

**IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK *URBAN SPRAWL*
DI KOTA SEMARANG**

TUGAS AKHIR

Oleh :

**ROSITA VITRI ARYANI
L2D 099 449**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

ABSTRAKSI

Dari waktu ke waktu, jumlah penduduk akan terus bertambah sedangkan lahan yang tersedia tidak bertambah sedikitpun. Akibatnya, daerah yang berada di pusat kota dan dekat dengan pusat aktivitas tumbuh dengan kepadatan tinggi sehingga mengurangi kualitas lingkungan di pusat kota. Pembukaan pusat pertumbuhan baru di kawasan pinggiran membawa konsekuensi perubahan guna lahan kawasan yang akan dikembangkan. Akibatnya, di kawasan pinggiran yang semula merupakan kawasan pedesaan, kemudian mengalami perubahan dengan munculnya berbagai macam guna lahan perkotaan sehingga turut membantu proses pengkotaan kawasan pinggiran.

Perubahan penggunaan lahan pedesaan dengan dominasi lahan pertanian menjadi berbagai macam guna lahan perkotaan di Kota Semarang terjadi dengan pola berpencaran sehingga seolah-olah membentuk kantong-kantong pemukiman. Perkembangan lahan terbangun yang berpencaran (meloncat), yang disebut sebagai *sprawl*, dapat menimbulkan ketidakefisienan penyediaan sarana dan prasarana perkotaan, dan jika dibiarkan berlanjut dapat menimbulkan berbagai permasalahan kota, dan jika tidak diantisipasi sejak dini maka suatu saat nanti permasalahan yang timbul akan semakin besar dan semakin sulit untuk mengantisipasinya. Untuk dapat mengidentifikasi permasalahan-permasalahan kota yang mungkin timbul di kemudian hari, maka perlu diketahui terlebih dahulu bagaimana karakter perkembangan *sprawl* di Kota Semarang? Dengan demikian maka tujuan yang ingin dicapai dari studi ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik perkembangan *sprawl* di Kota Semarang, sedangkan sasaran untuk pencapaian tujuan tersebut adalah dengan mengidentifikasi indikator *sprawl*, mengidentifikasi perubahan tingkat kekotaan dan mengidentifikasi karakteristik *sprawl*.

Untuk dapat mengidentifikasi karakteristik *sprawl* di Kota Semarang, digunakan tiga metode analisis yaitu analisis diskriminan untuk menentukan tingkat kekotaan dan perubahannya untuk tahun 1993 dan 2000, analisis metode skoring untuk menentukan interval data yang akan digunakan dalam analisis metode overlay peta. Analisis yang dilakukan mencakup seluruh kelurahan di Kota Semarang, sedangkan pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode survei sekunder sehingga dapat mengakomodasi seluruh kebutuhan data.

Dari studi ini diketahui bahwa pada tahun 1993 terdapat 48 kelurahan yang termasuk kawasan pinggiran (pedesaan), 33 kelurahan yang termasuk kawasan suburban dan 96 kelurahan yang termasuk kawasan perkotaan, sedangkan pada tahun 2000 terjadi perubahan tingkat kekotaan sehingga terdapat 38 kelurahan yang termasuk kawasan pinggiran (pedesaan), 38 kelurahan yang termasuk kawasan suburban dan 101 kelurahan yang termasuk kawasan perkotaan. Dengan demikian maka terdapat 30 kelurahan yang mengalami perubahan tingkat kekotaan. 22 kelurahan mengalami peningkatan kelas kekotaan dengan 6 kelurahan mengalami perubahan dari suburban menjadi kawasan perkotaan, 14 dari kawasan pinggiran menjadi kawasan suburban, dan 2 dari kawasan pinggiran menjadi kawasan perkotaan. Namun sebaliknya 8 kelurahan lainnya mengalami penurunan tingkat kekotaan dengan 1 kelurahan berubah tingkat kekotaannya dari kawasan perkotaan menjadi kawasan pinggiran, 2 kelurahan dari kawasan perkotaan menjadi kawasan suburban dan 5 kelurahan dari kawasan suburban menjadi kawasan pinggiran. Berdasarkan hasil analisis diskriminan juga diketahui bahwa terdapat 17 kelurahan yang diragukan tingkat kekotaannya pada tahun 1993, 16 kelurahan yang diragukan tingkat kekotaannya pada tahun 2000, 6 kelurahan yang diragukan peningkatan kelas perubahannya dan 1 kelurahan yang diragukan kelas penurunan tingkat kekotaannya. Berdasarkan analisis diskriminan diketahui bahwa peningkatan kelas kekotaan di kelurahan-kelurahan yang ada di Semarang lebih dipengaruhi oleh variabel persentase penduduk bermata pencaharian primer, sedangkan perubahan yang terjadi pada kelurahan yang mengalami penurunan tingkat kekotaan lebih dipengaruhi oleh variabel persentase lahan terbangun. Kota Semarang berkembang dengan bentuk perkembangan meloncat dan linier mengikuti pola jalan. Apabila ditelaah secara umum (makro), diketahui bahwa faktor utama penyebab berkembangnya *sprawl* di Kota Semarang adalah keberadaan jaringan jalan yang memfasilitasi perkembangan *sprawl* lebih cepat karena akses yang mudah sangat membantu mempercepat perubahan penggunaan lahan.

Kata kunci: perubahan tingkat kekotaan, perubahan penggunaan lahan, karakteristik perkembangan sprawl

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak berakhirnya Perang Dunia II, kota-kota di Indonesia maupun di dunia berkembang dengan pesat. Fenomena ini tidak terlepas dari proses urbanisasi yang pada hakikatnya merupakan proses menuju pada kehidupan perkotaan (Soetomo, 2002) yang dicirikan dengan peningkatan persentase jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan (Tjiptoherijanto, 2000). Bahkan pada akhir tahun 2020, U.N. Centre For Human Settlement (McGee:1991:3) memperkirakan bahwa lebih dari 57 persen populasi dunia akan tinggal di perkotaan.

Proses urbanisasi dapat diindikasikan dari semakin banyaknya jumlah penduduk suatu wilayah sebab peningkatan jumlah penduduk berdampak pada peningkatan berbagai macam kebutuhan fisik (misalnya kebutuhan akan sarana dan prasarana perkotaan) maupun kebutuhan non fisik (misalnya kebutuhan hidup sehari-hari, akan pelayanan dan jasa-jasa), di mana pemenuhan berbagai macam kebutuhan ini merupakan bentuk proses pengkotaan wilayah.

Peningkatan berbagai macam kebutuhan tersebut secara keseluruhan akan meningkatkan kebutuhan lahan. Permasalahannya, luas lahan yang tersedia di kota sangat terbatas sehingga terjadi pemanfaatan lahan secara intensif dengan kepadatan bangunan dan penduduk yang tinggi. Implikasinya, penyediaan lahan makin langka sehingga harga lahan menjadi mahal (Yudohusodo, 1991). Penduduk mulai mencari alternatif lahan yang lebih murah dan dapat dikembangkan. Kondisi ini dapat mendorong terjadinya penggunaan lahan produktif di pinggiran kota (Riadi, 1996), karena lahan yang relatif murah dapat ditemukan di kawasan pinggiran yang masih didominasi oleh guna lahan pertanian dan perkebunan.

Agar memenuhi kebutuhan ruang untuk aktivitas penduduk, lahan pertanian di kawasan pinggiran kemudian dikonversi menjadi lahan terbangun perkotaan. Proses konversi lahan ini kemudian disebut sebagai *sprawl* (Northam,1975; Harvey and Clark, 1971; Domouchel, 1976 dalam Yunus 2002:125). Terjadinya *sprawl* mengakibatkan proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar yang disebut sebagai *urban sprawl*

(Yunus, 2002:125). Ukuran kota-kota yang mengalami *sprawl* terus membesar hingga pada suatu saat seolah-olah menyatu dengan kota-kota di sekitarnya sehingga batas-batas kekotaan menjadi kabur dan membentuk *mega urban*.

Proses *sprawl*, selain disebabkan karena peningkatan kebutuhan ruang, juga disebabkan karena adanya perubahan kemampuan sistem transportasi, pembangunan perumahan dan keberadaan infrastruktur (Yeates dan Garner, 1980:228-230).

Penurunan harga kendaraan bermotor memungkinkan penduduk kelas menengah untuk memiliki kendaraan pribadi sehingga membebaskan penduduk dari ketergantungan pada kendaraan umum dan penduduk lebih mampu mengadakan perjalanan jarak jauh. Dibantu dengan penyediaan prasarana jalan yang memudahkan akses ke berbagai kawasan di perkotaan, hal ini kemudian mendorong proses suburbanisasi lebih cepat, mempermudah proses ekspansi dan penyebaran kawasan pemukiman menjadi kawasan berkepadatan rendah dengan lingkungan yang lebih bersifat pedesaan (Yeates dan Garner, 1980:61,207).

Meskipun kendaraan pribadi mempunyai peran yang penting untuk memfasilitasi suburbanisasi penduduk, ia bukan pencetus perkembangan suburban. Para spekulan dan investor yang mengembangkan kawasan suburban yang memulai terjadinya *sprawl*, kemudian keberadaan kendaraan pribadi mendorong pola perkembangan lebih lanjut (Yeates dan Garner, 1980:194).

Keterbatasan lahan untuk pemukiman serta tingginya tingkat persaingan penggunaan lahan di pusat kota, mengakibatkan bergesernya penggunaan lahan untuk pemukiman ke daerah pinggiran (Soeroto, 1997). Akibatnya di kawasan pinggiran berkembang kawasan-kawasan perumahan yang tersebar, tidak teratur dan tidak terintegrasi satu sama lain dan memunculkan ruang-ruang kosong antar kawasan perumahan dan antara kawasan perumahan dengan pusat kota. Kantung-kantung perumahan yang timbul akibat menyebarnya kawasan perumahan dan adanya ruang antara menyebabkan tidak efisiennya penyediaan infrastruktur karena mahalnya biaya pengadaan tidak sebanding dengan jumlah penggunaannya.

Oleh karena itu tidak salah apabila *sprawl* digambarkan sebagai proses perkembangan pemukiman berkepadatan rendah, perkembangan industri dan komersial yang tidak berkelanjutan dengan alam (Ewing, 1997, dalam DuPont, 1999), sangat tergantung dengan keberadaan kendaraan pribadi sebagai alat transportasi dan sangat tidak

terintegrasi dengan infrastruktur yang telah ada dan lingkungan sekitarnya (Stell, 1999, dalam DuPont, 1999).

Sprawl pada dasarnya merupakan proses perkembangan kota dengan mengkonversi lahan di kawasan pinggiran menjadi kawasan perkotaan yang berakibat pada terjadinya koversi guna lahan dari guna lahan pertanian menjadi berbagai macam guna lahan perkotaan. Jika dilihat dari pola perkembangannya, *sprawl* dapat dibagi menjadi tiga tipe yaitu konsentris, linear dan meloncat, sedangkan jika dilihat dari struktur kota maka *sprawl* menyebabkan terjadinya perubahan tingkat kekotaan terutama perubahan dari kawasan pedesaan menjadi kawasan perkotaan.

Keberadaan *sprawl* menyebabkan perkembangan kota semakin meluas sehingga dapat menimbulkan kesulitan pengadaan sarana dan prasarana kehidupan serta menyebabkan ketidakefisienan penyediaan infrastruktur karena biaya pengadaannya cukup besar, menimbulkan dampak negatif terhadap kegiatan pertanian yang lebih luas, dan mendorong terjadinya spekulasi lahan yang pada akhirnya akan menyulitkan penataan ruang kota lebih lanjut (Yunus, 2002:128-129). Secara umum, proses *sprawl* menimbulkan 5 kategori dampak yaitu dampak lingkungan, dampak transportasi, harga lahan, perubahan bentuk kota, dan perubahan sosial (Bourne, 1982:395-421, Yeates dan Garner, 1980:471-502). Berbagai dampak ini jika dikaji lebih mendalam dapat dijabarkan menjadi berbagai permasalahan kota yang lebih spesifik.

Banyaknya dampak negatif dari fenomena *sprawl* yang mungkin timbul di kemudian hari selayaknya diidentifikasi sejak dini. Namun permasalahannya, tidak banyak kota yang menyadari terjadinya perkembangan *sprawl* hingga akhirnya timbul berbagai macam permasalahan, pemerintah pun masih belum menyadari akar permasalahan sebenarnya adalah *sprawl*. Oleh karena itu perlu diidentifikasi terlebih dahulu bagaimana proses berkembangnya *sprawl* dan faktor pemicu perkembangan *sprawl* di suatu kota, sehingga bila suatu saat *sprawl* sudah mulai berkembang maka pemerintah daerah setempat siap mengantisipasinya dengan membuat berbagai rencana kota yang adaptif terhadap berbagai permasalahan kota yang muncul seiring dengan berkembangnya *sprawl*.

1.2 Rumusan Masalah

Sebagai pusat pemerintahan Propinsi Jawa Tengah dan pusat pemerintahan kota yang ditunjang dengan sarana dan prasarana yang lengkap, Kota Semarang merupakan