomena Konurbasi dan **urban**

**Sprawl** sebagai akibat pergeseran fungsi-fungsi ruang pada kawasan sub urban  
Sebagai kawasan Perkotaan koridor Sorong –Aimas.

c. Perkembangan fisik spasial kawasan Koridor Sorong –Aimas pada Periode tahun 2006 - 2017 Terjadi perubahan perkembangan ke kawasan perkotaan pada Sub urban mengikuti Jalur Jalan Utama sebagai determinan terbentuknya gejala aglomerasi perkotaan, Akan berjalan sejajar dengan penambahan penduduk kota dan peningkatan berbagai aspek ekonomi dan sosial kondisi ini telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan perkotaan baik dalam jumlah maupun kegiatan penduduknya sehingga berdampak pada peningkatan kebutuhan ruang perkotaan yang semakin bertambah. Oleh karena ketersediaan ruang didalam kota tetap dan terbatas maka peningkatan kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan fungsi-fungsi aktivitas baru akan selalu mengambil ruang didaerah pinggiran kota (Yunus,2005) Dalam Surya

Kawasan terbangun pada kawasan koridor Sorong-Aimas pada periode tahun 2006 sebesar 59,42 Ha atau 15,77% sedangkan untuk periode Tahun 2017 pertumbuhan kawasan terbangun sebesar 140,89 ha atau 37,37% dari luas total kawasan Koridor Perkotaan Sorong – Aimas 376,86 ha, artinya dalam waktu + satu dasawarsa pertumbuhan kawasan terbangun pada koridor Sorong Aimas naik 21,6%. Hal ini menandakan bahwa akselerasi pembangunan dalam kurun waktu satu dasawarsa mendorong pembangunan pada kawasan pada sub-urban yaitu Koridor Sorong- Aimas. Gejala pengambilalihan didaerah pinggiran kota ini disebut sebagai invation yaitu proses perembetan fisik perkotaan kearah luar. Dalam perpektif ini kemudian disebut sebagai urban sprawl (Yunus,2005)

dalam Surya. Urban Sprawl yang dikemukakan beberapa ahli diantaranya Harvey and Clark (1971), Urban Sprawl mengacu pada ekspansi yang terus menerus disekitar kota-kota besar dimana selalu terdapat zona lahan yang berada dalam proses berkonversi dari penggunaan lahan perdesaan ke penggunaan lahan perkotaan. Rosul (2008) dalam Surya Urban sprawl dikenal dengan pemekaran kota merupakan bentuk bertambah luasnya kota secara fisik. Perluasan kota disebabkan oleh semakin berkembangnya penduduk dan semakin tingginya urbanisasi, semakin bertambahnya penduduk menyebabkan semakin bertambahnya kebutuhan masyarakat terhadap perumahan, perkantoran dan fasilitas sosial ekonomi lainnya.

Mengacu pada kedua perpektif tersebut memberi pemahaman bahwa keberadaan fungsi-fungsi primer yang berkembang sebagai pusat pelayanan dan kutub pertumbuhan baru yang berkembang ke arah kawasan pinggiran perkotaan Sorong Aimas akan menyebabkan gejala urban sprawl, Urban sprawl ini memiliki pengaruh yang cukup kuat dalam memicu gejala densifikasi permukiman kearah pengintegrasian sitem aktivitas wilayah dan faktor pemicunya adalah keberadaan Koridor jalan utama Sorong – Aimas yang berfungsi menghubungkan kota inti terhadap kota disekitarnya. Perkembangan ruang akibat difusi fungsi-fungsi primer perkotaan kerah kawasan pinggiran akan menimbulkan efek primer dan efek sekunder berisi akumulasi fungsi aktivitas yang berkembang dikoridor Sorong –Aimas dan terjadi secara secara **linier dan konsentrik** yang berdampak pada Struktur dan pola ruang kawasan.

**Interaksi Keruangan** Perkembangan perkotaan Sorong - Aimas, dalam dinamikanya menunjukkan bahwa selain faktor kedekatan jarak yang memudahkan pergerakan jasa angkutan transportasi, juga dipengaruhi oleh faktor motivasi penduduk untuk melakukan perjalanan akibat faktor tuntutan pemenuhan kebutuhan secara ekonomi dan sosial. Kedua faktor tersebut merupakan determinan yang mendorong interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial. Berdasarkan pola pergerakan serta ketersediaan sarana dan prasarana angkutan, menunjukkan bahwa kecenderungan pergerakan arus angkutan dan dominan ke arah kota Sorong jika dibandingkan dengan kota Aimas (asal pergerakan secara sosial dan ekonomi). Artinya, kecenderungan aglomerasi ekonomi yang berkembang pada kota Sorong, menyebabkan wilayah pasar terbentuk sehingga menjadi motor penggerak interaksi keruangan lebih dominan berkembang ke arah kota Sorong. Realitas ini relevan dengan konseptualisasi teori Dahuridan Nugroho (2012), dalam Surya bahwa ada dua gejala besar dalam aglomerasi berkaitan dengan wilayah pasar, yaitu pertama, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang berbeda, situasi ini cenderung bekerja pada kota yang berada pada posisi *central business district* (CBD) yang berkontribusi terhadap perkembangan kota-kota kecil disekitarnya dan membentuk suatu jaringan tertentu sebagai suatu *functional area*. Kedua, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang sama, dalam hal ukuran atau keseragaman wilayah pasar masing-masing produsen sama dan membentuk pasar yang lebih besar secara kumulatif. Kedua faktor tersebut, jika diadaptasikan dalam perspektif interaksi keruangan

pada Perkotaan Sorong - Aimas menunjukkan bahwa interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial yang cenderung lebih tinggi ke arah kota Aimas. Fakta terjadi akibat kedudukan kota Sorong sebagai pusat *central business district* (CBD) terhadap kota-kota kecil disekitarnya. Dalam dimensi spasial yang berbeda menunjukkan bahwa interaksi keruangan kedua kota tersebut cenderung berkembang mengikuti jalan Poros Sorong - Aimas ke arah selatan kota Aimas dimana CBD Aimas merupakan pusat pertumbuhan baru dikota Aimas yang berkedudukan sebagai hinterland kota Sorong dalam sistem pengembangan wilayah perkotaan di provinsi Papua Barat.

Ullman (Hariyono, 2010), dalam Surya 2018 Menyebutkan bahwa ada tiga faktor yang mempengaruhi interaksi keruangan secara wilayah yaitu :

- d. apabila kota-kota memiliki perbedaan sumber daya baik alam maupun manusia hal tersebut tidak otomatis tidak menimbulkan gerak, harus ada kebutuhan yang saling melengkapi yang dikontrol oleh permintaan dan penawaran (*complementaris*),
- e. Suatu komoditas baik barang atau jasa dapat bergerak dari satu wilayah ke wilayah lain jika didukung oleh fasilitas transportasi yang memadai, ongkos yang murah, dan kelancaran pengiriman merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kecepatan transfer komoditas dalam suatu ruang (*transferabilitas*), dan
- f. Interaksi keruangan dapat berjalan salah satunya jika terdapatnya kesempatan campur tangan (*intevening opportunities*). Ketiga hal tersebut dapat dikaji dalam berbagai perspektif, antara lain darah yang aman, jalur

transportasi yang baik, masyarakat yang terbuka serta birokrasi yang lancar. Artinya, ketiga faktor tersebut berjalan sejajar dengan dinamika perkembangan suatu wilayah terkait hubungan saling ketergantungan antara satu kota dengan kota lainnya, sehingga mendorong arus pergerakan, distribusi aliran barang dan jasa yang pada akhirnya menyebabkan interaksi keuangan berlangsung baik secara fisik, ekonomi, dan sosial. Selanjutnya tempat central yang terkait dengan evolusi hierarki perkotaan (*urban hierarchy*) dengan model wilayah perdagangan segi enam (Christaller,1993;Adisasmita,2014). Dalam surya.

**Fenomena** interaksi keruangan yang berlangsung antara dua buah kota atau lebih dalam satu kesatuan wilayah, diidentifikasi sangat ditentukan oleh heterogenitas aktivitas penduduk berdasarkan fungsi-fungsi ruang wilayah dan kota yang berkembang. Heterogenitas ini memicu terjadinya interaksi keruangan (*spatial interaction*) baik secara fisik, ekonomi, dan sosial, yaitu hubungan saling ketergantungan di antara dua wilayah dan kota atau lebih. Komponen-komponen wilayah yang mendorong interaksi keruangan terjadi, akan mencakup komponen biofisik alam, sumber daya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Artinya, bahwa dalam dimensi spasial wilayah dan kota akan lebih menekankan pada interaksi antarmanusia dengan sumber daya alam yang ada dan tersedia di dalam suatu batasan unit geografis tertentu. Dalam konteks ini dipahami bahwa kemajuan suatu wilayah atau kota akan berkontribusi secara positif terhadap proses mobilisasi penduduk, angkutan transportasi,

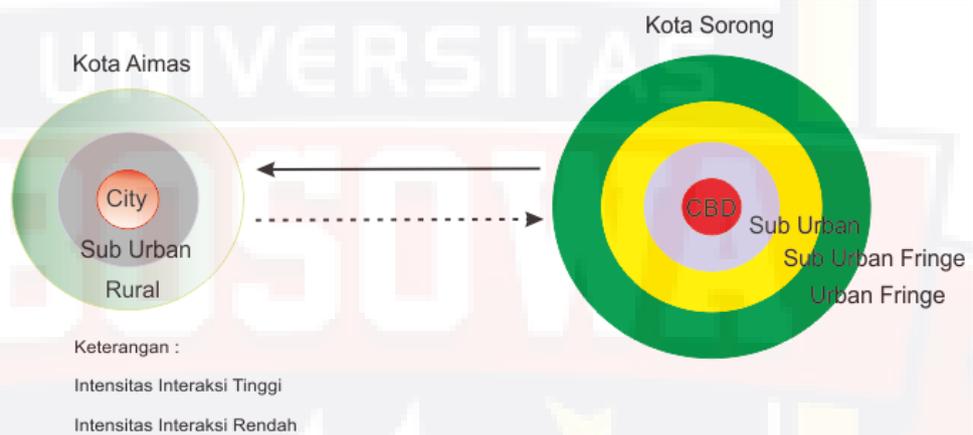
pola distribusi aliran barang dan jasa yang sepenuhnya berlangsung akibat faktor daya tarik kota sebagai satu kesatuan wilayah geografis. Dengan demikian dinamika perkembangan wilayah dan kota akan berkontribusi secara positif terhadap proses interaksi keruangan terhadap kota dan wilayah disekitarnya. Proses ini tidak hanya terjadi pada kota besar dan metropolitan, akan tetapi juga berlangsung pada kota-kota sedang dan kota kecil. Dalam perspektif ini dipahami bahwa proses interaksi keruangan dalam dinamika perkembangan kota-kota utama dan kota-kota kecil di Indonesia dan secara khusus pada wilayah Provinsi Papua Barat, dalam hal ini adalah perkotaan Sorong dan Perotaan Aimas, satu kesatuan wilayah geografis dalam sistem pengembangan perkotaan, sekalipun memiliki karakteristik yang berbeda antara satu kota dengan kota yang lainnya dari sisi pertumbuhan dan perkembangannya.

Proses interaksi keruangan yang berlangsung pada kota Kota Sorong Kota Aimas ada 2 interpretasi yang dapat diajukan oleh terkait dengan proses interaksi keruangan keruangan yang berlangsung yaitu pertama, mobilitas penduduk dan pergerakan arus barang dan penumpang melalui dukungan teknologi dominan berkembang pada kota Sorong serta dukungan fungsi-fungsi aktivitas perdagangan, jasa, dan kegiatan ekonomi lainnya, Fakta ini kota Sorong sebagai Pusat distribusi barang dan jasa (ekonomi) yang mendistribus terhadap daerah interlandnya. pada sisi yang lain proses komplementaris juga berlangsung antara Kota Sorong dan Kota Aimas dengan cara

memperkuat interaksi keruangan, dalam arti saling melengkapi kebutuhan, dimana masing-masing kota berperan sebagai produsen dan konsumen. Kedua bahwa interaksi keruangan yang terjadi menyebabkan proses tranferabilitas. Kondisi ini terjadi sebagai akibat posisi dan kedudukan kota Aimas sebagai produsen sumber daya dari sektor pertanian, perkebunan dan perikanan yang memerlukan pemasaran hasil produksi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kota Sorong, Ketiga dukungan sumber daya alam yang lebih dominan pada kota Aimas yang berorientasi pada hasil produksi yang berbeda, menyebabkan proses komplementaris semakin kuat berlangsung dalam arti bahwa sumberdaya alam yang berbeda kontribusinya terhadap intraksi keruangan semakin kuat. Dan kedudukan Kota Sorong Sebagai Pusat CBD. Kedua faktor tersebut menjadi faktor determinan yang menyebabkan interaksi keruangan berlangsung pada kedua kota tersebut artinya ada arus pergerakan manusia , barang dan jasa berlangsung proses tersebut dapat diukur berdasarkan jarak antar kota , biaya transpor, dan kelancaran prasarana dan sarana transportasi antar wilayah dn kota.

Fenomena perkebangan Kota Sorong dan Kota Aimas melalui intraksi keruangan baik secara eksternal dan internal berdasarkan fakta lapangan ditemukan menunjukkan gejala hubungan secara spasial antar kota lebih bersifat satu arah meskipun arah pergerakan angkutan transpor bersfit timbal-balik. Kondisi ini terjadi akibat keberadaan

fungsi-fungsi aktivitas perkotaan yang dominan berkembang pada kota Sorong dalam kedudukan sebagai kota primer dan Pusat kegiatan Nasional PKN pada wilayah Provinsi Papua Barat. Artinya suatu kota yang berkembang dalam kedudukannya sebagai pusat pelayanan primer berasosiasi terhadap perkembangan kota-kota disekitarnya yang ditandai berkembangnya fungsi-fungsi pelayanan baru pada wilayah Sub urban.



Gambar Interkasi keruangan Kota Sorong dan Kota Aimas

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian maka didapat beberapa kesimpulan sebagai berikut :

Akselerasi pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Sorong dan kota Aimas yang merupakan akumulasi dari proses kegiatan Aglomerasi perkotaan yang berlangsung terus- menerus dari kedua kota tersebut. Maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

Perkembangan perkotaan Sorong - Aimas, dalam dinamikanya menunjukkan bahwa selain faktor kedekatan jarak yang memudahkan pergerakan jasa angkutan transportasi, juga dipengaruhi oleh faktor pergerakan/motivasi penduduk untuk melakukan perjalanan akibat faktor tuntutan pemenuhan kebutuhan secara ekonomi dan sosial Kedua faktor tersebut merupakan determinan yang mendorong interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial. Berdasarkan pola pergerakan serta ketersediaan sarana dan prasarana angkutan, menunjukkan bahwa kecenderungan pergerakan arus angkutan dan dominan ke arah kota Sorong jika dibandingkan dengan kota Aimas. Artinya, kecenderungan aglomerasi ekonomi yang berkembang pada kota Sorong, menyebabkan wilayah pasar terbentuk sehingga menjadi motor penggerak interaksi keruangan lebih dominan berkembang ke arah kota Sorong Realitas ini relevan dengan konseptualisasi teori Dahuridan Nugroho (2012), dalam Surya bahwa ada dua gejala besar dalam aglomerasi berkaitan dengan wilayah pasar,

yaitu, pertama, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang berbeda, situasi ini cenderung bekerja pada kota yang berada pada posisi *central business district* (CBD) yang berkontribusi terhadap perkembangan kota-kota kecil disekitarnya dan membentuk suatu jaringan tertentu sebagai suatu *functional area*.

Kedua, bertemunya dua atau lebih aktivitas ekonomi yang sama, dalam hal ukuran atau keseragaman wilayah pasar masing-masing produsen sama dan membentuk pasar yang lebih besar secara kumulatif. Kedua faktor tersebut, jika diadaptasikan dalam perspektif interaksi keruangan pada Perkotaan Sorong - Aimas menunjukkan bahwa interaksi keruangan secara fisik, ekonomi, dan sosial yang cenderung lebih tinggi ke arah kota Aimas. Fakta terjadi akibat kedudukan kota Sorong sebagai pusat *central business district* (CBD) terhadap kota-kota kecil disekitarnya. Dalam dimensi spasial yang berbeda menunjukkan bahwa interaksi keruangan kedua kota tersebut cenderung berkembang mengikuti jalan Poros Sorong - Aimas ke arah selatan kota Aimas dimana CBD Aimas merupakan pusat pertumbuhan baru dikota Aimas yang berkedudukan sebagai hinterland kota Sorong yang mempunyai hubungan yang saling melengkapi dalam sistem pengembangan wilayah perkotaan di provinsi Papua Barat.

Akselerasi pertumbuhan area perkotaan pada Koridor Sorong - Aimas pada awalnya dipicu oleh adanya alih fungsi lahan pertanian menjadi non pertanian dan menjadi pusat pertumbuhan baru CBD Aimas-Sorong (proses penetrasi dari sarana produksi menjadi reproduksi) yang mengubah Struktur perkotaan menjadi berkembang dan membentuk sel-sel baru, dengan pola penjalaran wilayah

perkotaan yang linier dan consentrik terhadap jaringan jalan utama Koridor Sorong – Aimas. Sugiana 2011 dalam Surya menyebutkan bahwa isu yang muncul dari proses transformasi kawasan Sub urban atau peri-urban dan di wilayah. Koridor antar kota-kota besar adalah peningkatan kegiatan ekonomi yang relatif cepat dari pertanian ke non pertanian , perubahan pemanfaatan lahan kearah perumahan urban, industri, peningkatan kepadatan penduduk, kenaikan harga lahan tanpa dibarengi dengan adanya instrumen pengendalian yang memadai. Kondisi ini juga diidentifikasi juga berlangsung dalam dinamika pertumbuhan dan perkembangan kawasan Perkotaan Koridor Sorong – Aimas sebagai determinannya, Sehingga megondisikan fenomena Konurbasi dan urban Sprawl akibat dari pergeseran fungsi-fungsi ruang pada kawasan sub urban Sebagai kawasan Perkotaan koridor Sorong –Aimas, dalam hal ini Perkembangan fisik spasial pada kawasan perkotaan Koridor Sorong – Aimas dalam satu dasa warsa pertumbuhan kawasan terbangunan naik 21,6% dan akselerasi pertumbuhan spasial semakin meningkat sejajar dengan peningkatan jumlah penduduk dan migrasi dalam wilayah perkotaan Sorong-Aimas.

## **B. SARAN/IMPLIKASI**

Berdasarkan kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan maka saran/implikasi yang mungkin bermanfaat bagi perkembangan kawasan Koridor Sorong –Aimas sebagai berikut :

## 1. Saran

- a. Perlu adanya sebuah Rencana master Plan Tata Ruang Kawasan Metropolitan Sorong - Aimas atau Kota Baru yang berwawasan lingkungan..
- b. Perlunya pengaturan dan pengawasan yang lebih ketat dari pemerintah terhadap perkembangan Kawasan Koridor Sorong - Aimas, yang dimana dominasi fungsi perkotaan yang berkembang sepanjang jalan utama koridor Sorong – Aimas.
- c. Perlunya dipertimbangan dampak negatif yang ditimbulkan akibat pertumbuhan pada kawasan koridor Sorong - Aimas yang berkembang secara linier dan konzentrik. dengan tingginya intensitas pembangunan fungsi-fungsi pelayanan baru pada kawasan Sorong - Aimas.
- d. Dalam penelitian yang akan mengambil objek yang sama perlu melakukan kajian mengenai dampak sosial dan ekonomi, sistem interaksi keruangan antara kedua CBD Sorong -Aimas, dan tata guna lahanya akibat dari perkembangan kawasan Koridor Sorong - Aimas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Allison, J. 2006. "Over-educated, over-exuberant and over here? The impact of student on cities", *Planning Practice and Research*, 21:1,79-94
- Alkadri, dkk. 1999. Tiga Pilar Pengembangan Wilayah, Pusat Pengkajian Kebijakan Teknologi Pengembangan Wilayah, Jakarta : BPPT.
- Amalia, L. 2014. "Pola Keruangan Kota".  
Onlin(<http://liaamaliabetek.blogspot.co.id>).  
Diakses 14 November 2015.
- Asaff, R. 2015. "Pendidikan dan Pertumbuhan Ekonomi". Online :  
(<http://www.palopopos.co.id>). Diakses 6 Oktober 2015.
- Bromley, R. 2006. "On and off campus : Colleges and universities as local stakeholders", *Planning Practice and Research*, 21:1, 1-24.
- Catanese, A. J. dan C. James C. Snyder, 1989. Edisi Kedua. Perencanaan Kota. Erlangga. Jakarta.
- Daldjoeni. 1987. Geografi Kota dan Desa. Bandung, Alumni.
- Eni, dan Tri. 2014. "Struktur Ruang Kota", SS Belajar. Online :  
(<http://www.sselajar.blogspot.com>). Diakses 12 Desember 2015.
- Eisenring T. 2017 Sosiologi Perkotaan (Konsep dan Teori) Fahmis Pustaka Makassar
- Friedman, John and Allonso. 2008. Regional Economic Development and Planning. Mars. MIT Press.
- Glasson, J. 1990. Pengantar Perencanaan Regional. Terjemahan Paul Sihitang. Jakarta : Lembaga Penerbit UI.
- Harris, C. & Ullman, E. 1945, The Nature of Cities, *Bellwether publishing*, Chicago.
- Indra, J. 2008. "Teori Lokasi dan Pola Ruang" online :  
(<https://indrajayaadriand.wordpress.com>). Diakses tanggal 27 Oktober 2015
- Jabal, G. 2013. "Analisis Aglomerasi di Kabupaten" online :  
(<http://gilangjabal.blogspot.co.id>). Diakses tanggal 18 November 2015
- Kamus Tata Ruang. Dirjen Cipta karya, Dep. PU dan IAP, Jakarta. 1977
- Kompas. 2002. "Menggeliatnya Kota Pendidikan (Malang)". Online :  
(<http://www.kompas.com>). Diakses 18 Desember 2015.
- Kuncoro, M. 2002. Analisis Spasial dan Regional, Studi Aglomerasi dan Kluster Industri Indonesia, UPP AMP YKPN, Yogyakarta
- Kartasapoetra. A. G. 1985. Teknologi Konservasi Tanah dan Air, PT. Rineka Cipta.
- Lincoln, A. 1999. Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi, Yogyakarta: BPFE.
- Marhendriyanto, B. 2003. "Pengaruh Kampus Perguruan Tinggi Terhadap Perkembangan Kawasan Sekitarnya di Kota Semarang". Semarang : Tesis Magister Tehnik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro.

- McDonald, J. F. 1997. *Fundamentals of Urban Economics*. Prentice Hall: New Jersey.
- Mills, E.S. 1992. "Urban Efficiency, Productivity, and Economic Development, Dalam *The World Bank, (ed), Proceedings of The World Bank : Annual Conference on Development Economics*", 1991, Hal 221-35. *The World Bank*.
- Montgomery, M. R. 1988. "How large is too Large? Implication of the City Size Literature for Population Policy and Research". *Economic Development and Cultural Change*, 36, 691-720.
- Potter, R. B. & Lloyd, E. Sally. 1998. *The City in the Developing World*. Essex: Addison Wesley Longman Ltd.
- Rakhmat, J. 1998. Metode Penelitian. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya
- Rosul, M. 2008. "Urban Sprawl (Pemekaran Kota)" online : (<http://mrosul.edublogs.org>). Diakses 22 Oktober 2015
- Richardson, H.W. 2001. Dasar-Dasar Ilmu Ekonomi Regional. Edisi Revisi 2001. Penerjemah Paul Sitohang. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta
- Samadikum. 2013. "Dampak Perkembangan Kawasan Pendidikan Di Tembalang Semarang Jawa Tengah", Tesis Magister, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Setiawan, A. 2013. "Growth Pole Theory". Online : (<https://agnazgeograph.wordpress.com>). Diakses 14 Oktober 2015.
- Setiyohadi, I. 2008, 'Karakteristik dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam dan Hubungannya dengan Perkembangan Wilayah Hinterlandnya', Tesis Magister, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sugiyono. 2008. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D, Penerbit Alfabeta, Bandung.
- Surya B. 2011 Urbanisasi dan Pertumbuhan Kota Fahmis Pustaka Makassar
- Surya B. 2015 Sosiologi Spasil Perkotaan (Gagasan dan Pengalaman Empiris) Fahmis Pustaka Makassar
- Surya B. 2011. Perubahan Fisik Spasial Kawasan Pinggiran Memarjinkan Komunitas Lokal. *Jurnal Tata Loka*.
- Surya B. 2018 Transformasi Spasial dan Kota Berkelanjutan
- Tarigan, R. 2004. Perencanaan Pembangunan wilayah. Jakarta: PT Bumi Aksara
- Wahyuni. 2002. "Pengaruh Keberadaan Perguruan Tinggi Terhadap Perkembangan Struktur Dan Bentuk Kawasan Pinggiran (Studi Kasus : Kawasan Sekaran)", Tesis Magister, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Widyaningsih dan Setyowati, N. 2001. "Relevansi Preferensi Penduduk Terhadap Fasilitas Kota yang Mempengaruhi Faktor Perkembangan Kota". *Planit Journal Th.I/No.2*. hal 33-42.

- Wikimedia. 2010. “*Urban Agglomeration*” online : (<https://commons.wikimedia.org>). Diakses 14 Oktober 2015.
- Wikipedia. 2015. “Aglomerasi” online : (<https://id.wikipedia.org>). Diakses 26 Oktober 2015.
- Yunus, S.H. 2000. Struktur Tata ruang kota. Penerbit Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Yunus, H.S. 2005. Manajemen Kota Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Yunus H.S. 2008 Dinamika Wilayah Peri-Urban Determinasi masa Depan Kota. Penerbit Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Zahnd, M. 1999. Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya. Semarang: Kanisius.
- Peraturan Daerah Kota Sorong Nomor : 07 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Sorong Tahun 2015 – 2030
- Peraturan Daerah Kabupaten Sorong Nomor : 05 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sorong Tahun 2012 – 2032
- Rencana Detail dan Peraturan zonasi Kawasan Kota Sorong Tahun 2016
- Rencana Detail dan Peraturan zonasi kawasan Perkotaan Aimas Tahun 2014