

**ARAHAN PUSAT PELAYANAN SEBAGAI UPAYA  
PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG  
DI JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

**TESIS**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh:

**PURHATMANTO  
L4D 004 090**



**PROGRAM PASCASARJANA  
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2007**

**ARAHAN PUSAT PELAYANAN SEBAGAI UPAYA  
PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG  
DI JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

**TESIS**

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

Oleh:

**PURHATMANTO  
L4D 004 090**

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis  
Tanggal Desember 2007

Dinyatakan lulus  
Sebagai Syarat memperoleh gelar Magister Teknik

Semarang, Desember 2007

Pembimbing Pendamping

Pembimbing Utama

Yudi Basuki, ST., MT.

Dr. rer.nat. Ir. Imam Buchori

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

**Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA**

## **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain, maka saya bersedia menerima sanksi untuk membatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggungjawab.

Semarang, Desember 2007

**PURHATMANTO**

L4D 004 090

*Tesis ini kupersembahkan untuk:*

*Almarhummah Ibunda Tercinta Suwarini serta Ayahanda yang menjadi sumber inspirasi dan motivasi dalam menyelesaikan studi ini, buat Isteriku tercinta Margaretha Sri Supantani serta anakku Yohanes Saptya Priangga yang selalu setia mendampingiku dalam suka dan duka, semua saudaraku dan keluarga besarku yang selalu memberikan dorongan dan semangat, Departemen Pekerjaan Umum dan Universitas Diponegoro yang senantiasa memberikan kesempatan bagi saya untuk mengikuti Tugas Belajar. Semoga Tuhan Yang Maha Esa. selalu melimpahkan RahmatNya...Amiiin.*

## ABSTRAK

Kota Weleri merupakan kota perdagangan dan industri yang terletak di wilayah Kabupaten Kendal. Disisi lain fungsi alami kota Weleri adalah pusat pelayanan umum dan perdagangan bagi wilayah hinterland, yang dilintasi jalan lingkar Kota Weleri sebagai jalan Arteri Primer, dimana Fungsi jalan harus tetap dipertahankan sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia Nomor: 38 Tahun 2004 tentang jalan.

Permasalahan yang terjadi bahwa kondisi eksisting saat ini, di sekitar jalan lingkar Kota Weleri telah tumbuh beberapa bangunan antara lain Pompa Bensin, Rumah Makan, serta kegiatan industri yang berkembang menyebar yang langsung mengakses ke jalan lingkar. Berdasarkan permasalahan diatas maka perlu di kaji : Bagaimana upaya pengendalian pemanfaatan lahan di kawasan jalan lingkar Kota Weleri ?

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui penentuan lokasi pusat pelayanan sebagai upaya dalam pengendalian pemanfaatan ruang di kawasan jalan lingkar Kota Weleri dengan melakukan beberapa anlisis antara lain : Analisis pemanfaatan lahan, analisis penentuan pusat pelayanan, analisis transportasi dan analisis kelayakan lahan.

Hasil analisis yang dilakukan diketahui bahwa pola pemanfaatan lahan di kecamatan Kota Weleri dan Rowosari, merupakan kawasan budidaya pertanian dan permukiman berdasarkan penilaian kelerengan, jenis tanah dan intensitas hujan. Identifikasi wilayah yang berpotensi sebagai pusat pelayanan di Kecamatan Kota Weleri dan Rowosari ada 14 desa yang memiliki pelayanan non lokal, sehingga sangat strategis jika diarahkan pusat pelayanan di sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri agar tumbuh sebagai kawasan pengembangan kegiatan.

Penentuan lokasi pusat pelayanan dilakukan dengan menggunakan metode analisis skalogram Guttman, dengan berdasarkan fasilitas yang dimiliki. Hasil analisis diketahui penentuan lokasi pusat pelayanan, berada di Desa Tratemulyo dan Pucuksari. Hasil survai kecepatan perjalanan/waktu perjalanan lalulintas, dengan asumsi penempatan persimpangan di desa Tratemulyo, diperoleh kecepatan perjalanan/waktu perjalanan lalulintas di jalan lingkar Kota Weleri 64 km/jam, sedangkan kecepatan rencana adalah 60 km/jam.

Dari temuan penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa, arahan pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di Jalan Lingkar Kota Weleri di tempatkan di desa Tratemulyo dan Pucuksari, dengan alasan kesesuaian lahan sebagai kawasan budidaya dan lahan yang ada di desa tersebut layak untuk dikembangkan sebagai kawasan permukiman, rumah makan dan pergudangan dengan luas lahan siap bangun 135.00 Ha.

Untuk itu Pemerintah Daerah Kabupaten Kendal agar mengarahkan kepada pihak swasta dan masyarakat yang akan membangun, di sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri, pada lokasi pusat pelayanan yaitu desa Tratemulyo/Pucuk-sari sebagai kawasan pengembangan kegiatan, agar pemanfaatan ruang di jalan lingkar Kota Weleri dapat dikendalikan.

Kata Kunci: Arahan, Pengendalian, pusat pelayanan.

## **ABSTRACT**

*Weleri is a trade and industry town in Kendal Regency. Weleri also has a function as a trade and public service centre for its hinterland, which is crossed by outer ringroad as a primary artery. The function of road must be related to The Main Road Act, number 38 in 2004.*

*Nowadays, there are some problems at outer ringroad of Weleri. One of the problem is the rapidly development of some activities and building, such as gas station, restaurant, and industry activities which access directly to the outer ringroad. Based on the problem, it is important to know how the attempts which are done to control the landuse activities in the outer ringroad of Weleri.*

*The aim of this research is to identify the location of service centre as an attempt to control land use activities in the outer ringroad of Weleri. Therefore, there are some analysis that are done, such as landuse, service centre, transportation and feasibility analysis.*

*Based on the result of this research, it is found that the recommended landuse in Weleri and Rowosari District is settlement and farm area. It is based on the score of topography, type of soil and fall of rain intensity. Based on the identification of region which has the potency as a service centre, there are 14 villages in Weleri and Rowosari District which have non-local services. Therefore, it becomes very strategic if the outer ringroad area of Weleri-which is administratively included in Weleri and Rowosari district- is guided as service centre, in order to grow as activities development areas.*

*Identifying of the location of service centre is done by using Guttman schallogram analysis method, which is based on region's facilities. Based on the result of the analysis, it is found that the location of service centre is in Tratemulyo and Pucuksari Village. Based on the survey of speed, with the assumption that the cross road is in Tratemulyo Village, it is found that speed in the outer ringroad of Weleri is 64 km/hour, while the plan of speed is 60 km/hour.*

*From the findings, it can be concluded that service centre is guided in Tratemulyo and Pucuksari Village as an attempt to control land use activities at outer ringroad of Weleri. It can happen because based on the feasibility analysis, it is found that settlements, restaurants and warehouses can be developed in 135,00 acre.*

*Based on the result of this research, Kendal Regency Government can suggest the private sector and community who will develop activities in the outer ringroad of Weleri, to develop them especially in Tratemulyo and Pucuksari as activities development area. So that, landuse activities in the outer ringroad of Weleri can be undercontrolled.*

*Keywords: guidance, controlling, service centre*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur, penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas perkenan-Nya penyusunan Tesis dengan judul “*Arahan Pusat Pelayanan sebagai Upaya Pengendalian Pemanfaat Ruang di Jalan Lingkar Kota Weleri*” yang merupakan persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Pascasarjana Magister Universitas Diponegoro Semarang ini dapat diselesaikan. Judul Tesis tersebut diambil berdasarkan gagasan yang penulis ajukan setelah mengamati fenomena/kondisi pertumbuhan dan perkembangan kawasan jalan lingkar Kota Weleri, dimana jalan lingkar Kota Weleri merupakan jalan Arteri Primer yang fungsinya perlu tetap dipertahankan.

Kelancaran penulisan Tesis ini tidak terlepas dari bimbingan dosen dan bantuan dari berbagai pihak terkait, untuk itu penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Gubernur Provinsi Jawa Tengah yang telah memberikan ijin untuk melaksanakan tugas belajar dan mengikuti pendidikan Program Pascasarjana Magister Teknik Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota, Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan Universitas Diponegoro Semarang.
2. Bapak Kepala PUSBIKTEK Departemen Pekerjaan Umum yang telah memberikan kesempatan untuk menjadi karyawan program studi magister.
3. Bapak Kepala Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah yang telah memberikan kesempatan kelonggaran waktu kepada penulis dalam mengikuti pendidikan.
4. Bapak Kepala Balai Pendidikan Keahlian Pembangunan Wilayah dan Teknik Kontruksi Semarang beserta segenap staf yang telah memberikan bantuan moral bagi penulis dalam menyelesaikan pendidikan.
5. Bapak Prof. Dr. Ir. Sugiono Sutomo, CES, DEA, selaku Ketua Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, dan selaku Penguji yang telah memberikan masukan dan saran yang sangat berguna bagi penyempurnaan penulisan tesis ini.

6. Bapak Dr.rer.nat. Ir. Imam Buchori, selaku Pembimbing Utama yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing penulis.
7. Bapak Yudi Basuki, ST, MT, selaku Pembimbing Pendamping yang telah berkenan meluangkan waktu dan memberikan bimbingan disela-sela kesibukan beliau yang cukup padat.
8. Bapak Okto R Manullang, ST, MT, selaku Penguji yang telah memberikan masukan dan saran yang sangat berguna bagi penyempurnaan penulisan tesis ini.
9. Ibu Wiwandari Handayani, ST, MT, selaku Penguji Pra Tesis yang telah memberikan masukan dan saran yang sangat berharga.
10. Bapak Saleh Darmawan, Syahbudin, Syamsul Hidayat, Mahyudin, Sihono serta rekan-rekan karyasiswa MPPWK MPP, atas kritikan dan masukannya dalam penyusunan tesis ini.
11. Staf Program Pascasarjana MPPWK Undip, atas bantuan administratifnya.
12. Istri dan Anakku tercinta yang telah memberikan semangat dan doa demi terselesainya tesis ini.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, yang telah banyak membantu penulis menyelesaikan tugas ini hingga selesai.

Penulis menyadari terdapat banyak kekurangan pada tesis ini, saran dan masukan yang konstruktif sangat penulis harapkan untuk kesempurnaannya. Akhir kata, penulis berharap semoga tesis yang disusun ini sekecil apapun sumbangsuhnya dapat bermanfaat bagi Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro khususnya dan untuk perkembangan ilmu pengetahuan.

Semarang, Desember 2007

Penyusun,

PURHATMANTO

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERSEMBAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	5
1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian .....	6
1.3.1. Tujuan Penelitian .....	6
1.3.2. Sasaran Penelitian .....	7
1.4. Ruang Lingkup Penelitian .....	7
1.4.1. Ruang Lingkup Spasial .....	7
1.4.2. Ruang Lingkup Substansial .....	7
1.5. Kerangka Pemikiran.....	10
1.6. Metodologi Penelitian .....	11
1.6.1. Pendekatan Penelitian .....	11
1.6.2. Metode Penelitian .....	11
1.6.3. Pengumpulan Data .....	13
1.6.4. Teknik Analisis .....	16
1.6.4.1. Teknik Analisis Pola Pemanfaatan Ruang (Zonasi).....	16
1.6.4.2. Teknik Analisis Penentuan Pusat Pelayan di Sekitar jalan lingkar Kota Weleri.....	17
1.6.4.3. Teknik Analisis Transportasi Jalan Lingkar Kota Weleri.....	18
1.7. Sistematika Penulisan .....	18
<b>BAB II KAJIAN PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI SEKITAR JALAN LINGKAR.....</b>	<b>21</b>
2.1. Konsep Tata Ruang .....	21
2.1.1. Ruang .....	21
2.1.2. Wilayah .....	22
2.1.3. Tata ruang .....	22

2.1.4. Zona .....	23
2.2. Pusat Pelayanan Kota .....	26
2.2.1. Teori Pusat Pelayanan .....	26
2.2.2. Hirarki pelayan .....	27
2.3. Variabel-variabel penentu pusat pelayanan .....	29
2.4. Sistem Transportasi .....	29
2.4.1. Jaringan Transportasi .....	31
2.4.2. Kecepatan Perjalanan atau Waktu Perjalanan .....	33
2.5. Interaksi Guna lahan & Transportasi .....	34
2.6. Konsep Pola Guna Lahan .....	35
2.6.1. Proses Perubahan Guna Lahan .....	36
2.6.2. Pola Pemanfaatan Ruang .....	41
2.7. Konsep Pemodelan Interaksi Guna Lahan & Transportasi .....	42
2.8. Sintesis Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sekitar Jalan Lingkar .....	48
<b>BAB III GAMBARAN UMUM KOTA WELERI .....</b>	<b>51</b>
3.1 Tinjauan Umum Kota Weleri.....	51
3.2 Pengembangan Wilayah Kota Weleri .....	52
3.3 Pola Pemanfaatan Ruang Kota Weleri .....	54
3.3.1 Pengelolaan Kawasan Lindung .....	54
3.3.2 Pengelolaan Kawasan Budidaya .....	54
3.3.3 Alokasi Pemanfaatan Ruang .....	54
3.4 Fungsi Kota Weleri .....	55
3.5 Tata Guna Lahan dan Pola Pemanfaatan Ruang .....	55
3.5.1 Tata Guna Lahan .....	55
3.5.2 Pola Pemanfaatan Ruang .....	55
3.6 Karakteristik Penduduk .....	56
3.6.1 Jumlah Penduduk .....	56
3.6.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk .....	56
3.7 Kondisi Fisik Lingkungan .....	57
3.8 Sistem Transportasi .....	60
3.8.1 Pola Pergerakan Transportasi .....	60
3.8.2 Sistem Jaringan Jalan .....	60
<b>BAB IV ANALISIS PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KOTA WELERI.....</b>	<b>61</b>
4.1 Analisa Pola Pemanfaatan Ruang ... ..	61
4.1.1 Penilaian Terhadap Kelas Lereng .....	62
4.1.2 Penilaian Terhadap Jenis Tanah .....	66
4.1.3 Penilaian Terhadap Intensitas Hujan .....	67
4.1.4 Penentuan Kesesuaian Lahan .....	71
4.1.5 Penentuan Pola Pemanfaatan Lahan .....	73
4.2 Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri .....	76
4.2.1 Analisis Wilayah Berpotensi Sebagai Pusat Pelayanan .....	76

4.2.2	Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan Pusat Pelayanan	81
4.2.2.1	Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan melalui Metode Skalogram Guttman di Wilayah Kecamatan Weleri dan Rowosari .....	82
4.2.2.2	Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan melalui Metode Sentralitas Marshall .....	83
4.2.2.3	Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan melalui Metode Skalogram Guttman di Sekitar Jalan Lingkar Weleri .....	86
4.2.3	Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Wilayah Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri.....	88
4.3	Analisis Transportasi.....	92
4.3.1	Identifikasi Fungsi dan Pelayanan Jalan Lingkar Kota Weleri .....	92
4.3.2	Analisis Sistem Jaringan Jalan dan Pola Pergerakan	93
4.3.3	Analisa Bukaan untuk Persimpangan Jalan Lingkar Kota Weleri .....	96
4.3.4	Analisis Kecepatan Perjalanan atau Waktu Perjalanan Lalu-lintas .....	98
4.3.5	Analisis Waktu Perjalanan.....	99
4.4	Analisis Kelayakan Lahan di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri .....	101
4.5	Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Jalan Lingkar Kota Weleri .....	106
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b> .....	<b>111</b>
5.1	Kesimpulan .....	111
5.2	Rekomendasi .....	112
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	.....	<b>113</b>
<b>LAMPIRAN</b>	.....	<b>116</b>

## DAFTAR TABEL

<b>TABEL I.1</b>	: Matrik Kegiatan Studi.....	14
<b>TABEL I.2</b>	: Kebutuhan Data .....	15
<b>TABEL II.1</b>	: Kriteria dan Tata Cara Penetapan Kawasan Lindung dan Budidaya .....	24
<b>TABEL II.2</b>	: Kelas Lereng dan Nilai Skor .....	25
<b>TABEL II.3</b>	: Kelas Tanah Menurut Kepekaan Erosi dan Nilai Skor .....	26
<b>TABEL II.4</b>	: Intensitas Hujan Rata-rata dan Nilai Skor .....	26
<b>TABEL III.1</b>	: Penggunaan Lahan di Kota Weleri .....	51
<b>TABEL III.2</b>	: Kepadatan Penduduk di Kota Weleri.....	57
<b>TABEL III.3</b>	: Fasilitas Perkotaan .....	58
<b>TABEL III.4</b>	: Fasilitas Pendidikan .....	59
<b>TABEL IV.1</b>	: Kriteria dan Tata Cara Penetapan Kawasan Lindung dan Budidaya.....	62
<b>TABEL IV.2</b>	: Kelas Lereng dan Nilai Skor.....	63
<b>TABEL IV.3</b>	: Nilai Skor Kelas Lereng Wilayah Penelitian.....	64
<b>TABEL IV.4</b>	: Kelas Tanah Menurut Kepekaan Erosi dan Nilai Skor ..	66
<b>TABEL IV.5</b>	: Nilai Skor Kelas Tanah Menurut Kepekaan Erosi Wilayah Penelitian .....	67
<b>TABEL IV.6</b>	: Intensitas Hujan Harian Rata-rata dan Nilai Skor.....	68
<b>TABEL IV.7</b>	: Identifikasi Wilayah yang Berpotensi sebagai Pusat Pelayanan Pedesaan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri .....	79
<b>TABEL IV.8</b>	: Pengelompokan Pusat Pelayanan di Wilayah Kecamatan Weleri dan Rowosari Berdasarkan Skalogram Guttman ...	83
<b>TABEL IV.9</b>	: Pengelompokan Pusat Pelayanan di Wilayah Kecamatan Weleri dan Rowosari Berdasarkan Indeks Sentralitas Marshall .....	85
<b>TABEL IV.10</b>	: Pengelompokan Pusat Pelayanan di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri Berdasarkan Skalogram Guttman ..	86
<b>TABEL IV.11</b>	: Analisis SWOT Kelayakan lahan di sepanjang jalan Lingkar Kota Weleri .....	106

## DAFTAR GAMBAR

<b>GAMBAR 1.1</b>	: Peta Administrasi Kecamatan Rowosari dan Kota Weleri.....	9
<b>GAMBAR 1.2</b>	: Kerangka Pikir Penelitian .....	12
<b>GAMBAR 2.1</b>	: Sistem Transportasi Makro.....	30
<b>GAMBAR 2.2</b>	: Hubungan Model Guna Lahan dan Transportasi.....	45
<b>GAMBAR 2.3</b>	: Tipe-Tipe Teori Perkembangan Kota .....	48
<b>GAMBAR 3.1</b>	: Diagram Batang Perkembangan Jumlah Penduduk di Kota Weleri Tahun 2000 - 2005 .....	56
<b>GAMBAR 4.1</b>	: Peta Kelerengan .....	65
<b>GAMBAR 4.2</b>	: Peta Kelas Jenis Tanah .....	69
<b>GAMBAR 4.3</b>	: Peta Curah Hujan .....	70
<b>GAMBAR 4.4</b>	: Peta Satuan Unit Lahan .....	72
<b>GAMBAR 4.5</b>	: Peta Tata Guna Lahan Wilayah Penelitian .....	74
<b>GAMBAR 4.6</b>	: Peta Prioritas Lokasi Pusat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri Berdasarkan Pedoman Pola Pemanfaatan Lahan .....	77
<b>GAMBAR 4.7</b>	: Fasilitas Pelayanan Non Lokal.....	78
<b>GAMBAR 4.8</b>	: Peta Prioritas Lokasi Pusat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri Berdasarkan Tingkat Kekotaan Wilayah.....	80
<b>GAMBAR 4.9</b>	: Gambar Fasilitas Pendidikan .....	82
<b>GAMBAR 4.10</b>	: Gambar Fasilitas Umum.....	82
<b>GAMBAR 4.11</b>	: Peta Prioritas Lokasi Pusat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri Berdasarkan Skalogram Guttman .....	84
<b>GAMBAR 4.12</b>	: Peta Analisis Skalogram Guttman di Jalan Lingkar Kota Weleri.....	87
<b>GAMBAR 4.13</b>	: Peta Lokasi Pompa Bensin dan Rumah Makan.....	87
<b>GAMBAR 4.14</b>	: Peta Pola Pergerakan Pemenuhan Kebutuhan Pelayanan Publik .....	89
<b>GAMBAR 4.15</b>	: Tipe Standar Persimpangan .....	96
<b>GAMBAR 4.16</b>	: Rute Perjalanan.....	97
<b>GAMBAR 4.17</b>	: Peta Analisis Kelayakan Lahan.....	107

## DAFTAR LAMPIRAN

I. Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan di Kecamatan Weleri dan Rowosari .....	116
II. Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri .....	118

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perubahan penggunaan lahan merupakan faktor dominan yang mengarahkan dan membentuk struktur suatu kota. Perubahan ini akan mengakibatkan peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi maupun peningkatan intensitas ruang. Tentunya proses ini tidak selalu berimplikasi positif, implikasi yang bersifat negatif kerap terjadi pada saat beban arus pergerakan mulai mengganggu keseimbangan kapasitas jalan pada sistem jaringan kota. Adanya hubungan saling keterkaitan antara perkembangan lahan, perubahan guna lahan, perubahan populasi, serta perubahan pada sistem transportasi membentuk siklus suatu sistem dinamis yang saling mempengaruhi antara guna lahan dan transportasi.

Sistem interaksi guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai keseimbangan, sebagai contoh: populasi sebagai salah satu subsistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan subsistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi, yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju keseimbangan (Meyer, 1984:63).

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Di dalam hal ini, (Black, 1981:24) menyatakan

bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya, sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan.

Keberadaan jalur perhubungan darat yang potensial, merupakan daya tarik tersendiri bagi masyarakat dalam mengembangkan suatu kegiatan ekonomi untuk mendapatkan daya tarik pasar yang lebih baik. Bentuk pelayanan kegiatan ekonomi yang dikembangkan memiliki keragaman pasar tergantung dari hirarki jalan ataupun karakteristik fungsional wilayah. Sebagai ilustrasi bahwa, sekitar jalur utama dalam kota dengan hirarki jalan perkotaan lebih berkembang kawasan berkarakteristik pelayanan sosial ekonomi, seperti halnya perdagangan dan jasa, pemerintahan dan hiburan, yang kesemuanya merupakan pelayanan masyarakat perkotaan. Hal tersebut tentunya berbeda dengan perkembangan kawasan di sekitar jalur perhubungan antar kota atau disebut sebagai jalan arteri, yang lebih berkarakter sebagai pelayanan aktivitas pergerakan, seperti halnya pompa bensin, bengkel kendaraan, rumah makan serta tempat peristirahatan. Kawasan di sekitar jalur arteri dapat pula berkarakteristik aktivitas ekonomi yang membutuhkan aksesibilitas regional secara mudah dan cepat, seperti halnya kawasan industri.

Kota Weleri merupakan kota perdagangan dan industri yang strategis pada jalur regional pantura. Disisi lain fungsi alami kota Weleri adalah pusat pelayanan umum dan perdagangan bagi wilayah *hinterland* (perdesaan belakangnya atau yang menjadi wilayah pengaruhnya), yaitu meliputi kurang lebih seluruh

wilayah Kecamatan Weleri dan Kecamatan Rowosari. Keberadaan jalan lingkar di wilayah tersebut merupakan salah satu kebijakan sistem transportasi yang dilakukan, dengan tujuan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di dalam kota sehingga tidak mengganggu aktivitas di dalam kota serta untuk mendukung kegiatan regional di kawasan jalur pantura, serta sebagai upaya meningkatkan efisiensi biaya transportasi.

Jalan lingkar kota Weleri dibangun dengan panjang 4,80 Km, berada disebelah utara dari pusat kota Weleri yang melintasi 6 Kelurahan/Desa yaitu, Kelurahan/Desa Montongsari, Tratemulyo, Paraan, Pucuksari, Payung, dan Sambongsari yang termasuk dalam wilayah pengembangan lingkungan I dan Wilayah Pengembangan lingkungan II Kecamatan Weleri Kabupaten Kendal (RUTRK Kota Weleri, 2006-2016).

Pembangunan jalan lingkar di kota Weleri tersebut akan berpengaruh pada pola tata guna lahan di sekitar jalan lingkar. Kegiatan pembangunan di sekitar kawasan jalan lingkar merupakan dampak aksesibilitas yang secara regional sangat menguntungkan. Kondisi saat ini, kawasan jalan lingkar kota Weleri sudah mulai nampak adanya perubahan fisik lahan dengan dibangunnya beberapa fasilitas umum, yaitu diantaranya Pompa Bensin di kelurahan/desa Montongsari dan Pucuksari, kawasan industri (alat pemecah batu), serta beberapa kios/warung di-sekitar jalan lingkar, sehingga tidak menutup kemungkinan bahwa, apabila tidak ada pengendalian pemanfaatan ruang sesuai Rencana Umum Tata Ruang Kota Weleri, maka akan terjadi perubahan tata guna lahan yang tidak terarah di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri.

Seiring dengan perkembangan zaman, pembangunan di sekitar jalan lingkar dimungkinkan tidak hanya sebatas pada perkembangan kawasan penunjang aktivitas pergerakan tetapi juga berkembang sebagai kawasan pelayanan aktivitas publik (sosial, ekonomi dan pemerintahan) seiring dengan tingkat kebutuhan masyarakat, terutama dalam pelayanan kebutuhan masyarakat disekitar jalan lingkar.

Dalam sistem transportasi, jalan lingkar Kota Weleri merupakan jalan Arteri Primer. Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor: 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa fungsi jalan Arteri adalah, melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Pernyataan tersebut meng-isyaratkan jika pergerakan arus kendaraan di jalan lingkar terbebas dari hambatan samping, sehingga sangatlah mutlak diperlukan suatu pengendalian pemanfaatan ruang guna membatasi perkembangan penggunaan lahan sebagai kawasan aktif terbangun di sepanjang jalan lingkar.

Pengendalian pemanfaatan ruang dimaksudkan agar pemanfaatan ruang sesuai dengan rencana tata ruang (Kodoatie, 2005:62). Pengendalian pemanfaatan ruang dilakukan melalui kegiatan pengawasan dan penertiban terhadap penggunaan lahan. Pengawasan dalam bentuk usaha untuk menjaga kesesuaian pemanfaatan ruang dengan fungsi ruang yang ditetapkan dalam rencana tata ruang, sedangkan penertiban adalah usaha untuk mengambil tindakan agar pemanfaatan ruang yang direncanakan dapat terwujud.

Menurut Catanase, (1989:38), pengendalian pertumbuhan bertujuan agar kenyamanan hidup dapat dipertahankan, atau untuk meringankan beban infrastruktur, pelayanan umum, dan biaya hidup akibat pertumbuhan baru, sehingga perlu pengaturan atau mekanisme yang bisa memperlambat, memperbaiki mutu, atau mengatur kembali pertumbuhan.

Kepentingan terhadap pengendalian pemanfaatan ruang di jalan lingkar Kota Weleri tersebut, menjadikan perlunya dilakukan penelitian mengenai pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar Kota Weleri. Kompleksitas materi yang perlu dikaji dalam suatu upaya pengendalian pemanfaatan ruang menjadikan penelitian ini dibatasi pada aspek kajian penentuan lokasi pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Jalan lingkar Kota Weleri merupakan jalan Arteri Primer yang merupakan sarana pelayanan arus pergerakan yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna (UURI No.38, 2004). Pernyataan tersebut mengisyaratkan, jika pergerakan arus kendaraan di jalur jalan lingkar terbebas dari hambatan samping. Kondisi eksisting saat ini, di sekitar jalan lingkar Kota Weleri telah berkembang beberapa fasilitas pelayanan aktivitas regional, seperti halnya Pompa Bensin di kelurahan/desa Montongsari dan Pucuksari, beberapa kios/warung dan rumah makan, bengkel/tambal ban, serta tempat peristirahatan sementara, kawasan industri (alat pemecah batu).

Perkembangan pembangunan tersebut, apabila tidak ada pengendalian pemanfaatan ruang sesuai RTRK Kota Weleri maka dikhawatirkan akan terjadi perubahan tata guna lahan yang tidak terarah di sepanjang jalan lingkar dan secara krusial mampu menimbulkan hambatan samping yang kompleks bagi pergerakan arus kendaraan yang melintas.

Perkembangan kawasan jalan lingkar Kota Weleri juga memiliki potensi untuk berkembangnya kawasan pelayanan publik bagi pemenuhan kebutuhan penduduk wilayah tersebut. Hal tersebut didasari oleh tidak meratanya keberadaan pelayanan publik di Kota Weleri yang hanya berada terpusat di daerah pusat kota, padahal penduduk di kelurahan/desa di sekitar jalan lingkar juga membutuhkan keberadaan pusat pelayanan yang memadai dan terjangkau.

Dengan memperhatikan kondisi permasalahan di atas, maka perlu ada upaya pengendalian pemanfaatan ruang di kawasan jalan lingkar Kota Weleri, sehingga perlu dikaji yaitu:

***Bagaimana upaya pengendalian pemanfaatan lahan di kawasan jalan lingkar Kota Weleri ?***

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah mengembangkan arahan pemanfaatan ruang, dengan menentukan lokasi pusat pelayanan sebagai upaya dalam pengendalian pemanfaatan ruang, di kawasan jalan lingkar Kota Weleri.

### **1.3.2 Sasaran Penelitian**

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka sasaran dalam penelitian ini adalah:

1. Identifikasi terhadap karakteristik pola pemanfaatan lahan.
2. Analisis Pola Pemanfaatan Ruang (*zoning*) berdasarkan kesesuaian lahan.
3. Identifikasi ketersediaan pelayanan publik yang terdiri dari beberapa variabel yaitu : fasilitas Pendidikan, Kesehatan, Peribadatan, Perdagangan/jasa dalam tingkat kelurahan/desa.
4. Analisis penentuan lokasi pusat pelayanan.
5. Analisis Transportasi jalan lingkar kota Weleri.
6. Merekomendasikan/menyimpulkan lokasi pusat pelayanan sebagai arahan pengembangan kawasan, dalam upaya pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar Kota Weleri

## **1.4 Ruang Lingkup Penelitian**

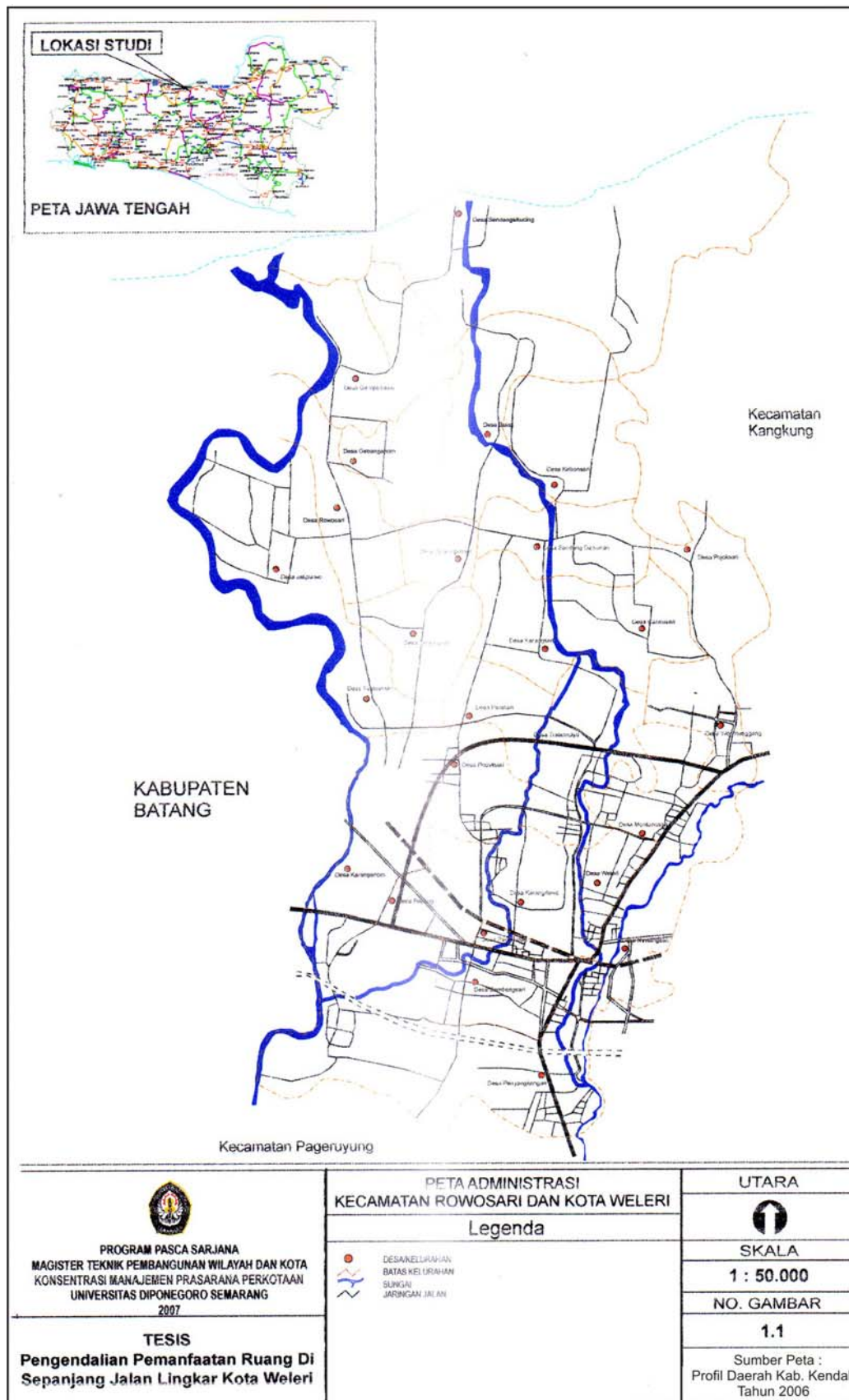
### **1.4.1 Ruang Lingkup Spasial**

Ruang lingkup wilayah penelitian ini secara makro adalah Kecamatan Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari, sedangkan secara mikro adalah kawasan pada koridor jalan lingkar Kota Weleri. Lebih jelasnya mengenai gambaran ruang lingkup wilayah studi, dapat dilihat pada Gambar 1.1.

### **1.4.2 Ruang Lingkup Substansial**

Ruang lingkup substansi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah, arahan pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di jalan

lingkar Kota weleri. Yang dimaksud dengan arahan pusat pelayanan adalah menentukan lokasi pusat pelayanan di sepanjang jalan lingkar kota Weleri sebagai kawasan pengembangan pusat pertumbuhan kegiatan. Sedangkan pengendalian pemanfaatan ruang ialah menjaga kesesuaian pemanfaatan ruang dengan fungsi ruang yang ditetapkan dalam rencana tata ruang kota Weleri.



Penentuan pusat pelayanan di jalan lingkar Kota Weleri dilakukan dengan melakukan kajian antara lain:

1. Menganalisis kesesuaian lahan dan pola pemanfaatan ruang di wilayah studi.
2. Mengidentifikasi pusat pelayanan yang terdiri dari beberapa variabel yaitu: fasilitas Pendidikan, Kesehatan, Peribadatan, Perdagangan/jasa dalam tingkat kelurahan.
3. Analisis transportasi jalan lingkar Kota weleri.
4. Kelayakan lahan di jalan lingkar Kota weleri.

### **1.5 Kerangka Pemikiran Studi**

Penelitian mengenai pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar Kota Weleri dilatarbelakangi oleh adanya perubahan penggunaan lahan disekitar kawasan jalan lingkar serta kurang meratanya penyebaran pelayanan publik di Kota Weleri.

Perkembangan penggunaan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri tersebut membutuhkan adanya instrumen pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar. Dalam penelitian ini, instrumen pengendalian pemanfaatan ruang dibatasi pada pola pemanfaatan ruang dengan penentuan lokasi pusat pelayanan.

Beberapa analisis yang dilakukan dalam penentuan lokasi pusat pelayanan tersebut antara lain analisis penentuan pusat pelayanan, analisis zonasi pemanfaatan ruang, serta analisis transportasi jalan lingkar Kota Weleri.

Dalam analisis penentuan lokasi pusat pelayanan tersebut, diharapkan dapat memperoleh sesuatu rekomendasi terhadap pengaturan pola pemanfaatan lahan dengan penentuan lokasi pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di Kota Weleri, agar pembangunan kawasan tidak tumbuh secara linier disepanjang jalan lingkar, sehingga fungsi jalan arteri dapat tetap dipertahankan seperti terlihat pada gambar 1.2. Kerangka Pikir Penelitian.

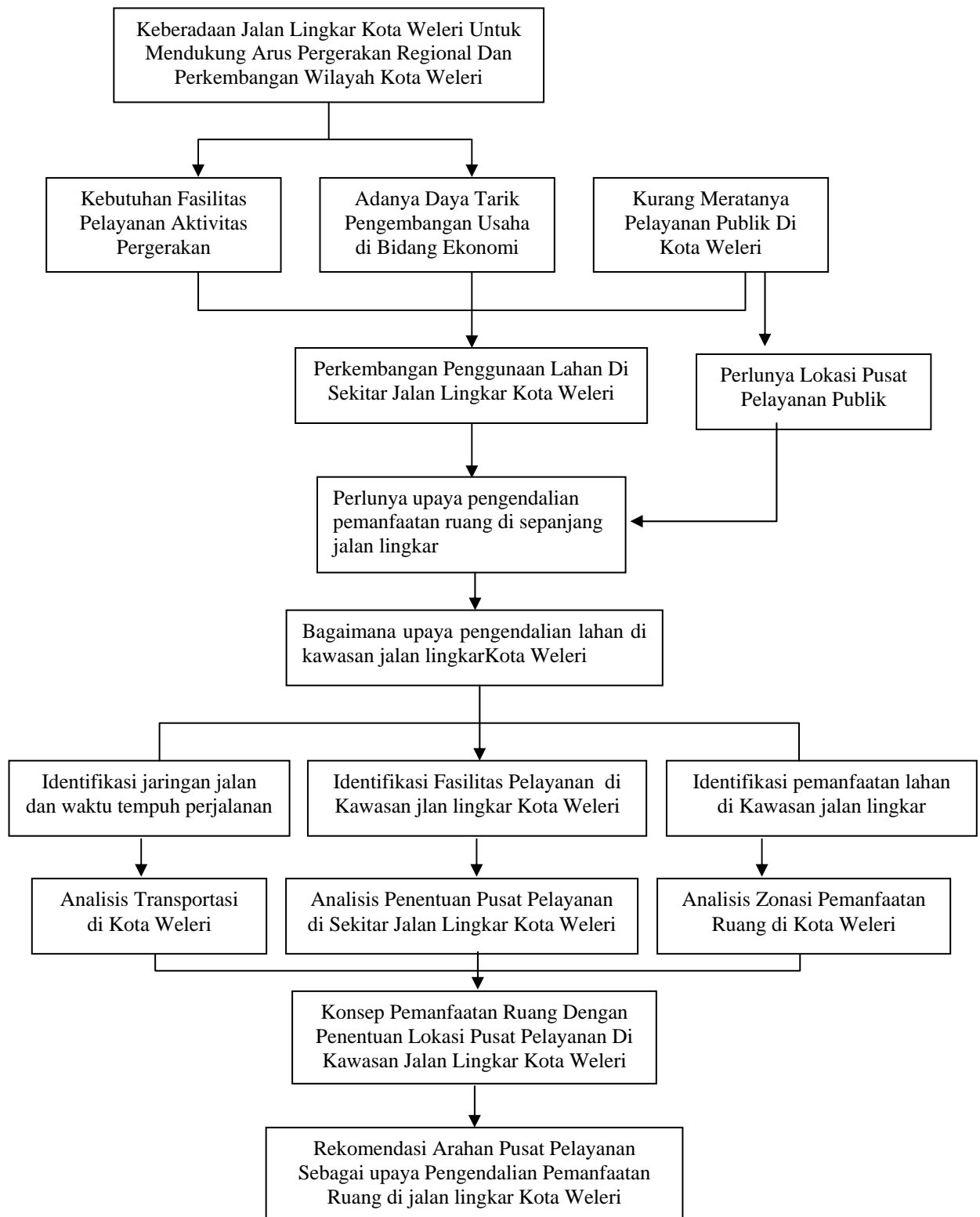
## **1.6 Metodologi Penelitian**

### **1.6.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian merupakan suatu definisi sebagai alat untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tertentu dan untuk menyelesaikan masalah ilmu ataupun praktis. Metode yang dipergunakan adalah Analisis Kuantitatif, dengan tujuan untuk mengetahui pemanfaatan ruang disekitar jalan lingkar kota Weleri dan penentuan lokasi pusat pelayanan di kawasan jalan lingkar.

### **1.6.2 Metode Penelitian**

Metode penelitian merupakan suatu kerangka pendekatan pola pikir dalam rangka menyusun suatu penelitian yang dilakukan untuk mengarahkan proses berpikir dalam memecahkan suatu persoalan dalam suatu kegiatan penelitian, sehingga tercapai hasil yang diinginkan. Atau dengan kata lain, metode penelitian juga merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian merupakan alat ukur apa yang diperlukan dalam melaksanakan penelitian.



Sumber : Hasil Analisis, 2007

**GAMBAR 1.2**  
**KERANGKA PIKIR PENELITIAN**

Tahapan pelaksanaan studi meliputi tahap persiapan, tahap pengumpulan data, dan tahap analisis, seperti yang diuraikan dalam matrik kegiatan studi arahan pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di jalan lingkaran Kota Weleri pada Tabel I.1.

### **1.6.3 Pengumpulan Data**

Data merupakan gambaran tentang suatu keadaan atau persoalan yang dikaitkan dengan tempat dan waktu, yang merupakan dasar suatu perencanaan dan merupakan alat bantu dalam pengambilan keputusan. Masalah, tujuan, dan hipotesa penelitian, untuk sampai pada suatu kesimpulan harus didukung oleh data-data yang relevan. Relevansi data dengan variabel-variabel penelitian didasari oleh metode pendekatan masalah yang relevan (*Riduwan, 2005: 112*).

Pada suatu proses penelitian, tahapan pengumpulan data merupakan tahapan yang harus direncanakan untuk mendapatkan suatu hasil yang optimal yang sesuai dengan tujuan dan sasaran penelitian pada proses-proses selanjutnya.

Sumber-sumber data yang dibutuhkan guna penyusunan studi ini adalah:

#### **1. Data Sekunder**

Sumber sekunder merupakan sumber data yang berasal dari dinas/instansi yang terkait dengan studi untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan untuk kegiatan analisis, disamping itu data sekunder lainnya adalah studi literatur untuk mendapatkan literatur yang berkaitan dengan studi.

**TABEL.I.1**  
**MATRIK KEGIATAN STUDI**  
**ARAHAN PUSAT PELAYANAN SEBAGAI UPAYA PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

No.	Sasaran Studi	Data	Proses	Output	Alur Kegiatan
1.	Identifikasi terhadap karakteristik pola pemanfaatan lahan dan struktur Tata Ruang Kota Weleri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peta penggunaan lahan</li> <li>Data penggunaan lahan</li> </ul>	Kompilasi data penggunaan lahan di Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari	Deskripsi mengenai penggunaan lahan di Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari.	
2.	Identifikasi Lalu Lintas jalan Lingkar kota Weleri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data LHR Jalan Lingkar Kota Weleri</li> </ul>	Kompilasi data LHR jalan Lingkar Kota Weleri.	Deskripsi mengenai karakteristik jalan Lingkar Kota Weleri.	
3.	Identifikasi ketersediaan pelayanan publik yang terdiri dari beberapa variabel yaitu : fasilitas Pendidikan, Kesehatan, Peribadatan, Perdagangan/jasa dalam tingkat kelurahan/desa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Data Fasilitas Publik di Kota Weleri dan Rowosari</li> </ul>	Kompilasi data ketersediaan fasilitas publik di Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari.	Deskripsi mengenai ketersediaan fasilitas publik di Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari.	
4.	Analisis Pola Pemanfaatan Ruang ( zoning ) berdasarkan kesesuaian lahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil identifikasi pola pemanfaatan lahan</li> </ul>	Teknik overlay peta berdasarkan klasifikasi penentuan kawasan lindung dan budidaya menurut SK Mentan No. 837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982 dan pedoman penyusunan pola pemanfaatan ruang ( zoning regulation )	Pola pemanfaatan ruang yang sesuai dengan kaidah kesesuaian lahan dan pedoman penentuan pola penggunaan lahan ( Peta 4.5 )	
5.	Analisis penentuan lokasi pusat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil identifikasi ketersediaan fasilitas publik di Kecamatan Rowosari dan Kota Weleri</li> </ul>	Teknik analisis menggunakan Skatogram Guttman dan Indeks Sentralitas Marshaal.	Lokasi pusat pelayanan di Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari (Peta 4.6)	
6.	Analisis Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil identifikasi Transportasi jalan lingkar Kota Weleri</li> </ul>	Penilaian tingkat pelayanan jalan berdasarkan MKJI	Pelayanan jalan lingkar Kota Weleri.	
7.	Merekomendasikan/ menyimpulkan lokasi pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan Lingkar Kota Weleri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hasil analisis</li> </ul>	Sintesis dari berbagai hasil analisis	Rekomendasi pusat pelayanan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri.	

Teknik pengumpulan data sekunder

Pengumpulan data dilakukan melalui survai ke beberapa dinas/instansi pemerintah yang diharapkan dapat menjadi sumber data, yaitu:

- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Kendal
- Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Kendal.
- Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah Kabupaten Kendal.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Kendal

2. Data Primer

Data primer dikumpulkan melalui survai primer yang dilakukan melalui pengamatan dan pengukuran atau penghitungan langsung (observasi) di lapangan, melalui wawancara kepada para masyarakat yang mengetahui keadaan dan kondisi kawasan.

**TABEL I.2**  
**KEBUTUHAN DATA**

No.	Data	Jenis	Bentuk	Kegunaan	Sumber
1	<i>Kebijaksanaan</i>				
	RTRW Kab. Kendal RDTRK Weleri RTRK Weleri	Sekunder	Deskripsi dan peta	▪ Kajian kegiatan pemanfaatan ruang kawasan	Bappeda Kab. Kendal
2	<i>Kondisi Makro</i>				
	Data Fisik Kota dan Tata Guna Lahan Kota Weleri	Sekunder	Deskripsi dan peta	▪ Kajian terhadap poladankecenderungan pemanfaatan lahan Kota Weleri ▪ Kajian peruntukan lahan ▪ Kajian kependudu	Bappeda, BPN Kab. Kendal
3	<i>Kawasan Jalan lingkar Kota Weleri</i>				

No.	Data	Jenis	Bentuk	Kegunaan	Sumber
	Ketersediaan sarana & prasarana perkotaan	Primer	Deskripsi dan peta	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kajian elemen perancangan kota</li> <li>▪ Kajian tingkat besaran ruang</li> </ul>	Masyarakat penghuni dan sekitar
	Kondisi pola perkembangan tata ruang				
	Kebijakan/peraturan/standar	Sekunder	Deskripsi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kajian kebijakan normatif</li> </ul>	BPN

Sumber : Hasil Analisis, 2007

#### 1.6.4 Teknik Analisis

Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui pengaturan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkaran kota Weleri sebagai instrumen pengendalian pemanfaatan lahan. Teknik analisis tersebut adalah sebagai berikut:

##### 1.6.4.1 Teknik Analisis Pola Pemanfaatan Ruang (Zonasi)

Dalam analisis pola pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkaran, akan menggunakan suatu konsep pemanfaatan ruang yang mengelompok pada suatu kawasan yang merupakan suatu bentuk pusat-pusat pelayanan/kegiatan di sekitar jalan lingkaran, sehingga diharapkan pada kawasan lainnya tetap dapat dipertahankan sebagai daerah bebas terbangun. Analisis zonasi ini merupakan tahapan untuk mengetahui secara lebih dalam mengenai pola/zona pemanfaatan ruang di Kota Weleri. Teknik analisis yang digunakan adalah mendeskripsikan keadaan tata guna tanah yang kemudian diarahkan untuk menggambarkan zona kesesuaian lahan berbagai aktivitas perkotaan.

#### **1.6.4.2 Teknik Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri**

Teknis analisis dalam penentuan pusat pelayanan di sekitar jalan lingkar dengan menggunakan Skalogram Guttman. Metode ini bertujuan untuk menilai kemampuan pusat pelayanan berdasarkan ketersediaan fasilitasnya.

Analisis skalogram yang dipakai dalam metode ini terdiri dari dua perubah yaitu perubah fasilitas pada bagian kolom dan perubah pusat pelayanan pada bagian baris. Kedua perubah tersebut disusun sehingga dapat diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Pusat yang paling lengkap ditempatkan dalam baris pertama, begitu seterusnya sampai pusat yang paling kurang fasilitasnya pada baris terakhir.
2. Fasilitas yang paling banyak dimiliki ditempatkan pada kolom pertama, begitu seterusnya sampai fasilitas yang paling jarang dimiliki oleh masing-masing pusat pelayanan.

Dengan demikian maka akan dapat diperoleh pengelompokan pusat pelayanan berdasarkan fasilitas yang dimiliki. Pusat pelayanan yang berada pada baris teratas dianggap mempunyai kemampuan pelayanan paling tinggi, begitu seterusnya sampai pada pusat pelayanan yang berada pada baris terakhir yang berarti memiliki kemampuan pelayanan paling rendah.

Hasil skalogram Guttman perlu diuji kelayakannya dengan menggunakan Coefficien of Reproducibility (COR) yang bernilai lebih besar dari 0,90 (Nei, 1987, 88).

Koefisien diperoleh dengan mempergunakan rumus :

$$COR = 1 - \frac{\text{jumlah kesalahan}}{\text{jumlah pernyataan} \times \text{jumlah responden}}$$

Setelah dalam analisis Skalogram ditemukan suatu wilayah pusat pelayanan, maka selanjutnya dikaji mengenai penentuan persimpangan sebidang sebagai jalur pergerakan menuju pusat pelayanan yang direncanakan.

#### **1.6.4.3 Teknik Analisis Transportasi Jalan Lingkar Kota Weleri**

Pendekatan deskriptif digunakan untuk menggambarkan dan mengetahui sistem jaringan jalan Kota Weleri, pola pergerakan di kawasan jalan lingkar Kota weleri, bukaan median di jalan lingkar Kota Weleri serta perhitungan kecepatan perjalanan atau waktu perjalanan dengan membandingkan dua ruas jalan yaitu, melewati jalan lingkar Kota weleri dan melewati jalan utama pusat kota Weleri.

Data yang dibutuhkan dalam analisis ini adalah data kualitatif dan data kuantitatif. Setelah data terkumpul, data kualitatif dianalisis secara naratif menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan, sedangkan data kuantitatif dianalisis, di jumlahkan, diklasifikasi, dan dipresentasikan.

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam laporan Tesis tentang Arahan Pusat Pelayanan sebagai Upaya Pengendalian Pemanfaatan Ruang di Jalan Lingkar Kota Weleri ini mencakup:

**BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan latar belakang penelitian, perumusan masalah dan pentingnya penelitian ini, juga dijelaskan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, ruang lingkup substansial dan spasial untuk membatasi pembahasan materi maupun wilayah penelitian, kerangka pemikiran, meto-dologi penelitian serta sitematika penulisan.

**BAB II KAJIAN PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI SEKITAR JALAN LINGKAR**

Bab ini menjelaskan pengertian maupun teori-teori yang berisi tentang kajian teoritis yang mendukung studi, hal-hal yang terkait dengan konfigurasi jalan, struktur tata ruang dan fasilitas pelayanan kota, kebijakan yang berhubungan dengan studi.

**BAB III GAMBARAN UMUM KOTA WELERI**

Bab ini menjelaskan gambaran umum kondisi wilayah studi yang merupakan lingkup makro dari studi ini yang terdiri dari data dan informasi yang mendukung.

**BAB IV ANALISIS ARAHAN PUSAT PELAYANAN SEBAGAI UPAYA PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

Bab ini menguraikan analisis-analisis yang dipergunakan dalam mengendalikan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri, yaitu diantaranya analisis pola pemanfaatan ruang, analisis

penentuan lokasi pusat pelayanan serta analisis transportasi di Kota Weleri.

## **BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dan rekomendasi penelitian yang didasarkan pada hasil temuan pada tahap analisis.

## **BAB II**

### **KAJIAN PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI SEKITAR JALAN LINGKAR**

#### **2.1 Konsep Tata Ruang**

##### **2.1.1 Ruang**

Menurut Mabogunje, dalam Jayadinata, (1999: 12), ada 3 macam ruang;

1. Ruang mutlak, yang merupakan wadah bagi unsur-unsur yang ada di dalam ruang itu. Misalnya ruang permukaan bumi adalah wadah bagi berbagai benua, laut, gunung, kota dan sebagainya.
2. Ruang relatif, adalah ruang berdasarkan jarak dan sarana, jika tempat A dan B berdekatan tetapi tidak ada jalan, sedangkan tempat A dan C berjauhan tetapi ada jalan dan sarana angkutan, maka disebut bahwa jarak AC relatif lebih kecil dan relatif berdekatan dan ruangnya relatif kecil.
3. Ruang relasi, yang melibatkan unsur-unsur yang mempunyai relasi satu sama lain dan saling berinteraksi. Ruang relasi mengandung unsur-unsurnya atau bagian-bagiannya yang saling berinteraksi, sehingga jika unsur-unsur itu berubah sebagai interaksi, maka dikatakan bahwa ruang itu berubah.

Menurut UU No. 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang, yang dimaksud dengan ruang adalah wadah secara keseluruhan yang meliputi ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara sebagai satu-kesatuan wilayah, dengan interaksi sistem sosial (yang meliputi manusia dengan sosial, ekonomi, dan budaya) dengan ekosistem sumber daya alam dan sumber daya buatan berlangsung.

### **2.1.2 Wilayah**

Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya, yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Suatu wilayah (*region*), merupakan kesatuan alam, yaitu alam yang serba sama, atau homogen, atau seragam (*uniform*), dan kesatuan manusia, yaitu masyarakat serta kebudayaannya yang serbasama yang mempunyai ciri khas, sehingga wilayah tersebut dapat dibedakan dari wilayah yang lain (Jayadinata, 1999: 12).

### **2.1.3 Tata Ruang**

Tata ruang adalah wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang, baik direncanakan maupun tidak (Kodoatie, 2005: 291). Yang dimaksud dengan wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk ruang lingkungan alam, lingkungan sosial, dan lingkungan buatan secara hirarkis dan struktural berhubungan satu dengan lainnya membentuk tata ruang. Wujud struktural pemanfaatan ruang diantaranya meliputi hirarki pusat pelayanan seperti; pusat kota, pusat lingkungan, pusat pemerintahan, prasarana jalan. Yang dimaksud dengan pola pemanfaatan ruang adalah bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi serta karakter kegiatan manusia dan/atau kegiatan alam.

#### 2.1.4 Zona

Menurut pedoman penyusunan pola pemanfaatan ruang Departemen Perumahan dan Prasarana Wilayah, 2005 yang dimaksud dengan Zona adalah:

1. Kategori penggunaan atau aktivitas lahan, bangunan, struktur atau aktivitas yang diijinkan oleh hukum yang berlaku;
2. Suatu area yang digambarkan dalam sebuah peta rencana zoning serta disusun dan dirancang berdasarkan suatu peraturan untuk penggunaan khusus;
3. Suatu area dalam hubungannya dengan ketetapan peraturan terkait; penggunaan tertentu dari suatu lahan, bangunan dan struktur diijinkan dan penggunaan lainnya dibatasi, dimana lapangan dan lahan terbuka diwajibkan; sementara untuk kapling, batas ketinggian bangunan dan persyaratan lainnya ditetapkan, semua yang terlebih dahulu diidentifikasi untuk zona dan wilayah penggunaan dilakukan.
4. Bagian wilayah kota, jalan, gang, dan jalan umum lainnya, yang merupakan penggunaan tertentu dari sebuah lahan, lokasi dan bangunan tidak diijinkan, dimana lapangan tertentu dan ruang terbuka diwajibkan dan batas ketinggian bangunan tertentu ditetapkan.

Sedangkan *zoning* adalah suatu pembagian wilayah kedalam beberapa kawasan sesuai dengan fungsi dan karakteristik semula atau diarahkan bagi pengembangan fungsi-fungsi lain.

Alat analisis utama yang dipergunakan dalam mengkaji pola pemanfaatan ruang (*zoning*) ini adalah penilaian untuk penentuan kelayakan lahan menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982.

Menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982, kelayakan lahan dapat ditentukan dengan melakukan penilaian terhadap aspek fisik tanah dan kondisi kelerengan lapangan serta jumlah curah hujan yang ada di daerah tersebut. Kriteria penilaian kelayakan lahan menurut SK Mentan No.837/KPTS/-UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982 tersebut menghasilkan suatu zonasi kelayakan lahan yang dapat dibudidayakan dan tidak dapat dibudidayakan (area lindung). Penilaian untuk penentuan kelayakan lahan menurut SK Mentan No. 837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982 disajikan dalam tabel berikut ini:

**TABEL II.1**  
**KRITERIA DAN TATA CARA PENETAPAN**  
**KAWASAN LINDUNG DAN BUDIDAYA**

No	Fungsi Kawasan	Total Nilai Skor
1	Kawasan Lindung	>175
2	Kawasan Penyangga	125 – 174
3	Kawasan Budidaya Tanaman Tahunan	<125
4	Kawasan Budidaya Tanaman Semusim	<125
5	Kawasan Pemukiman	<125

Sumber : SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982

Keterangan : Total nilai skor dari tiga faktor yang dinilai : lereng, Jenis tanah menurut kepekaan terhadap erosi, Curah hujan harian rata- rata

Fungsi kawasan yang tertera pada tabel di atas merupakan klasifikasi fungsi kawasan yang memiliki pengertian sebagai berikut:

- 1) Kawasan lindung adalah adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumberdaya buatan, sehingga di dalam kawasan lindung tersebut

tidak diperbolehkan didirikan suatu bangunan, kecuali mempunyai fungsi sebagai pendukung fungsi lindung.

- 2) Kawasan penyangga adalah kawasan yang ditetapkan sebagai penyeimbang antara kawasan budidaya dan kawasan lindung.
- 3) Kawasan budidaya tanaman tahunan adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan sebagai perusahaan tanaman tahunan (perkebunan)
- 4) Kawasan budidaya tanaman semusim adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan sebagai perusahaan tanaman musiman (pertanian)
- 5) Kawasan permukiman adalah kawasan yang mempunyai kegiatan sebagai tempat pemukiman, pelayanan jasa pemerintah, serta pelayanan sosial ekonomi.

Tabel II.2 menunjukkan deskripsi nilai dari variabel kelas lereng dalam penentuan lahan budidaya dan non budidaya. Nilai yang didapat dari tingkatan kelas kelerengan lahan bukan merupakan hal yang final yang digunakan dalam penentuan kawasan.

**TABEL II.2**  
**KELAS LERENG DAN NILAI SKOR**

No	Kelas Lereng	Lereng (%)	Deskripsi	Skor
1	I	0 – 8	Datar	20
2	II	8 – 15	Landai	40
3	III	15 – 25	Agak curam	60
4	IV	25 – 45	Curam	80
5	V	> 45	Sangat curam	100

*Sumber SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982*

Penilaian terhadap jenis tanah didasarkan pada kepekaan terhadap erosi. Tabel II.3 menunjukkan kelas jenis tanah pada proses penentuan kawasan budidaya dan non budidaya.

**TABEL II.3**  
**KELAS TANAH MENURUT KEPEKAAN EROSI DAN NILAI SKOR**

No	Kelas Tanah	Jenis Tanah	Deskripsi Terhadap Erosi	Nilai Skor
1	I	Alluvial, tanah clay, planosol, hidromorf kelabu, laterit air tanah	Tidak peka	15
2	II	Latosol	Kurang peka	30
3	III	Brown forest soil, non caltic brown, mediteran.	Agak peka	45
4	IV	Andosol, laterit, grumosol, podosol, podsolic.	Peka	60
5	V	Regosol, litosol, organosol, renzina.	Sangat peka	75

Sumber SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982

**TABEL II.4**  
**INTENSITAS HUJAN HARIAN RATA-RATA DAN NILAI SKOR**

No.	Kelas	Interval (mm/hari)	Deskripsi	Nilai Skor
1	I	0 – 13,6	Sangat rendah	10
2	II	13,6 – 20,7	Rendah	20
3	III	20,7 – 27,7	Sedang	30
4	IV	27,7 – 34,8	Tinggi	40
5	V	> 34,8	Sangat tinggi	50

Sumber SK Menteri Pertanian .837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982

## 2.2 Pusat Pelayanan Kota

### 2.2.1 Teori Pusat Pelayanan

Berdasarkan asumsi Christaller, seorang geograf Jerman pada tahun 1993 dalam Rondinelli, 1985: 5, teori pusat pelayanan sebenarnya berdasarkan konsep tempat pusat (*central place*). Christaller mengemukakan bahwa *central place* adalah pemukiman-pemukiman atau tempat pusat yang melayani penduduk dari wilayah sendiri dan juga wilayah *hinterland*. Untuk mendukung terselenggaranya

kegiatan di pusat-pusat pelayanan terdapat tiga unsur yaitu, yaitu Daldjoeni, 1992: 101 dan Glasson, 1977: 134):

- Hirarki: Tingkatan pelayanan dimulai dari pelayanan tingkat rendah yang terdapat di pusat-pusat kecil (kota kecil) sampai pada pelayanan tingkat tinggi yang terdapat di pusat-pusat besar (kota besar).
- Penduduk ambang: Jumlah penduduk minimum yang dapat mendukung kegiatan pelayanan, sehingga jenis fasilitas tertentu membutuhkan penduduk ambang (*threshold population*) yang berbeda dengan fasilitas lainnya.
- Lingkup pasar: jarak maksimum yang bisa ditempuh oleh penduduk menuju suatu pusat pelayanan, jika di luar jarak pelayanan tersebut maka penduduk akan mencari pusat lain. Lingkup pasar juga dapat dikatakan batas pengaruh suatu pusat pelayanan terhadap wilayah sekitarnya.

### **2.2.2 Hirarki Pelayanan**

Menurut Rondinelli dan Ruddle hirarki pelayanan di negara sedang berkembang dapat dibagi menjadi empat tingkatan pelayanan, yaitu (Rondinelli, 1978: 64-67, 175-180):

#### **1. Pusat Desa (*Village Service Centre*).**

Pusat desa merupakan pemukiman dengan berbagai kriteria, yaitu: Pertama, menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan dasar yang dapat meningkatkan kualitas hidup penduduk di sekitar wilayah perdesaan. Kedua, memiliki fasilitas yang diperlukan untuk memacu kegiatan non pertanian yaitu aktifitas industri skala kecil (industri rumah tangga) dan meningkatkan produk-

tivitas pertanian. Ketiga, merupakan pusat yang menyediakan pelayanan dasar dan berbagai kebutuhan rumah tangga dan kegiatan pertanian bagi desa-desa terpencil dan wilayah pertanian yang terisolasi. Keempat, memiliki organisasi kemasyarakatan yang dapat meningkatkan partisipasi penduduk dalam melaksanakan pembangunan. Kelima, terletak pada titik simpul (fisik, ekonomi dan sosial) yang menghubungkan wilayah perdesaan dengan kota kecil dan pusat wilayah.

## 2. Kota Kecil/Kota Pasar (*Market Town: Small City*).

Fungsi utama kota ini adalah untuk kegiatan pemasaran terutama produk pertanian perdesaan dan berperan dalam menghubungkan kehidupan perkotaan dan perdesaan. Hal ini dapat terlaksana dengan adanya berbagai fasilitas dan kelembagaan untuk koleksi dan distribusi barang dan jasa ke kota yang lebih besar.

## 3. Kota Menengah Pusat wilayah regional (*Regional Centre*).

Pusat Wilayah ini berperan penting dalam proses transformasi dan pengembangan ekonomi wilayah serta struktur ruang. Karena secara sosial dan ekonomi kehidupan di kota menengah sangat beragam maka terjadi interaksi antara pola hidup modern (perkotaan) dengan pola tradisional (perdesaan). Kota ini juga berperan dalam menyerap penduduk migran dari desa serta menciptakan suatu mekanisme sehingga penduduk-penduduk dari desa dapat menyesuaikan diri dengan struktur ekonomi kota. Kota ini dilihat dari karakteristik fisiknya, merupakan gabungan antara wilayah yang memiliki karakter desa dengan wilayah yang berkarakter kota.

#### 4. Kota Utama (*Primacy City*).

Kota ini berperan sebagai pusat utama dan merupakan tingkat pelayanan paling tinggi dalam melayani seluruh kegiatan dan memiliki kedudukan yang sangat dominan. Adapun kegiatan yang terdapat di kota utama adalah komersial, jasa, administrasi pemerintahan, pendidikan, industri dan perdagangan, dengan pertumbuhan ekonomi yang mengalami transformasi menuju ke kegiatan tersier.

### **2.3 Variabel-variabel penentuan lokasi pusat pelayanan**

Lokasi pusat pelayanan adalah suatu wilayah dalam administrasi yang memiliki hirarki tertinggi dari gambaran beberapa variable antara lain :

1. Fasilitas Perumahan
2. Fasilitas Pelayanan Pendidikan.
3. Fasilitas Pelayanan Kesehatan
4. Fasilitas Pelayan Peribadatan
5. Fasilitas Pelayanan Perdagangan dan Jasa
6. Fasilitas Pelayanan Rekreasi dan Olahraga
7. Fasilitas Pelayanan Administrasi

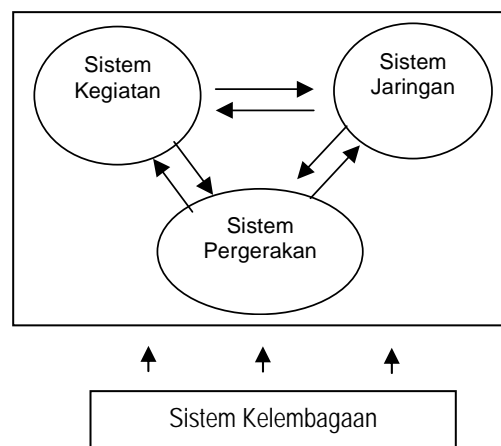
### **2.4 Sistem Transportasi**

Tujuan dari perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta lokasi kebutuhan transportasi pada masa mendatang atau pada rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi (Tamin, 1997:45).

Transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. (Miro; 1997, 53). Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut, jika salah satu dari tiga dimensi tersebut tidak ada maka bukanlah transportasi. Sementara itu Ofyar Z. Tamin menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu :

1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan prasarana transportasi
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem kelembagaan

Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro seperti terlihat pada Gambar 2.1



Sumber : Tamin, 1997

**GAMBAR 2.1**  
**SISTEM TRANSPORTASI MAKRO**

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menimbulkan pergerakan manusia atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Perubahan pada sistem kegiatan akan membawa pengaruh pada sistem jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula dengan perubahan pada sistem jaringan akan mengakibatkan sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.

#### **2.4.1 Jaringan Transportasi**

Jaringan transportasi secara teknis terdiri atas (Munawar, 2005, 125) :

1. Simpul (*node*), yang dapat berupa terminal, stasiun KA, Bandara, Pelabuhan.
2. Ruas (*link*), yang berupa jalan raya, jalan rel, rute angkutan udara, alur kepulauan Indonesia (ALKI). Fasilitas penyeberangan bukan merupakan simpul, melainkan bagian dari ruas, yang sering juga disebut sebagai jembatan yang terapung.

Jaringan transportasi yang dominan berupa jaringan transportasi jalan. Agar transportasi jalan dapat berjalan secara aman dan efisien maka perlu dipersiapkan suatu transportasi jalan yang handal yang terdiri dari ruas dan simpul. Secara makro jaringan jalan harus dapat melayani transportasi yang cepat dan langsung (sehingga efisien) namun juga dapat “memisahkan” sekaligus melayani lalu lintas dengan berbagai tujuan. Untuk itulah dalam menata jaringan jalan perlu dikembangkan sistem hirarki jalan yang jelas dan didukung oleh penataan ruang dan penggunaan lahan. Sistem jaringan jalan dapat dibagi atas:

1) Berdasarkan wewenang pembinaan:

- Jalan Nasional, wewenang pembinaannya oleh pemerintah Pusat;
- Jalan Provinsi, wewenang pembinaannya oleh Pemerintah Provinsi (Gubernur);
- Jalan Kabupaten, wewenang pembinaannya oleh Pemerintah Kabupaten/Kota (Bupati/Walikota);
- Jalan Desa, wewenang pembinaannya oleh masyarakat.

2) Berdasarkan peranan :

- Jalan arteri, yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna;
- Jalan kolektor, yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi;
- Jalan lokal, yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

3) Berdasarkan MST (Muatan Sumbu Terberat):

- Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan lebar  $\leq 2,50$  m dan panjang  $\leq 18$  m dan MST  $\leq 10$  ton.
- Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan lebar  $\leq 2,50$  m dan panjang  $\leq 18$  m dan MST  $\leq 10$  ton.

- Jalan kelas IIIA, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan lebar  $\leq 2,50$  m dan panjang  $\leq 12$  m dan MST  $\leq 8$  ton.
- Jalan kelas IIIB, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan lebar  $\leq 2,50$  m dan panjang  $\leq 12$  m dan MTS  $\leq 8$  ton.
- Jalan kelas IIIC, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan lebar  $\leq 2,10$  m dan panjang  $\leq 9$  m dan MST  $\leq 8$  ton.
- Untuk Jalan desa merupakan jalan yang melayani angkutan pedesaan dan wewenang pembinaannya oleh masyarakat serta mempunyai MST kurang dari 6 ton belum dimasukkan dalam UU No. 13 tahun 1980 maupun PP No. 43 tahun 1993.

#### **2.4.2 Kecepatan Perjalanan atau Waktu Perjalanan Lalu-lintas**

Kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu-lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam (Asmoro, 1990:12). Terdapat dua kategori kecepatan rata-rata. Yang pertama adalah kecepatan waktu rata-rata yaitu rata-rata dari jumlah kecepatan pada lokasi tertentu. Yang kedua adalah kecepatan ruang rata-rata atau kecepatan perjalanan yang mencakup waktu perjalanan dan hambatan. Kecepatan ruang rata-rata dihitung berdasarkan jarak perjalanan dibagi waktu perjalanan pada jalan tertentu. Kapasitas jalan adalah tingkat arus minimum

dimana kendaraan dapat diharapkan untuk melalui suatu potongan jalan pada periode waktu tertentu.

Perhitungan kecepatan perjalanan atau waktu perjalanan dapat diperoleh dari persamaan berikut ini :

$$K = 60 j / W$$

Dimana : K = Kecepatan perjalanan (kpj)

J = panjang rute/seksi (km)

W = waktu tempuh (menit)

Selanjutnya kecepatan rata-rata ruang dapat diperoleh dari persamaan berikut ini :

$$K = 60 nj / \sum W$$

Dimana : K = Kecepatan perjalanan (kpj)

J = panjang rute/seksi (km)

$\sum W$  = jumlah waktu tempuh untuk semua sampel kendaraan (menit)

n = jumlah sampel kendaraan.

## 2.5 Interaksi Guna lahan & Transportasi

Menurut Tasrif, (dalam Dwinanto, 2003:210), aktivitas pembangunan suatu perkotaan dapat digambarkan sebagai interaksi pusat kegiatan produksi sekunder dan tersier. Kegiatan produksi sekunder dan tersier, yaitu bisnis dan manajemen akan menempati lahan di daerah pusat kota sedangkan daerah pinggiran menjadi lahan tempat tinggal dan produksi primer serta sistem jaringan transportasi.

Pergerakan dari interaksi pola guna lahan disebut kegiatan perangkutan, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1991:5). Dari berbagai macam pergerakan akan membentuk sistem transportasi yang akan mempengaruhi pola pengembangan lahan. Pada perkembangannya guna lahan yang terbentuk menyebabkan jarak perjalanan dari rumah ke tempat kerja menjadi semakin jauh dan menyebabkan meningkatnya tuntutan penyediaan kebutuhan sistem transportasi yang lebih memadai untuk dapat mengimbangi kebutuhan pergerakan di perkotaan.

Interaksi antara guna lahan dan transportasi akan menghasilkan aliran manusia dan barang perlu diatur agar tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas. Untuk itu pemahaman mengenai interaksi guna lahan dan transportasi dilakukan untuk memudahkan dalam perencanaan bentuk dan lokasi transportasi serta kebutuhan guna lahan di masa mendatang.

## **2.6 Konsep Pola Guna Lahan**

Pola Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan di setiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat dicirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan aksesibilitas antar guna lahan (Warpani, 1990 :74-77). Secara terperinci, hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

### **a. Jenis kegiatan**

Jenis kegiatan dapat ditelaah dari dua aspek, yaitu yang umum menyangkut penggunaannya (komersial, industri, Permukiman) dan yang khusus

menyangkut sejumlah ciri yang lebih spesifik (daya dukung lingkungan, luas, fungsi). Setiap jenis kegiatan menuntut karakteristik sistem transportasi tertentu, sesuai dengan bangkitan yang ditimbulkan.

b. Intensitas guna lahan

Ukuran intensitas guna lahan dapat ditunjukkan oleh kepadatan bangunan dan dinyatakan dengan nisbah luas lantai perunit luas tanah. Ukuran ini secara khusus belum dapat mencerminkan intensitas pada kegiatan yang bersangkutan. Data ini bersama-sama dengan jenis kegiatan menjelaskan tentang besarnya perjalanan dari setiap zona.

c. Hubungan antar guna lahan

Ukuran ini berkaitan dengan daya hubung antar zona yang terdiri dari jenis kegiatan tertentu. Untuk mengukur tingkat aksesibilitas dapat dikaitkan antara pola jaringan perangkutan kota dengan potensi guna lahan yang bersangkutan.

### **2.6.1 Proses Perubahan Guna Lahan**

Menurut Chapin, (1996:56), perubahan guna lahan adalah interaksi yang disebabkan oleh tiga komponen pembentuk, yaitu sistem pembangunan, sistem aktivitas dan sistem lingkungan hidup. Didalam sistem aktivitas, konteks perekonomian aktivitas perkotaan dapat dikelompokkan menjadi kegiatan produksi dan konsumsi. Kegiatan produksi membutuhkan lahan untuk berlokasi dimana akan mendukung aktivitas produksi diatas. Sedangkan pada kegiatan konsumsi membutuhkan lahan untuk berlokasi dalam rangka pemenuhan kepuasan.

Kegiatan produksi dan konsumsi, keduanya bertemu pada sistem pasar dan harga lahan menjadi nilai standar untuk menentukan nilai lahan. Setiap aktivitas perkotaan memiliki nilai sewa lahan untuk lokasi spesifik, yang dipengaruhi oleh nilai-nilai strategis yang diharapkan dan kemampuan kapasitas pembiayaan. Nilai lahan tertinggi akan mengalahkan kompetisi didalam menawar dan memperoleh lahan untuk berlokasi.

Proses penawaran lahan akan menjadi pertimbangan didalam kebijakan pemerintah Kota didalam bidang pertanahan. Proses didalam pasar menentukan dengan tepat rencana guna lahan tanpa dipengaruhi *trend* pasar, dan kekuatan pasar cukup kuat untuk mempertahankan rencana guna lahan sekarang sehingga rencana guna lahan dapat diabaikan.

Pada aspek penawaran, nilai harga lahan mengindikasikan tingkat keuntu-ngan dari beberapa lokasi, komponen dari Tingkat keuntungan terdiri dari nilai potensial lokasi yang mendukung kegiatan produktifitas dan pemenuhan tingkat kepuasan dari aspek permintaan.

Komponen utama dari tingkat keuntungan lokasi didalam studi adalah aksesibilitas, dan Tingkat pelayanan (*Level of Service*). Kedua komponen ini dibentuk oleh sistem pembangunan, yaitu dari investasi publik atau swasta.

Idealnya, investasi sistem pembangunan, yaitu lokasi dan beberapa guna lahan mengacu pada rencana guna lahan yang bertujuan untuk mengefektifkan pembangunan untuk menciptakan pertumbuhan sistem aktivitas secara langsung.

Chapin, Kaiser, dan Godschalk (1996:92) berpendapat, perubahan guna lahan juga dapat terjadi karena pengaruh perencanaan guna lahan setempat yang

merupakan rencana dan kebijakan guna lahan untuk masa mendatang, proyek pembangunan, program perbaikan pendapatan, dan partisipasi dalam proses pengambilan keputusan dan pemecahan masalah dari pemerintah daerah. Perubahan guna lahan juga terjadi karena kegagalan mempertemukan aspek pasar dan politis dalam suatu manajemen perubahan guna lahan.

Perubahan guna lahan secara umum artinya adalah menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian *land economics*, pengertiannya difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non pertanian atau perkotaan. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982:128):

1. Perluasan batas kota
2. Peremajaan di pusat kota
3. Perluasan jaringan infrastruktur terutama jaringan transportasi
4. Tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu.

Menurut (Sujarto, 1992:66) faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan di perkotaan adalah :

### **1. Topografi**

Topografi merupakan faktor pembatas bagi perkembangan suatu kawasan karena topografi tidak dapat berubah kecuali dalam keadaan yang labil. Meskipun demikian usaha yang dilakukan manusia untuk mengubah topografi atau mengatasi keadaan ketinggian, kelerengan tanah; misalnya menggali bukit, menguruk tanah reklamasi laut/rawa.

## 2. Penduduk

Perkembangan penduduk menyebabkan kebutuhan lahan untuk Permukiman meningkat sebagai akibat langsung dari pemenuhan kebutuhan Permukiman. Peningkatan kebutuhan lahan untuk permukiman sudah tentu diikuti oleh tuntutan kebutuhan lahan untuk sarana dan prasarana serta fasilitas yang lain.

## 3. Nilai lahan

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinants*).

Dalam perspektif ekonomi, penggunaan sebidang lahan perkotaan ditentukan pasar lahan perkotaan (*the urban land market*). Ini berarti bahwa lahan merupakan komoditi yang diperdagangkan, sehingga penggunaannya ditentukan oleh tingkat *demand* dan *supply*. Sesuai dengan teori keseimbangan klasik harga lahan menjadi fungsi biaya yang menjadikan lahan produktif dan fungsi pendapatan dari pengembangan suatu lahan. Seperti yang diungkapkan (Santoso, 1999:97), secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya adalah penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Jadi faktor ekonomi menjadi pegangan dalam pengambilan keputusan untuk mengembangkan sebidang lahan.

#### 4. Aksesibilitas

Menurut Black, (1981:21) bahwa aksesibilitas merupakan suatu konsep yang menggabungkan (mengkombinasikan): sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menggabungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan (Miro, 2002:54).

Untuk keperluan pengukuran tingkat kemudahan ini, sangat diperlukan suatu kinerja atau metode kuantitatif. Ukuran kuantitatif ini dapat menyatakan apakah tingkat kemudahan (aksesibilitas) pencapaian suatu petak lahan tinggi atau rendah. Salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak fisik dua tata guna lahan (dalam kilometer). Kalau kedua tata guna lahan mempunyai jarak yang berjauhan secara fisik, maka aksesnya dikatakan rendah, demikian pula sebaliknya. Akan tetapi, faktor jarak ini tidak dapat sendirian saja digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat akses dua tata guna lahan (Tamin, Ofyar Z, 1997:120), karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan tidak dapat dikatakan tinggi tingkat akses (pencapaiannya) apabila antara zona (guna lahan) yang satu dengan yang lainnya tidak terdapat prasarana jaringan transportasi yang menghubungkannya.

Faktor lain yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses, adalah pola pengaturan tata guna lahan. Karena dalam pola pengaturan tata guna lahan ini

akan terdapat keberagaman pola pengaturan yang disebabkan berpencarnya lokasi petak lahan secara geografis dan masing-masing petak lahan tersebut berbeda pula jenis kegiatannya dan intensitas (kepadatan) kegiatannya.

#### **5. Prasarana dan sarana**

Kelengkapan sarana dan prasarana, sangat berpengaruh dalam menarik penduduk untuk bermukim disekitarnya, sehingga dapat menarik pergerakan penduduk untuk menuju kedaerah tersebut.

#### **6. Daya Dukung Lingkungan**

Kemampuan daya dukung lahan dalam mendukung bangunan yang ada diatasnya, menentukan kawasan terbangun, lahan pertanian, dan harus dipelihara serta dilindungi.

### **2.6.2 Pola Pemanfaatan Ruang**

Pola pemanfaatan ruang ditetapkan berdasarkan kondisi kawasan perkotaan yang direncanakan. Semakin besar dan semakin kompleks kondisi kota, semakin bearagam jenis-jenis zona yang harus diatur. Pola pemanfaatan ruang (*zoning*) yang perlu diatur adalah sebagai berikut:

1. Kawasan permukiman,
2. Kawasan perdagangan dan jasa,
3. Kawasan industri, dan
4. Kawasan ruang terbuka.

## 2.7 Konsep Pemodelan Interaksi Guna lahan & Transportasi

Konsep dasar dari interaksi atau hubungan antara tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas (Hanson, 1995:307). Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black dalam Tamin, 1981:52).

Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, (Meyer dan Miller, 1984:71) menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran dan pola permintaan pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah adanya kebutuhan sistem jaringan serta sarana transportasi. Sebaliknya konsekuensi dari adanya peningkatan penyediaan sistem jaringan serta sarana transportasi akan membangkitkan arus pergerakan baru.

Interaksi seperti dikemukakan bagian tersebut menunjukkan bahwa bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur-unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti pada komponen guna lahan meliputi adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Selain itu komponen sistem transportasi meliputi adanya unsur kemajuan teknologi, keterbatasan sistem jaringan, sistem operasi dan lain sebagainya. Implikasi dari perubahan atau

perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan prasarana dan sarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan memicu berbagai perubahan guna lahan. Proses perubahan yang saling mempengaruhi ini akan berlangsung secara dinamis.

Perubahan penggunaan lahan selanjutnya akan menjadi faktor dominan dalam mengarahkan dan membentuk struktur kota. Perubahan ini akan mengakibatkan pula peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi ataupun peningkatan intensitas ruang. Tentunya proses ini tidak selalu berimplikasi positif, implikasi yang bersifat negatif kerap terjadi pada saat beban arus pergerakan mulai mengganggu keseimbangan kapasitas jalan pada sistem jaringan kota (Paquette, 1982:21). Selanjutnya Martin (1959:77) menyatakan bahwa adanya saling keterkaitan antara perkembangan guna lahan, perubahan guna lahan, perubahan populasi, serta perubahan pada sistem transportasi membentuk siklus suatu sistem dinamis yang saling mempengaruhi antara guna lahan dan transportasi.

Meyer dalam bukunya "*Urban Transportation Planning*", menyimpulkan bahwa sistem interaksi guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai keseimbangan, sebagai contoh: populasi sebagai salah satu subsistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan subsistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi. Yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju ke-setimbangan.

Hal yang utama dalam kesetimbangan sama pentingnya dengan efisiensi (Rafsky, 1977:23). Kesetimbangan mensyaratkan adanya pembangunan jaringan

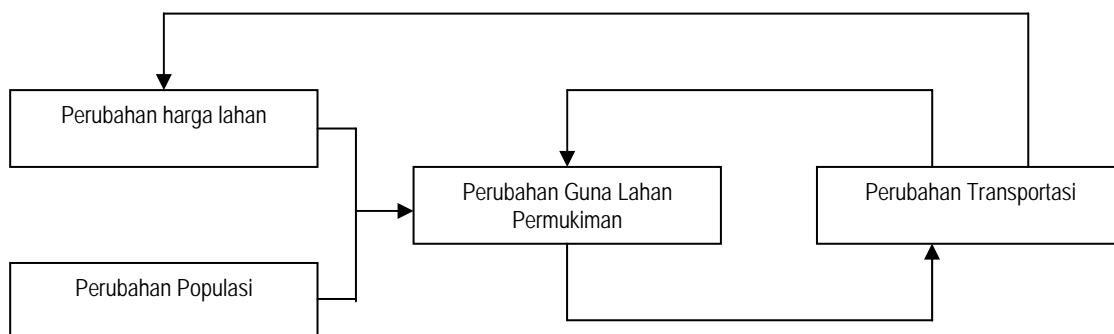
transportasi untuk mengembangkan suatu kawasan dalam kota. Tentunya akan menjadi tidak efisien, jika suatu industri baru ditempatkan pada suatu lokasi yang mempunyai kepadatan tinggi dan volume lalu lintas yang tinggi. Industri baru tersebut akan sukar berkembang. Kebijakan untuk mengalokasikan industri pada daerah pinggir kota perlu diimbangi dengan penyediaan jaringan transportasi yang memadai.

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, (Black, 1981:44) menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan.

Konsep interaksi guna lahan dan transportasi menurut Judo, 1991:112 adalah menentukan model kesesuaian lokasi guna lahan, dan menghitung luas guna lahan yang akan terjadi. Keluaran model guna lahan akan membentuk pola guna lahan. Didalam penentuan model transportasi, yang dihitung adalah tingkat aksesibilitas, disinilah letak hubungan antara model guna lahan dan model transportasi karena untuk menentukan nilai aksesibilitas diperlukan bangkitan pergerakan dari suatu zona. Besarnya bangkitan ini akan mempengaruhi tingkat pelayanan jalan dan nilai aksesibilitas.

Model interaksi guna lahan dan transportasi didalam kerangka konsep tersebut juga dipengaruhi oleh faktor luar yang ikut berinteraksi didalam sistem, yaitu faktor kebijakan. Kerangka konsep tersebut akan menjadi pendekatan dalam mekanisme kerja model interaksi guna lahan dan transportasi dalam studi. Pemodelan merupakan penyederhanaan dari teori yang rumit sebelum diterapkan dalam masalah-masalah publik. Pembuatan model teoritik menunjuk pada suatu teknik dan asumsi yang luas untuk membentuk representasi (model) sederhana dari teori (Dunn, 1994:54).

Dalam studi ini model yang digunakan adalah berdasarkan teori interaksi guna lahan dan transportasi di atas, Brian V. Martin, Frederick W. Memmot & Alex J. Bone 1959:75, menyatakan faktor utama penyebab terjadinya perubahan guna lahan dan transportasi adalah populasi, harga lahan dan sistem transportasi. Berikut perumusan model interaksi guna lahan dan transportasi. Berdasarkan faktor-faktor yang berpengaruh, maka interaksi guna lahan dan transportasi dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber : Brian, Memmot, Bone, 1959

**GAMBAR 2.2**  
**HUBUNGAN MODEL GUNA LAHAN DAN TRANSPORTASI**

Dalam perkembangan lebih lanjut, kita mengenal adanya 3 (tiga) teori perkembangan kota yang berhubungan erat dengan perkembangan guna lahan kota, yaitu (Chapin, 1979: 32-37).

A. Teori konsentrik (*concentric-zone concept*) yang dikemukakan oleh Burgess'.

Dalam teori konsentrik ini, Burgess' mengemukakan bahwa bentuk guna lahan kota membentuk suatu zona konsentris. Dia mengemukakan wilayah kota dibagi dalam 5 (lima) zona penggunaan lahan yang dibatasi dalam bentuk lingkaran-lingkaran, yaitu:

1. Pada lingkaran dalam terletak pusat kota (*central business district* atau CBD) yang terdiri dari: bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar, dan pusat perbelanjaan.
2. Pada lingkaran kedua terdapat jalur peralihan yang terdiri dari: rumah-rumah sewaan, kawasan industri, dan Permukiman buruh.
3. Pada lingkaran ketiga terdapat jalur wisma buruh, yaitu kawasan Permukiman untuk tenaga kerja pabrik.
4. Pada lingkaran keempat terdapat kawasan Permukiman yang luas untuk tenaga kerja halus dan kelas menengah.
5. Pada lingkaran kelima merupakan zona penglaju (*commuter*) yang merupakan tempat kelas menengah dan kaum yang berpenghasilan tinggi.

B. Teori sektor (*sector concept*) yang dikemukakan oleh Humer Hoyt. Dalam teori ini Hoyt mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota yang berupa suatu penjelasan sehubungan dengan penggunaan lahan Permukiman yang lebih memfokuskan pada pusat kota dan sepanjang

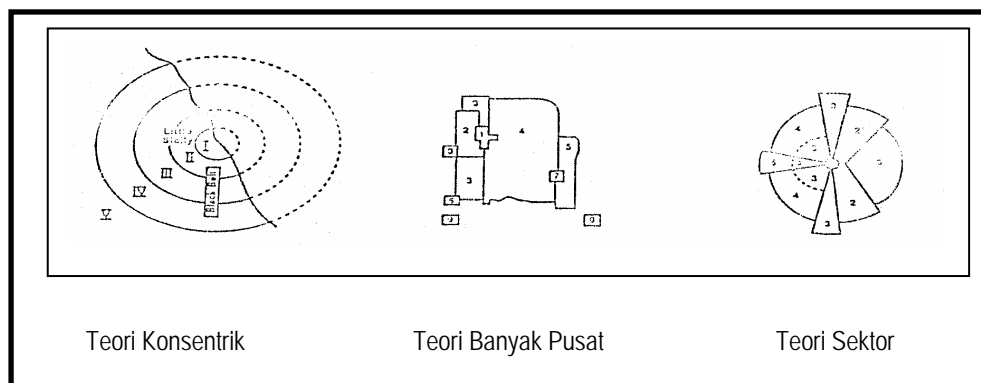
jalur transportasi. Dalam teorinya ini, Hoyt membagi wilayah kota dalam beberapa zona, yaitu:

1. Pada lingkaran pusat terdapat pusat kota atau CBD.
2. Pada sektor kedua terdapat kawasan perdagangan dan industri.
3. Pada sektor ketiga terdapat kawasan tempat tinggal kelas rendah.
4. Pada sektor keempat terdapat kawasan tempat tinggal kelas menengah.
5. Pada sektor kelima terdapat kawasan tempat tinggal kelas atas.

C. Teori banyak pusat (*multiple-nuclei concept*) yang dikemukakan oleh McKenzie. Menurut McKenzie teori banyak pusat ini didasarkan pada pengamatan lingkungan sekitar yang sering terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola guna lahan kota dari pada satu titik pusat yang dikemukakan pada dua teori sebelumnya. Dalam teori ini pula McKenzie menerangkan bahwa kota meliputi: pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian, dan pusat lainnya. Teori banyak pusat ini selanjutnya dikembangkan oleh Chancy Harris dan Edward Ullman yang kemudian membagi kawasan kota menjadi beberapa penggunaan lahan, yaitu:

1. Pusat kota atau CBD.
2. Kawasan perdagangan dan industri.
3. Kawasan tempat tinggal (kelas rendah, menengah, atas dan sub urban)
4. Pusat industri berat.
5. Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran.
6. Kawasan industri sub urban.

Pada perkembangan selanjutnya, teori-teori di atas tidak dapat dipisahkan dengan pemanfaatan lahan itu sendiri yang berhubungan dengan nilai lahannya. Untuk lebih jelasnya mengenai tipe-tipe dari teori perkembangan kota ini, dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Sumber : *Chapin, 1979: 33*

**GAMBAR 2.3**  
**TIPE-TIPE TEORI PERKEMBANGAN KOTA**

## 2.8 Sintesis Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sekitar Jalan Lingkar

Dalam pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar diperlukan suatu beberapa landasan normatif sebagai arahan dalam perencanaannya. Dalam studi ini, beberapa landasan normatif yang dianggap secara tepat mengakomodasi kepentingan pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar antara lain:

- 1) Kajian mengenai pola pemanfaatan ruang di kawasan jalan lingkar Kota Weleri.
- 2) Kajian mengenai pusat pelayanan di kawasan jalan lingkar Kota Weleri.

- 3) Kajian mengenai sistem jaringan jalan, pola pergerakan, bukaan jalan akses ke jalan lingkar Kota Weleri serta kecepatan perjalanan atau waktu perjalanan pada dua ruas jalan yaitu melalui jalan utama pusat Kota Weleri dan melalui jalan lingkar Kota weleri.
- 4) Kajian mengenai kelayakan lahan sebagai kawasan pengembangan.

Kesimpulan mengenai kajian normatif yang telah dijabarkan di atas dikaitkan dengan arah penelitian adalah:

- 1) Dalam penataan ruang, susunan unsur-unsur pembentuk ruang lingkungan alam, lingkungan sosial, dan lingkungan buatan secara hirarkis dan struktural berhubungan satu dengan lainnya membentuk tata ruang. Wujud struktural pemanfaatan ruang diantaranya meliputi hirarki pusat pelayanan seperti; pusat kota, pusat lingkungan, pusat pemerintahan, prasarana jalan. Pola pemanfaatan ruang itu sendiri adalah bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi serta karakter kegiatan manusia dan/atau kegiatan alam. Ditinjau dari pengertian tersebut, maka dalam penataan ruang diperlukan suatu identifikasi mengenai penilaian kesesuaian lahan dan penentuan hirarki pusat pelayanan.
- 2) Pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar diperlukan suatu kajian mengenai jalan lingkar itu sendiri. Kajian yang perlu dimuat di dalamnya antara lain mengenai sistem transportasi di jalan lingkar kota Weleri. Penilaian terhadap aktifitas transportasi perlu memperhatikan sistem jaringan jalan, pola pergerakan, bukaan jalan, akses menuju jalan lingkar, kecepatan perjalanan atau waktu tempuh perjalanan. Dalam sistem

transportasi tersebut dijabarkan mengenai beberapa landasan normatif mengenai karakteristik jalan itu sendiri.

- 3) Kajian mengenai perkembangan pemanfaatan lahan diarahkan untuk mengetahui karakteristik perkembangan kota, yang nantinya dapat diketahui pola perkembangan kota wilayah studi.

## BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH KOTA WELERI

### 3.1 Tinjauan Umum Kota Weleri

Secara administratif, Kota Weleri merupakan salah satu Kota Kecamatan Hirarki I yang berada dalam wilayah Kabupaten Kendal, sedangkan secara geografis letaknya sebelah Utara Kecamatan Rowosari, sebelah Timur Kecamatan Gemuh, sebelah Selatan Kecamatan Ringinarum, dan disebelah barat adalah Kabupaten Batang, dengan posisi tersebut Kota Weleri menjadi orientasi bagi wilayah kecamatan disekitarnya.

Berdasarkan kebijaksanaan tata ruang pada Kota Weleri, yang tertuang di dalam RUTRK Kotatip Weleri direncanakan peruntukan tanah sebagai berikut (Tabel III.1) :

**TABEL III.1  
PENGUNAAN LAHAN DI KOTA WELERI**

No.	PENGUNAAN LAHAN	LUAS
1.	Permukiman	± 621,318 Ha
2.	Pendidikan	± 59,742 Ha
3.	Perdagangan dan Jasa	± 52,500 Ha
4.	Perkantoran	± 4,950 Ha
5.	Terminal Bis	± 5,000 Ha
6.	Kesehatan	± 3,665 Ha
7.	Pergudangan	± 3,000 Ha
8.	Campuran	± 125,000 Ha
9.	Pertanian	± 1.610,683 Ha
10.	Kuburan	± 21,000 Ha
11.	Perkebunan	± 416,360 Ha
12.	Kegiatan Pendukung Regional	± 417,136 Ha
13.	Pengembangan Permukiman	± 117,065 Ha
14.	Susunan Kereta Api	± 0,650 Ha
15.	Peribadatan	± 1,841 Ha
16.	Jaringan Jalan, Jalur Hijau, dll	± 786,541 Ha

Sumber : RTRK Kota Weleri, 2006

### 3.2 Pengembangan Wilayah Kota Weleri

Pengembangan wilayah Kota Weleri berdasarkan karakteristik lingkungan berdasarkan Tata Ruang perwilayahan:

1. Pengembangan wilayah berdasarkan karakteristik lingkungannya, wilayah perencanaan dipisahkan menjadi 2 macam sifatnya yaitu :
  - Lingkungan Perkotaan; lingkungan wilayah perencanaan yang mempunyai sifat atau karakteristik perkotaan.
  - Lingkungan Pedesaan dan konservasi; merupakan lingkungan wilayah perencanaan yang mempunyai sifat atau karakteristik pedesaan dan kawasan konservasi.
2. Pengembangan Wilayah berdasarkan Struktur Tata Ruang, wilayah perencanaan dapat dikembangkan antara lain:
  - a) Wilayah Pengembangan Lingkungan (WPL).

Wilayah yang dikembangkan atau direncanakan diharapkan tumbuh sebagai Pengembangan Wilayah yang bersifat perkotaan. Wilayah Pengembangan Lingkungan (WPL) secara keseluruhan mempunyai luas  $\pm$  558,899 Ha atau 51,62 % dari luas keseluruhan Kecamatan Weleri. Pembagian wilayah WPL disesuaikan dengan kecenderungan pengembangan dari masing-masing wilayah perencanaan yang dibagi menjadi 3 Wilayah Pengembangan Lingkungan (WPL) yang menjadi kebijakan yaitu;

- WPL Pusat

Luas WPL Pusat, yaitu  $\pm 131,25$  Ha (23,48 % dari luas WPL) diasumsikan dapat dibangun/dikembangkan 70-80 % dari Keseluruhan wilayah, sedangkan sisanya digunakan sebagai daerah Hijau.

- WPL I

Luas WPL I Pusat, yaitu  $\pm 290,625$  Ha (52 % dari luas WPL) diasumsikan dapat dibangun/dikembangkan 50-60 % dari Keseluruhan wilayah, sedangkan sisanya digunakan sebagai daerah Hijau atau sempadan jalan dan sempadan sungai/anak sungai/saluran.

- WPL II

Luas WPL II Pusat, yaitu  $\pm 137,024$  Ha (24,52 % dari luas WPL) diasumsikan dapat dibangun/dikembangkan 50-60 % dari Keseluruhan wilayah, sedangkan sisanya digunakan sebagai daerah Hijau atau sempadan jalan dan sempadan sungai/anak sungai/saluran. (RUTRK Kota Weleri, 2006–20016).

b) Wilayah pengembangan pedesaan dan konservasi.

Wilayah pengembangan ini direncanakan tetap dipertahankan sebagai daerah pedesaan dan konservasi. Luas dari wilayah pengembangan ini  $\pm 523,748$  Ha (48,39 %). Rencana pemanfaatan lahan adalah lahan permukiman pedesaan, konservasi dan lahan pertanian. Lahan terbangun yang diizinkan pada areal ini berkisar antara 10 – 20 % saja.

### **3.3 Pola Pemanfaatan Ruang Kota Weleri**

#### **3.3.1 Pengelolaan Kawasan Lindung**

Kawasan lindung adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama menjaga kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam, untuk kepentingan berlangsungnya pembangunan yang berkelanjutan. Kawasan lindung harus dilindungi dari kegiatan-kegiatan produksi dan kegiatan manusia lainnya yang dapat merusak kelestarian lingkungan.

#### **3.3.2 Pengelolaan Kawasan Budidaya**

Kawasan budidaya merupakan kawasan daratan yang berpotensi untuk dikembangkan baik untuk kepentingan usaha produksi maupun permukiman penduduk. Jenis kawasan budidaya tersebut yaitu: Kawasan hutan produksi, Kawasan pertanian, Kawasan pertambangan, Kawasan perindustrian, Kawasan pariwisata, dan Kawasan permukiman.

#### **3.3.3 Alokasi Pemanfaatan Ruang**

Berdasarkan pemanfaatan ruang kawasan hutan lindung dan kawasan budidaya maka dapat diambil suatu langkah pemanfaatan ruang yang didasarkan kepada aspek keselarasan dan keserasian dengan tetap berpegang pada asas pembangunan yang berkelanjutan.

Kawasan budi daya yang meliputi kawasan budidaya pertanian dan budidaya non pertanian meliputi areal seluas  $\pm 723,06$  Ha.

### **3.4 Fungsi Kota Weleri**

Sesuai dengan kedudukannya sebagai Kota Administratif Kecamatan, kegiatan sosial ekonomi Kota Weleri tidak terlepas dari aspek internal (Kota Weleri) dan eksternal (Kota Kecamatan sekitar). Adapun Fungsi Kota Weleri ada dua fungsi, yaitu:

1. Fungsi Kota Weleri dalam lingkup lokal antara lain: Pertanian, Permukiman, Pelayanan fasilitas sosial lokal.
2. Fungsi Kota Weleri dalam lingkup Regional antara lain: Sebagai pemerintahan kecamatan, Pusat permukiman, pusat pelayanan fasilitas sosial, Pusat penyediaan pelayanan pengembangan pertanian, pemacu pertumbuhan wilayah *hinterland*.

### **3.5 Tata Guna Lahan dan Pola Pemanfaatan Ruang**

#### **3.5.1 Tata Guna Lahan**

Penggunaan lahan di Kota weleri pada saat ini baru mencapai 19,73 % dari luas Wilayah Kota Weleri (4.369,671 Ha).Berdasarkan RTRK Kota Weleri, sebagian lahan yang belum terbangun tersebut akan direncanakan untuk dikembangkan guna mendukung kegiatan regional, pengembangan permukiman dan sebagian lagi akan tetap dipertahankan.

#### **3.5.2 Pola Pemanfaatan Ruang**

Pola Pemanfaatan Ruang di Kota Weleri sebagai berikut :

1. Rencana Pengelolaan Kawasan Lindung yaitu Kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama menjaga kelestarian lingkungan hidup yang mencakup

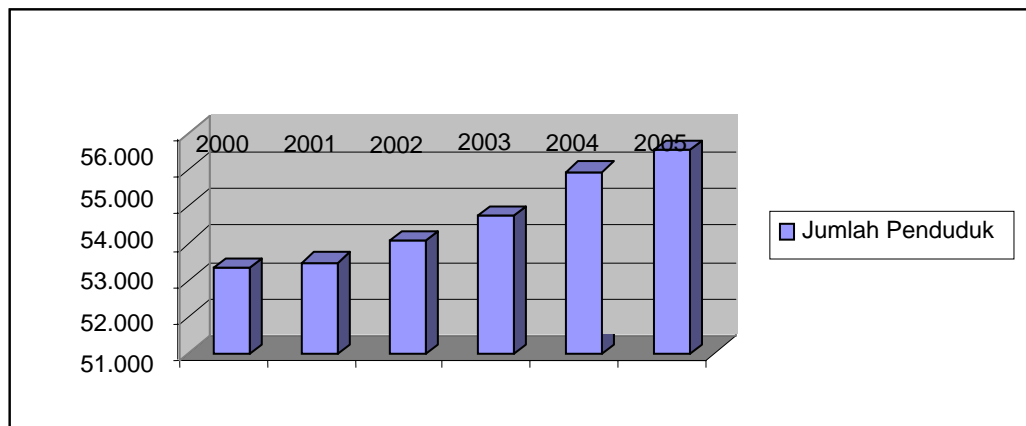
sumber daya alam, untuk kepentingan berlangsungnya pembangunan yang berkelanjutan.

2. Rencana Pengelolaan Kawasan Budidaya yang merupakan kawasan daratan yang berpotensi untuk dikembangkan baik untuk kepentingan usaha produksi maupun permukiman penduduk.

### 3.6 Karakteristik Penduduk

#### 3.6.1 Jumlah Penduduk.

Jumlah penduduk Kota Weleri sebesar 56.754 jiwa dengan rata-rata pertumbuhan penduduknya dari tahun 2000 sampai 2005 sebesar 1,0 % pertahun (Gambar3.1).



Sumber: Weleri Dalam Angka Tahun 2005

**GAMBAR 3.1**  
**DIAGRAM BATANG PERKEMBANGAN JUMLAH PENDUDUK**  
**DI KOTA WELERI TAHUN 2000 – 2005**

#### 3.6.2 Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk Kota Weleri yang memiliki luas wilayah sebesar 30,29 km<sup>2</sup> adalah 2.395 jiwa/km<sup>2</sup>. kepadatan tertinggi terdapat di Desa

Penyangkiran yaitu sebesar 4.341 jiwa/km<sup>2</sup> dan terendah adalah Desa Sidomukti yaitu 614 jiwa/km<sup>2</sup>. Jumlah, kepadatan dan distribusi penduduk Kota Weleri ditunjukkan pada tabel berikut :

**TABEL III.2**  
**KEPADATAN PENDUDUK DI KOTA WELERI**

No.	Kelurahan	Luas Km <sup>2</sup>	Jumlah Pnddk (jiwa)	Kepadatan Pnddk (jiwa)
1.	Sidomukti	8,16	5.012	614
2.	Penyangkringan	1,78	7.758	4.341
3.	Bumiayu	1,61	4.045	2.527
4.	Manggungsari	2,11	3.289	1.534
5.	Sumberagung	2,15	3.647	709
6.	Ngasinan	1,03	1.436	1.272
7.	Weleri	1,38	4.710	3.424
8.	Nawang Sari	0,71	2.989	4.137
9.	Karangdowo	0,70	2.391	3.424
10.	Penaruban	1,08	4.263	3.967
11.	Sambongsari	3,83	4.815	1.259
12.	Karanganom	1,10	3.389	2.992
13.	Payung	0,58	1.557	2.589
14.	Pucuksari	0,99	1.885	1.919
15.	Tratemulyo	1,71	2.837	1.657
No.	Kelurahan	Luas Km <sup>2</sup>	Jumlah Pnddk (jiwa)	Kepadatan Pnddk (jiwa)
16	Montongsari	1,37	2.731	1.966

Sumber: Weleri Dalam Angka Tahun 2005

### 3.7 Kondisi fisik Lingkungan

Kondisi fisik lingkungan Kelurahan/desa yang berada di Kelurahan/desa

Kecamatan Weleri dapat dilihat pada Tabel III.3 dan III.4.

**TABEL III.3**  
**FASILITAS UMUM**

No.	Kelurahan	Rumah	Masjid	Mushola	Gereja	Balai Ds	Dusun	RW	RT	RSU	Puskesmas	Puskes.Pemb
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Sidomukti	8,16	4	12	1	1	6	7	41	0	0	1
2.	Penyangkringan	1,78	2	18	2	1	4	17	60	0	0	0
3.	Bumiayu	1,61	2	8	0	1	3	7	24	0	0	0
4.	Mangungsari	2,11	2	12	0	1	3	9	19	0	0	0
5.	Sumberagung	2,15	2	13	0	1	4	10	29	0	0	1
6.	Ngasinan	1,03	2	3	0	1	1	3	10	1	0	0
7.	Weleri	1,38	1	11	0	1	3	6	43	0	0	0
8.	Nawangsari	0,71	1	7	0	1	0	3	24	0	1	0
9.	Karangdowo	0,70	3	6	2	1	3	4	14	0	0	1
10.	Penaruban	1,08	2	11	0	1	3	7	26	0	0	0
11.	Sambongsari	3,83	3	15	1	1	5	6	27	0	0	0
12.	Karanganom	1,10	3	10	2	1	4	4	19	0	1	0
13.	Payung	0,58	1	6	0	1	2	2	8	0	0	0
14.	Pucuksari	0,99	2	5	0	1	2	4	18	0	0	0
15.	Tratemulyo	1,71	3	7	0	1	3	3	14	0	0	0
16.	Montongsari	1,37	1	4	0	1	3	5	22	0	0	0

Sumber: Weleri Dalam Angka Tahun 2005

**TABEL III.4**  
**FASILITAS PENDIDIKAN**

No.	Kelurahan	T.K	SD N	SD Swasta	Madrasah	SLTP N	SLTP Swasta	MTS	SLTA N	SLTA Swasta	Madrasah Aliyah
		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1.	Sidomukti	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Penyangkringan	3	6	1	0	0	0	0	0	3	0
3.	Bumiayu	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Manggung Sari	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
5.	Sumberagung	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0
6.	Ngasinan	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7.	Weleri	2	3	1	1	1	0	0	0	0	0
8.	Nawang Sari	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
9.	Karangdowo	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0
10.	Penaruban	4	2	0	0	0	2	1	0	1	1
11.	Sambongsari	3	2	0	1	0	0	2	0	1	1
12.	Karanganom	4	2	1	0	0	0	0	1	0	0
13.	Payung	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14.	Pucuksari	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15.	Tratemulyo	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16.	Montongsari	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0

Sumber: *Weleri Dalam Angka Tahun 2005*

### **3.8 Sistem Transportasi**

#### **3.8.1 Pola Pergerakan Transportasi**

Pola pergerakan transportasi di kota Weleri terdapat tiga pola pergerakan:

1. Pola pergerakan internal yaitu pergerakan lokal di Kota Weleri itu sendiri.
2. Pola gerakan internal-eksternal yaitu pergerakan transportasi dari dalam wilayah Kota Weleri ke luar wilayah Kota Weleri, atau sebaliknya.
3. Pola pergerakan eksternal-eksternal yaitu pergerakan transportasi dari dan ke luar wilayah Kota Weleri, atau gerakan yang menerus melintasi kota Weleri

#### **3.8.2 Sistem Jaringan Jalan**

Jaringan jalan yang ada di kota Weleri terdiri dari jaringan jalan Arteri Sekunder, yaitu Jalan Pahlawan dengan status jalan negara. Sedangkan jalan arteri Primer adalah jalan lingkaran/*ring road*, dan jalan kolektor primer adalah jalan A.Yani dengan status propinsi yang menghubungkan Kota Weleri dengan Sukorejo dan Temanggung. Jaringan jalan lokal yang ada mempunyai status jalan Kabupaten, jaringan jalan tersebut dipertemukan oleh simpul-simpul jalan berupa persimpangan yang membentuk pola gabungan antara linier dan radial.

Selain Jaringan jalan yang ada Kota Weleri juga dilalui oleh jalan Kereta api yang menghubungkan Kota Jakarta dengan Kota Semarang. Sehingga aksesibilitas Kota Weleri relatif cukup tinggi baik ditingkat lokal maupun ditingkat regional. Sistem Jaringan Jalan di Kota Weleri membentuk pola ring dan radial (jari-jari) dengan sumbu berada di pusat kawasan perdagangan (*Central Bussines District*) dengan jalan yang melingkari pusat kota yaitu jalan lingkaran kota Weleri.

## **BAB IV**

### **ANALISIS ARAHAN PUSAT PELAYANAN SEBAGAI UPAYA PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG DI JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

#### **4.1 Analisis Pola Pemanfaatan Ruang**

Analisis pola pemanfaatan ruang di sekitar jalan lingkar Kota Weleri dilakukan melalui suatu konsep pemanfaatan ruang secara mengelompok pada suatu kawasan yang merupakan suatu bentuk pusat-pusat pelayanan/kegiatan di sekitar jalan lingkar, sehingga diharapkan pada kawasan lainnya tetap dapat dipertahankan sebagai daerah bebas terbangun.

Alat analisis utama yang dipergunakan dalam mengkaji pola pemanfaatan ruang (zonasi) ini adalah penilaian untuk penentuan kelayakan lahan menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980, dan No.683/KPTS/UM/8/1982 serta beberapa peraturan lainnya yang mengikat mengenai pedoman penyusunan Pola Pemanfaatan Ruang berdasarkan Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Direktorat Jenderal Penataan Ruang.

Menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No.683/KPTS/UM/8/1982, kelayakan lahan dapat ditentukan dengan melakukan penilaian terhadap aspek fisik tanah dan kondisi kelerengan lapangan serta jumlah curah hujan yang ada di daerah tersebut. Kriteria penilaian kelayakan lahan menurut SK Mentan No. 837/KPTS/UM/11/1980, dan No. 683/KPTS/UM/8/1982 tersebut menghasilkan suatu zonasi kelayakan lahan yang dapat dibudidayakan dan tidak dapat dibudidayakan (area lindung).

Adapun penilaian untuk penentuan kelayakan lahan Surat Keputusan Menteri Pertanian Nomor 837/KPTS/UM/11/1980, dan Nomor 683/KPTS/UM/8/-1982 disajikan dalam tabel berikut:

**TABEL IV.1**  
**KRITERIA DAN TATA CARA PENETAPAN**  
**KAWASAN LINDUNG DAN BUDIDAYA**

<i>No</i>	<i>Fungsi Kawasan</i>	Total Nilai Skor
1	Kawasan Lindung	>175
2	Kawasan Penyangga	125 – 174
3	Kawasan Budidaya Tanaman Tahunan	<125
4	Kawasan Budidaya Tanaman Semusim	<125
5	Kawasan Pemukiman	<125

*Sumber : SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982*

*Keterangan : Total nilai skor dari tiga faktor yang dinilai :*

- *Lereng*
- *Jenis tanah menurut kepekaan terhadap erosi*
- *Curah hujan harian rata- rata*

Selain berdasarkan klasifikasi penetapan peruntukan lahan diatas, dalam penelitian ini perlu juga mengkaji penilaian mengenai Pola Pemanfaatan Ruang berdasarkan Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Direktorat Jenderal Penataan Ruang. Dalam penelitian ini, pedoman tersebut lebih difokuskan pada pemanfaatan ruang permukiman perdagangan dan jasa serta kawasan ruang terbuka hijau (RTH).

#### **4.1.1 Penilaian Terhadap Kelas Lereng**

Pendeskripsian mengenai nilai dari variabel kelas lereng dalam penentuan lahan budidaya dan non-budidaya menurut proses ini didapat dari tingkatan kelas kelerengan lahan itu sendiri. Penentuan kawasan budidaya dan non-budidaya lebih dititikberatkan pada kemudahan pengerjaan dan kerawanan

terhadap erosi. Lahan dengan kelerengan yang curam, tidak sesuai bagi kegiatan budidaya, karena membutuhkan waktu, tenaga dan biaya yang besar dalam pengolahannya. Selain itu, lahan dengan tingkat kelerengan yang tinggi rawan terhadap erosi. Oleh karena itu, lahan dengan kelerengan yang tinggi lebih sesuai diperuntukkan bagi kawasan perlindungan dan penyangga kawasan lindung, sedangkan lahan yang sesuai bagi kegiatan budidaya adalah lahan yang memiliki kelerengan yang datar sampai landai.

Adapun klasifikasi mengenai kelas kelerengan lahan adalah sebagai berikut :

**TABEL IV.2**  
**KELAS LERENG DAN NILAI SKOR**

<i>No</i>	<i>Kelas Lereng</i>	<i>Lereng (%)</i>	<i>Deskripsi</i>	Skor
1	I	0 – 8	Datar	20
2	II	8 – 15	Landai	40
3	III	15 – 25	Agak curam	60
4	IV	25 – 45	Curam	80
5	V	> 45	Sangat curam	100

*Sumber SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982*

Kondisi kelerengan tanah di wilayah pesisir penelitian (Kecamatan Rowo-sari dan Kota Weleri) berdasarkan data kemiringan lahan yang diperoleh dari Bappeda Kabupaten Kendal, dalam Penyusunan Profil Daerah Kabupaten Kendal terbagi menjadi dua wilayah kelerengan sebagai berikut :

- Wilayah dengan tingkat kelerengan 0 – 8 % (kelas lereng I) dengan deskripsi sebagai lereng datar, terdapat di seluruh wilayah Kecamatan Rowosari, sedangkan di Kota Weleri hanya beberapa desa/kelurahan saja

yang tercakup dalam wilayah dengan tingkat keterenggan ini, yaitu Desa Tratemulyo, Pucuksari, Montongsari dan Wonotenggang.

- Wilayah dengan tingkat keterenggan 8 – 15% (kelas lereng II) dengan deskripsi sebagai lereng landai, terdapat di seluruh wilayah Kota Weleri, kecuali desa-desa yang tercakup dalam wilayah tingkat keterenggan 0 – 8%, seperti yang disebutkan di atas.

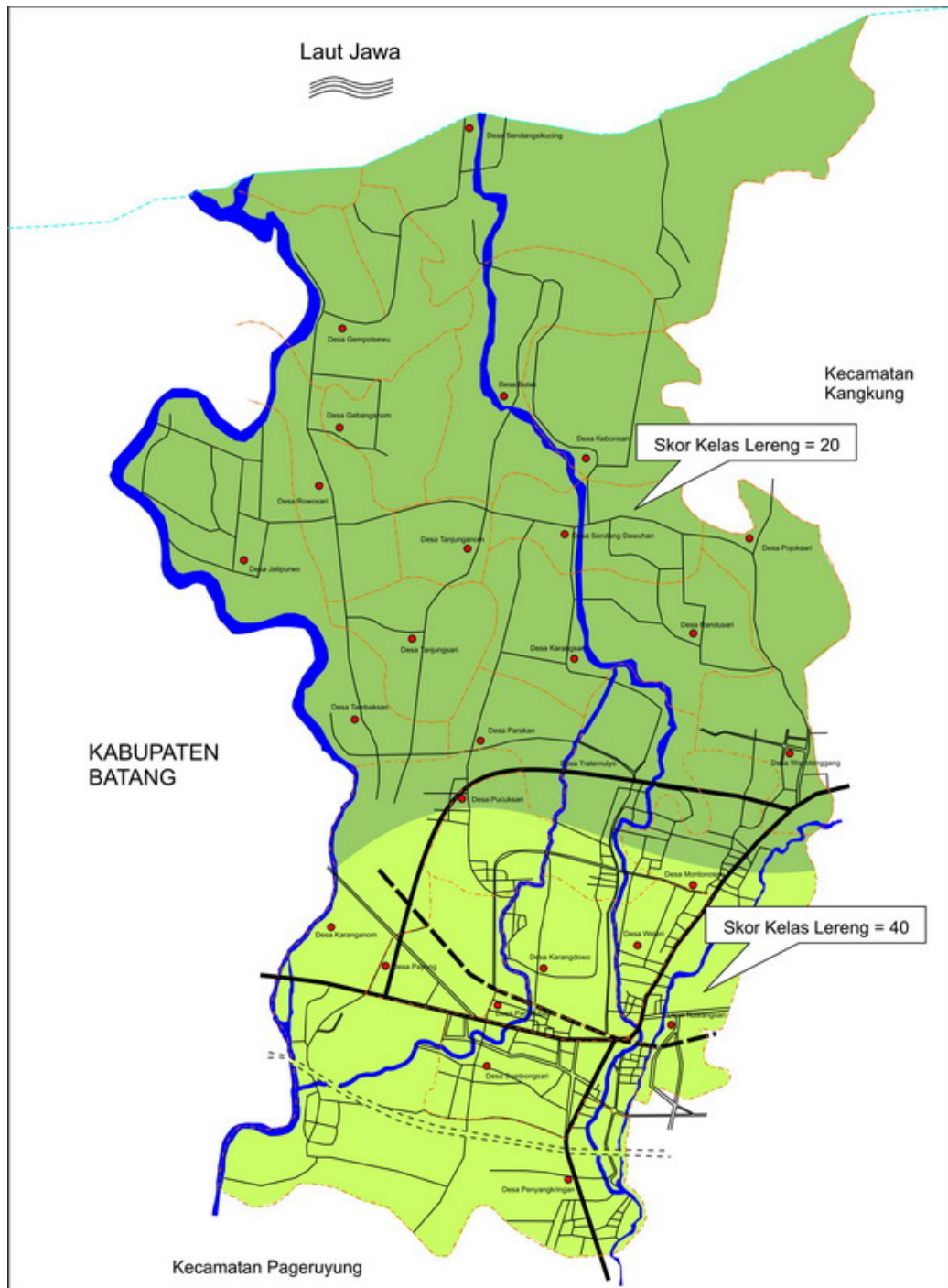
Berdasarkan kondisi diatas, dapat diidentifikasi klasifikasi nilai kelas lereng di wilayah penelitian menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982 adalah sebagai berikut:









**TABEL IV.3**  
**NILAI SKOR KELAS LERENG WILAYAH PENELITIAN**

<i>No</i>	<i>Kelas Lereng</i>	<i>Lereng (%)</i>	<i>Deskripsi</i>	<i>Lokasi</i>	<i>Skor</i>
1	I	0 – 8	Datar	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seluruh wilayah Kecamatan Rowosari dan sebagian wilayah Kota Weleri yang meliputi Desa Tratemulyo, Pucuksari, Montonosari dan Wonotenggang</li> </ul>	20
2	II	8 – 15	Landai	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seluruh wilayah Kota Weleri kecuali Desa Tratemulyo, Pucuksari, Montonosari dan Wonotenggang</li> </ul>	40

*Sumber : Hasil Analisis, 2007*

Berdasarkan nilai skor di atas, maka kelas lereng di wilayah penelitian dapat diketahui dua jenis keterenggan yaitu : nilai skor 20 dengan pengertian kelas klasifikasi keterenggan datar, dan nilai skor 40 dengan pengertian kelas klasifikasi keterenggan landai, seperti terlihat pada Gambar 4.1.



 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	<b>PETA KELERENGAN</b> Legenda	UTARA  SKALA <b>1 : 50.000</b> NO. GAMBAR <b>4.1</b> SUMBER Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006
	<ul style="list-style-type: none"> <li> DESAKELURAHAN</li> <li> BATAS KELLURAHAN</li> <li> SUNGAI</li> <li> JARINGAN JALAN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Kelerengan 0 - 8 %</li> <li> Kelerengan 8 - 15 %</li> </ul>

**TESIS**  
**Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di**  
**Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri**

#### 4.1.2 Penilaian Terhadap Jenis Tanah

Penilaian terhadap jenis tanah didasarkan pada kepekaan terhadap erosi. Jenis tanah tertentu seperti tanah yang mengandung pasir memiliki kemampuan menahan erosi yang kecil atau memiliki kepekaan terhadap erosi yang tinggi.

Kesalahan dalam memilih lahan budidaya dengan jenis tanah yang peka terhadap erosi dapat mengakibatkan kegagalan dalam melakukan budidaya, terutama pertanian, mengingat tanah merupakan media yang sangat penting dalam kegiatan pertanian. Berikut ini disajikan tabel mengenai kelas jenis tanah pada proses penentuan kawasan budidaya dan non-budidaya.

**TABEL IV.4**  
**KELAS TANAH MENURUT KEPEKAAN EROSI DAN NILAI SKOR**

<i>No</i>	<i>Kelas Tanah</i>	<i>Jenis Tanah</i>	<i>Deskripsi Terhadap Erosi</i>	<i>Nilai Skor</i>
1	I	Alluvial, tanah clay, planosol, hidromorf kelabu, laterit air tanah	Tidak peka	15
2	II	Latosol	Kurang peka	30
3	III	Brown forest soil, non caltic brown, mediteran.	Agak peka	45
4	IV	Andosol, laterit, grumosol, podosol, podsolic.	Peka	60
5	V	Regosol, litosol, organosol, renzina.	Sangat peka	75

*Sumber SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982*

Klasifikasi jenis tanah di wilayah penelitian umumnya terdiri dari tanah aluvial (terdiri dari aluvial hidromorf, aluvial kelabu tua dan asosiasi aluvial kelabu) dan latosol coklat. Berdasarkan kondisi tersebut, maka dapat diidentifikasi klasifikasi nilai skor terhadap jenis tanah di wilayah penelitian menurut SK Mentan No.837/KPTS/UM/11/1980, dan No.683/KPTS/UM/8/1982 adalah sebagai berikut:

**TABEL IV.5**  
**NILAI SKOR KELAS TANAH MENURUT KEPEKAAN EROSI**  
**WILAYAH PENELITIAN**

<i>No</i>	<i>Kelas Tanah</i>	<i>Jenis Tanah</i>	<i>Deskripsi Terhadap Erosi</i>	<i>Lokasi</i>	<i>Nilai Skor</i>
1	I	Alluvial, tanah clay, planosol, hidromorf kelabu, laterit air tanah	Tidak peka	▪ Seluruh lahan di wilayah administrasi Kecamatan Rowosari dan sebagian kecil wilayah Kota Weleri bagian utara, yaitu Desa Pucuksari, Tratemulyo, Montonosari, Wonotenggang dan sebagian kecil di Desa Karangdowo dan Weleri.	15
2	II	Latosol	Kurang peka	▪ Sebagian besar wilayah Kota Weleri, kecuali Desa Pucuksari, Tratemulyo, Montonosari, Wonotenggang dan sebagian kecil di Desa Karangdowo dan Weleri.	30

*Sumber : Hasil Analisis, 2007*

Berdasarkan tabel di atas, dapat diidentifikasi bahwa klasifikasi skor terhadap jenis tanah di wilayah penelitian memiliki variasi nilai skor 15 dan 30, dengan sebagian besar luasan lahannya adalah memiliki nilai skor 15, seperti terlihat pada Gambar 4.2.

#### **4.1.3 Penilaian Terhadap Intensitas Hujan**

Indonesia merupakan wilayah dengan iklim tropis basah, sehingga faktor curah hujan merupakan faktor yang utama dalam penentuan iklim (keragaman dan fluktuasinya sangat tinggi). Karena dominasi faktor curah hujan tersebut maka ciri karakteristik dan potensi sumber daya agroklimat sangat dipengaruhi oleh curah hujan. Proses analisis dan klasifikasi curah hujan dilakukan secara temporal dan spasial. Seperti halnya analisis penentuan skor sebelumnya, dalam penentuan nilai skor terhadap intensitas hujan juga didasarkan pada SK Mentan No.837/-

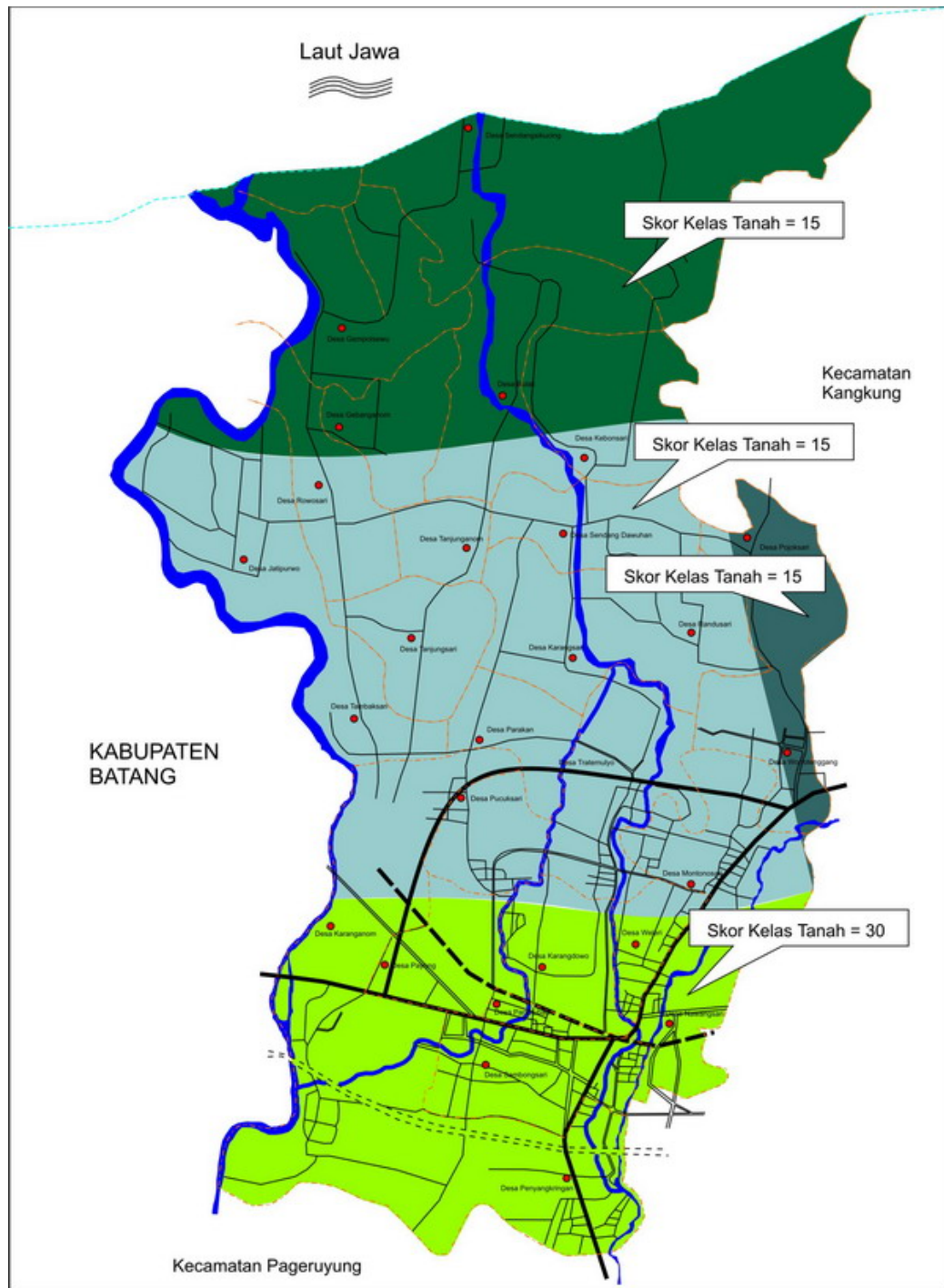
KPTS/UM/11/1980, dan No. 683/KPTS/UM/8/1982, dimana nilai skor untuk intensitas hujan telah ditetapkan seperti terlihat pada Tabel IV. 6 sebagai berikut:











**TABEL IV.6**  
**INTENSITAS HUJAN HARIAN RATA-RATA DAN NILAI SKOR**

<i>No.</i>	<i>Kelas</i>	<i>Interval (mm/hari)</i>	<i>Deskripsi</i>	<i>Nilai Skor</i>
1	I	0 – 13,6	Sangat rendah	10
2	II	13,6 – 20,7	Rendah	20
3	III	20,7 – 27,7	Sedang	30
4	IV	27,7 – 34,8	Tinggi	40
5	V	> 34,8	Sangat tinggi	50

*Sumber SK Menteri Pertanian .837/KPTS/UM/11/1980 dan No. 683/KPTS/UM/8/1982*

Berdasarkan data hujan harian dan curah hujan selama lima tahun terakhir di wilayah penelitian, diketahui jika rata-rata intensitas hujan harian (mm/hari) mencapai 1,36 mm/hari. Kondisi tersebut mengartikan jika klasifikasi intensitas curah hujan di wilayah tersebut adalah sangat rendah (berada pada interval 0 – 13,6 mm/hari), sehingga nilai skor yang didapatkan adalah 10 seperti terlihat pada Gambar 4.3.



 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	<b>PETA KELAS JENIS TANAH</b>		UTARA 
	<b>Legenda</b>		<b>SKALA</b> <b>1 : 50.000</b>
<b>TESIS</b> <b>Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di</b> <b>Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri</b>	 DESAKELURAHAN  BATAS KELLURAHAN  SUNGAI  JARINGAN JALAN	 Aluvial Hidromorf  Aluvial Kelabu Tua  Asosiasi Aluvial Kelabu  Latosol Coklat	<b>NO. GAMBAR</b> <b>4.2</b>
			<b>SUMBER</b> Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006

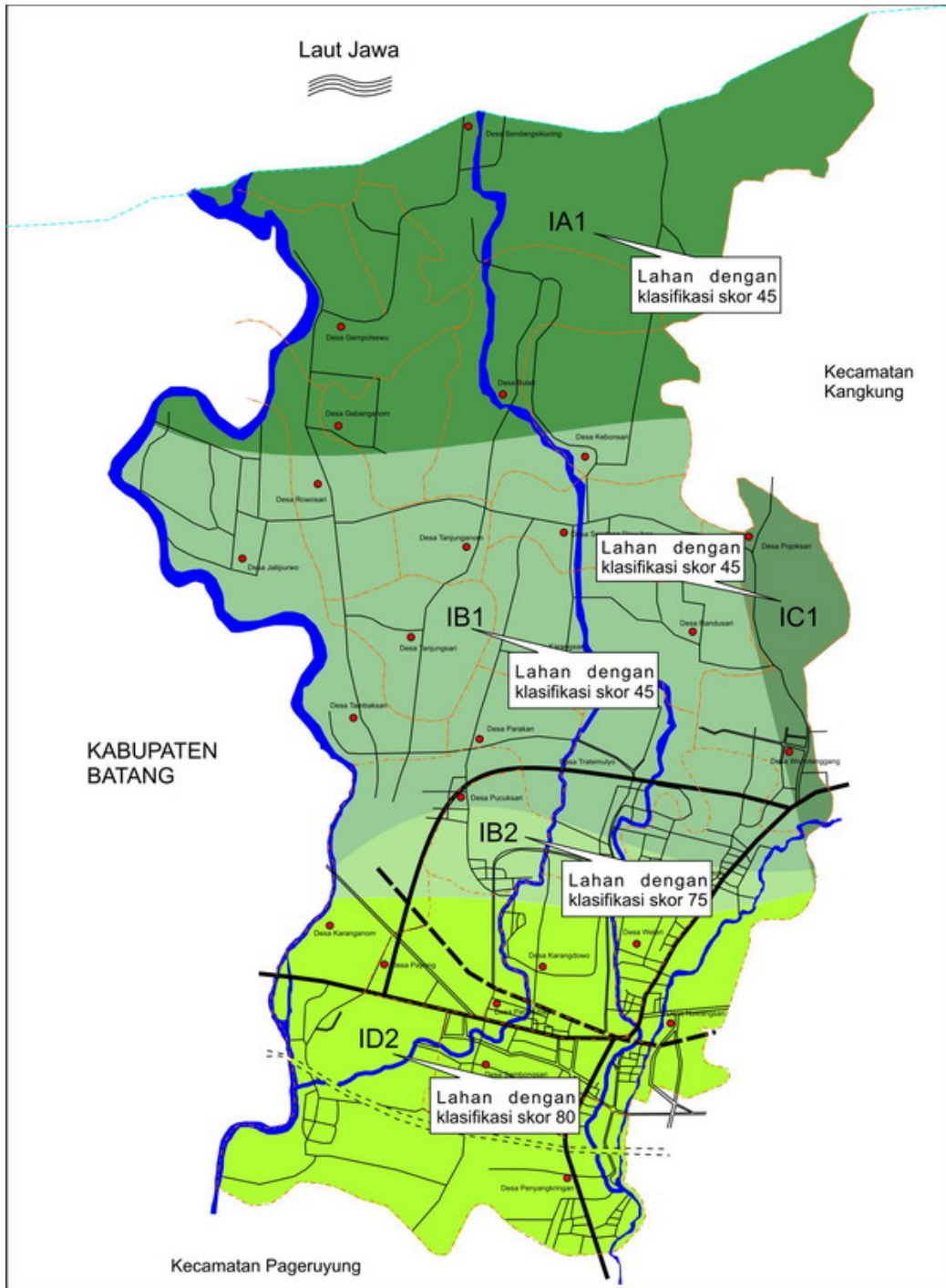




#### 4.1.4 Penentuan Kesesuaian Lahan

Dari hasil analisis nilai skor kelerengan tanah, jenis tanah dan intensitas curah hujan yang telah digambarkan dalam peta kemudian selanjutnya digabungkan (*overly*). Sehingga diperoleh hasil analisis skor kelas lahan di wilayah penelitian dengan jumlah skor lahan tertinggi adalah mencapai 80 (sesuai sebagai kawasan budidaya pertanian dan permukiman), yaitu pada lahan dengan klasifikasi kelas lereng II (kelerengan 8–15%), jenis tanah latosol serta tingkat intensitas hujan interval 0–13,6 mm/hr. Menurut hasil skor kelas lahan tersebut teridentifikasi bahwa lahan pada wilayah penelitian tidak ditemukan lahan dengan kesesuaian sebagai kawasan konservasi terlihat pada Gambar 4.4.

Hasil yang dapat diuraikan dari penilaian kelas lahan tersebut adalah:

- a. Seluruh lahan di wilayah penelitian berpotensi dan layak dikembangkan sebagai kawasan budidaya dan permukiman (lahan terbangun).
- b. Pengembangan lahan sebagai kawasan permukiman (lahan terbangun) pada lahan di sepanjang jalan lingkar dimungkinkan bisa terjadi karena ditinjau dari aspek kesesuaian lahan, daerah tersebut layak difungsikan sebagai kawasan permukiman (lahan terbangun).
- c. Kondisi eksisting saat ini, sebagian besar lahan yang difungsikan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri adalah pertanian lahan basah (kawasan pertanian). Kondisi tersebut sebaiknya dipertahankan untuk menghindari terjadi pengalihan fungsi lahan sebagai lahan terbangun di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri, peta Tata Guna Lahan dapat dilihat pada Gambar 4.5.



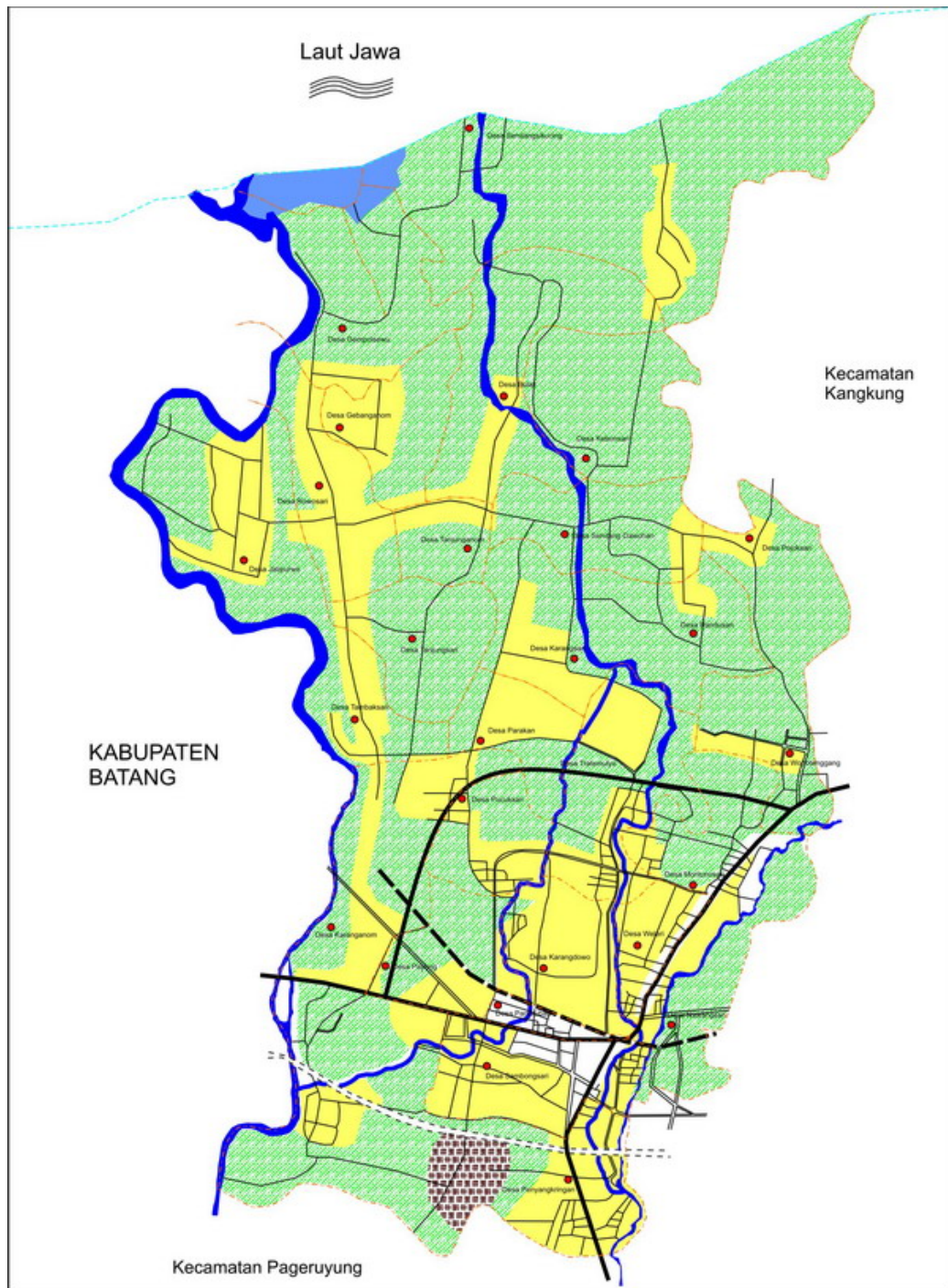
 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	<b>PETA SATUAN UNIT LAHAN</b>		UTARA
	Legenda		 SKALA <b>1 : 50.000</b> NO. GAMBAR <b>4.4</b> SUMBER Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006
	● DESAKELURAHAN ● BATAS KELURAHAN ~ SUNGAI - - - JARINGAN JALAN	Curah Hujan I = Curah hujan 500 mm  Jenis Tanah A = Aluvial Hidromorf B = Aluvial Kelabu Tua C = Asosiasi Aluvial Kelabu D = Latosol Coklat  Kelerengkan 1 = 0 - 8 % 2 = 8 - 15 %	









#### **4.1.5 Penentuan Pola Pemanfaatan Lahan.**

Analisis dalam penentuan pola pemanfaatan lahan ini didasarkan pada Pedoman Penyusunan Pola Pemanfaatan Ruang oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Direktorat Jenderal Penataan Ruang. Tujuan dari analisis ini adalah, menetapkan kawasan-kawasan untuk membantu memastikan bahwa penggunaan lahan dalam wilayah studi ditempatkan pada tempat yang benar, dan tersedia ruang yang cukup untuk setiap jenis pengembangan yang ditetapkan.

Dengan ditentukannya pola pemanfaatan lahan tersebut, maka pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri dapat diarahkan, sehingga dapat direkomendasikan sesuai dengan Rencana Tata Ruang yang ada.

Ditinjau dari kondisi eksisting di lapangan, diketahui jika sebagian besar penggunaan ruang di wilayah studi adalah sebagai kawasan pertanian atau persawahan, untuk itu maka pengkajian mengenai pola pemanfaatan lahan lebih diutamakan pengaturan di sekitar ruang berkategori kawasan pertanian. Kawasan pertanian dalam hal ini adalah kawasan pertanian yang telah ditetapkan sebagai kawasan sawah abadi, hal tersebut didasarkan pada penetapan status lahan yang diatur khusus sebagai kawasan pertanian dan tidak diperbolehkan untuk dialih fungsikan, seperti yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor: 20 Tahun 2006 tentang Irigasi dan Peraturan Daerah Kabupaten Kendal Nomor: 11 Tahun 2003 tentang Irigasi.



 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	PETA TATA GUNA LAHAN WILAYAH PENELITIAN	UTARA 
	Legenda	SKALA 1 : 50.000
TESIS Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri	<ul style="list-style-type: none"> <li> DESAKELURAHAN</li> <li> BATAS KELLURAHAN</li> <li> SUNGAI</li> <li> JARINGAN JALAN</li> <li> PERMUKIMAN</li> <li> PERTANJIAN/SAWAH</li> <li> TAMBAK</li> <li> KAWASAN LINDUNG</li> <li> PERDAGANGAN DAN JASA</li> </ul>	NO. GAMBAR 4.5

Kajian analisis mengenai pola pemanfaatan ruang di wilayah studi dijabarkan sebagai berikut:

1. Penggunaan lahan sebagai kawasan permukiman

Penggunaan sebagai kawasan permukiman ini diatur untuk berada pada kategori penggunaan ruang terbuka dan pertanian (sub kategori pengembangan dan pemanenan hasil pertanian dan kebun-kebun masyarakat),

2. Penggunaan lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa

Penggunaan sebagai kawasan perdagangan dan jasa ini diatur untuk tidak berada disekitar kawasan pertanian (terutama kawasan pertanian yang telah ditetapkan sebagai kawasan sawah abadi), kecuali bagi zona perdagangan dan jasa berjenis bangunan perkantoran dan pertokoan yang diperbolehkan untuk ditempatkan pada ruang berkategori pertanian dengan sub kategori bengkel alat-alat pertanian.

3. Penggunaan lahan sebagai kawasan industri

Penggunaan sebagai kawasan industri ini diatur untuk berada disekitar kawasan pertanian dengan sub kategori fasilitas akuakultur, pembenihan holtikultura dan rumah kaca, pengembangan dan pemanenan hasil pertanian, bengkel alat-alat pertanian serta kebun-kebun masyarakat.

Berdasarkan deskripsi di atas, maka dapat disimpulkan jika penentuan ruang sebagai pusat pelayanan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri sebaiknya berada di sekitar kawasan permukiman/ruang terbangun, bukannya berada di kawasan pertanian yang telah ditetapkan sebagai kawasan sawah abadi dan tidak

mengalihfungsikan, seperti yang telah diatur dalam Peraturan Pemerintah, Undang-Undang serta Peraturan Daerah yang berlaku (Gambar 4.6).

## **4.2 Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri**

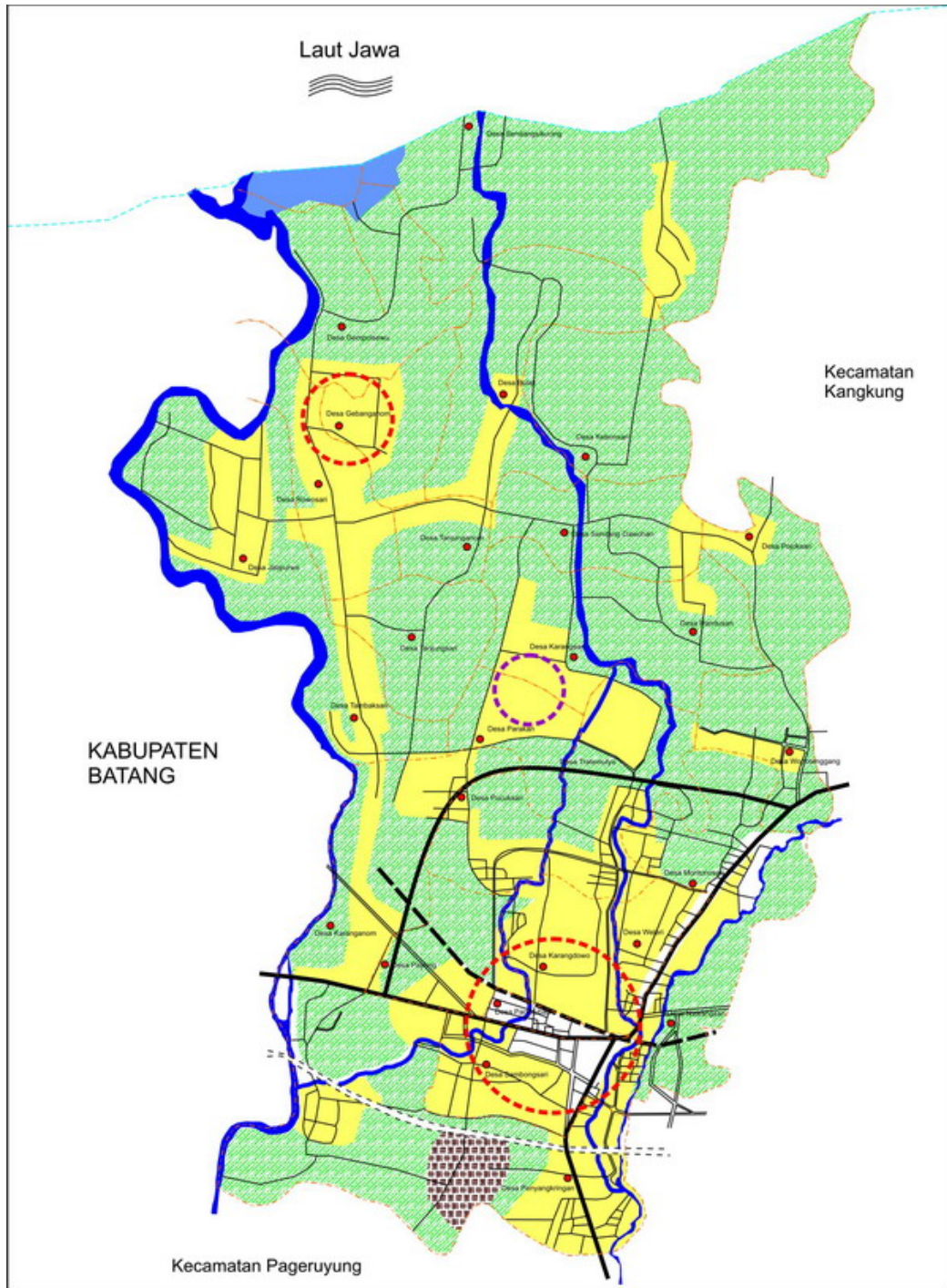
### **4.2.1 Analisis Wilayah Berpotensi Sebagai Pusat Pelayanan**














Kajian mengenai pusat pelayanan wilayah di sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri pada studi ini, seperti yang telah di jelaskan pada ruang lingkup wilayah penelitian yaitu: secara makro adalah Kecamatan Kota Weleri dan Kecamatan Rowosari, sedangkan secara mikro adalah kawasan pada koridor jalan lingkar Kota Weleri, dengan melakukan identifikasi ketersediaan fasilitas pelayanan publik antar pusat pelayanan. Hasil yang diharapkan pada analisis ini adalah ditemukannya suatu gambaran mengenai lokasi pusat pelayanan di wilayah sekitar jalan lingkar Kota Weleri.

Identifikasi wilayah di sekitar jalan lingkar Kota Weleri meliputi wilayah-wilayah pusat pedesaan pada dua kecamatan yang mempunyai hubungan geo-grafis maupun aktivitas sosial ekonomi terhadap perkembangan jalan lingkar Kota Weleri, yaitu Kecamatan Weleri dan Kecamatan Rowosari.

Identifikasi wilayah pusat pelayanan terhadap desa-desa pada kedua kecamatan tersebut didasarkan pada kriteria-kriteria sebagai berikut:

- a. Desa tersebut memiliki ketersediaan fasilitas pelayanan non lokal (mampu melayani penduduk di luar wilayahnya)



 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	PETA PRIORITAS LOKASI PUSAT PELAYANAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA WELERI BERDASARKAN PEDOMAN POLA PEMANFAATAN LAHAN	UTARA 
	LEGENDA	SKALA 1 : 50.000
TESIS Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri	<ul style="list-style-type: none"> <li> DESAKELURAHAN</li> <li> BATAS KELLURAHAN</li> <li> SUNGAI</li> <li> JARINGAN JALAN</li> <li> PERMUKIMAN</li> <li> PERTANIAN/SAWAH</li> <li> TAMBAK</li> <li> KAWASAN LINDUNG</li> <li> PERDAGANGAN DAN JASA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> PUSAT PELAYANAN EKSTING</li> <li> REKOMENDASI PUSAT PELAYANAN</li> </ul>
	NO. GAMBAR 4.6	

- b. Memiliki jumlah penduduk lebih dari 2.500 jiwa. Hal ini didasarkan pada karakteristik kota kecil (pelayanan tingkat desa), yaitu memiliki penduduk antara 2.500 – 25.000 jiwa (Rondinelli, 1985:128).
- c. Desa tersebut didukung oleh kemudahan aksesibilitas ke wilayah pelayanan (jalan kabupaten).

Berdasarkan kriteria tersebut, maka dapat diidentifikasi jika terdapat 14 (empat belas) desa yang berpotensi memiliki peranan sebagai pusat pelayanan pedesaan di wilayah sekitar jalan lingkar Kota Weleri, yaitu Desa Tambaksari, Tanjungsari, Sendangdawuhan, Bulak, Rowosari, Sidomukti, Penyangkringan, Sumberagung, Weleri, Nawangsari, Panuruban, Sembongsari, Karangnom, dan Desa Montongsari. Uraian lebih detail mengenai potensi pusat pelayanan di wilayah sekitar jalan lingkar Kota Weleri, dapat dilihat pada Tabel IV.7 dan Gambar 4.7 serta Gambar 4.8.



*Sumber : Analisis, 2007*

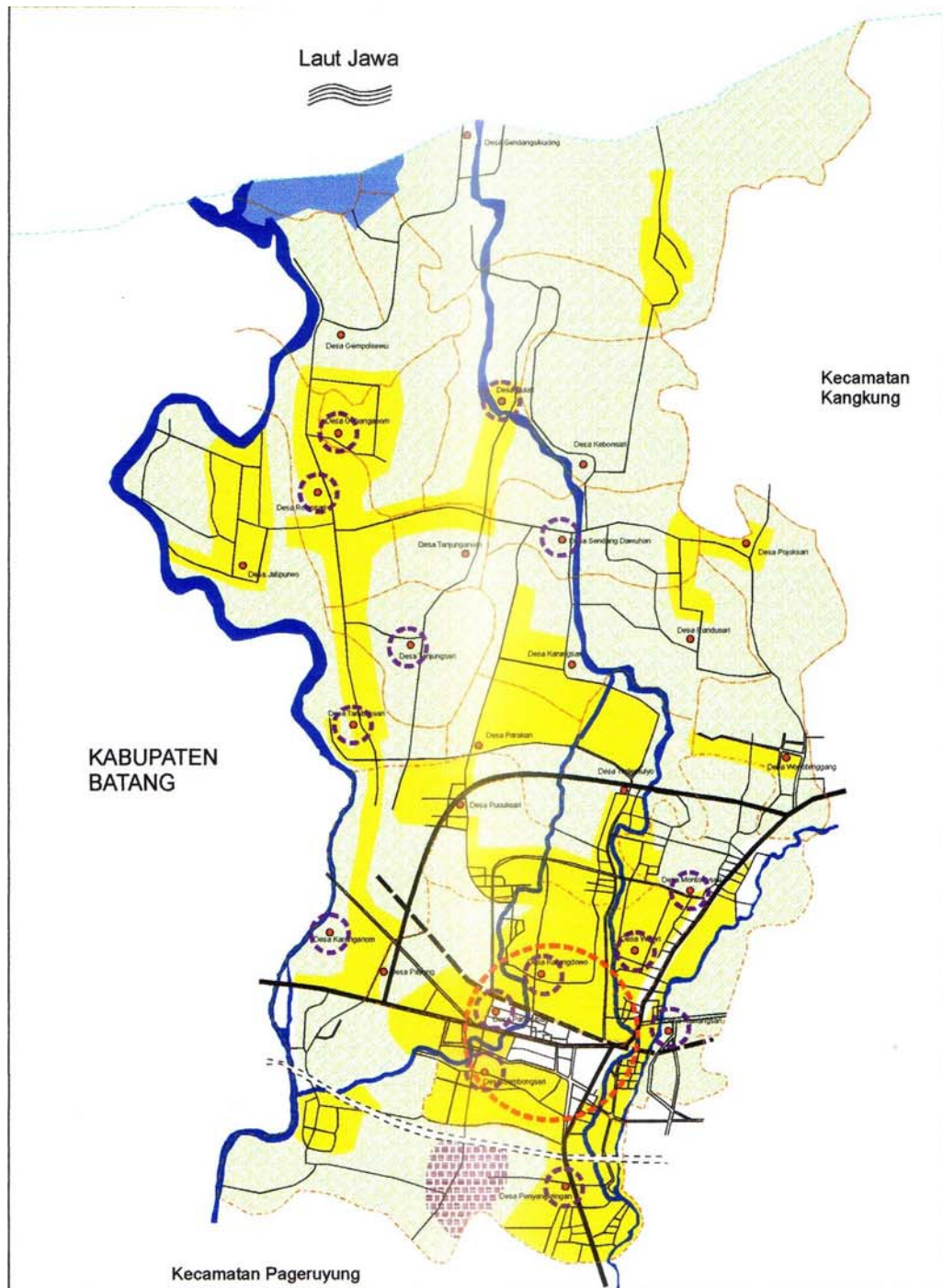
**GAMBAR 4.7**  
**FASILITAS PELAYANAN NON LOKAL**





**TABEL IV.7**  
**IDENTIFIKASI WILAYAH YANG BERPOTENSI SEBAGAI**  
**PUSAT PELAYANAN PEDESAAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR**  
**KOTA WELERI**

	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Memiliki Fasilitas Pelayanan Non Lokal</b>	<b>Dilewati Oleh Akses Jalan Kabupaten</b>	<b>Wilayah Berpotensi Sebagai Pusat Pelayanan</b>
<b>Kecamatan Rowosari</b>				
Tambaksari	<b>2.915</b>	*	*	*
Tanjungsari	<b>3.419</b>	*	*	*
Parakan	1.198	*	*	
Wonotenggang	1.835	*	*	
Randusari	1.253		*	
Karangsari	2.405		*	
Tanjunganom	1.316		*	
Sendangdawuhan	<b>2.614</b>	*	*	*
Pojoksari	1.592		*	
Kebonsari	<b>2.541</b>		*	
Bulak	<b>3.908</b>	*	*	*
Gebanganom	2.319		*	
Rowosari	<b>4.589</b>	*	*	*
Jatipurwo	<b>3.043</b>		*	
Gempolsek	<b>11.887</b>		*	
Sendangsikucing	2.308		*	
<b>Kecamatan Weleri</b>				
Sidomukti	<b>5.012</b>	*	*	*
Penyangkringan	<b>7.758</b>	*	*	*
Bumiayu	<b>4.045</b>		*	
Manggungsari	<b>3.289</b>		*	
Sumberagung	<b>3.647</b>	*	*	*
Ngasinan	1.436	*	*	
Weleri	<b>4.710</b>	*	*	*
Nawang Sari	<b>2.989</b>	*	*	*
Karangdowo	2.391	*	*	
Penaruban	<b>4.263</b>	*	*	*
Sembongsari	<b>4.815</b>	*	*	*
Karanganom	<b>3.389</b>	*	*	*
Payung	1.557		*	
Pucuksari	1.885		*	
Tratemulyo	<b>2.837</b>		*	
Montongsari	<b>2.731</b>	*	*	*

Sumber : Analisis, 2007

Keterangan : Fasilitas Pelayanan Non Lokal meliputi : SLTP, SMU, RSU, Puskesmas, Puskesmas Pembantu, Gereja dan Rumah Bersalin  
 Wilayah berpotensi sebagai pusat pelayanan diarahkan pada wilayah desa/kelurahan yang memenuhi persyaratan kriteria sebagai pusat pelayanan



 <p>PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007</p>	<p>PETA PRIORITAS LOKASI PUSAT PELAYANAN DI SEKITAR JALAN LINGKAR KOTA WELERI BERDASARKAN TINGKAT KECOTAAN WILAYAH</p>	<p>UTARA</p> 
	<p><b>Legenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> DESAKELURAHAN</li> <li> BATAS KELURAHAN</li> <li> SUNGAI</li> <li> JARINGAN JALAN</li> <li> PERMUKIMAN</li> <li> PERTANJANGSAWAH</li> <li> TAMBAK</li> <li> KAWASAN LINDUNG</li> <li> PERDAGANGAN DAN JASA</li> <li> PUSAT PELAYANAN EKSTING</li> <li> REKOMENDASI PUSAT PELAYANAN</li> </ul>	<p>SKALA</p> <p><b>1 : 50.000</b></p> <p>NO. GAMBAR</p> <p><b>4.8</b></p> <p>SUMBER</p> <p>Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006</p>
<p><b>TESIS</b> <b>Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri</b></p>		

#### **4.2.2 Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan Pusat Pelayanan**

Penilaian terhadap tingkat pelayanan wilayah suatu pusat pelayanan dikaji berdasarkan ukuran fasilitas. Ukuran fasilitas ini dinilai berdasarkan jumlah dan ketersediaannya menyatakan jenis-jenis fasilitas yang ada. Sebagai kategori pelayanan publik, maka fasilitas yang dinilai dalam penelitian ini adalah fasilitas yang mencirikan fungsi pelayanan sosial ekonomi, objeknya tunggal, dan terukur serta sedapat-dapatnya memiliki karakteristik berjenjang atau hirarkis.

Dengan didasari oleh keterbatasan dan kelengkapan data mengenai bentuk dan ketersediaan fasilitas pelayanan publik di Kabupaten Kendal, maka penilaian terhadap ketersediaan fasilitas hanya didasarkan pada beberapa objek berikut ini:

1. Sekolah Dasar atau yang sederajat
2. Sekolah Menengah Pertama atau yang sederajat
3. Sekolah Menengah Umum atau yang sederajat
4. Rumah Sakit Umum
5. Rumah Bersalin
6. Puskesmas
7. Puskesmas Pembantu
8. Masjid
9. Musholla
10. Gereja
11. Kuil/pura

Lihat Gambar 4.9 dan Gambar 4.10.



**GAMBAR 4.9  
FASILITAS PENDIDIKAN**



**GAMBAR 4.10  
FASILITAS UMUM**

Penilaian kemampuan pusat pelayanan akan dilakukan melalui pendekatan dua metode, yaitu Skalogram Guttman dan Indeks Sentralitas Marshall, dengan pertimbangan sebagai berikut:

- a. Kedua metode tersebut dapat menjelaskan kemampuan pelayanan suatu pusat pelayanan berdasarkan fasilitas yang dimiliki.
- b. Metode Skalogram lebih menekankan pada tinjauan kelengkapan fasilitas yang tersedia, sedangkan indeks sentralitas menekankan jumlah unit fasilitas.
- c. Kedua metode dapat digabungkan dan saling berkaitan.

#### **4.2.2.1 Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan Melalui Metode Skalogram Guttman di Wilayah Kecamatan Weleri dan Rowosari.**

Berdasarkan hasil penilaian skalogram Guttman yang telah dilakukan (Tabel IV.8), diketahui jika terdapat 3 (tiga) kelompok pusat pelayanan yang dikelompokkan berdasarkan proporsi ketersediaan fasilitas. Kelompok I merupakan kelompok yang paling lengkap fasilitasnya, yaitu terdiri dari 4 (empat) pusat pelayanan yang meliputi Desa Penaruban, Sembongsari, Penyangkringan dan Nawangsari. Kondisi ini dapat dimaklumi, karena beberapa pusat pelayanan ter-

sebut termasuk dalam lingkup wilayah Kota Weleri. Kelompok II terdiri dari 7 (tujuh) pusat pelayanan yang meliputi Rowosari, Weleri, Sendangdawuhan, Bulak, Sumberagung, Karanganom, dan Sidomukti. Kelompok III terdiri dari 3 (tiga) pusat pelayanan, yaitu Montongsari, Tanjungsari dan Tambaksari, seperti terlihat pada Gambar 4.11, adapun proses analisis dapat dilihat pada lampiran I.

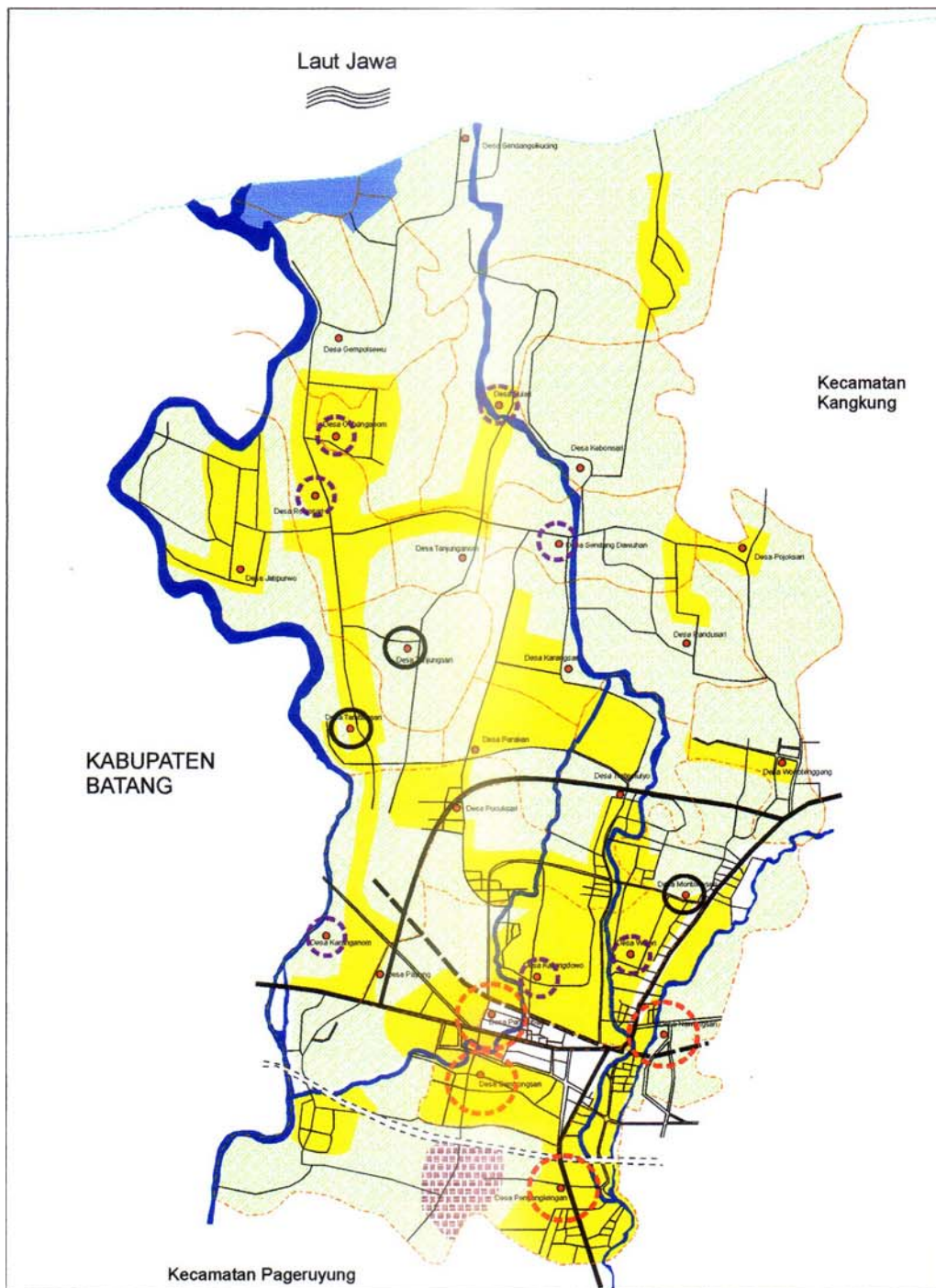
**TABEL IV.8**  
**PENGELOMPOKKAN PUSAT PELAYANAN DI WILAYAH**  
**KECAMATAN WELERI DAN ROWOSARI BERDASARKAN**  
**SKALOGRAM GUTTMAN**















No.	Pusat Pelayanan	Penduduk	Jumlah	Prosentase	Kelompok
1	Penaruban	2.915	6	100,00	I
2	Sembongsari	3.419	6	100,00	I
3	Penyangkringan	2.614	6	100,00	I
4	Nawangsari	3.908	6	100,00	I
5	Rowosari	4.589	5	83,33	II
6	Weleri	5.012	5	83,33	II
7	Sendangdawuhan	7.758	5	83,33	II
8	Bulak	3.647	5	83,33	II
9	Sumberagung	4.710	5	83,33	II
10	Karanganom	2.989	5	83,33	II
11	Sidomukti	4.263	5	83,33	II
12	Montongsari	4.815	4	66,67	III
13	Tanjungsari	3.389	4	66,67	III
14	Tambaksari	2.731	4	66,67	III

*Sumber : Analisis, 2007*

#### **4.2.2.2 Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan Melalui Metode Indeks Sentralitas Marshall.**

Indeks sentralitas digunakan untuk melihat kemampuan pelayanan suatu pusat ditinjau jumlah unit fasilitas yang terdapat pada pusat pelayanan. Nilai keterpusatan dapat diperoleh dari jumlah total bobot masing-masing jenis fasilitas dikalikan jumlah fasilitas tersebut. Prinsip pembobotan suatu fasilitas dilakukan



 <b>PROGRAM PASCA SARJANA</b> <b>MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA</b> <b>KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN</b> <b>UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG</b> 2007	PETA PRIORITAS LOKASI PUSAT PELAYANAN DI KECAMATAN WELERI DAN ROWOSARI BERDASARKAN SKALOGRAM GUTTMAN		UTARA 
	<b>Legenda</b>		SKALA <b>1 : 50.000</b>
<b>TESIS</b> <b>Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di</b> <b>Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri</b>	 DESAKELRAHAN  BANGS KELLRAHAN  SUNGAI  JARINGAN JALAN  PERMUKOMAN  PERTANJANSANAH  TAMBAK  KAWASAN LINDUNG  PERDAGANGAN DAN JASA	 KELOMPOK I  KELOMPOK II  KELOMPOK III	NO. GAMBAR <b>4.11</b>
			SUMBER Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006

dengan cara membagi nilai sentralitas gabungan (100) dengan jumlah fasilitas yang terdapat di seluruh pusat pelayanan, jadi semakin besar jumlah suatu fasilitas maka bobotnya akan semakin kecil, demikian pula sebaliknya (Rondinelli, 1985: 125). Pusat-pusat pelayanan tersebut selanjutnya dikelompokkan secara interval berdasarkan nilai sentralitas.

Berdasarkan hasil perhitungan mengenai penilaian keterpusatan fasilitas menunjukkan bahwa pusat pelayanan fasilitas berada di Weleri. Weleri menduduki urutan pertama dengan nilai indeks sentralitas sebesar 128,57. Uraian lebih jelas mengenai pengelompokkan pusat pelayanan berdasarkan indeks sentralitas marshall dapat dilihat pada Tabel IV.9 berikut.

**TABEL IV.9**  
**PENGELOMPOKKAN PUSAT PELAYANAN DI WILAYAH**  
**KECAMATAN WELERI DAN ROWOSARI BERDASARKAN**  
**INDEKS SENTRALITAS MARSHALL**

No.	Pusat Pelayanan	Penduduk	Nilai	Interval	Kelompok
1	Weleri	4.710	128,57	> 81,43	I
2	Sembongsari	4.815	81,43	44,54 - 81,43	II
3	Penaruban	4.263	75,05	44,54 - 81,44	II
4	Nawang Sari	2.989	73,86	44,54 - 81,45	II
5	Tanjungsari	3.419	72,23	44,54 - 81,46	II
6	Penyangkringan	7.758	70,07	44,54 - 81,47	II
7	Montongsari	2.731	64,01	44,54 - 81,48	II
8	Sidomukti	5.012	60,42	44,54 - 81,49	II
9	Sumberagung	3.647	58,44	44,54 - 81,50	II
10	Rowosari	4.589	58,05	44,54 - 81,51	II
11	Tambaksari	2.915	55,71	44,54 - 81,52	II
12	Bulak	3.908	49,72	44,54 - 81,53	II
13	Sendangdawuhan	2.614	34,54	7,66 - 44,54	III
14	Karanganom	3.389	17,91	7,66 - 44,55	III

Sumber : Analisis, 2007

Berdasarkan hasil analisis antara kedua metode tersebut (skalogram Guttman dan Indeks Sentralitas Marshall), maka terlihat adanya sedikit perbedaan mengenai urutan kemampuan pelayanan, terutama pada pusat pelayanan tingkat atas. Kedua metode tersebut akan membantu dalam penentuan hirarki pusat pelayanan di wilayah sekitar jalan lingkar Kota Weleri.

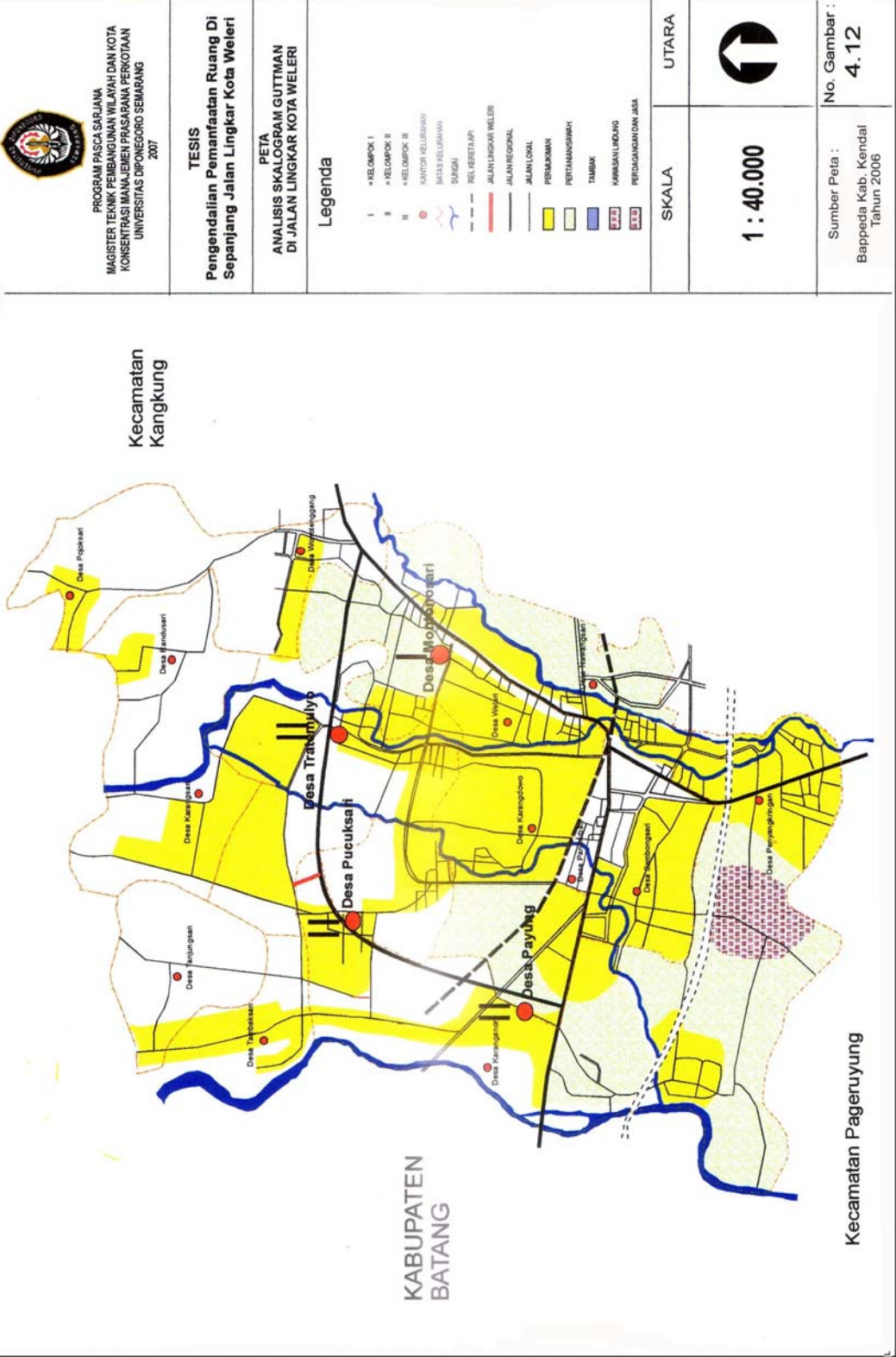
#### **4.2.2.3 Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan Melalui Metode Skalogram Guttman di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri.**

Hasil penilaian skalogram Guttman yang telah dilakukan (Tabel IV.10), diketahui jika terdapat 2 (dua) kelompok pusat pelayanan yang dikelompokkan berdasarkan proporsi ketersediaan fasilitas. Kelompok I merupakan kelompok yang paling lengkap fasilitasnya terletak di Desa Montongsari. Kondisi ini dapat dimaklumi, karena Desa tersebut terletak di wilayah Kota Weleri. Kelompok II terdiri dari 3 (tiga) pusat pelayanan yang meliputi Desa Tratemulya, Pucuksari, dan Desa Payung (Gambar 4.12), proses analisis dapat dilihat pada Lampiran II.

**TABEL IV.10  
PENGELOMPOKKAN PUSAT PELAYANAN DI SEPANJANG JALAN  
LINGKAR KOTA WELERI BERDASARKAN SKALOGRAM GUTTMAN**

No.	Pusat Pelayanan	Penduduk	Jumlah	Prosentase	Kelompok
1	Montongsari	2.731	4	100,00	I
2	Tratemulyo	2.837	3	60,00	II
3	Pucuksari	1.885	3	60,00	II
4	Payung	1.557	3	60,00	II

*Sumber : Analisis, 2007*

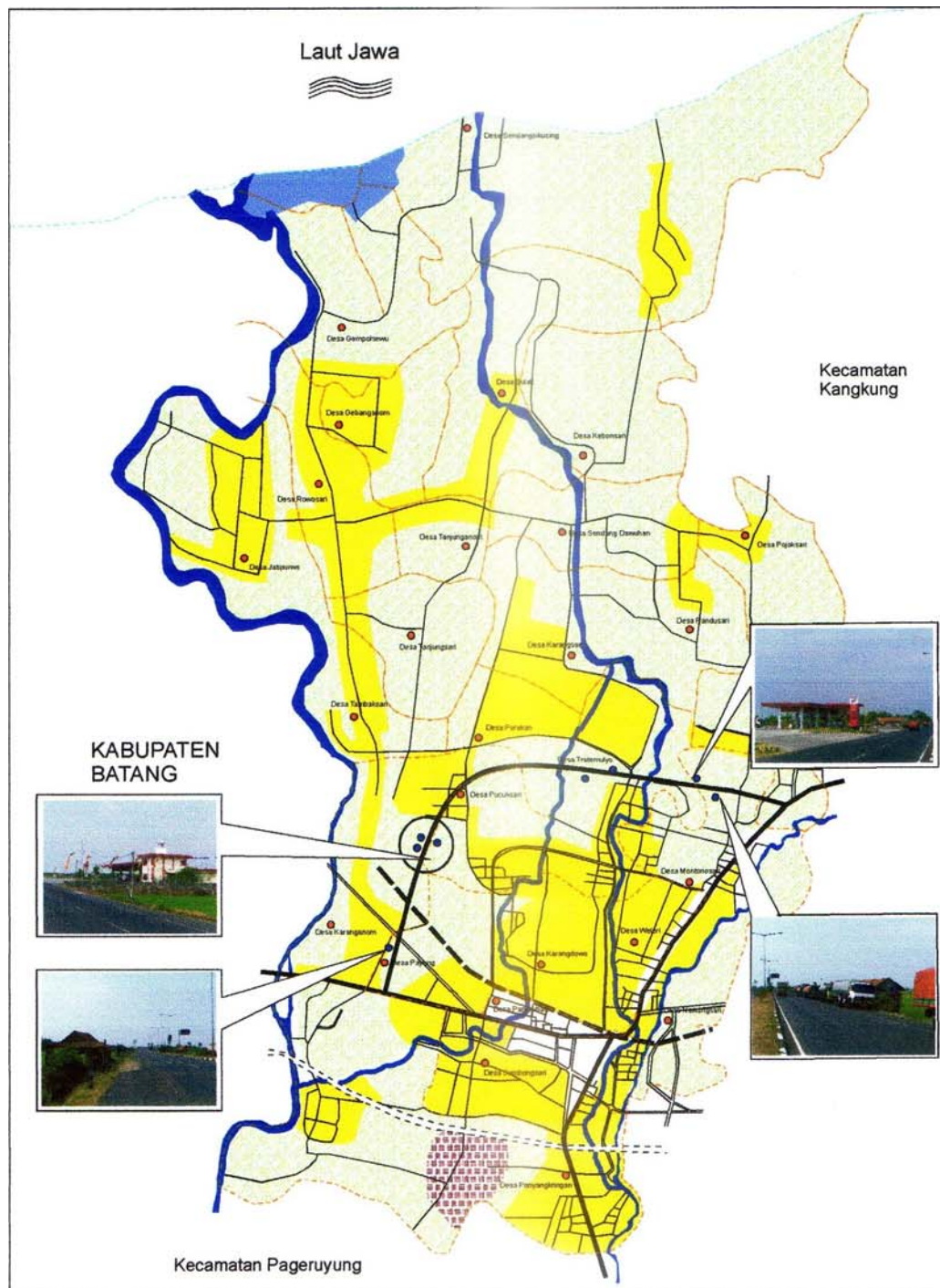


### **4.2.3 Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Wilayah Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri.**

Permasalahan yang perlu diantisipasi terhadap perkembangan lahan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri adalah berkembangnya permukiman dan fasilitas pendukung aktivitas publik di jalan lingkar Kota weleri antara lain Pompa Bensin, Rumah Makan, Bengkel (Gambar 4.13). Jika kondisi tersebut terjadi, maka dikhawatirkan akan berakibat pada penurunan fungsi jalan akibat hambatan samping yang ditimbulkan oleh keberadaan pelayanan publik di sepanjang jalan.

Secara geografis, lokasi jalan lingkar Kota Weleri berada dalam lingkup Kecamatan Weleri dan Kecamatan Rowosari. Kondisi eksisting saat ini menunjukkan adanya ketimpangan pelayanan fasilitas publik pada kedua wilayah tersebut. Wilayah Kecamatan Weleri, terutama pada Kota Weleri, telah berkembang hingga mampu berfungsi sebagai salah satu sistem kota di Kabupaten Kendal. Sistem kota Kota Weleri berada pada SWP III dengan pusat pelayanan di Kota Weleri. Kota Weleri itu sendiri terdiri dari 7 (tujuh) desa/kelurahan, yaitu: Penyangkringan, Weleri, Nawangsari, Karangdowo, Penaruban, Sambongsari dan Montongsari.

Berdasarkan perhitungan melalui metode indeks sentralitas, terlihat jika beberapa wilayah tersebut berada pada kelompok I dan II, yang mengindikasikan adanya tingkat kota yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah lainnya. Adanya pertumbuhan dan perkembangan pusat pelayanan di Kota Weleri tersebut berdampak pada pola pergerakan penduduk, yaitu dari arah Utara (Kecamatan Rowosari) ke arah pusat pelayanan. Hal ini didorong oleh tingkat pemenuhan

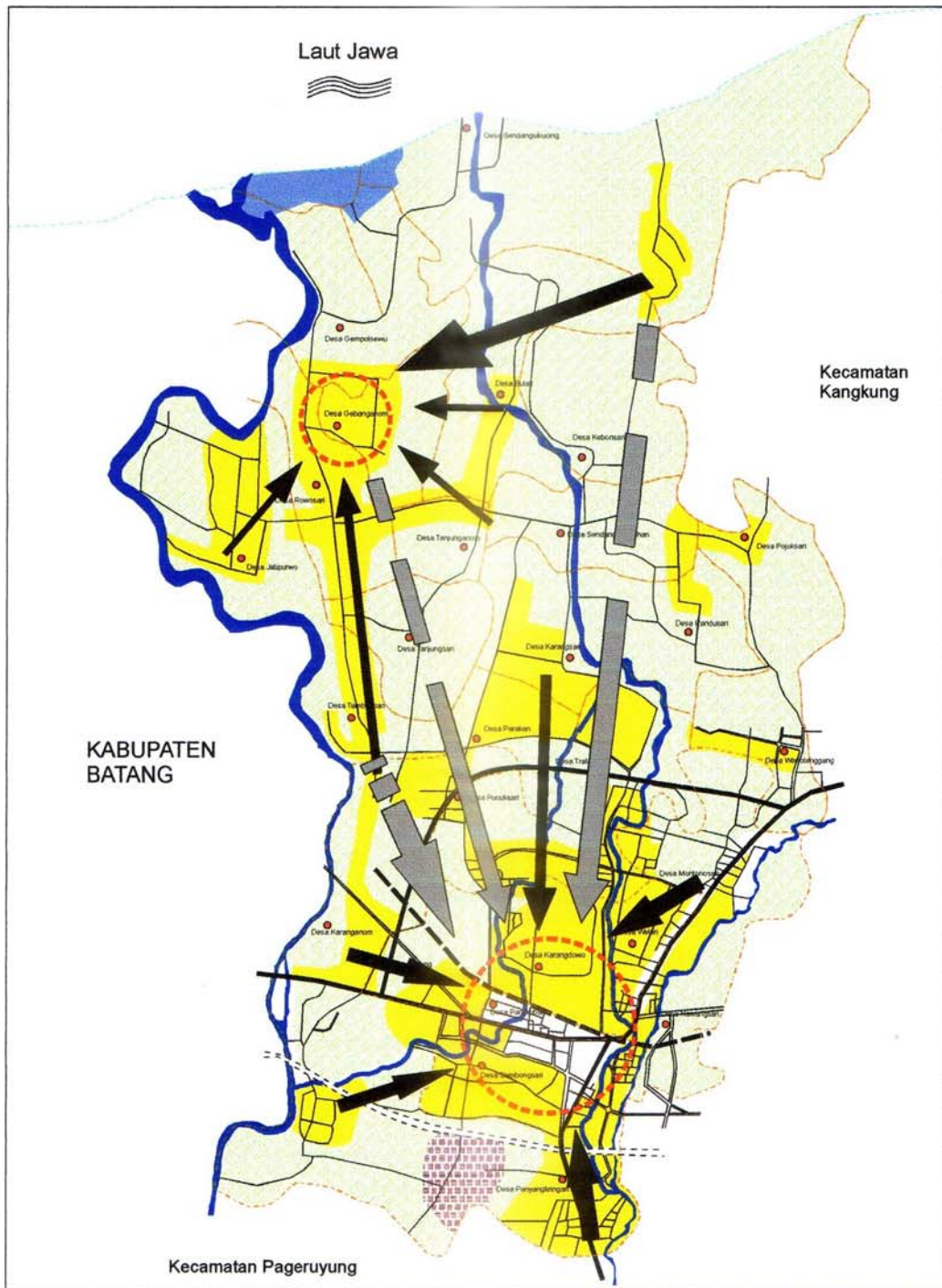


 PROGRAM PASCA SARJANA MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2007	PETA LOKASI POMPA BENSIN DAN RUMAH MAKAN	UTARA 
	<b>Legenda</b>	SKALA <b>1 : 50.000</b>
<b>TESIS</b> Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri	 DESAKELURAHAN  BAWAS KELURAHAN  SUNGAI  JARINGAN JALAN  PERMAKIMAH  PERTANIAN/SAWAH  TAMBAK  KAWASAN LINDUNG  PERDAGANGAN DAN JASA	NO. GAMBAR <b>4.13</b>
		SUMBER Profil Daerah Kabupaten Kendal Tahun 2006

kebutuhan pelayanan publik di wilayah kecamatan tersebut lebih baik dibandingkan dengan tingkat pelayanan di selatan jalan lingkar (Gambar 4.14).

Adanya pergerakan tersebut tentunya mempengaruhi arus pergerakan regional di jalan lingkar Kota Weleri akibat adanya perpotongan pergerakan penduduk menuju pusat pelayanan di Kota Weleri. Ditinjau dari permasalahan tersebut, maka perlu dikembangkan suatu pusat pelayanan baru di wilayah Utara (Kecamatan Rowosari) sebagai upaya mengurangi adanya arus pergerakan penduduk selatan ke arah pusat pelayanan Kota Weleri.

Berdasarkan analisis skalogram Guttman di wilayah Kecamatan Weleri dan Kecamatan Rowosari diidentifikasi adanya potensi pusat pelayanan di beberapa wilayah di Kecamatan Rowosari, yaitu diantaranya Tambaksari, Tanjung-sari, Sendangdawuhan dan Bulak. Sedangkan analisis skalogram Guttman di sepanjang jalan lingkar kota Weleri, menunjukkan bahwa pusat pelayanan berada di desa Montongsari mengingat desa tersebut berada di wilayah kota Weleri. Adapun desa yang berpotensi untuk menjadi lokasi pusat pelayanan adalah desa Tratemulyo dan Pucuksari, sehingga desa tersebut dapat dijadikan sebagai kawasan pengembangan di sekitar jalan lingkar, namun untuk mengakses ke jalan lingkar Kota Weleri perlu adanya pola jaringan jalan dan bukaan terhadap jalan lingkar.



 <b>PROGRAM PASCA SARJANA</b> <b>MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA</b> <b>KONSENTRASI MANAJEMEN PRASARANA PERKOTAAN</b> <b>UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG</b> <b>2007</b>	<b>PETA POLA PERGERAKAN</b> <b>PEMENUHAN KEBUTUHAN PELAYANAN PUBLIK</b>		<b>UTARA</b> 
	<b>Legenda</b>		<b>SKALA</b> <b>1 : 50.000</b>
<b>TESIS</b> <b>Pengendalian Pemanfaatan Ruang Di</b> <b>Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri</b>	 DESAKELURAHAN  BATAS KELURAHAN  SUNGAI  JARINGAN JALAN  PERMUKIMAN  PERTANJANSAWAH  TAMBAK  KAWASAN LINDUNG  PERDAGANGAN DAN JASA	 PUSAT PELAYANAN EKSTING  PERGERAKAN RUTIN  PERGERAKAN TIDAK RUTIN	<b>NO. GAMBAR</b> <b>4.14</b>

### **4.3 Analisis Transportasi.**

Secara fungsional, keberadaan jalan lingkar Kota Weleri sebagai jalan arteri primer. Seiring dengan perkembangan suatu wilayah dan faktor kestrategisan lokasi memberikan dampak terhadap pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri, terutama pada pengembangan bidang ekonomi yang berorientasi pada kegiatan perdagangan dan jasa.

Secara administrasi, keberadaan jalan lingkar Kota Weleri membelah dua kecamatan, yaitu Kecamatan Rowosari dan Kecamatan Weleri. Pertumbuhan pusat kegiatan ekonomi di pusat Kota Weleri berdampak terhadap berkembangnya arus pergerakan dari wilayah Kecamatan Rowosari ke arah pusat Kota Weleri. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap kelancaran arus pergerakan akibat banyaknya persimpangan akibat pola pergerakan yang memotong jalur jalan lingkar Kota Weleri, sehingga fungsi jalan yang seharusnya sebagai arteri primer dikawatirkan akan menurun akibat tidak sepenuhnya mampu berfungsi sebagaimana mestinya.

Untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan lingkar Kota Weleri tersebut, maka perlu mengkaji beberapa analisis sebagai berikut:

#### **4.3.1 Identifikasi Fungsi dan Pelayanan Jalan Lingkar Kota Weleri**

Seperti yang telah disebutkan diatas, bahwa berdasarkan fungsi dan peranannya Jalan Lingkar Kota Weleri tergolong dalam klasifikasi jalan arteri primer. Berkaitan dengan hal ini, jika didasarkan pada acuan PP. No.32 tahun 2005, tentang jalan bahwa syarat kelas jalan arteri primer memiliki lebar perkerasan haruslah lebih atau sama dengan 8 meter dengan kecepatan rata-rata

kendaraan yang melintasinya sebesar lebih dari atau sama dengan 60 km/jam, maka Jalan Lingkar Kota Weleri ini masih memenuhi persyaratan sebagaimana yang telah ditetapkan.

Dari survei primer yang dilakukan, diketahui bahwa perjalanan sepanjang 1 km pada ruas Jalan Lingkar Kota Weleri (moda perjalanan mobil penumpang) memakan waktu selama kurang dari 1 menit, sehingga dapat diartikan bahwa kecepatan kendaraan dalam menempuh jarak tersebut berada pada kisaran 60 km/jam. Berdasarkan kondisi tersebut, dapat diartikan bahwa fungsi Jalan Lingkar Kota Weleri masih mampu berperan sebagai pelayanan perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

Bentuk penurunan pelayanan Jalan Lingkar Kota Weleri kemungkinan terjadi pada persimpangan-persimpangan yang menghubungkan antara wilayah utara jalan lingkar dengan wilayah pusat Kota Weleri. Adanya ketersediaan dan kelengkapan pelayanan publik di Kota Weleri mendorong perilaku masyarakat di daerah utara jalan lingkar untuk memenuhi kebutuhannya di daerah tersebut. Pergerakan penduduk dari utara ke arah selatan inilah yang menyebabkan percampuran moda transportasi di titik-titik persimpangan jalan lingkar Kota Weleri.

Fenomena tersebut dikhawatirkan akan berakibat pada pengembangan fasilitas pelayanan publik di sepanjang jalan lingkar sebagai bentuk pelayanan publik. Kondisi tersebut tentunya akan mempengaruhi pelayanan jalan lingkar terhadap pergerakan transportasi antar kota. Identifikasi mengenai pelayanan jalan lingkar dapat dijabarkan sebagai berikut:

- a. Aktivitas utama adalah lalu lintas jarak jauh, pelayanan angkutan umum dan lalu lintas menerus, untuk itu dalam pengaturannya, diupayakan seefektif mungkin tidak melibatkan banyak perpotongan jalan yang tentunya berakibat pada tingkat persimpangan jalan.
- b. Pergerakan pejalan kaki tidak dimungkinkan, sehingga diupayakan tidak terhadap titik-titik lokasi pelayanan publik yang mampu mendorong terjadinya aktivitas pergerakan pejalan kaki.
- c. Tidak diperkenankan adanya kendaraan yang berhenti, sehingga diupayakan tidak tersedia bangunan pelayanan publik di sepanjang jalan.
- d. Pergerakan lalu lintas aktivitas angkutan barang terusan, untuk itu disepanjang jalan tidak tersedia ruang pasokan barang dan pendistribusian barang. Ruang pasokan barang disini yang dimaksud adalah ruang bagi aktivitas perdagangan dan jasa, sedangkan ruang pendistribusian barang adalah ruang bagi kawasan industri atau aktivitas proses produksi lainnya.
- e. Akses kendaraan ke bangunan tidak ada, sehingga diupayakan tidak terdapat bangunan yang berdiri di sepanjang jalan dan bersinggungan langsung dengan jalan.
- f. Batas kecepatan kendaraan minimal 60 km/jam.

Dari penjelasan di atas, diketahui bahwa fungsi jalan lingkar Kota Weleri berpotensi mengalami penurunan fungsi sebagai jalan arteri, terutama dilihat dari sudut pandang keberadaan bangunan di tepi jalan yang berakibat pada kendaraan yang berhenti serta akses kendaraan ke bangunan. Keberadaan bangunan fungsional yang berpotensi menyebabkan kondisi pemberhentian kendaraan tersebut

harus segera ditertibkan untuk mencegah perkembangan pembangunan di sepanjang jalan lingkar lebih banyak lagi.

#### **4.3.2 Analisis Sistem Jaringan Jalan dan Pola Pergerakan**

Sistem jaringan jalan di Kota Weleri membentuk pola ring dan radial (jari-jari) dengan sumbunya berada di pusat kawasan perdagangan (*Central Bussines District*) dengan jalan yang melingkari pusat kota yaitu jalan lingkar Weleri.

Dengan berkembangannya sekitar kawasan jalan lingkar Weleri sebagai pusat pelayanan baru yang merupakan pendukung kegiatan regional maka perlu didukung adanya pengembangan jaringan jalan pada kawasan tersebut, sehingga kawasan jalan lingkar dapat berkembang sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang. Sedangkan dari pola pergerakan lalu lintas yang ada di Kota Weleri dapat dikategorikan menjadi 3(tiga) kelompok berdasarkan asal tujuan perjalanan, yaitu:

1. Kelompok yang melakukan perjalanan dengan asal dan tujuan yang berada di wilayah Kota Weleri disebut pergerakan internal.
2. Kelompok yang melakukan perjalanan dengan asal atau tujuannya berada di luar wilayah Kota Weleri seperti penglaju dari wilayah sekitar disebut pergerakan eksternal.
3. Kelompok perjalanan dengan asal dan tujuannya tidak berada di wilayah Kota Weleri, yang hanya melewati kota Weleri disebut dengan pergerakan terusan.

Berdasarkan pengelompokan pola pergerakan lalu lintas tersebut diatas, pergerakan lalu lintas yang menuju kawasan pusat kota yang cukup dominan

adalah pergerakan eksternal dan pergerakan terusan. Hal ini disebabkan karena pola pergerakan ini dipengaruhi oleh kegiatan atau pergerakan yang berasal dari luar wilayah kota Weleri serta pergerakan yang bersifat terusan.

#### **4.3.3 Analisa Bukaannya Untuk Persimpangan Jalan Lingkar Kota Weleri**

Analisis Bukaannya untuk persimpangan pada jalan lingkar dipengaruhi oleh bangkitan perjalanan (*trip generation*) yang ditimbulkan oleh pengembangan kawasan jalan lingkar yang menjadi kawasan pendukung kegiatan.

Bangkitan perjalanan (*trip generation*) merupakan suatu jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh *zone* permukiman (baik sebagai asal maupun tujuan perjalanan), atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh aktifitas pada akhir perjalanan di *zone* non permukiman.

Kawasan jalan lingkar merupakan kawasan pengembangan dengan memanfaatkan lahan yang berada di sekitar jalan lingkar yang perlu dikendalikan/diarahkan pemanfaatannya. Pengembangan kawasan tersebut difungsikan sebagai pendukung kegiatan regional sepanjang jalan lingkar Weleri yang merupakan jalan arteri untuk lalu lintas regional dan terusan.

Berdasarkan kebijaksanaan Pembangunan jalan lingkar, bahwa jalan lingkar Weleri dibangun untuk difungsikan sebagai jalan arteri bebas hambatan dengan masih dimungkinkan untuk dibuat bukannya untuk persimpangan pada jalan lingkar tersebut sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan yang ada.

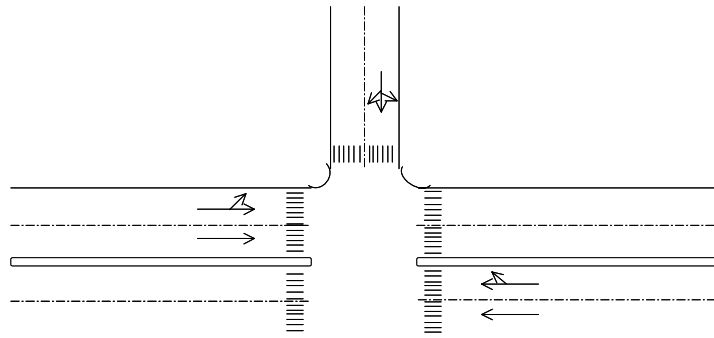
Dengan dikembangkannya kawasan jalan lingkar Weleri sebagai kawasan pendukung kegiatan regional, akan terjadi bangkitan perjalanan (*trip*

*generation*), baik berupa produksi perjalanan (*trip production*) yaitu bangkitan perjalanan yang ditimbulkan oleh *zone* permukiman, maupun tarikan perjalanan (*trip attraction*) yaitu bangkitan perjalanan yang ditimbulkan pada akhir perjalanan di *zone* non permukiman, terhadap kawasan sekitarnya. Bangkitan perjalanan dan tarikan perjalanan tentunya akan mempengaruhi terhadap kegiatan-kegiatan di kawasan jalan lingkar, sehingga kawasan tersebut perlu dikembangkan jaringan jalan untuk dapat menampung bangkitan dan tarikan perjalanan yang timbul akibat pen-gembangan kawasan jalan lingkar sebagai pendukung kegiatan regional.

Agar pengembangan di kawasan jalan lingkar dapat dikendalikan/-diarahkan untuk akses keluar, baik kearah kota maupun ke jalan lingkar, maka perlu pola jaringan jalan dan bukaan untuk persimpangan di jalan lingkar Kota Weleri pada lokasi pusat pelayanan yang telah ditentukan sebagai kawasan pengembangan yaitu di Desa Pucuksari.

Berdasarkan Standar Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga bahwa jarak antar bukaan yang disyaratkan pada jalan lingkar/arteri adalah 2.500 – 3.000 meter. Dari ketentuan tersebut, maka untuk jalan lingkar kota Weleri dengan panjang jalan lingkar keseluruhan 4.800 meter dibutuhkan sebanyak 1 (satu) bukaan untuk persimpangan, pada Km. 45 + 300.

Untuk menentukan tipe persimpangan digunakan Standart Spesifikasi Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan (MKJI, 1997), seperti pada gambar dibawah ini.



Sumber: MKJI 1997

**GAMBAR 4.15**  
**TIPE STANDAR PERSIMPANGAN**

Tipe Persimpangan tiga lengan nomor tipe : 312 (MKJI 1997, 2-24), dengan rincian sebagai berikut :

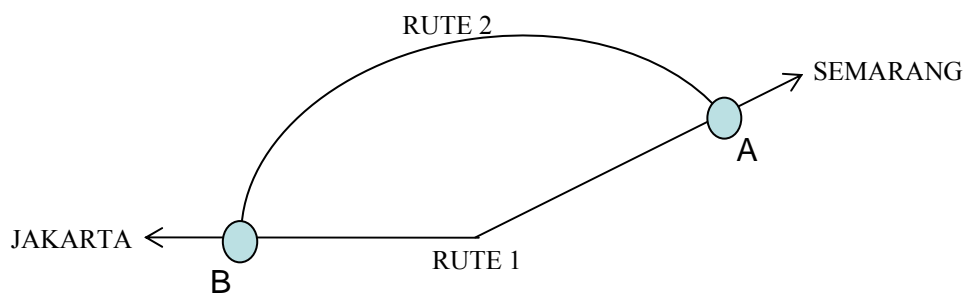
- Ukuran Kota : < 1 1 Juta penduduk.
- Tipe Jalan : Jalan daerah Permukiman dan Jalan Arteri.
- Tipe Simpang : Simpang tiga lengan.
- Ukuran simpang : Sedang dengan lebar jalan 10 – 14 meter.

#### **4.3.4 Analisis Kecepatan Perjalanan atau Waktu Perjalanan Lalu-lintas**

Analisis kecepatan perjalanan/waktu perjalanan lalu-lintas di Kota Weleri diperlukan untuk menentukan elemen-elemen perencanaan geometrik jalan, seperti gradien, super elevasi dan persimpangan, dalam penelitian ini digunakan sebagai asumsi penempatan persimpangan di jalan lingkar Kota weleri. Analisis yang digunakan menggunakan metode survai kendaraan contoh yaitu dengan cara kendaraan contoh melaju sesuai dengan kecepatan batas kecuali terhambat oleh kondisi lalu lintas yang disurvei.

#### 4.3.5 Analisis Waktu Perjalanan.

Titik awal survai berawal dari persimpangan menuju jalan lingkar dari arah Semarang menuju Jakarta atau bisa disebut sebagai titik A, sedangkan titik akhir berada di persimpangan akhir jalan lingkar dengan jalan utama pusat kota Weleri ke arah Jakarta yang selanjutnya disebut sebagai titik B. Survai dilakukan dengan melewati dua rute sebagai pembandingan melalui jalan lingkar Kota Weleri dan melalui jalan utama pusat kota, yaitu rute 1 dan rute 2 seperti yang terlihat pada gambar rute perjalanan di bawah ini.



**GAMBAR 4.16**  
**RUTE PERJALANAN**

Cara pelaksanaan survai dengan menggunakan Stop watch dimulai pada titik awal survai yaitu dari titik A. Selanjutnya kendaraan contoh dikendarai di sepanjang rute 1 atau melalui jalan dalam Kota Weleri. Ketika kendaraan berhenti atau terpaksa berhenti bergerak sangat lambat, karena kondisi yang ada, maka stop watch kedua digunakan untuk mencatat waktu hambatan yang dialami. Masing-masing lokasi, lamanya dan penyebab hambatan dicatat pada lembar kerja lapangan. Kode angka dapat digunakan untuk mengidentifikasi jenis hambatan yang ada. Pada akhir rute yaitu di titik B, stop watch dihentikan dan waktu total

perjalanan dicatat. Jarak rute serta jarak pada masing-masing seksi dapat diperoleh dari patok Kilometer yang ada di tepi jalan. Survai dilakukan bergantian arah kebalikan yaitu dari titik B ke titik A, demikian sebaliknya melalui rute 2 atau jalan lingkar Kota Weleri dari titik B ke titik A maupun dari titik A ke titik B.

1. Analisis kecepatan perjalanan pada Rute 1 atau melalui jalan dalam Kota Weleri dilakukan berdasarkan hasil survai yang diperoleh dari lapangan dengan menggunakan persamaan :

$$K = (60 \times n \times j) / \sum W.$$

Dimana : K = Kecepatan perjalanan (kpj)

J = Panjang rute 1 = 4.00 km

$\sum W$  = jumlah waktu tempuh = ( 8 menit + 7 menit) = 15 menit

n = jumlah sampel kendaraan = 2.

$$K = (60 \times 2 \times 4.00\text{km}) / (8 \text{ menit} + 7 \text{ menit})$$

$$K = 32 \text{ km/jam.}$$

2. Analisis kecepatan perjalanan pada Rute 2 atau melalui jalan lingkar Kota Weleri dilakukan berdasarkan hasil survai yang diperoleh dari lapangan dengan menggunakan persamaan :

$$K = (60 \times n \times j) / \sum W.$$

Dimana : K = Kecepatan perjalanan (kpj)

J = Panjang rute 2 = 4,80 km

$\sum W$  = jumlah waktu tempuh = (7 menit + 6 menit) – (2 menit x 2) =

9 menit, dengan asumsi terdapat persimpangan di lokasi

pusat pelayanan, sehingga kendaraan berhenti selama 2 menit pada masing-masing perjalanan rute 2.

$n$  = jumlah sampel kendaraan = 2.

$$K = (60 \times 2 \times 4.80 \text{ km}) / (9 \text{ menit})$$

$$K = 64 \text{ km/jam.}$$

Sehingga dapat diketahui kecepatan perjalan di jalan lingkar Weleri dengan asumsi terdapat 1 bukaan median untuk persimpangan masih memenuhi standar minimal kecepatan yang dipersyaratkan yaitu 60 km/jam.

#### **4.4 Analisis Kelayakan Lahan di Sepanjang Jalan Lingkar Kota Weleri.**

Analisis pemanfaatan lahan kawasan jalan lingkar Kota Weleri menggunakan konsep pola pemanfaatan ruang, yang mengelompok pada suatu kawasan yang merupakan suatu bentuk pusat pelayanan di sekitar jalan lingkar, sehingga diharapkan pada kawasan lainnya tetap dapat dipertahankan sebagai daerah pertanian.

Dari hasil analisis pola pemanfaatan ruang yang telah dilakukan terdapat beberapa kawasan potensial sebagai pusat-pusat kegiatan pada kawasan jalan lingkar Weleri, dari beberapa kawasan potensial tersebut berpotensi bagi pengembangan kegiatan jasa dan pengembangan permukiman.

Sebagai arahan/pengendalian pemanfaatan ruang di jalan lingkar Kota Weleri pada kawasan yang berpotensi untuk dikembangkan, maka digunakan analisis pemanfaatan ruang dengan menggunakan analisis SWOT sebagai berikut :

1. *Strength/Potensi.*

- ◆ Ketersediaan lahan bagi pengembangan kawasan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri.
- ◆ Ketersediaan fasilitas pelayanan umum pada pusat-pusat pelayanan di sepanjang jalan lingkar Kota weleri.
- ◆ Ketersediaan jalan lokal untuk mengakses dari kota Weleri ke wilayah bagian utara, yang melintasi jalan Lingkar Kota Weleri dengan perlintasan dibawahnya ( Under Pass ) pada Km 44 + 550, Km 46 + 050 dan pada Km. 47 + 250 dari Semarang.
- ◆ Pada lokasi pusat-pusat pelayanan sudah tumbuh adanya beberapa permukiman, hal ini merupakan suatu potensi karena dapat berkembang menjadi satu kesatuan terutama bagi aksesibilitas terhadap kawasan dengan mengembangkan embrio jalan-jalan yang sudah ada.
- ◆ Fungsi jalan lingkar Kota Weleri sebagai jalan Arteri Primer, dengan pelayanan lalu lintas utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2. *Weakness/Masalah.*

- ◆ Sebagian besar lahan non terbangun di pusat-pusat pelayanan di sepanjang jalan lingkar Kota weleri merupakan lahan pertanian produktif/subur, dengan fasilitas jaringan irigasi teknis, sehingga hal ini merupakan masalah bagi pengembangannya, yakni pengalihan fungsi pertanian ke non pertanian (berbenturan dengan berbagai peraturan yang ada, antara lain surat Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor :

410-2261 tahun 1994 perihal Pencegahan Penggunaan Tanah Sawah Beririgasi Teknis untuk Penggunaan Tanah Non Pertanian dan Surat Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 460-3346 tahun 1994 perihal Perubahan Penggunaan Tanah Sawah Beririgasi Teknis untuk Penggunaan Tanah Non Pertanian.

- ◆ Jalan lingkaran Kota Weleri berada di daerah pantura (Pantai Utara), dimana sebagian besar masalah yang dihadapi adalah rawan tergenang/banjir.
- ◆ Disepanjang jalan lingkaran Kota Weleri terdapat adanya suatu perbedaan ketinggian antara satu kawasan pusat pelayanan dengan kawasan pusat pelayanan lainnya. Perbedaan ketinggian tersebut antara 2 meter sampai dengan 5 meter terhadap tingginya jalan lingkaran, sehingga kemudahan untuk mengakses ke jalan lingkaran menjadi suatu penilaian.
- ◆ Peraturan pembatasan jalan masuk atau perlintasan sebidang, hal ini berkaitan dengan kebutuhan bukaan untuk persimpangan sebagai akses dari kawasan pengembangan dengan jalan lingkaran Kota Weleri.

### 3. *Opportunities*/Peluang.

- ◆ Kota Weleri merupakan kota yang melayani selain penduduk kota juga melayani wilayah yang lebih luas yakni pelayanan dengan lingkup sub wilayah pembangunan di wilayah Kecamatan sekitarnya, sehingga yang dikembangkan yang semestinya ada di Kota Weleri dapat mendukung kebutuhan di wilayah pengembangan sekitarnya. Seperti halnya kawasan sepanjang jalan lingkaran Kota Weleri yang mempunyai pelayanan regional, maka pengendalian/arahan pemanfaatan ruangnya berpeluang bagi pen-

dukung pelayanan regional tersebut, antara lain rumah makan/restoran, hotel/penginapan, industri, dan pergudangan.

- ◆ Lokasi Pusat-pusat pelayanan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri berpeluang sebagai daerah pengembangan fasilitas pelayanan umum, sebagai kawasan pendukung di sebelah utara jalan lingkar (Desa-desa di wilayah Kecamatan Rowosari).

#### 4. *Threats/Ancaman.*

- ◆ Perkembangan suatu kawasan akan selalu terkait dengan keikutsertaan/partisipasi pihak swasta/*investor*/masyarakat, untuk hal tersebut maka perlu adanya arahan bagi pihak swasta/*investor* dalam hal pengembangan kawasan jalan lingkar Kota weleri yang tentunya disesuaikan dengan rencana tata ruang yang ada, hal ini menjadi ancaman apakah pihak swasta/*investor* mau menanamkan modal di lokasi pusat pelayanan yang ditentukan sebagai kawasan pengembangan.
- ◆ Untuk mengacu potensi dan peluang perkembangan kawasan jalan lingkar Kota Weleri tentunya perlu didukung oleh ketersediaan sarana prasarana, apakah sumber daya pemerintah Kota Weleri mampu untuk mewujudkan.

Penentuan nilai dalam analisis SWOT adalah sebagai berikut :

Nilai 1 = Sangat rendah,

Nilai 2 = Rendah,

Nilai 3 = Sedang,

Nilai 4 = Tinggi, dan

Nilai 5 = Sangat tinggi.

Dari hasil tinjauan analisis SWOT ( Tabel IV.11 ), maka dapat diketahui kelayakan dibangun, kurang layak dan tidak layak dibangun, hal ini dikarenakan potensi bagi pengembangan kawasan Weleri dan Potensi kegiatan-kegiatan yang ada di Kecamatan Weleri khususnya dan Kabupaten Kendal umumnya.

Arahan Pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri menggunakan Konsep pemanfaatan ruang yang mengelompok pada suatu kawasan yang merupakan suatu bentuk pusat-pusat pertumbuhan/kegiatan di sekitar jalan lingkar dengan menggunakan pendekatan kelayakan pemanfaatan ruang dan dibagi ke dalam beberapa *zone* peruntukan, yang layak, kurang layak dan tidak layak untuk pusat-pusat kegiatan (Gambar 4.17).

1. *Zone A*

- ◆ Luas: 21,00 Ha
- ◆ Layak bagi kegiatan Pergudangan, Penginapan dan rumah makan.
- ◆ Kurang layak bagi fasilitas pendidikan, rumah sakit.
- ◆ Tidak layak bagi kegiatan industri.

2. *Zone B*

- ◆ Luas: 88,00 Ha
- ◆ Layak bagi kegiatan Pergudangan, Penginapan dan rumah makan.
- ◆ Kurang layak bagi fasilitas pendidikan, rumah sakit.
- ◆ Tidak layak bagi kegiatan industri.

3. *Zone C*

- ◆ Luas: 26,00 Ha
- ◆ Layak bagi kegiatan Pergudangan, Penginapan dan rumah makan.

- ◆ Kurang layak bagi fasilitas pendidikan, rumah sakit.
- ◆ Tidak layak bagi kegiatan industri.

Sehingga Total luas lahan yang perlu disediakan adalah 135,00 Ha.

#### **4.5 Analisis Penentuan Pusat Pelayanan di Jalan Lingkar Kota Weleri**

Pusat pelayanan merupakan pusat keberadaan fasilitas pelayanan publik dan aktivitas penduduk di suatu wilayah, sehingga terbentuknya pusat pelayanan tersebut diakibatkan oleh aglomerasi atau percampuran keberadaan berbagai bangunan pelayanan publik. Pada kawasan di sekitar jalan lingkar Kota Weleri, secara eksisting terdapat dua pusat pelayanan yang mempengaruhi aktivitas penduduk setempat, yaitu di Kota Weleri dan Kota Rowosari, dengan hirarki tertinggi diantara kedua pusat pelayanan tersebut adalah terdapat di Kota Weleri. Status Kota Weleri sebagai pusat pelayanan utama di kawasan sekitar jalan lingkar tersebut menyebabkan ketertarikan bagi penduduk di wilayah lainya untuk melakukan pergerakan ke arah pusat pelayanan tersebut. Kondisi tersebut memberikan suatu pemikiran baru untuk memberikan pusat pelayanan baru di wilayah utara jalan lingkar (terutama di daerah yang memiliki tingkat pergerakan tinggi ke arah Kota Weleri, yang mampu menjangkau seluruh penduduk, sehingga mampu mengurangi proses perpotongan arus pergerakan di jalan lingkar.

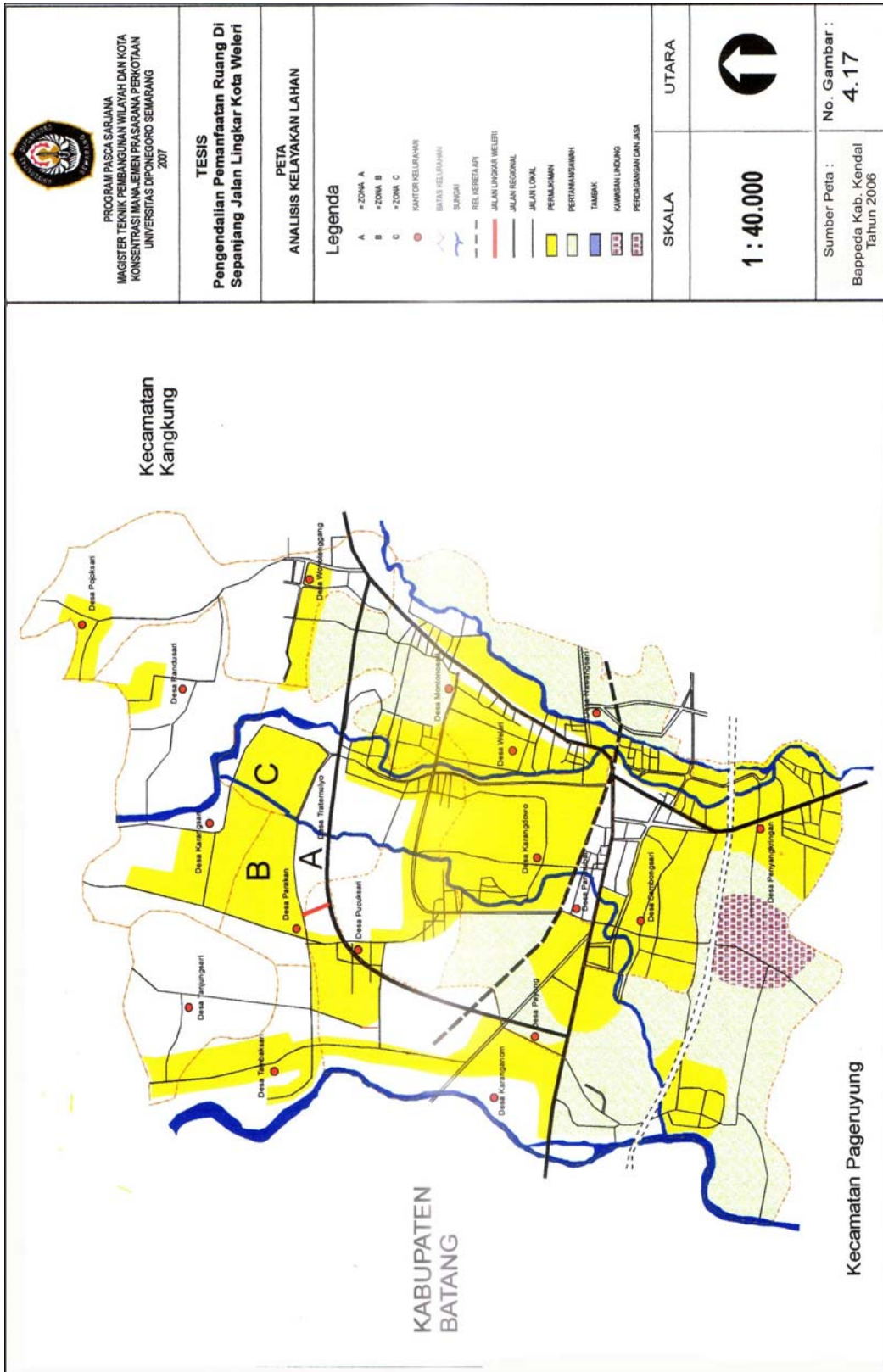
Berdasarkan analisis kesesuaian lahan dan analisis kelayakan lahan sebagai kawasan diketahui, jika seluruh lahan di wilayah studi sesuai untuk dikembangkan sebagai kawasan budidaya maupun permukiman (lahan terbangun). Adanya tingkat kesesuaian lahan tersebut, maka lahan-lahan di

sepanjang jalan lingkar Kota Weleri berpotensi untuk berkembang menjadi kawasan pusat pelayanan. Kondisi tersebut jika terjadi maka akan berakibat pada peningkatan nilai hambatan jalan yang tentunya berpengaruh pada percepatan arus pergerakan. Adanya pertumbuhan bangunan-bangunan, seperti halnya pompa bensin, beberapa warung-warung makan dan bengkel pada beberapa titik di tepi jalan lingkar Kota Weleri telah mendorong terjadinya pemberhentian kendaraan pada badan jalan. Kondisi tersebut menunjukkan adanya embrio yang berpotensi menimbulkan adanya hambatan jalan yang lebih besar. Perhitungan Kecepatan Perjalanan atau waktu perjalanan melalui jalan lingkar Kota Weleri, dengan asumsi terdapat 1(satu) bukaan untuk persimpangan, masih memenuhi standar perencanaan yaitu 64 km/jam dari kecepatan rencana minimal yaitu 60 km/jam. Lihat Tabel IV.11 dan Gambar 4.17

**TABEL IV.11**  
**ANALISIS SWOT : KELAYAKAN LAHAN DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KOTA WELERI**

<i>Strengths/Potensi</i>	Blok I	Blok II	Blok III	Blok IV
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Ketersediaan lahan</li> <li>o Dapat diarahkan sebagai pengembangan kota ke bagian utara</li> <li>o Terdapat banyak jalan lokal sebagai akses ke wilayah sekitar</li> <li>o Sebagai pusat pelayanan sudah ada yang terbangun (permukiman), sehingga memudahkan untuk dapat menjadi satu kesatuan pengembangan.</li> <li>o Merupakan jalan arteri primer.</li> </ul>	4 3 2 2 5	5 5 4 4 5	5 5 5 5 5	4 3 3 4 5
Jumlah	19	23	25	20
<i>Weakness/Masalah</i>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Tanah pertanian irigasi teknis produktif/subur</li> <li>o Rawan tergenang / banjir</li> <li>o Beda feil tinggi (3m – 5 m) terhadap jalan lingkak kota Weleri</li> <li>o Pembatasan bukaan untuk lintasan sebidang (persimpangan) jalan arteri</li> </ul>	5 5 5 4	5 3 3 2	5 3 3 2	5 2 3 4
Jumlah	19	13	13	14
<i>Opportunities/Peluang</i>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Mengembangkan kawasan sebagai kegiatan pendukung regional (perdagangan, industri, rumah makan/restoran, hotel/penginapan)</li> <li>o Mengembangkan fasilitas pelayanan umum sebagai pendukung kawasan di sebelah utara jalan lingkak.</li> </ul>	5 2	5 5	5 5	5 4
Jumlah	7	10	10	9
<i>Threats/Ancaman</i>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Mengarahkan pihak swasta/investor dalam pengembangan kawasan jalan lingkak sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang.</li> <li>o Menyediakan sarana prasarana untuk mendukung pengembangan pusat pelayan di sepanjang jalan lingkak.</li> </ul>	4 4	2 3	2 3	2 3
Jumlah	8	5	5	5

Sumber: Hasil Analisis, 2007



Pernyataan di atas, merupakan suatu indikasi jika pusat pelayanan yang dikembangkan tidak selayaknya dialokasikan pada lahan-lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri. Penentuan lokasi pusat pelayanan pada simpul-simpul salah satu pusat permukiman merupakan alternatif lokasi yang tepat, untuk itu pusat pelayanan tersebut sebaiknya dikembangkan pada wilayah-wilayah yang telah memiliki potensi sebagai pusat pertumbuhan dan tidak berada pada kawasan pertanian sawah abadi. Arahan terhadap penentuan pusat pelayanan sebagai bentuk pengendalian pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri sebaiknya dialokasikan pada wilayah desa Trate Mulyo dan Pucuksari. Pernyataan tersebut didasarkan pada:

1. Tingkat kekotaan hasil perhitungan analisis skalogram guttman terhadap beberapa wilayah di sekitar jalan lingkar Kota Weleri menunjukkan bahwa wilayah Trate Mulyo dan Pucuksari berada pada tingkat hirarki yang sangat rendah, sehingga diperlukan penambahan pelayanan kekotaan.
2. Terjadinya pergerakan kebutuhan pelayanan ke arah Kota weleri yang mengindikasikan terjadinya perpotongan arus pergerakan di jalur jalan lingkar.
3. Berdekatan dengan titik-titik lokasi pelayanan aktivitas transportasi, sehingga berpotensi juga untuk dikembangkan pelayanan aktivitas transportasi di daerah tersebut dengan pengalokasian ruang yang sesuai dengan mengacu pada kaidah pengaturan ruang di sepanjang jalan arteri primer.
4. Memiliki embrio jalur penghubung yang berintegrasi langsung dengan jalan lingkar Kota Weleri, sehingga aksesibilitas pemakai jalan lingkar ke arah rekomendasi pusat pelayanan dapat terlayani.

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1. Kesimpulan**

Dari hasil analisis yang telah dilakukan di Wilayah penelitian baik secara makro di Wilayah Kecamatan Weleri dan Kecamatan Rowosari dan secara mikro di kawasan sepanjang jalan lingkar Kota Weleri dapat disimpulkan bahwa, arahan pusat pelayanan sebagai upaya pengendalian pemanfaatan ruang di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri dilakukan dengan cara menempatkan lokasi pusat pelayanan di desa Tratemulyo dan Pucuksari sebagai kawasan pengembangan kegiatan berdasarkan:

- a. Nilai skor kelas lahan di lokasi pusat pelayanan dari hasil analisis adalah 45, sehingga lokasi pusat pelayanan sesuai untuk Kawasan Budidaya dan Kawasan Perumahan.
- b. Penentuan lokasi pusat pelayanan disepanjang jalan lingkar Kota Weleri dengan metode skalogram Guttman diperoleh lokasi pusat pelayanan di desa Tratemulyo dan Pucuksari.
- c. Analisis kecepatan perjalanan/waktu perjalanan lalu lintas di jalan lingkar Kota Weleri diperoleh kecepatan perjalanan: 64 km/jam, dengan asumsi terdapat persimpangan di lokasi pusat pelayanan sesuai Standar Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, dengan jarak minimal 2.500 meter antar bukaan, sehingga kecepatan perjalanan masih sesuai dengan kecepatan minimal rencana yaitu: 60 km/jam.

- d. Kelayakan lahan berdasarkan analisis SWOT desa Tratemulyo dan Pucuksari layak sebagai kawasan pengembangan kegiatan permukiman, perhotelan, rumah makan dan pergudangan.

## **5.2 Saran**

- a. Pemerintah Daerah Kabupaten Kendal mengarahkan kepada pihak swasta/investor serta masyarakat yang akan menggunakan lahan sebagai lahan terbangun di lokasi kawasan pengembangan yang telah ditentukan.
- b. Perlu adanya tindakan dari pemerintah daerah setempat dalam hal penertiban bangunan-bangunan informal di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri.
- c. Pemberlakuan ijin membangun pada kawasan di sepanjang jalan lingkar Kota Weleri yang lebih ketat sesuai kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan dan berlaku.
- d. Pengembangan pusat pelayanan pada lokasi kawasan yang telah ditentukan dari hasil penelitian, selain berorientasi pada pemenuhan kebutuhan pelayanan publik juga memberikan ruang terhadap perkembangan fasilitas penunjang transportasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asmoro, Joko, 1990. *Panduan Survai dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu-lintas*, Jakarta; Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Black, JA. 1981. *Urban Transport Planing: Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Branch, Melville.C. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif, Pengantar dan Penjelasan*. Terjemahan Bambang Hari Wibisono. Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Black, JA. 1981. *Urban Transport Planing: Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Branch, Melville.C. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif, Pengantar dan Penjelasan*. Terjemahan Bambang Hari Wibisono. Yogyakarta; Gadjah Mada University Press.
- Budiharjo, Eko. 1997. *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung, Alumni
- Budihardjo, Eko. dan Djoko Sujarto. 1999. *Kota Berkelanjutan*. Bandung: Alumni.
- Budihardjo, Eko. dan Sudanti Hardjohubojo. 1993. *Kota Berwawasan Lingkungan*. Bandung: Alumni.
- Budihardjo, Eko. 1992. *Sejumlah Masalah Permukiman Kota*. Bandung: Alumni.
- Catanese, Anthony J dan James C. Snyder.1996. *Perencanaan Kota*, Edisi Terjemahan Wahyudi dan Team Erlangga, Erlangga.
- Chapin,F Stuart Jr. 1979. "*Urban Land Use Planning*" Third edition, Chicago, University of Illinois Press.
- Daldjoeni, Nathaniel. 1992. *Geografi Baru: Organisasi Ruang dalam Teori dan Praktek*. Bandung: Alumni.
- Daldjoeni, N. 1998. *Geografi Kota dan Desa Untuk Mahasiswa dan Guru SMU*, Bandung; Alumni.

- Khisty, Lall, 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*, Jakarta; Erlangga.
- Hartshorn, A.T. 1980. *Interpreting The City:An Urban Geography*. Canada: John Wiley & Sons Inc.
- Jayadinata, Johara T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan & Wilayah*, Bandung; ITB Bandung.
- Kodoatie, 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Yogyakarta; Pustaka pelajar
- Martakim, Suharsono, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta; Departemen Pekerjaan Umum
- Miro, 1997. *Sistem Transportasi Kota* , Bandung ; Tarsito.
- Moleong, Lexy J. 1998. ***Metodologi Penelitian Kualitatif***. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Introduction to transportation Engineering & Planning*. Mc. Graw-Hill Kogakuha.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan. Jakarta; Erlangga.
- Munawar, 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*, Yogyakarta; Beta Offset.
- Riduwan, 2004. *Metode & Teknik Menyusun Tesis*, Bandung ; Alfabeta.
- Rukmana, Nana. Steinberg, Florian. Van Der Hoff, Robert. 1993. *Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotan*. Jakarta: PT Pustaka LP3ES.
- Rondinelli, Dennis, A 1985. *Applied Methods of regional Analisis*. Colorado: Westview Press.
- Singarimbun, Masri. 1995. *Metode Penelitian Survai*, Jakarta: PT Pustaka LP3ES.
- Tamin. 1997, *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, Bandung; Penerbit ITB.

- Tarigan. 2005, *Perencanaan Pembangunan Wilayah*, Medan; Penerbit Bumi Aksara.
- Warpani, Suwardjoko. 1984. *Analisis Kota dan Daerah*. Bandung: ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung; ITB.
- Yunus, Hadi Sabari, 2002. *Struktur tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar. PT Pustaka LP3ES.
- Undang-undang No. 24 Tahun 1992, Tentang Penataan Ruang.
- Undang-undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004, Tentang Jalan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20, 2006 tentang Irigasi.
- Pedoman Penyusunan Pola Pemanfaatan Ruang, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, Jakarta.
- Rencana Umum Tata Ruang Kota Weleri Tahun 2006 – 2016
- Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kendal
- BPS Kota Weleri, 2005 , *Weleri Dalam Angka Tahun 2005*
- BPS Kabupaten Kendal, 2005 , *Kendal Dalam Angka Tahun 2005*
- Soetomo, Sugiono., Prof.Dr.Ir., DEA. 12 Agustus 2004. *Regionalisasi dalam Perspektif Otonomi Daerah dan Pembangunan Wilayah; Regionalisasi sebagai Politik Pembangunan Wilayah dalam Era Otonomi Daerah*. Semarang: MPWK Undip
- Jurnal Ilmiah Perencanaan Wilayah dan Kota, *Tata Loka*, Volume 8; Nomor 1; Januari 2006.
- Muhamad Ridho, 1998, *Studi Penentuan Pusat-pusat Pelayanan Wilayah di Kabupaten Dati II Demak*, Tugas Akhir, Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang,
- Budi Handayani, 2005, *Perkembangan Pusat Sub Wilayah Pembangunan di Kabupaten Cilacap*, Tesis, , Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang,

## **LAMPIRAN**

### **ANALISIS PENILAIAN TINGKAT PELAYANAN MELALUI METODE SKALOGRAM GUTTMAN**

#### **I. Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan di Kecamatan Weleri dan Rowosari.**

Metode Skalogram Guttman ini bertujuan untuk menilai kemampuan pusat pelayanan berdasarkan kelengkapan fasilitasnya. Teknik skalogram terdiri dari peubah fasilitas pada bagian kolom dan peubah pusat pelayanan pada bagian baris. Kedua peubah tersebut disusun sehingga dapat diperoleh hasil sebagai berikut:

- a. Pusat pelayanan yang paling lengkap fasilitasnya ditempatkan dalam baris pertama kemudian dilanjutkan sampai pusat pelayanan yang kurang fasilitasnya pada baris terakhir yaitu: Desa Penaruban, Sambongsari, Penyangkiran, Nawangsari, Rowosari, Weleri, Sendangdawuhan, Bulak, Sumberagung, Karanganom, Sidomukti, Montongsari, Tanjungsari, Tambaksari.
- b. Fasilitas yang paling banyak dimiliki ditempatkan pada kolom pertama kemudian dilanjutkan sampai fasilitas yang paling jarang dimiliki oleh masing-masing pusat pelayanan yaitu : Sekolah Dasar, Masjid, Mushola, SLTP, Gereja, Puskesmas Pembantu, SMU, Puskesmas, RSUD Kecamatan, Rumah Bersalin, RSUD, Kuil/Pura.

Dengan demikian, maka akan dapat diperoleh pengelompokan pusat pelayanan berdasarkan fasilitas yang dimiliki. Pusat pelayanan yang berada pada

baris teratas dianggap mempunyai kemampuan pelayanan paling tinggi yaitu Panaruban, begitu seterusnya sampai pada pusat pelayanan yang berada pada baris terakhir yang berarti memiliki kemampuan pelayanan paling rendah seperti terlihat pada Tabel I.1.

**TABEL I.1**  
**PENGELOMPOKKAN PUSAT PELAYANAN DI WILAYAH**  
**KECAMATAN WELERI DAN ROWOSARI BERDASARKAN**  
**SKALOGRAM GUTTMAN**

No.	Pusat Pelayanan	Penduduk	Jumlah	Prosentase	Kelompok
1	Penaruban	2.915	6	100,00	I
2	Sembongsari	3.419	6	100,00	I
3	Penyangkringan	2.614	6	100,00	I
4	Nawang Sari	3.908	6	100,00	I
5	Rowosari	4.589	5	83,33	II
6	Weleri	5.012	5	83,33	II
7	Sendangdawuhan	7.758	5	83,33	II
8	Bulak	3.647	5	83,33	II
9	Sumberagung	4.710	5	83,33	II
10	Karanganom	2.989	5	83,33	II
11	Sidomukti	4.263	5	83,33	II
12	Montongsari	4.815	4	66,67	III
13	Tanjungsari	3.389	4	66,67	III
14	Tambaksari	2.731	4	66,67	III

Sumber : Analisis, 2007

Hasil skalogram Guttman perlu diuji kelayakannya dengan menggunakan *Coeffisien of Reproducibility* (COR) yang bernilai antara 0 – 1. Koefisien dianggap layak apabila bernilai sama atau lebih besar dari 0,90 (Nie, 1987).

Koefisien diperoleh dengan mempergunakan rumus :

$$COR = 1 - \frac{\text{jumlah kesalahan}}{\text{jumlah pernyataan} \times \text{jumlah responden}}$$

Untuk studi ini hasil perhitungan COR adalah =  $1 - 15/(11 \times 14) = 0,90$  sehingga hasil skalogram dapat dianggap layak. (Tabel I.2)

TABEL. I.2  
PENENTUAN PUSAT PELAYANAN DENGAN METODE SKALOGRAM GUTTMAN

	SD	MSJD	MUSH	SLTP	GEREJA	P.PEMB	SMU	PUSK	RMH BERS	RSU	KUIL/PURA	JUMLAH	KELOMPOK
1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	6	I
2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	6	I
3	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	6	I
4	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	6	I
5	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	5	II
6	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	5	II
7	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	5	II
8	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	5	II
9	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	5	II
10	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	5	II
11	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	5	II
12	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	III
13	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4	III
14	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4	III
Skor	14	14	14	9	5	5	5	3	2	0	0	71	
Kesalahan	0	0	0	2	1	2	5	3	2	0	0	15	

Sumber Kecamatan Weleri dan Rowosari Dalam Angka tahun 2005

## II. Analisis Penilaian Tingkat Pelayanan di Sekitar Jalan Lingkar Kota Weleri.

Cara yang dilakukan sama dengan Metode Skalogram Guttman yang dipergunakan dalam analisis Penilaian Tingkat Pelayanan di Kecamatan Kota Weleri dan Rowosari, yaitu:

- a. Menempatkan pusat pelayanan yang paling lengkap fasilitasnya ditempatkan dalam baris pertama, kemudian dilanjutkan sampai pusat pelayanan yang kurang fasilitasnya pada baris terakhir yaitu: Desa Montongsari, Tratemulyo, Pucuksari, Payung.
- b. Menempatkan fasilitas yang paling banyak dimiliki ditempatkan pada kolom pertama kemudian dilanjutkan sampai fasilitas yang paling jarang dimiliki oleh masing-masing pusat pelayanan yaitu : Sekolah Dasar, Masjid, Mushola, SLTP, Gereja, Puskesmas Pembantu, SMU, Puskesmas, RSUD Kecamatan, Rumah Bersalin, RSUD, Kuil/Pura.

**TABEL II.1**

### **PENGELOMPOKKAN PUSAT PELAYANAN DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KOTA WELERI BERDASARKAN SKALOGRAM GUTTMAN**

No.	Pusat Pelayanan	Penduduk	Jumlah	Prosentase	Kelompok
1	Montongsari	2.731	4	100,00	I
2	Tratemulyo	2.837	3	60,00	II
3	Pucuksari	1.885	3	60,00	II
4	Payung	1.557	3	60,00	II

*Sumber : Analisis, 2007*

Dari Tabel II.1 diperoleh pengelompokkan pusat pelayanan berdasarkan fasilitas yang dimiliki. Pusat pelayanan yang berada pada baris teratas adalah

Montongsari dianggap mempunyai kemampuan pelayanan paling tinggi, begitu seterusnya sampai pada pusat pelayanan yang berada pada baris terakhir yang berarti memiliki kemampuan pelayanan paling rendah.

Hasil skalogram Guttman perlu diuji kelayakannya dengan menggunakan *Coefisien of Reproducibility* (COR) yang bernilai antara 0 – 1. Koefisien dianggap layak apabila bernilai sama atau lebih besar dari 0,90 (Nie, 1987).

Koefisien diperoleh dengan mempergunakan rumus :

$$COR = 1 - \frac{\text{jumlah kesalahan}}{\text{jumlah pernyataan} \times \text{jumlah responden}}$$

Untuk studi ini hasil perhitungan *COR* adalah =  $1 - 0/(11 \times 4) = 1$ , sehingga hasil skalogram dapat dianggap layak. (Tabel II.2)

**TABEL. I.2**  
**PENENTUAN PUSAT PELAYANAN DENGAN METODE SKALOGRAM GUTTMAN**

	SD	MSJD	MUSH	SL/TP	GEREJA	P.PEMB	SMU	PUSK	RMH BERS	RSU	KUIL/PURA	JUMLAH	KELOMPOK
1	Montongsari	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	4	I
2	Tratemulyo	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	II
3	Pucuksari	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	II
4	Payung	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	II
	Skor	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0	13	
	Kesalahan	0	0	2	1	2	5	3	2	0	0	15	

*Sumber Kecamatan Weleri dan Rowosari Dalam Angka tahun 2005*

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



**Purhatmanto**, Lahir pada tanggal 25 Nopember 1961 di Surakarta. Penulis merupakan anak pertama dari empat bersaudara yang kesemuanya laki-laki dari pasangan Sujarto dan Suwarini.

Penulis menyelesaikan pendidikan dasar di Sekolah Dasar Negeri Tamtaman, Surakarta pada tahun 1974, kemudian melanjutkan di sekolah tehnik dengan harapan setelah tamat sekolah langsung dapat mencari kerja, sehingga masuk di Sekolah Negeri 9 Surakarta sampai dengan kelas 2, dikarenakan kondisi keluarga kemudian melanjutkan di Sekolah Tehnik Negeri Ampel sampai dengan tamat pada tahun 1977. Oleh karena bantuan Paman penulis, akhirnya penulis dapat melanjutkan ke Sekolah Tehnik Menengah Boyolali hingga tamat 1981, kemudian setelah lulus dari STM penulis bekerja di Departemen Pekerjaan Umum Kanwil Jawa Tengah. Penulis mendapatkan kesempatan tugas belajar di LPPU-UDIP Semarang Program Diploma III Jurusan Jalan dan Jembatan angkatan 1993 dan dinyatakan lulus pada tahun 1996, kemudian pada tahun 2000 penulis mendapatkan tugas belajar di LPPU-UDIP Semarang Program Diploma IV Jurusan Jalan dan Jembatan lulus pada tahun 2001. Dengan adanya Otonomi daerah maka setelah lulus Diploma IV penulis dipindah ke Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Tengah. Pada tahun 2004 penulis mendapatkan kesempatan lagi untuk tugas belajar di PUSDIKTEK-UNDIP Semarang pada Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota dengan Konsentrasi Manajemen Prasarana Perkotaan dan dinyatakan lulus pada tahun 2007. Setelah menyelesaikan tugas belajar pada Program Magister Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota penulis kembali masuk bekerja pada Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Jawa Tengah sampai dengan sekarang.

Demikianlah Riwayat Hidup Penulis yang merupakan sejarah yang pantas disyukuri dan merupakan Karunia dari Tuhan Yang Maha Esa yang tak terhingga, mengingat kondisi keluarga yang seharusnya penulis hanya dapat menyelesaikan pada Sekolah Tehnik (Setingkat SLTP) namun kenyataannya penulis dapat melanjutkan sampai dengan Pasca Sarjana.