

Pembangunan Jalan Lingkar Utara Dan Perubahan Bentuk Dan Struktur Ruang Kota Magetan

Dwi Cahyo Setiono¹

Diterima :31 Desember 2015

Disetujui :29 Januari 2016

ABSTRACT

Magetan Regency Government built north-ring-road in order to alleviate traffic congestion in urban center area. However, the ring-road attracted people to utilize the surrounding area. The area utilization was estimated influencing the form and the structure of Magetan Urban Area. In this respect, this research is aimed to explain the relationship between north-ring road development and the change of form and spatial structure of Magetan Urban Area by using a quantitative approach and a descriptive method in its practice. As the result, the form of Magetan Urban area is compact-square with linear form in the several parts of the urban area. The structure of Magetan Urban Area is sectoral which characterized by the main activity in urban center and swept away following the main road. The development in the periphery area was caused by the increase of activities in urban center. However, the development did not change the urban form, but it contributed to the larger size of the urban form. The development of north-ring road only impacted to the development in the several villages surrounded the road, so it did not change the form and the structure of Magetan Urban Area directly.

Keywords: urban forms, urban spatial structure, ring road development

ABSTRAK

Pemerintah Kabupaten Magetan telah membangun jalan lingkar utara untuk mengurangi kemacetan di pusat kota. Adanya jalan lingkar juga menarik banyak pihak untuk memanfaatkan lahan di sekitarnya. Pemanfaatan lahan ini diperkirakan dapat mempengaruhi bentuk dan struktur ruang Kota Magetan. Sehubungan dengan hal tersebut penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pembangunan jalan lingkar utara dengan perubahan bentuk dan struktur ruang Kota Magetan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan metode deskriptif dalam pelaksanaannya. Dari analisis diperoleh hasil bentuk Kota Magetan berupa model kota kompak berbentuk bujur sangkar dengan beberapa bagian kota memanjang mengikuti jalur jalan utama kota. Struktur ruang Kota Magetan berbentuk sektoral ditandai dengan kegiatan utama kota berada di pusat kota serta mengikuti jalur jalan utama kota. Berkembangnya kawasan di pinggir kota disebabkan oleh peningkatan kegiatan yang ada di pusat kota. Perkembangan yang terjadi tidak mengubah bentuk dan struktur ruang kota akan tetapi hanya menambah besar bentuk kota. Pembangunan jalan lingkar utara hanya berpengaruh pada perkembangan beberapa desa di sekitarnya sehingga tidak secara langsung mengubah bentuk dan struktur ruang Kota Magetan.

Kata Kunci: bentuk kota, struktur ruang kota, pembangunan jalan lingkar

PENDAHULUAN

Kegiatan pembangunan yang dilakukan oleh berbagai pihak baik pemerintah, swasta dan masyarakat membuat suatu kota akan berubah dan berkembang. Kemacetan merupakan salah satu permasalahan yang timbul akibat perkembangan kota. Kemacetan di pusat kota pada

¹Pemda Kabupaten Magetan, Jl. Basuki Rahmat Timur No 1 Magetan
Kontak Penulis : dcahyo31@yahoo.co.id

umumnya disebabkan oleh aktivitas yang tinggi di pusat kota ditambah dengan adanya arus kendaraan menerus yang masuk dan melewati pusat kota. Salah satu upaya yang dilakukan untuk mengurangi kemacetan yang terjadi dengan membangun jalan lingkar. Jalan lingkar ini berfungsi untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota ke sisi kota lain tanpa harus melalui pusat kota dan juga untuk mengalihkan arus lalu lintas yang melewati pusat kota (Dirjen Penataan Ruang Departemen PU, 2009).

Kabupaten Magetan merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Jawa Timur. Perkembangan di pusat kota serta dibukanya jalan alternatif Tawangmangu-Sarangan membuat peningkatan arus kendaraan yang melewati pusat kota sehingga dapat menimbulkan kemacetan. Sebagai upaya mengatasinya maka pemerintah daerah telah membangun jalan lingkar utara. Meskipun fungsi utama untuk mengurangi kemacetan di pusat kota namun keberadaan jalan lingkar utara juga menarik banyak pihak untuk memanfaatkan lahan di sekitarnya. Hal ini terlihat dari berkembangnya kawasan di sekitar jalan lingkar utara ditandai dengan adanya pembangunan perumahan, perkantoran, industri/pergudangan, perdagangan/jasa, dan fasilitas perkotaan lainnya. Berkembangnya kegiatan ini menyebabkan terjadi perubahan tata guna lahan yang ada sehingga diperkirakan dapat mempengaruhi bentuk dan struktur ruang Kota Magetan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan pembangunan jalan lingkar utara dengan perubahan bentuk dan struktur ruang Kota Magetan. Tulisan ini terdiri dari lima bagian yaitu pendahuluan yang berisi latar belakang dan tujuan penelitian, kajian teori tentang bentuk dan struktur ruang kota, metode penelitian, hasil dan pembahasan, serta kesimpulan dari penelitian ini.

KAJIAN PUSTAKA

Menurut Bintarto (1987) dari tinjauan geografi kota adalah suatu bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur baik alami dan non alami dengan gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah belakangnya. Perkembangan kota adalah proses perubahan yang terjadi pada kota sebagai dampak adanya pembangunan kota dan kegiatan yang terjadi dalam kota. Perkembangan daerah perkotaan menunjukkan daerah terbangun (*urban area*) makin berkembang luas bahkan melebihi batas wilayah administrasinya (Adisasmita, 2010).

Menurut Bourne (1982) bentuk kota adalah pola ruang atau susunan dari setiap elemen yang ada dalam perkotaan, baik bangunan maupun guna lahan (membentuk kawasan terbangun). Dengan kata lain bentuk kota adalah wujud yang terbangun dari suatu kawasan perkotaan ditinjau dari aspek morfologinya. Tinjauan morfologi kota menekankan pada bentuk fisik lingkungan kota yang dapat diamati dari kenampakan fisik seperti jalan, blok bangunan baik untuk hunian maupun untuk perdagangan/industri (Herbert, 1973 dalam Yunus, 2000). Menurut Yunus (2000) bentuk kota dibagi menjadi dua yaitu bentuk kompak (area terbangun menyatu) dan bentuk tidak kompak (area terbangun yang terpisah-pisah). Bentuk kota kompak antara lain bentuk bujur sangkar, bentuk empat persegi panjang, bentuk kipas, bentuk bulat, bentuk pita, bentuk gurita/ bintang, dan bentuk yang tidak berpola. Sedangkan bentuk kota tidak kompak antara lain bentuk terpecah, bentuk berantai, bentuk terbelah, dan bentuk stellar. Perkembangan atau penambahan kawasan terbangun suatu kota dapat dibedakan menjadi tiga jenis yaitu perembetan konsentris, perembetan memanjang dan perembetan meloncat (Yunus, 2000).

Struktur ruang kota adalah susunan pembentuk kawasan perkotaan secara hierarkis dan struktural saling berhubungan satu dengan lainnya membentuk tata ruang kota (Pontoh, 2009). Sedangkan menurut Bourne (1982) struktur ruang kota adalah kombinasi dari bentuk kota dengan pola interaksi/hubungan antar sub-sistem yang ada dalam kota. Terdapat tiga teori yang terkait dengan struktur ruang kota yaitu teori konsentris (*Concentric Theory*), teori sektoral (*Sector Theory*) dan teori pusat berganda (*Multiple Nuclei Theory*) (Yunus, 2000).

Transportasi dan tata guna lahan mempunyai hubungan yang saling terkait dan mempengaruhi, bahkan membentuk suatu siklus yang saling mempengaruhi satu sama lain. Tata guna lahan dapat menimbulkan pergerakan/perjalanan. Kegiatan perjalanan ini memerlukan fasilitas transportasi agar dapat berjalan efektif. Adanya fasilitas transportasi yang baik membuat aksesibilitas suatu kawasan menjadi baik sehingga nilai lahan kawasan tersebut juga meningkat yang pada akhirnya dapat juga meningkatkan intensitas pemanfaatan lahan yang ada. Adanya peningkatan intensitas pemanfaatan lahan ini dapat meningkatkan perjalanan/pergerakan yang terjadi (Khisty dan Lall, 2005).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan metode deskriptif. Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan penelitian yang ditujukan untuk memperoleh penjelasan yang luas tentang fenomena yang ditetapkan sebagai objek penelitian, melihat keterkaitan antar variabel lebih banyak menggunakan cara berpikir deduktif (Indrawan, 2014). Sedangkan metode deskriptif adalah usaha pencarian fakta dengan interpretasi data yang tepat (Whitney 1960 dalam Nazir 2003). Penelitian deskriptif mempelajari masalah, termasuk situasi-situasi tertentu, hubungan, kegiatan, sikap, pandangan, serta proses yang berlangsung dan pengaruh dari suatu fenomena. Metode ini dimulai dengan mengumpulkan data, menganalisis data dan menginterpretasikannya. Dari hasil analisis diharapkan dapat menjelaskan hubungan antara pembangunan jalan lingkar utara dengan perubahan bentuk dan struktur ruang Kota Magetan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Wilayah studi penelitian ini yang selanjutnya disebut Kota Magetan meliputi seluruh wilayah Kecamatan Magetan sebagai ibukota Kabupaten Magetan dan desa/kelurahan yang berada di sekitar jalan lingkar utara dengan total sebanyak 32 desa/kelurahan dan seluas 61,27 km². Jumlah penduduk di wilayah studi pada tahun 2014 sebanyak 101.268 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.653 jiwa/km². Jalan lingkar utara mempunyai panjang total 14,15 km yang terdiri dari 4 ruas jalan yaitu Ruas Sidorejo–Sidokerto sepanjang 5 km dan lebar 7 m; Ruas Milangasri–Cepoko sepanjang 3,05 km dan lebar 7 m; Ruas Milangasri–Kentangan sepanjang 3,7 km dan lebar 6 m; serta Ruas Kentangan–Sukomoro sepanjang 2,4 km dan lebar 6 m. Ruas Sidorejo–Sidokerto dan ruas Milangasri–Cepoko dibangun pada tahun 2006-2007. Sedangkan ruas Milangasri–Kentangan dan Kentangan–Sukomoro dibangun secara bertahap sebelum pembangunan ruas Sidorejo–Sidokerto dan ruas Milangasri–Cepoko (sekitar awal tahun 2000-an).

Identifikasi Penambahan Kawasan Terbangun Kota Magetan

Analisis penambahan perluasan kawasan terbangun dilakukan dengan cara *overlay* peta kawasan terbangun sebelum dan sesudah pembangunan jalan lingkar utara (peta tahun 1998

dengan 2015). Peta penambahan kawasan terbangun Kota Magetan dapat dilihat pada Gambar 1. Sedangkan luas penambahan kawasan terbangun dapat dilihat pada Tabel 1.

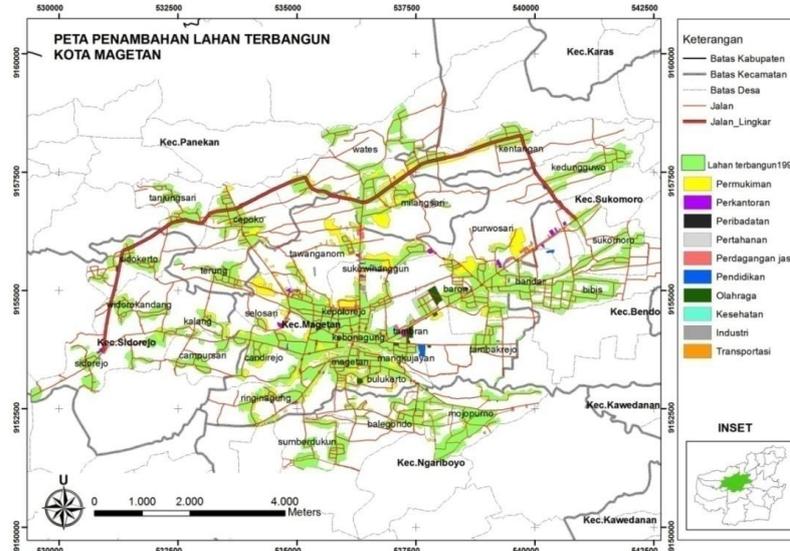
TABEL 1.
TATA GUNA LAHAN PADA PENAMBAHAN
KAWASAN TERBANGUN KOTA MAGETAN (HA)

No	Nama Desa/ Kelurahan	Permu kiman	Pendi dikan	Perkan toran	Perdaga ngan/Jasa	Industri/ Pergudangan	Kese hatan	Lainnya	Jumlah
	Kec. Magetan								
1	Ringinagung	5,98	0,00	0,32	0,24	0,29	0,00	0,00	6,83
2	Candirejo	8,63	0,00	0,00	0,62	0,00	0,00	0,00	9,25
3	Selosari	15,78	0,33	0,78	0,93	0,00	0,00	0,00	17,82
4	Magetan	3,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,26
5	Bulukerto	6,14	0,00	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	6,42
6	Mangkujayan	1,21	1,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,28
7	Tambakrejo	1,85	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,91
8	Tambran	2,67	2,36	2,54	0,79	0,00	1,98	2,06	12,40
9	Kebonagung	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10	Kepolorejo	7,52	0,50	0,05	1,61	0,00	0,03	0,00	9,71
11	Tawanganom	14,67	0,06	0,15	0,13	0,00	0,00	0,00	15,01
12	Sukowinangun	14,36	0,18	0,55	1,60	1,08	0,00	0,00	17,78
13	Baron	4,47	0,07	0,03	0,26	0,08	0,00	0,13	5,05
14	Purwosari	22,58	0,15	1,25	1,27	0,00	0,00	0,00	25,25
	Kec. Sidorejo								
1	Sidorejo	0,78	0,25	0,71	1,09	0,22	0,15	0,08	3,27
2	Campursari	1,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,16
3	Kalang	3,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,27
4	Widorokandang	1,70	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	1,75
5	Sidokerto	1,62	0,07	0,00	0,02	0,00	0,00	0,05	1,76
	Kec. Panekan								
1	Terung	1,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,92
2	Cepoko	4,88	0,00	0,00	0,28	0,00	0,03	0,00	5,19
3	Milangasri	15,17	0,00	0,00	0,25	0,25	0,06	0,00	15,73
4	Wates	3,82	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00	3,87
5	Tanjungsari	1,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,53
	Kec. Sukomoro								
1	Bandar	1,28	0,25	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	1,62
2	Bibis	2,75	0,32	1,50	0,38	1,19	0,00	0,00	6,14
3	Sukomoro	1,73	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	2,08
4	Kedungguwo	2,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,71
5	Kentangan	3,39	0,00	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	3,63
	Kec. Ngariboyo								
1	Mojopurno	3,52	0,15	0,05	1,03	0,00	0,00	0,07	4,82
2	Balegondo	2,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,14
3	Sumberdukun	1,11	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,18
	Jumlah	163,6	5,89	8,21	11,04	3,35	2,25	2,39	196,7

Sumber : Hasil Analisis, 2015

Penambahan kawasan terbangun yang paling banyak berupa perumahan dan permukiman sebesar 163,60 Ha (83,16%), berikutnya perdagangan dan jasa menempati urutan kedua dengan luas 11,04 Ha (5,61%) dan perkantoran di urutan ketiga dengan luas 8,21 Ha (4,17%). Lokasi penambahan kawasan terbangun kebanyakan berada di pinggir kota dan sekitar jalan utama kota. Perkembangan yang terjadi ini diakibatkan peningkatan kegiatan dan perkembangan yang ada di pusat Kota Magetan. Terbatasnya lahan di pusat kota membuat penambahan

kawasan terbangun banyak berada di pinggir kota dan sekitar jalan utama yang masih kosong. Adanya jalan lingkar utara hanya berakibat pada perkembangan beberapa desa di sekitarnya. Desa di sekitar jalan lingkar utara yang mengalami penambahan kawasan terbangun cukup banyak antara lain Desa Sidorejo, Desa Cepoko dan Desa Milangasri.

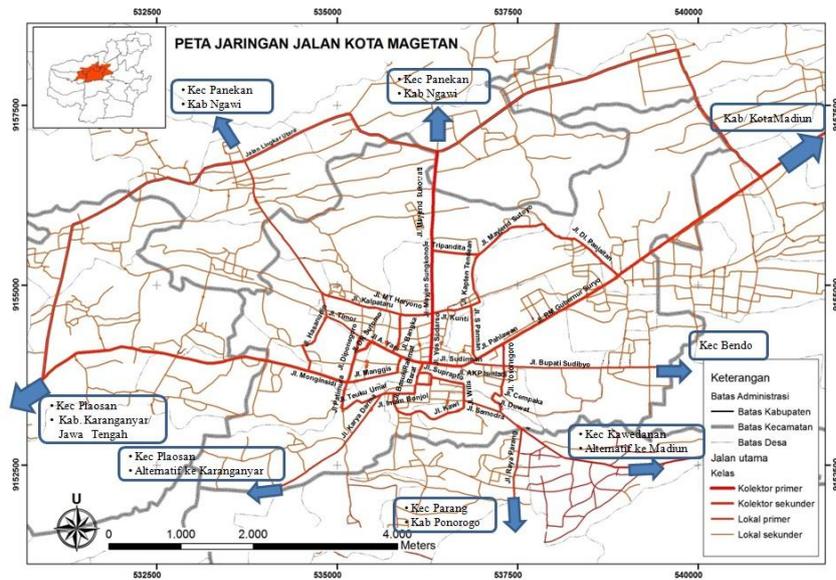


Sumber : RBI 1998, RDTR Perkotaan Magetan 2013-2033, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 1.
PETA PENAMBAHAN KAWASAN TERBANGUN KOTA MAGETAN

Identifikasi Perubahan Elemen Penyusun Bentuk dan Struktur Ruang Kota Magetan

Identifikasi ini dilakukan untuk mengetahui perubahan pada elemen penyusun bentuk dan struktur ruang kota. Elemen yang dianalisis antara lain jaringan jalan, kependudukan dan tata guna lahan.

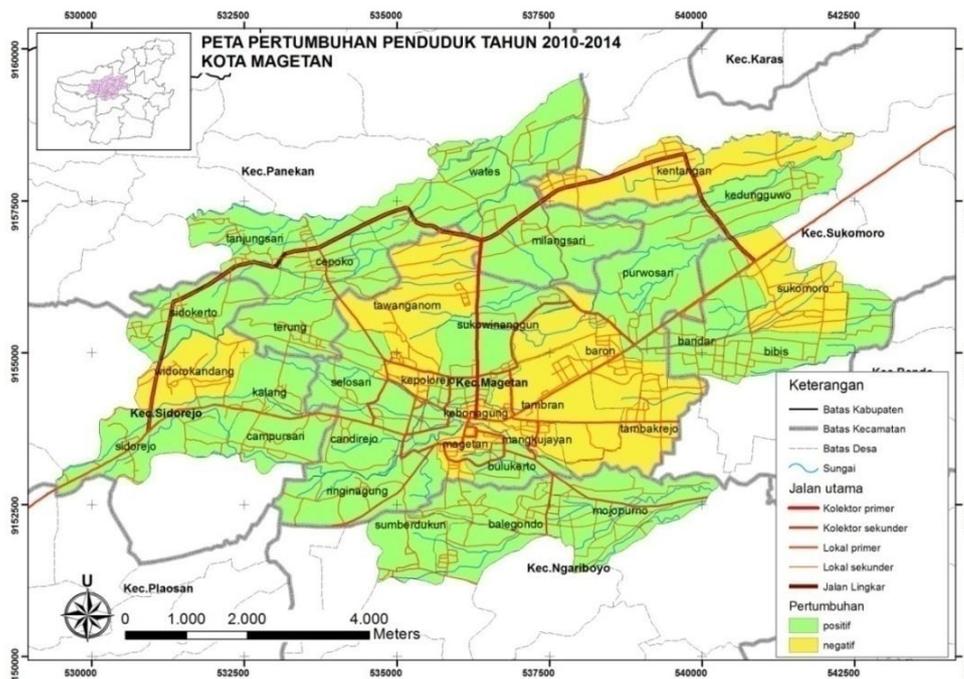


Sumber : RTRW Kabupaten Magetan 2012-2032, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 2.
PETA JARINGAN JALAN DALAM KOTA MAGETAN

Sistem jaringan jalan dalam Kota Magetan dapat dilihat pada Gambar 2. Sistem utama jaringan jalan di Kota Magetan bersifat radial konsentris artinya semua jaringan jalan yang dari luar kota menuju ke pusat kota. Jaringan jalan kolektor primer baik arah timur-barat maupun utara-selatan merupakan jaringan transportasi utama kota bahkan sebagai unsur utama penyusun bentuk kota karena hampir sebagian besar kegiatan kota berada di sekitar jalan kolektor primer ini. Adanya jalan kolektor sekunder, lokal primer dan lokal sekunder yang hampir di semua bagian kota membuat perkembangan di pusat kota menjadi kompak (kawasan terbangun menjadi satu). Adanya jalan lingkar utara membuat aksesibilitas bagian utara Kota Magetan semakin bagus. Pada beberapa bagian kota terlihat masih jauh dari jaringan jalan sehingga perlu membangun jaringan jalan baru supaya perkembangan Kota Magetan bisa lebih merata.

Peta pertumbuhan penduduk Kota Magetan tahun 2010-2014 dapat dilihat pada Gambar 3. Pertumbuhan penduduk rata-rata tahun 2010 – 2014 sebesar 0,15% pertahun. Desa Kedungguwo mempunyai pertumbuhan penduduk paling tinggi sebesar 2,01% pertahun, sedangkan Desa Kentangan mempunyai pertumbuhan penduduk paling rendah sebesar -1,86% pertahun. Dari 32 desa/kelurahan yang masuk wilayah studi sebanyak 22 desa/kelurahan mempunyai pertumbuhan penduduk positif dan 10 desa/kelurahan mempunyai pertumbuhan penduduk negatif. Bila dilihat lokasinya maka desa/kelurahan yang pertumbuhannya negatif berada baik di pusat Kota Magetan, di pinggir kota maupun di sekitar jalan lingkar utara. Hal ini menunjukkan adanya pembangunan jalan lingkar utara tidak berhubungan langsung dengan pertumbuhan penduduk desa di sekitarnya.



Sumber : Hasil Analisis 2015

GAMBAR 3.
PETA PERTUMBUHAN PENDUDUK KOTA MAGETAN TAHUN 2010-2014

Tata guna lahan adalah pengaturan pemanfaatan dan penggunaan lahan, baik permukaan bumi di daratan, maupun permukaan bumi di lautan (Jayadinata, 1986). Analisis tata guna lahan dilakukan untuk mengetahui jenis penggunaan lahan yang ada serta persebaran masing-

masing jenis penggunaan lahan. Peta tata guna lahan Kota Magetan tahun 2015 dapat dilihat pada Gambar 4. Sedangkan rincian luas tata guna lahan dapat dilihat pada Tabel 2.

TABEL 2.
TATA GUNA LAHAN KOTA MAGETAN TAHUN 2015 (HA)

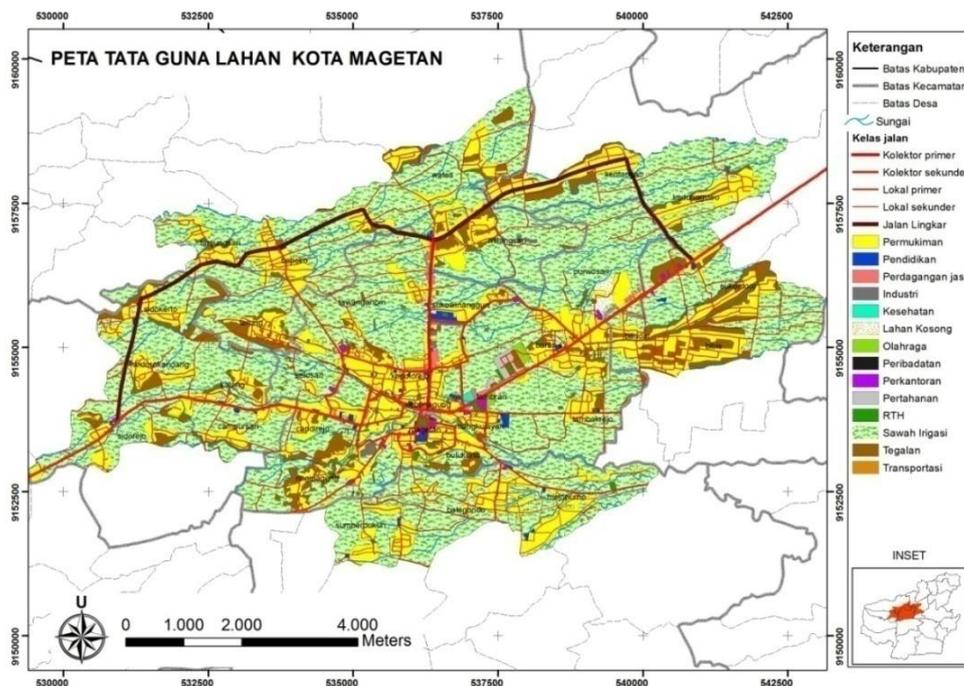
No	Nama Desa/ Kelurahan	Permukiman	Perdagangan dan jasa	Pendidikan	Perkantoran	Kesehatan	Industri/per gudangan
	Kec Magetan						
1	Ringinagung	45,93	0,45	0,58	2,84	0,00	5,50
2	Candirejo	40,30	1,84	0,32	0,65	0,15	0,00
3	Selosari	50,87	4,45	2,28	1,45	0,00	0,00
4	Magetan	33,17	1,24	4,38	5,17	0,00	0,00
5	Bulukerto	31,48	0,35	0,55	0,56	0,12	0,00
6	Mangkujayan	18,02	0,07	1,50	0,17	0,00	0,00
7	Tambakrejo	18,22	0,10	0,13	0,11	0,00	0,00
8	Tambran	14,26	6,15	4,09	3,95	2,02	0,00
9	Kebonagung	9,38	5,84	0,02	0,68	0,00	0,00
10	Kepolorejo	69,01	10,79	2,64	0,58	0,18	0,00
11	Tawangnom	80,55	3,77	0,72	0,59	0,00	0,60
12	Sukowinangun	50,77	8,50	5,78	4,72	0,33	2,37
13	Baron	46,11	0,38	1,17	0,22	0,13	0,74
14	Purwosari	66,45	2,74	0,15	1,19	0,00	0,00
	Kec Sidorejo						
1	Sidorejo	40,28	1,88	1,06	1,97	0,15	0,22
2	Campursari	36,46	0,09	1,08	0,07	0,00	0,15
3	Kalang	32,96	0,32	0,18	0,09	0,00	0,00
4	Widorokandang	24,45	0,44	0,53	0,12	0,00	0,00
5	Sidokerto	28,03	0,05	1,38	0,17	0,05	0,00
	Kec Panekan						
1	Terung	27,00	0,00	0,08	0,05	0,00	0,00
2	Cepoko	59,16	2,80	0,73	0,07	0,06	0,00
3	Milangasri	67,53	3,39	0,70	0,22	0,05	2,09
4	Wates	34,50	0,10	0,30	0,06	0,00	0,00
5	Tanjungsari	29,20	0,10	0,32	0,10	0,00	0,00
	Kec Sukomoro						
1	Bandar	24,79	0,00	0,45	0,04	0,00	0,00
2	Bibis	32,00	0,39	0,57	2,10	0,00	1,21
3	Sukomoro	44,75	1,42	0,96	0,09	0,00	0,15
4	Kedungguwo	18,02	0,08	1,20	0,06	0,00	0,01
5	Kentangan	57,18	0,25	0,18	0,05	0,00	0,83
	Kec. Ngariboyo						
1	Mojopurno	77,47	1,03	3,08	0,69	0,00	0,31
2	Balegondo	58,45	0,19	0,51	0,09	0,00	0,00
3	Sumberdukun	30,77	0,04	0,48	0,05	0,00	0,00
	Jumlah	1.297,51	59,26	38,11	28,96	3,24	14,17

Sumber : RDTR Perkotaan Magetan 2013-2033, Hasil Analisis 2015

Kawasan terbangun di wilayah studi seluas 1.474,97 Ha (24,49%), sedangkan kawasan tidak terbangun seluas 4.548,89 Ha (75,51%). Kawasan terbangun paling banyak berada di pusat kota serta di sepanjang jalan utama kota yang meliputi Kelurahan Magetan, Kelurahan Kebonagung, Kelurahan Sukowinangun, Kelurahan Kepolorejo, Kelurahan Tambran, Kelurahan Selosari, Desa Candirejo, Desa Baron dan Desa Purwosari.

Sedangkan untuk daerah di sekitar jalan lingkar utara kawasan terbangun yang ada terpisah-pisah menurut desa. Desa Cepoko dan Desa Milangasri merupakan desa yang mempunyai kawasan terbangun lebih banyak dibandingkan dengan desa/kelurahan yang lain. Kedua desa tersebut mempunyai lokasi yang strategis karena berada pada persimpangan jalan antara jalan dari pusat kota dengan jalan lingkar utara serta mempunyai jarak paling dekat dengan pusat kota.

Kawasan terbangun didominasi oleh perumahan dan permukiman dengan luas 1.297,51 Ha (87,97%), perdagangan/jasa seluas 59,26 Ha (4,02%), pendidikan seluas 38,11 Ha (2,58%) dan perkantoran seluas 28,96 Ha (1,96%).



Sumber : RDTR Perkotaan Magetan 2013-2033, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 4.
PETA TATA GUNA LAHAN KOTA MAGETAN TAHUN 2015

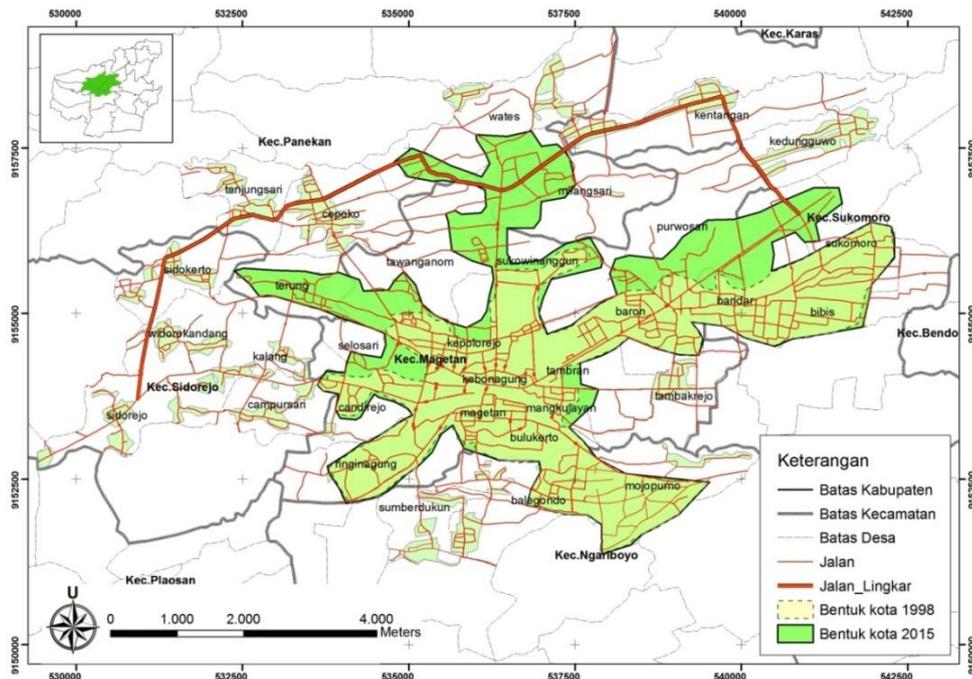
Identifikasi Perubahan Bentuk Kota Magetan

Perubahan bentuk Kota Magetan dalam kurun waktu antara tahun 1998 (sebelum pembangunan jalan lingkar utara) sampai dengan tahun 2015 (sesudah pembangunan jalan lingkar utara) dapat dilihat pada Gambar 5.

Bentuk kota Magetan di pusat kota tidak banyak terjadi perubahan. Sesudah pembangunan jalan lingkar utara terlihat kawasan terbangun di pusat kota telah menyatu dengan beberapa kawasan terbangun di luar pusat kota antara lain ke arah timur, utara dan barat. Bila dilihat dari lokasinya penambahan kawasan terbangun ini kebanyakan berada di pinggir kota dan sekitar jalan utama kota. Seperti yang disampaikan pada bagian sebelumnya bahwa penambahan kawasan terbangun ini sebagai akibat perkembangan dan peningkatan kegiatan yang ada di pusat kota. Meskipun sudah ada jalan lingkar utara akan tetapi kawasan terbangun di sekitar jalan lingkar utara masih tetap terpisah menjadi beberapa kelompok.

Bentuk kota Magetan berupa bentuk kota model kompak dengan bentuk bujur sangkar ditandai dengan adanya kawasan terbangun yang menyatu di pusat kota. Pada beberapa bagian kota terlihat bentuk kota memanjang mengikuti jalur jalan utama kota/ kolektor primer baik ke arah timur maupun utara. Jenis perembetan atau penambahan kawasan terbangun berupa perembetan konsentris untuk di pusat kota (penambahan kawasan terbangun di sisi luar kawasan terbangun yang ada sehingga bentuk kota di pusat kota menjadi kompak), dan perembetan memanjang untuk di luar pusat kota (penambahan kawasan terbangun mengikuti arah jalur jalan kolektor primer yang ada).

Penambahan kawasan terbangun di pinggir kota dan sekitar jalan utama kota tidak mengubah bentuk kota akan tetapi hanya menambah besar ukuran bentuk Kota Magetan. Adanya pembangunan jalan lingkar utara hanya memberikan pengaruh penambahan kawasan terbangun di beberapa desa di sekitarnya saja sehingga tidak mengubah bentuk Kota Magetan.



Sumber : RBI 1998, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 5.
PETA PERUBAHAN BENTUK KOTA MAGETAN

Identifikasi Perubahan Struktur Ruang Kota Magetan

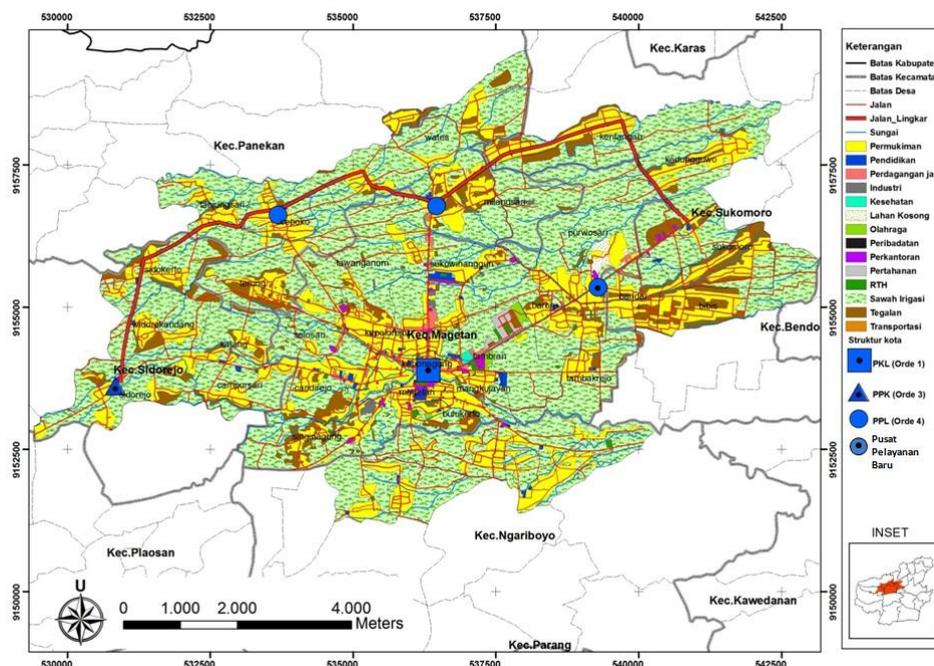
Analisis ini digunakan untuk mengetahui struktur ruang Kota Magetan yang dapat memberikan gambaran hierarkis/tingkatan pusat kegiatan di Kota Magetan. Peta struktur ruang Kota Magetan dapat dilihat pada Gambar 6.

Tingkatan pusat kegiatan yang ada di wilayah penelitian dapat dibedakan sebagai berikut :

1. Pusat Kegiatan Lokal (PKL) atau Orde 1 berada di pusat Kota Magetan merupakan pusat kegiatan utama di Kota Magetan berupa kegiatan perdagangan/jasa, perkantoran, pemerintahan dan pendidikan. Selain berada di pusat kota kegiatan utama kota ini juga berkembang mengikuti jalur jalan utama/ jalan kolektor primer yang ada.

2. Desa Sidorejo sebagai Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) atau Orde 3 merupakan pusat kegiatan baru seiring penetapan Desa Sidorejo sebagai pusat Kecamatan Sidorejo (merupakan kecamatan baru hasil pemekaran) sehingga sebagian besar fasilitas yang dibangun (kesehatan, pendidikan, pemerintahan dan perdagangan/ jasa) berada di Desa Sidorejo. Skala pelayanan pusat kegiatan ini bersifat lokal meliputi Kecamatan Sidorejo saja.
3. Desa Cepoko dan Desa Milangasri sebagai Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) atau Orde 4 menjadikan kedua desa tersebut menjadi pusat pelayanan bagi desa di sekitarnya.
4. Desa Purwosari dan sekitarnya berkembang sebagai pusat pelayanan baru sebagai akibat perkembangan dan peningkatan kegiatan yang ada di pusat kota sehingga banyak dibangun perkantoran, perdagangan/jasa dan perumahan/permukiman di desa tersebut.

Struktur ruang Kota Magetan merupakan tipe Sektoral ditandai dengan kegiatan utama kota berupa perdagangan/jasa (seluas 38,81 ha atau 65,49% dari luas total perdagangan/jasa) dan perkantoran (seluas 17,20 ha atau 57,41% dari luas total perkantoran) berada di pusat kota dan memanjang mengikuti jalur jalan utama/jalan kolektor primer yang ada. Perkembangan yang terjadi di pinggir kota dan sekitar jalan utama kota disebabkan oleh perkembangan dan peningkatan kegiatan yang ada di pusat Kota Magetan. Adanya pembangunan jalan lingkar utara hanya meningkatkan perkembangan beberapa desa di sekitarnya antara lain di Desa Sidorejo, Desa Cepoko dan Desa Milangasri. Hal ini dapat dilihat dari banyak dilakukan pembangunan fasilitas perdagangan/jasa, perkantoran, kesehatan dan perumahan/permukiman di ketiga desa tersebut. Meskipun terjadi perkembangan yang cukup pesat di pinggir kota, sekitar jalan utama kota serta beberapa desa di sekitar jalan lingkar utara akan tetapi hal tersebut tidak secara langsung mengubah struktur ruang Kota Magetan karena kegiatan utama kota masih terpusat di pusat kota dan memanjang mengikuti jalan utama kota. Dengan demikian adanya pembangunan jalan lingkar utara belum berpengaruh terhadap perubahan struktur ruang Kota Magetan.

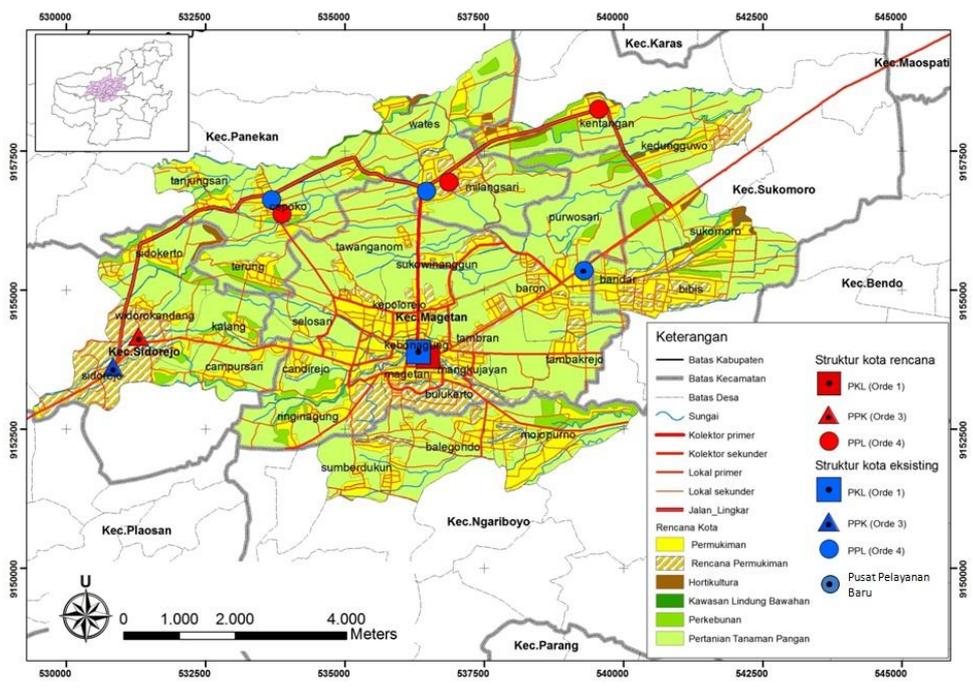


Sumber : RDTR perkotaan Magetan 2013-2033, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 6.
PETA STRUKTUR RUANG KOTA MAGETAN

Perbandingan Perubahan Struktur Ruang Kota Magetan dengan Perencanaan Pengembangan Kota Magetan

Peta perbandingan struktur ruang Kota Magetan dengan rencana pengembangan Kota Magetan dapat dilihat pada Gambar 7. Secara garis besar perkembangan yang ada di Kota Magetan telah sesuai dengan perencanaan. Berkembangnya pusat kegiatan kota baik di bidang perdagangan/jasa, pendidikan, perkantoran berada di pusat kota dan sekitar jalan utama kota. Begitu juga berkembangnya permukiman yang ada juga sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pusat kegiatan utama kota di pusat Kota Magetan, pusat pelayanan kawasan di Desa Sidorejo, pusat pelayanan lingkungan di Desa Cepoko dan Desa Milangasri serta pusat pelayanan baru di Desa Purwosari dan sekitarnya telah sesuai dengan perencanaan yang ditetapkan. Sedangkan Desa Kentangan belum berstatus sebagai pusat pelayanan lingkungan seperti yang direncanakan karena fasilitas yang ada di desa tersebut masih kurang. Oleh karena itu perlu menambah fasilitas perkotaan di Desa Kentangan supaya desa tersebut dapat menjadi pusat pelayanan lingkungan.



Sumber : RTRW Kab Magetan 2012-2032, RDTR Magetan 2013-2033, Hasil Analisis 2015

GAMBAR 7.
PETA PERBANDINGAN STRUKTUR RUANG KOTA MAGETAN
DENGAN RENCANA PENGEMBANGAN KOTA MAGETAN

KESIMPULAN

Jaringan jalan kolektor primer mempunyai peran utama dalam menentukan bentuk dan struktur ruang Kota Magetan karena sebagian besar kegiatan kota berada di sekitar jalan utama kota. Bentuk Kota Magetan berupa model kota kompak (berbentuk bujur sangkar) dengan beberapa bagian kota memanjang mengikuti jalur jalan utama kota. Struktur ruang Kota Magetan berbentuk sektoral ditandai dengan kegiatan utama kota berada di pusat kota

serta mengikuti jalur jalan utama kota. Penambahan kawasan terbangun yang ada tidak mengubah bentuk kota tetapi hanya menyebabkan bentuk kota bertambah besar. Begitu juga dengan struktur ruang kota, peningkatan kegiatan yang ada tidak mengubah struktur ruang kota karena sebagian besar kegiatan masih berada di pusat kota dan sekitar jalan utama kota. Adanya pembangunan jalan lingkar utara hanya berdampak pada perkembangan beberapa desa di sekitarnya sehingga tidak mengubah bentuk dan struktur ruang Kota Magetan. Berkembangnya Desa Sidorejo, Desa Cepoko, Desa Milangasri dan Desa Purwosari sebagai pusat kegiatan lingkungan bagi desa di sekitarnya telah sesuai dengan perencanaan, sedangkan Desa Kentangan belum menjadi pusat pelayanan lingkungan seperti yang direncanakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Pembangunan Kota Optimum, Efisien dan Mandiri*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Bintarto, R. 1989. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Bourne, Larry S. 1982. *Internal Structure of The City*. New York : Oxford University Press.
- Djumantri, Maman et al. 2009. *Kamus Penataan Ruang*. Jakarta: Direktorat Jenderal Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum.
- Indrawan, Rully dan R. Poppy Yaniawati. 2014. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Jayadinata, J.T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB.
- Khisty, C. Jotin dan B. Kent Lall. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi Ketiga. Terjemahan Fidel Miro. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pontoh, Nia K dan Iwan Kustiwan. 2009. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Yunus, Hadi Sabari. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.