

Pengaruh Pelebaran Jalan terhadap Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan Mertoyudan Kabupaten Magelang

Muhamad Mustanir¹

Diterima : 13 November 2014

Disetujui : 27 November 2014

ABSTRACT

Mertoyudan urban areas serves as a strategic area of economic growth for Magelang Regency. Supporting by a high accesibility and directly borders with Magelang City, make this area grow quite rapidly. In 2010, there was contruction activity along the corridor of Mertoyudan road to make the road wider than before. As a result, the growth of urban areas Mertoyudan was unavoidable. Problems arise when the growth along the corridor do not pay an attention to the policies and regulation as then lead to changes in land use and intensity of utilization that affect space use along the corridor of Mertoyudan road. The aim of this research is to assess of the effects of widening road activity to space utilization along the corridor of Mertoyudan road seen from the changes of utilization and also the function of the bulding before and after the widening activity, while the intensity of utilization is seen from Building Coverage Ratio (BCR), Floor Area Ratio (FAR) and Border Line Building (GSB). Research used a qualitative approach. The results showed that the road widening activity effect on the changes in space utilization. Changing in land-use and added buildings along the road corridor in 2004, 2009 and 2014 are the evidence Corroborated by the relationship between the width of the road with BCR, FAR and GSB buildings along corridor which shows strong correlation.

Key words : widening road activity, land use changes, instensity utilization land

ABSTRAK

Kawasan perkotaan Mertoyudan merupakan kawasan yang berfungsi sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi Kabupaten Magelang. Berbatasan langsung dengan Kota Magelang serta didukung aksesibilitas yang tinggi menyebabkan kawasan ini tumbuh cukup pesat. Tahun 2010 dilakukan kegiatan pelebaran jalan koridor jalan Mertoyudan untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah yang berdampak pada pertumbuhan kawasan perkotaan Mertoyudan. Permasalahan muncul ketika pertumbuhan sepanjang koridor tidak memperhatikan kebijakan dan peraturan yang berlaku sehingga menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan serta intensitas pemanfaatannya. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh pelebaran jalan terhadap pemanfaatan ruang dilihat dari perubahan guna lahan sebelum dan setelah kegiatan pelebaran jalan sedangkan intensitas pemanfaatan dilihat dari Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Garis Sempadan Bangunan (GSB). Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif. Hasil analisis menunjukkan bahwa pelebaran jalan berpengaruh terhadap perubahan pemanfaatan ruang, dibuktikan dengan perubahan luasan penggunaan lahan dan penambahan bangunan di sepanjang koridor jalan tahun 2009 dan 2014. Hal tersebut dikuatkan oleh hubungan antara lebar jalan dengan KDB, KLB dan GSB bangunan di sepanjang koridor jalan yang menunjukkan korelasi cukup kuat.

Kata kunci : pelebaran jalan, perubahan guna lahan, intensitas pemanfaatan bangunan

¹ Direktorat Bina Pelaksanaan Wilayah I, Ditjen Bina Marga
Kontak Penulis : taneer23@gmail.com

PENDAHULUAN

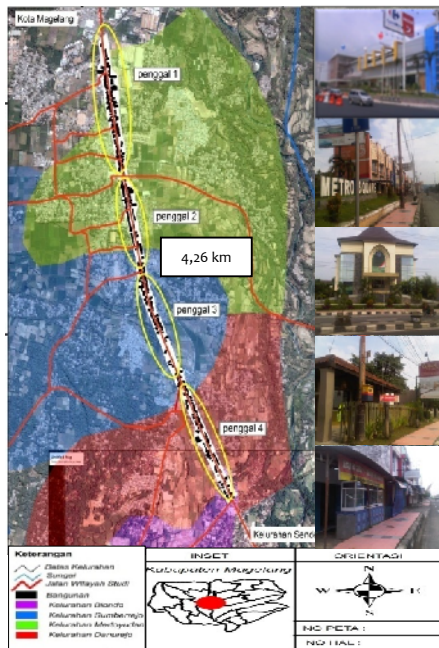
Perkembangan kota akan berjalan seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan kegiatan sosial – ekonomi yang menyertainya. Salah satu konsekuensi yang timbul atas perkembangan kota adalah meningkatnya permintaan lahan untuk melakukan aktivitas sosial, ekonomi maupun aktivitas – aktivitas yang lain. Hal tersebut membuktikan bahwa kebutuhan dan pemanfaatan lahan berbanding lurus dengan pertumbuhan penduduk yang berimplikasi terhadap pemanfaatan ruang kota. Sehingga apabila perkembangan kota tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan yang cukup maka akan mengakibatkan persaingan di antara pengguna lahan serta menimbulkan potensi penggunaan lahan yang tidak sesuai peruntukannya. Menghadapi permasalahan tersebut, maka perencanaan suatu kota atau kawasan menjadi penting untuk dilakukan. Perencanaan kota tidak hanya berkaitan dengan aspek fisik namun juga aspek sosial dan ekonomi. Perkembangan area fisik yang mulai mencakup daerah pinggiran kota menyebabkan pertumbuhan bangunan di kawasan pinggiran semakin meningkat. Hal tersebut karena kota sudah tidak mampu lagi dalam menyediakan lahan untuk perkembangannya. Perkembangan kota dengan cara ini disebut juga sebagai perkembangan horizontal. Markus Zahnd (1999) menyebutkan bahwa perkembangan horizontal adalah cara perkembangan kota yang mengarah ke luar, artinya daerah bertambah sedangkan ketinggian dan kuantitas lahan terbangun (coverage) tetap sama. Perkembangan dengan cara ini sering terjadi di pinggir kota di mana lahan masih lebih murah dan dekat jalan raya yang mengarah ke kota (di mana banyak keramaian).

Koridor jalan Mertoyudan merupakan salah satu koridor jalan di Kabupaten Magelang yang menghubungkan Kota Magelang dengan Yogyakarta. Pada tahun 2010 dilakukan kegiatan peningkatan kapasitas berupa pelebaran jalan untuk meningkatkan aksesibilitas sehingga arus barang/ jasa serta pergerakan masyarakat menjadi lebih lancar. Kegiatan pelebaran jalan yang dilakukan di koridor jalan Mertoyudan tidak serta merta membawa dampak positif seperti tersebut di atas, namun juga membawa dampak negatif. Seperti dikemukakan oleh Tamin (1997), yang menyatakan bahwa perencanaan kota mengatur lokasi aktivitas suatu tata guna lahan agar dapat sekaligus mengatur aksesibilitas kota tersebut karena setiap tata guna lahan memiliki dampak pada bangkitan dan tarikan lalu lintas serta sebaran pergerakannya. Koridor jalan Mertoyudan mengindikasikan hal serupa, yaitu perubahan pemanfaatan ruang sebagai akibat pertumbuhan Kota Magelang dan aksesibilitas yang tinggi dampak dari kegiatan pelebaran jalan berupa perubahan penggunaan lahan dan intensitas pemanfaatannya. Dari uraian tersebut, maka pertanyaan penelitian ini adalah “Bagaimana pengaruh pelebaran jalan terhadap pemanfaatan ruang di Koridor Jalan Mertoyudan Kabupaten Magelang?” Oleh karena itu, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengkaji pengaruh pelebaran jalan terhadap pemanfaatan ruang dilihat dari sisi guna lahan dan intensitas pemanfaatannya di koridor jalan Mertoyudan Kabupaten Magelang.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif menggunakan analisis uji korelasi dan analisis deskriptif serta analisis spasial. Pengumpulan data terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer dihimpun dari observasi lapangan serta penyebaran kuesioner sebanyak 84 responden sedangkan data sekunder dari telaah dokumen dan survei instansi.

GAMBARAN UMUM



Sumber : Peneliti, 2014

Koridor jalan Mertoyudan adalah ruas jalan arteri penghubung Kota Magelang dan Kota Yogyakarta dengan titik awal di perbatasan Kota dan Kabupaten Magelang dan titik akhir berada di pertigaan Blondo. Panjang ruas koridor jalan Mertoyudan adalah 4,26 km dengan melewati empat kelurahan yaitu Mertoyudan, Sumberrejo dan Donorejo di Kecamatan Mertoyudan serta kelurahan Blondo di Kecamatan Mungkid.

Pemanfaatan ruang koridor jalan Mertoyudan sangat beragam, mulai dari kegiatan perdagangan, pelayanan dan jasa, pendidikan, perkantoran, industri hingga permukiman. Perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi sepanjang koridor jalan Mertoyudan dalam enam tahun terakhir (2009 – 2014) cenderung kepada kegiatan perdagangan dan jasa. Hal tersebut sesuai dengan arahan RTRW Kabupaten Magelang yang menjadikan kawasan perkotaan Mertoyudan sepanjang koridor jalan Mertoyudan sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi Kabupaten Magelang.

GAMBAR 1
KORIDOR JALAN MERTOYUDAN

Atas perkembangan tersebut membawa pengaruh terhadap intensitas pemanfaatan bangunan sepanjang koridor jalan Mertoyudan. Terdapat beberapa bangunan baru yang dibangun di atas lahan yang dahulunya lahan kosong maupun lahan sawah serta bangunan lama yang kemudian dilakukan renovasi demi menyesuaikan terhadap fungsi yang baru sebagai bangunan ekonomi misalnya. Perubahan terhadap intensitas bangunan tersebut berimplikasi terhadap besaran Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB) serta Garis Sempadan Bangunan (GSB) bangunan sepanjang koridor jalan Mertoyudan terlebih setelah diselesaikannya kegiatan pelebaran jalan Mertoyudan pada tahun 2010.

KAJIAN TEORI

Pada dasarnya perkembangan kota perlu memperhatikan dua aspek (Markus, Zahnd, 1999) yaitu perkembangan secara kuantitas dan secara kualitas. Menurut Yunus (1999) salah satu proses perluasan areal kekotaan (*urbansprawl*) adalah perembetan memanjang (*ribbon development/ linear development/ axial development*). Perembetan paling cepat terlihat di sepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari dari pusat kota. Daerah di sepanjang rute transportasi utama merupakan tekanan paling berat dari perkembangan. Perembetan memanjang ini ditandai dengan banyaknya konversi lahan pertanian ke lahan non pertanian, makin banyaknya penduduk, makin banyaknya kegiatan non agraris serta makin padatnya bangunan di sepanjang jalur transportasi.

Teori Sektor

Dikemukakan oleh Hommer Hoyt (1939) dalam Yunus (1999), dalam teori ini Hoyt mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota yang berupa suatu penjelasan penggunaan lahan permukiman yang lebih memfokuskan pada pusat kota dan sepanjang jalan transportasi. Menurut Hoyt, kunci terhadap perletakan sektor ini terlihat pada lokasi daripada “*high quality areas*” (daerah-daerah yang berkualitas tinggi untuk tempat tinggal), sektor yang ada di kota tidak terjadi secara acak-acakan saja tetapi selalu mengikuti jalur tertentu. Oleh karena banyaknya jalur transportasi yang menjari dan menentukan tingkat aksesibilitas ternyata jenis penggunaan lahan tertentu juga ada yang berkembang di kirikanannya. Hal tersebut terkait dengan fungsi-fungsi yang kelangsungan kegiatannya sangat ditentukan oleh faktor aksesibilitas.

Teori Poros

Pandangan ini menekankan peranan transportasi dalam mempengaruhi struktur keruangan kota. Dikemukakan oleh Babcock (1932) dalam Yunus (1999), Babcock berpendapat bahwa terdapat faktor utama yang mempengaruhi mobilitas yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya. Faktor utama tersebut adalah poros transportasi. Keberadaan poros transportasi menurut Babcock akan mengakibatkan distorsi terhadap pola konsentris karena sepanjang rute transportasi tersebut berasosiasi dengan mobilitas yang tinggi. Daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah diantara jalur-jalur transportasi lain.

Pola Pemanfaatan Ruang

Pola pemanfaatan ruang menurut Khadiyanto (2005) adalah bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi, serta karakter kegiatan manusia dan atau kegiatan alam. Sedangkan menurut Budi Supriyatno (2009), pemanfaatan ruang dapat dilaksanakan dengan pemanfaatan ruang, baik pemanfaatan ruang secara vertikal maupun pemanfaatan ruang di dalam bumi

Koridor

Salah satu bentuk *street* adalah koridor, yang merupakan ruang pergerakan linier sebagai sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier, 1979). Dalam konteks perencanaan, empat kemungkinan penafsiran kata 'koridor' yang digunakan yaitu sebagai sumbu infrastruktur, sebagai pengembangan sumbu ekonomi, sebagai sumbu urbanisasi (Priemus dan Zonneveld, 2003) dan juga dalam konteks ekologi sebagai koridor satwa liar (Tillmann, 2005).

Guna Lahan

Menurut Baja (2012), tata guna lahan adalah wujud dalam ruang di alam tentang bagaimana penggunaan lahan tertata, baik secara alami maupun direncanakan sedangkan menurut Nasoetion dalam Iwan (2005) penggunaan lahan adalah hasil proses yang dinamis dari pola dan aktivitas manusia.

Perubahan Guna Lahan

Pengertian perubahan guna lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Perubahan guna lahan ini melibatkan baik reorganisasi struktur fisik kota secara internal maupun ekspansinya ke arah luar (Pierce, 1981). Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982): perluasan batas kota, peremajaan di pusat kota, perluasan jaringan infrastruktur, tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu.

Intensitas Pemanfaatan Lahan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06 Tahun 2007 yang dimaksud dengan intensitas pemanfaatan lahan adalah pengarahannya sistem pengaturan dan distribusi luas lantai maksimum yang dapat dibangun di berbagai subbagian kawasan sehingga tercipta besaran ruang/bangunan yang akan menempati lahan sesuai dengan masing-masing lahan yang diperuntukkan bangunan terhadap lahan/tapak peruntukannya. Komponen penataan ditentukan berdasarkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Daerah Hijau (KDH), Koefisien Tapak Besmen (KTB), Sistem Insentif-Disinsentif Pengembangan, dan Sistem Pengalihan Nilai Koefisien Lantai Bangunan.

ANALISIS

Analisis Perubahan Guna Lahan Sebelum dan Setelah Pelebaran Jalan Koridor Jalan Mertoyudan

Perubahan guna lahan dapat dilihat dengan mengolah data citra suatu wilayah pada tahun berbeda dengan bantuan aplikasi ArcGIS. Dari hasil analisis didapatkan data bahwa terdapat perubahan penggunaan lahan sepanjang koridor jalan antara tahun 2009 – 2014. Berikut adalah tabel perubahan guna lahan sepanjang koridor Jalan Mertoyudan.

TABEL 2
PERUBAHAN TATA GUNA LAHAN KORIDOR JALAN MERTOYUDAN TAHUN 2009 dan 2014

Tahun	Penggala	Tata Guna Lahan (m ²)				
		Bangunan	Ruang Terbuka Hijau	Ruang Terbuka Non Hijau	Sawah	Tanah Kosong
2009	Penggala 1	85,865.27	28,291.52	23,690.32	1,468.50	0.00
	Penggala 2	47,637.83	14,224.39	15,465.78	1,109.77	3,920.75
	Penggala 3	44,138.81	34,724.56	5,574.57	14,711.84	1,201.47
	Penggala 4	61,105.22	21,404.91	17,233.72	8,720.16	11,423.83
Total		238,747.13	98,645.38	61,964.39	26,010.27	16,546.05
2014	Penggala 1	86,065.27	28,291.52	23,690.32	1,468.50	0.00
	Penggala 2	48,580.05	18,823.10	12,950.68	1,109.77	894.91
	Penggala 3	44,860.70	35,528.11	6,644.58	12,919.83	398.04
	Penggala 4	61,605.22	21,404.91	17,233.72	8,720.16	10,723.83
Total		241,111.24	104,047.64	60,519.30	24,218.26	12,016.78

Sumber : Analisis Peneliti, 2014

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa terdapat perubahan penggunaan lahan berupa kenaikan penggunaan lahan sebagai bangunan dan ruang terbuka hijau. Kondisi tersebut berbanding terbalik dengan penggunaan lahan yang digunakan sebagai ruang terbuka non hijau, sawah dan tanah kosong yang mengalami penurunan. Terdapat beberapa pemicu yang mengakibatkan terjadinya perubahan tersebut diantaranya adalah adanya bangunan strategis yang terletak di koridor Jalan Mertoyudan seperti pusat perbelanjaan Armada Town Square, kampus terpadu UMM serta peningkatan aksesibilitas wilayah koridor Jalan Mertoyudan yang menyebabkan perkembangan bangunan menjadi cukup pesat. Terdapatnya simpang empat yang merupakan akses ke permukiman adalah salah satu contoh aksesibilitas yang berpengaruh terhadap perubahan tersebut. Seperti simpang empat yang menjadi akses masuk ke perumahan Bumi Prayudan, setelah simpang tersebut tumbuh dengan pesat bangunan

yang berfungsi sebagai penyokong kegiatan ekonomi seperti warung kelontong, rumah makan sampai dengan rumah toko dengan beragam fungsinya

Analisis Intensitas Pemanfaatan Lahan Sebelum dan Setelah Pelebaran Jalan Koridor Jalan Mertoyudan, Kabupaten Magelang

Analisis intensitas pemanfaatan lahan sebelum dan setelah pelebaran jalan dimaksudkan untuk mendapatkan derajat korelasi (r) antara faktor lebar jalan terhadap Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Garis Sempadan Bangunan (GSB) dari bangunan di sepanjang koridor Jalan Mertoyudan. Dengan melihat derajat korelasi (r) maka akan terlihat pengaruh antara lebar jalan dengan intensitas pemanfaatan bangunan di koridor Jalan Mertoyudan, Kabupaten Magelang antara sebelum dan sesudah kegiatan pelebaran jalan dilakukan. Setelah melakukan proses analisis, berikut adalah hasil hubungan korelasi antara lebar jalan dengan KDB, KLB dan GSB bangunan sepanjang koridor Jalan Mertoyudan.

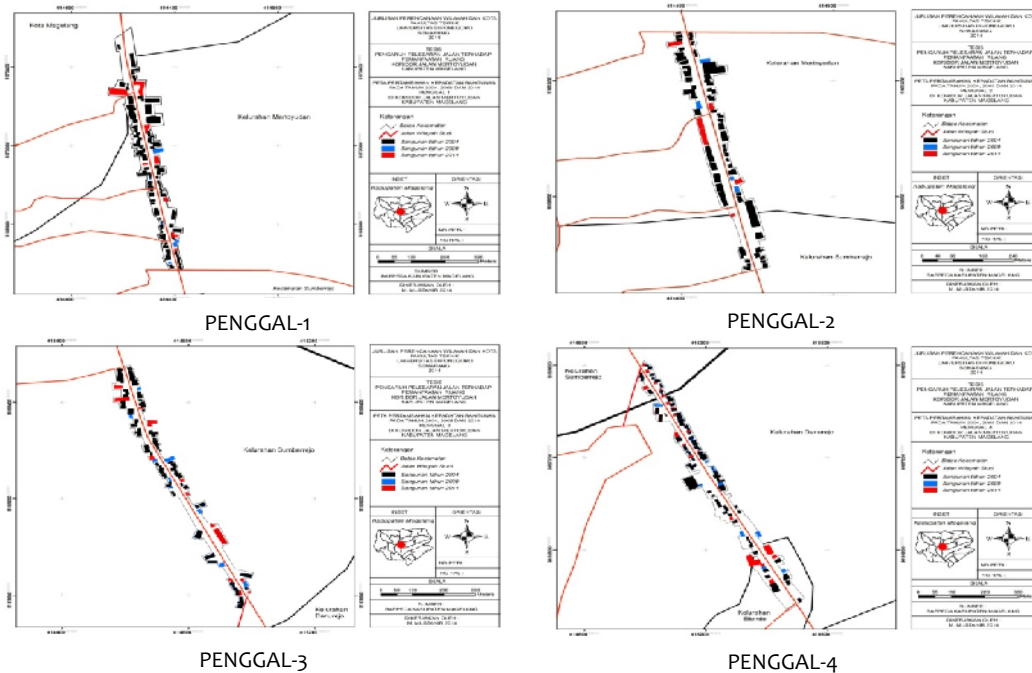
TABEL 3
KORELASI ANTARA LEBAR JALAN DENGAN KDB, KLB DAN GSB KORIDOR JALAN MERTOYUDAN

		LEBAR_JALAN	KDB	KLB	GSB
LEBAR_JALAN	Pearson Correlation	1	.381**	.408**	-.553**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000
	N	168	168	168	168
KDB	Pearson Correlation	.381**	1	.509**	-.355**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000
	N	168	168	168	168
KLB	Pearson Correlation	.408**	.509**	1	-.397**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000
	N	168	168	168	168
GSB	Pearson Correlation	-.553**	-.355**	-.397**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	168	168	168	168

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil olahan SPSS.17.0

Hasil pengolahan data menunjukkan hubungan antara lebar jalan dengan KDB rendah dengan derajat korelasi Pearson 0,381 meskipun lebar jalan berpengaruh positif terhadap angka KDB bangunan di sepanjang koridor jalan. Selain itu, derajat korelasi Pearson antara lebar jalan dan KLB sebesar 0,408 yang berarti hubungan yang terjadi di antara dua variabel tersebut cukup kuat dimana lebar jalan mempengaruhi angka KLB, semakin lebar jalan maka angka KLB akan semakin besar. Di lain hal, terdapat hubungan yang berlawanan yaitu antara variabel lebar jalan dengan GSB dimana angka korelasi Pearson -0,553. Hal tersebut berarti semakin lebar jalan maka semakin kecil angka GSB meskipun hubungan yang terjadi diantara dua variabel tersebut cukup kuat. Melihat hasil uji korelasi tersebut, maka dapat diketahui bahwa pelebaran jalan yang dilakukan di Jalan Mertoyudan mempunyai pengaruh terhadap intensitas pemanfaatan lahan di sepanjang koridor. Untuk memberikan tambahan penjelasan atas pengaruh tersebut maka berikut akan disajikan peta pertumbuhan bangunan sepanjang koridor Jalan Mertoyudan dari tahun 2004 – 2014.



Sumber: Hasil Analisis, 2014

GAMBAR 1
PETA PERTAMBAHAN BANGUNAN KORIDOR JALAN MERTOYUDAN
TAHUN 2004, 2009 dan 2014

Dari peta pertumbuhan bangunan di atas, dapat diketahui bahwa pertumbuhan bangunan di koridor Jalan Mertoyudan cukup signifikan. Perkembangan koridor jalan dengan fungsi ekonomi menyebabkan banyak bangunan baru tumbuh dengan fungsi utamanya di kegiatan ekonomi. Perkembangan pertumbuhan bangunan paling dominan terjadi antara tahun 2009 – 2014, hal tersebut dikarenakan pada tahun 2009 rencana pelebaran jalan Mertoyudan sudah diketahui oleh masyarakat dan proses pembebasan lahan untuk kegiatan tersebut telah selesai dilakukan sejak tahun 2007. Sedangkan perkembangan di tahun 2014 yang merepresentasikan kondisi eksisting cenderung tidak terlalu pesat dikarenakan fungsi koridor yang telah mapan sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan bangunan sepanjang koridor jalan Mertoyudan selain disebabkan karena perkembangan Kota Magelang juga disebabkan oleh beberapa kegiatan yang terjadi di koridor jalan tersebut seperti berkembangnya kampus UMM Magelang di wilayah kelurahan Sumberrejo. Perkembangan kampus tersebut membawa dampak terhadap perubahan fungsi bangunan di sekitarnya. Selain itu, pertumbuhan bangunan juga terjadi di titik-titik strategis seperti di pertigaan Japunan. Aksesibilitas yang bagus menyebabkan wilayah yang berada di pertigaan ini mengalami perkembangan yang cukup tinggi.

Analisis Kesesuaian Perkembangan Koridor Jalan Mertoyudan sebagai Kawasan Strategis Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Magelang

Perkembangan koridor Jalan Mertoyudan sebagai pusat kegiatan ekonomi di Kabupaten Magelang teridentifikasi dengan semakin meningkatnya unit komersial yang berada di sepanjang koridor. Perkembangan kegiatan ekonomi tersebut tidak terlepas dari sikap tanggap dari Pemerintah Daerah Kabupaten Magelang yang melihat perkembangan koridor jalan Mertoyudan setelah dilakukannya kegiatan pelebaran jalan pada tahun 2010 yang kemudian dituangkan dalam RTRW terbaru. Hal tersebut sesuai dengan perencanaan dalam RTRW yang menjadikan kawasan perkotaan Mertoyudan yang berlokasi di koridor jalan

Mertoyudan sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi. Indikator pertumbuhan ekonomi dimaksud adalah meningkatnya kegiatan perekonomian terkait dengan investasi modal di berbagai sektor kegiatan diantaranya perdagangan, pelayanan dan jasa, usaha kecil dan menengah serta kegiatan industri.

Sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi, kawasan di koridor Jalan Mertoyudan mengalami perubahan penampakan secara fisik. Dengan semakin banyaknya kegiatan pendukung perekonomian maka pertumbuhan bangunan di sepanjang koridor jalan tidak dapat dihindarkan. Munculnya pusat perbelanjaan, hotel, rumah toko (ruko), dealer mobil, dealer motor, bengkel serta toko kelontong menjadikan kawasan koridor jalan Mertoyudan menjadi berbeda secara fisik dalam periode sepuluh tahun terakhir. Sebagai gambaran atas tumbuhnya kegiatan ekonomi, berikut tabel bangunan dengan fungsi ekonomi sepanjang koridor Jalan Mertoyudan.

TABEL 4
UNIT KEGIATAN EKONOMI KORIDOR JALAN MERTOYUDAN

No	Unit	Jumlah
1	Industri	3
2	Hotel	3
3	Pusat Perbelanjaan	3
4	Perbankan dan Pembiayaan	25
5	Pasar Umum	1
6	Pasar Hewan	1
7	SPBU	3
8	Pusat Oleh – Oleh, Restoran dan Warung Makan	51
9	Dealer Mobil	9
10	Delaer Motor	6
11	Bengkel Mobil	15
12	Bengkel Motor	13
13	Bengkel Lain – Lain (Las,Ban)	12
14	Toko Bangunan	13
15	Toko Mebel	8
16	Toko Kelontong	22
17	Minimarket	4
18	Toko Pakaian	14
19	Lain-lain (apotek, salon, optik, ekspedisi, stationary, laundry,	33
Jumlah		239

Sumber : Hasil Analisis, 2014

Dari gambaran kegiatan ekonomi di atas, dapat diketahui bahwa pertumbuhan dan perkembangan kegiatan ekonomi sepanjang koridor sangat mendukung fungsi kawasan sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi. Hal ini berarti, implementasi atas rencana pemerintah Kabupaten Magelang untuk menjadikan koridor Jalan Mertoyudan sebagai kawasan strategis pertumbuhan ekonomi telah terimplementasikan dengan baik.

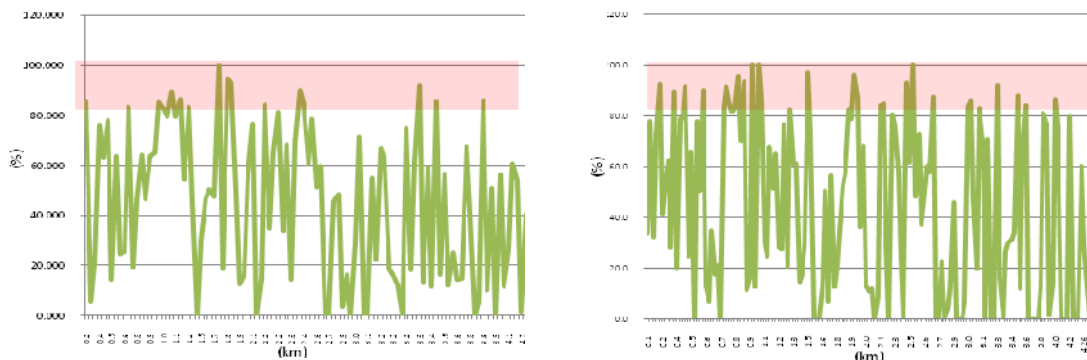
Pengaruh Pelebaran Jalan terhadap Pemanfaatan Ruang Koridor Jalan Mertoyudan, Kabupaten Magelang

Peningkatan aksesibilitas melalui kegiatan pelebaran jalan di koridor Jalan Mertoyudan pada tahun 2010 berpengaruh terhadap laju perkembangan kawasan koridor Jalan Mertoyudan. Perubahan pemanfaatan lahan terjadi seiring berkembangnya koridor Jalan Mertoyudan. Hasil identifikasi perubahan pemanfaatan lahan menunjukkan angka yang cukup signifikan pada periode sebelum dan setelah pelebaran koridor Jalan Mertoyudan. Melihat kondisi yang terjadi pada wilayah studi, terdapat beberapa temuan yang menguatkan bahwa keberadaan poros

jalan yang kemudian dilakukan pelebaran jalan mempunyai pengaruh terhadap perkembangan kawasan perkotaan sepanjang koridor Jalan Mertoyudan, diantaranya :

- Pertumbuhan dan perkembangan bangunan terjadi di sepanjang koridor jalan Mertoyudan, dengan tingkat perkembangan paling banyak terjadi di penggal-1 dan penggal-2 koridor jalan Mertoyudan. Hal tersebut disebabkan karena wilayah pada penggal-1 dan penggal-2 mempunyai jarak yang dekat dengan pusat kota Magelang. Sehingga pengaruh perkembangan kegiatan ekonomi Kota Magelang mempengaruhi perkembangan di kedua penggal tersebut. Sedangkan lokasi penggal-3 dan penggal-4 yang mulai menjauh dari pusat Kota Magelang menyebabkan pertumbuhan dan perkembangan di penggal ini tidak secepat pada penggal sebelumnya.
- Adanya tempat-tempat strategis seperti Mall Artoz, Pabrik Karoseri Armada, Kampus Terpadu Universitas Muhammadiyah Magelang (UMM) memberikan pengaruh terhadap perubahan pemanfaatan lahan yang berada disekitarnya. Contohnya adalah lahan yang berada di sekitar kampus UMM. Sebelum dilakukan pengembangan kampus UMM pada tahun 2010, lahan di sekitar kampus UMM tersebut berfungsi sebagai kawasan hunian/ tempat tinggal namun begitu selesai dilakukan pengembangan kampus terpadu UMM pemanfaatan lahan di sekitar kampus berubah menjadi fungsi komersial.
- Pertumbuhan bangunan yang berada di koridor Jalan Mertoyudan dengan lokasi yang dekat dengan Kota Magelang cenderung dikembangkan ke arah vertikal, mengingat nilai lahan yang semakin tinggi dan juga keterbatasan kepemilikan lahan para pengguna lahan di sepanjang koridor.
- Terjadi perubahan fungsi bangunan yang berada di koridor Jalan Mertoyudan. Perubahan fungsi tersebut seperti bangunan rumah tinggal yang berubah fungsi menjadi bangunan komersial atau hanya sekedar berubah menjadi fungsi rumah tinggal merangkap sebagai tempat usaha.

Salah satu dampak yang muncul adalah semakin besarnya KDB bangunan yang berada di sepanjang koridor Jalan Mertoyudan. Para pengguna lahan sepanjang koridor jalan berusaha untuk mengoptimalkan potensi ekonomi lahan dengan cara membuat bangunan semaksimal mungkin di atas lahan tanpa memperhatikan fungsi dari ruas Jalan Mertoyudan. Akibatnya banyak terdapat bangunan dengan posisi sangat dekat dengan badan jalan dengan nilai KDB yang melebihi dari ketentuan yaitu sebesar 60% - 80%, hal tersebut tentunya akan sangat mengganggu fungsi jalan arteri yang melekat pada ruas Jalan Mertoyudan karena berpotensi menimbulkan hambatan samping bagi lalu lintas di kemudian hari. Berikut adalah fakta yang ditemukan di wilayah studi berkenaan dengan nilai KDB bangunan di sepanjang koridor jalan yang akan disajikan dalam bentuk grafik.



Sumber: Hasil Penelitian, 2014

GAMBAR 2
GRAFIK GSB BANGUNAN KORIDOR JALAN MERTOYUDAN

Kondisi garis sempadan bangunan sepanjang koridor jalan terlihat jelas dari grafik di atas berkisar antara 2 m – 10 m, terdapat beberapa titik GSB di angka 2 m dari badan jalan seperti di titik kilometer 0,2; kilometer 1,4; kilometer 2,4. Hal tersebut dikarenakan pembebasan lahan terkait kegiatan pelebaran jalan mengenai langsung bangunan yang berada di sisi kanan kiri koridor jalan. Atas kondisi tersebut tentunya membawa pengaruh buruk terhadap kinerja jalan karena tidak tersedianya lahan untuk parkir kendaraan yang akan menepi di pinggir jalan. Mengacu pada kondisi tersebut tentunya pengendalian pemanfaatan ruang sepanjang koridor jalan sangat perlu untuk dilakukan oleh pemerintah daerah Kabupaten Magelang sehingga nantinya peruntukan lahan sepanjang koridor akan sesuai dengan RTRW dan tidak mengganggu dari fungsi Jalan Mertoyudan sebagai jalan arteri primer penghubung antara Kota Magelang dan Kota Yogyakarta.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa teori perkembangan kota yaitu teori vektor dan teori dalam penelitian ini dapat dibuktikan dan terjadi secara empiris di wilayah studi penelitian. Hal tersebut dibuktikan oleh perkembangan kawasan perkotaan Mertoyudan yang berlokasi sepanjang koridor Jalan Mertoyudan sebagai akibat perkembangan Kota Magelang. Kegiatan pelebaran jalan memicu terjadinya perubahan guna lahan dan perubahan pemanfaatan lahan di sepanjang koridor jalan Mertoyudan. Perubahan guna lahan dimaksud adalah adanya perubahan luasan penggunaan lahan dan penambahan unit bangunan sepanjang koridor jalan Mertoyudan antara tahun 2004 – 2014. Terdapat keterkaitan antara kegiatan pelebaran jalan dengan intensitas pemanfaatan lahan di sepanjang koridor yang dibuktikan dengan angka korelasi antara lebar jalan dengan KDB, KLB dan GSB. Perubahan nilai KDB, KLB dan GSB koridor jalan Mertoyudan di titik-titik tertentu akan memicu permasalahan lalu lintas di waktu yang akan datang karena tidak memperhatikan peraturan atas ketentuan bangunan sepanjang koridor jalan Mertoyudan dari Pemerintah Kabupaten Magelang.

DAFTAR PUSTAKA

- Baja, Sumbangan. 2012. *Perencanaan Tata Guna Lahan Dalam Pengembangan Wilayah: Pendekatan Spasial dan Aplikasinya*. Yogyakarta : Andi.
- Bourne, Larry, S. 1982. *Internal Structure of The City*. New York: Oxford University Press.
- Khadiyanto, Parfi. 2005. *Tata Ruang Berbasis Pada Kesesuaian Lahan*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. USA: Rizzoli International Publication, Inc.
- Nugroho, Iwan dan Rochmin Dahuri. 2004. *Pengembangan Wilayah : Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*. Jakarta: LP3ES.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan.
- Supriyatno, Budi. 2009. *Manajemen Tata Ruang*. Tangerang: CV. Media Brilian.
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Yunus, Hadi Sabari. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar Yogyakarta.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.