

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Urban Sprawl

Urban Sprawl dapat dijelaskan sebagai fenomena perembetan kota ke arah luar dengan ciri kepadatan rendah pada kawasan yang menjadi lokasi perembetan kota inti (Synder-Bird, 1998). Lebih lanjut, urban sprawl juga dapat didefinisikan dengan pertumbuhan kota yang tidak direncanakan, tidak terintegrasi oleh jaringan jalan, dan meloncat di wilayah pinggiran kota (Heripoerwanto, 2009).

Urban Sprawl juga dijelaskan oleh Hayden dalam Banai (2014) bahwa urban sprawl merupakan sebuah proses perluasan pengembangan kawasan terbangun yang mengakibatkan kepadatan bangunan maupun penduduk yang rendah, perkembangan yang menyebar/tidak saling terintegrasi, ketegantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi, serta perkembangan wilayah terbangun ini berada di kota pinggiran (urban fringe).

Apriani dan Asnawi (2015) juga menjelaskan bahwa urban sprawl merupakan perkembangan permukiman di pinggiran kota inti (peri-urban) dengan kepadatan yang rendah (meliputi kepadatan penduduk dan bangunan), berserak-serak (tidak terintegrasi langsung dengan jalan utama), penggunaan lahan tunggal (single used) serta penduduknya merupakan komuter (bekerja di kota inti).

Perkembangan kota secara sprawl akan memberikan dampak pada kehidupan di kawasan perkotaan. Walaupun urban sprawl juga memiliki dampak positif tetapi dampak negatif yang dihasilkan oleh fenomena ini dirasa lebih dominan. Dampak positif dari fenomena urban sprawl ialah meningkatkan ekonomi, memperluas lapangan kerja dan dapat memperbaiki kehidupan masyarakat (Bhatta, 2010). Sedangkan menurut Sudhira dan Ramachandra (2007), bahwa urban sprawl merupakan perkembangan yang tidak tertata yang dapat mengakibatkan berkurangnya lahan pertanian dan dapat menurunkan kualitas lingkungan.

Melalui penjelasan diatas, didapat kriteria-kriteria untuk mengetahui kawasan yang mengalami fenomena urban sprawl yang disebutkan pada tabel dibawah ini.

Tabel 2.1 Kriteria *Urban Sprawl*

Synder-Bird, 1998	Heripoerwanto, 2009	Hayden dalam Banai, 2014	Apriani dan Asnawi (2015)	Sintesis Kriteria
Kepadatan rendah		Kepadatan bangunan dan penduduk rendah	Kepadatan rendah	Kepadatan rendah
	Tidak terintegrasi jaringan jalan	Menyebar/tidak saling terintegrasi	Tidak terintegrasi oleh jaringan jalan utama	Tidak terintegrasi/terkoneksi jaringan jalan utama
		Ketertarikan kendaraan pribadi karena jauh dari pusat kegiatan	Kegiatan jauh dari pusat kota	Penduduknya merupakan komuter
			Tata guna lahan tunggal	Tata guna lahan tunggal

Sumber : Synder-Bird(1998), Heripoerwanto(2009), Hayden dalam Banai(2014), Apriani dan Asnawi (2015), Penulis(2020)

2.2 Komponen Pembentuk *Urban Sprawl*

Dari sintesis teori yang telah disebutkan diatas maka diperoleh beberapa komponen yang membentuk urban sprawl yang dapat digunakan dalam menilai tingkat *urban sprawl* di suatu kawasan/wilayah antara lain

2.2.1 Kepadatan Rendah

Pada kawasan pinggiran kota yang terdampak dari perkembangan kota inti akan mengalami pertumbuhan penduduk yang besar pula. Dari perkembangan penduduk tersebut otomatis ruang yang diperlukan pada kawasan pinggiran kota akan semakin tinggi pula, dorongan kebutuhan ruang dari kota inti inilah yang mendorong masyarakat untuk bertempat tinggal pada kawasan-kawasan yang memiliki kepadatan penduduk yang lebih rendah (Jain dan Dimri, 2016).

$$\text{Kepadatan Penduduk} = \frac{\text{Jumlah Penduduk}}{\text{Luas Lahan Terbangun}}$$

Pertumbuhan perumahan-perumahan yang tumbuh pada pinggiran kota yang dulunya bukan merupakan kawasan perkotaan ataupun bukan kawasan terbangun mengakibatkan perumahan-perumahan tersebut tidak terintegrasi oleh perumahan lainnya sehingga menempati ruang-ruang kosong pada pinggiran kota sehingga mengakibatkan tingkat kepadatan penduduk di kawasan tersebut menjadi lebih rendah jika dibandingkan dengan luasan kawasan pinggiran kota yang dijadikan tempat pertumbuhan (Mujiandari, R, 2014)

$$\text{Kepadatan Bangunan} = \frac{\text{Jumlah Unit Bangunan}}{\text{Luas Lahan Terbangun}}$$

2.2.2 Tidak Terintegrasi Dengan Jaringan Jalan Utama

Perkembangan perumahan-perumahan pada kawasan pinggiran kota yang menyebar secara cepat dan tidak terkendali akan mengakibatkan munculnya kantong-kantong perumahan yang tidak terintegrasi oleh jaringan jalan utama sehingga mengakibatkan sarana dan prasarana perkotaan menjadi tidak efektif (Burchell et al, 2005). Hal ini dikarenakan semakin jauhnya jarak yang ditempuh masyarakat menuju jaringan jalan utama yang menghubungkan antara masyarakat itu sendiri terhadap pusat kegiatannya.

Sedangkan menurut Dumreicher et al (2000) menunjukkan dimana kawasan yang menunjukkan sifat kekotaan seharusnya memiliki kawasan-kawasan yang berfungsi secara terintegrasi antara masyarakatnya dengan pusat kegiatannya. Kota yang tidak kompak (*sprawl*) dapat dilihat dengan jumlah permukiman yang tidak terintegrasi dengan jaringan jalan utama, sehingga masyarakat yang berada pada kawasan tersebut harus memiliki usaha yang lebih besar untuk menuju pusat kegiatan tersebut. Dalam mengukur keterjangkauan jaringan jalan utama Richard dkk dalam Apriani dan Asnawi (2015) menggunakan analisis buffer 100 meter sehingga menghasilkan data jumlah bangunan baru yang terangkum dalam *Index Highway Strip*.

$$\text{Index Highway Strip} = \frac{\text{Jumlah Bangunan Baru Buffer}}{\text{Jumlah Seluruh Bangunan Baru}}$$

2.2.3 Penduduk Merupakan Komuter (Jarak Permukiman ke Pusat Kegiatan)

Tanda bahwa suatu kawasan mengalami fenomena urban *sprawl* adalah penduduknya memiliki kegiatan di tempat yang cukup jauh dari tempat tinggal. Hal ini dikarenakan keadaan masyarakat yang terdorong oleh tingkat pertumbuhan penduduk yang besar sehingga mereka harus bertempat tinggal lebih jauh dari pusat kegiatannya (Galser dalam Bhatta et al, 2010). Sehingga kawasan yang terjauh dari pusat kegiatan pun akan menjadi tempat tumbuh perumahan baru secara cepat namun tak beraturan.

2.2.4 Tata Guna Lahan Tunggal

Kota yang sprawl memiliki tata guna lahan yang berketerbalikan dengan kota yang kompak, hal ini dijelaskan Febri, T (2012) bahwa suatu kota sprawl lebih tidak berkelanjutan dikarenakan terjadi segregasi antara permukiman terhadap fungsi-fungsi guna lahan yang lainnya. Padahal seharusnya tata guna lahan yang ideal pada suatu kota adalah tata guna lahan campuran dikarenakan lebih efektif dibandingkan oleh tata guna lahan tunggal, hal ini dikarenakan jika suatu permukiman terintegrasi dengan fungsi guna lahan yang lainnya seperti fungsi guna lahan pendidikan, fungsi guna lahan kesehatan dan fungsi guna lahan lainnya akan meminimalisir usaha yang diperlukan masyarakat untuk memenuhi kepentingannya.

2.3 Bentuk Perkembangan Urban Sprawl

Wilayah yang tumbuh dan berkembang pada suatu kota akan mengantarkan pada pertambahan penduduk yang akan berdampak pada lingkup spasial suatu kota, yaitu dengan adanya tuntutan akan ruang untuk memenuhi kebutuhan penduduk (Yunus, 2005). Perubahan-perubahan yang terjadi akibat tumbuh dan berkembangnya suatu kota senantiasa terjadi pada daerah peri urban (Jati, 2012). Menurut Yunus (2006), perkembangan secara spasial pada suatu kota akan memberikan dampak terhadap kondisi sosial, ekonomi, kultural dan lingkungan dimana kota tersebut berkembang. Proses perkembangan fisik kekotaan ke arah luar tersebut disebut dengan "Urban Sprawl". Adapun Bentuk perkembangan wilayah kekotaan tersebut menurut Northam dalam Yunus (1994) terbagi menjadi 3 bentuk perkembangan fisik wilayah kekotaan, yaitu:

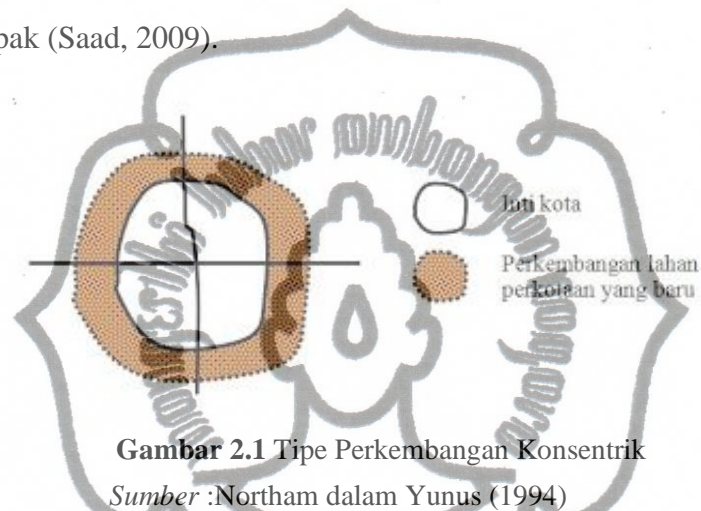
- a. Perkembangan Konsentris (Concentric Development)
- b. Perkembangan Memita/Memanjang (Ribbon Development)
- c. Perkembangan Meloncat (Leapfrog Development)

2.3.1 Perkembangan Konsentrik (Concentric Development)

Teori ini dikemukakan E.W. Burgess (Yunus, 2000), pada studi kasus tentang morfologi Kota Chicago, menurutnya sebuah kota yang besar akan cenderung berkembang ke arah luar di semua bagian-bagiannya. Masing-masing bagian pinggiran kota tumbuh sedikit demi sedikit ke arah luar. Oleh karena itu

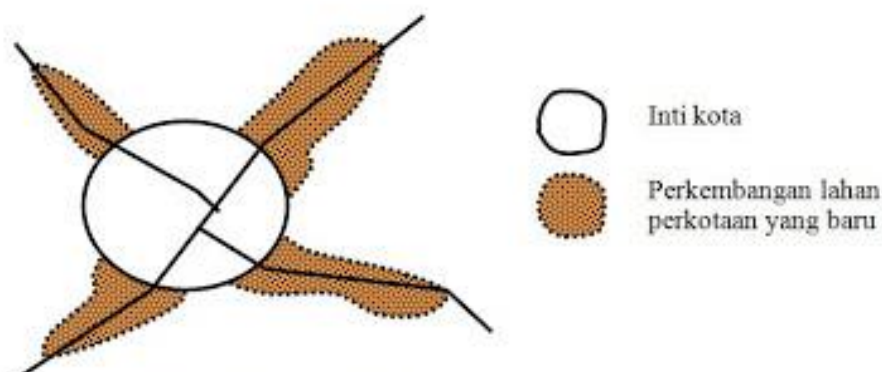
semua bagian-bagian pinggiran kota berkembang ke segala arah, maka pola keruangan yang dihasilkan akan berbentuk sebuah lingkaran-lingkaran yang berlapis, dengan daerah pusat kegiatan sebagai intinya.

Pada tipe perambatan ini, perkembangannya bisa terbilang paling lambat dari pada 2 perkembangan lain. Perembangannya berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagian-bagian luar kenampakan fisik kota. Karena sifat perembetannya yang merata di semua bagian luar kota yang langsung berbatasan dengan kota inti, maka tahap berikutnya akan membentuk suatu kenampakan morfologi kota yang relatif kompak (Saad, 2009).



2.3.2 Perkembangan Memita/Memanjang (Ribbon Development)

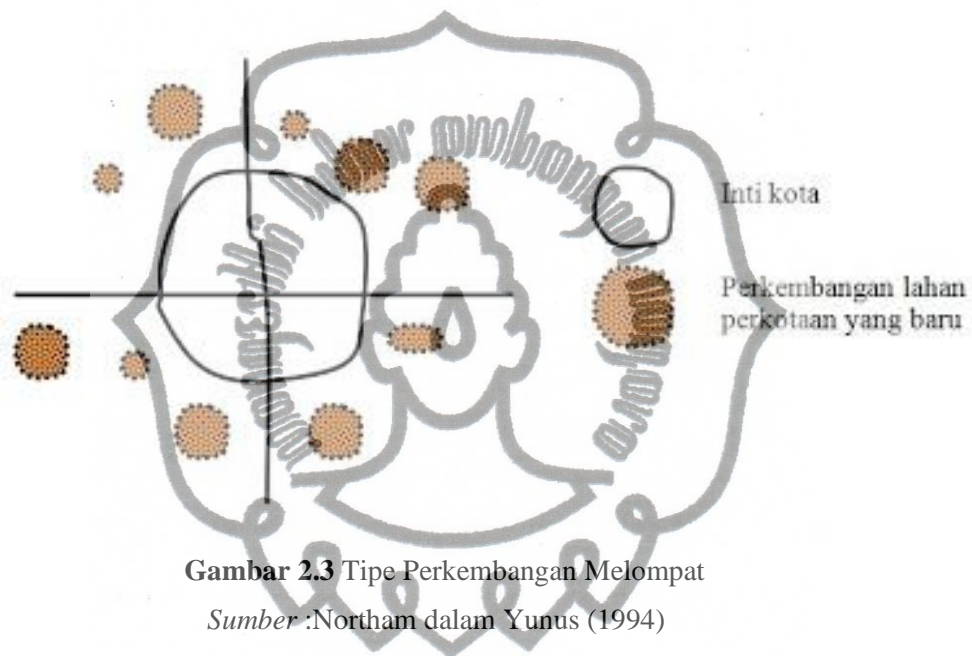
Menurut Yunus (dalam Hanief dan Dewi, 2014), perkembangan kota secara memita (Ribbon Development) merupakan perembetan kota yang berkembang mengikuti jaringan transportasi yang ada, sehingga jalur transportasi yang ada sangat berperan penting dalam proses perembetan fisik wilayah ini. Tipe perembetan



memita/ memanjang menunjukkan ketidak merataan perembetan kenampakan perkotaan disemua bagian sisi-sisi luar dari daerah kota utama.

Pada tipe perembetan kota ini menunjukkan bahwa perembetan paling cepat terlihat di sepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari (radial) dari pusat kota. Daerah disepanjang rute transportasi merupakan tekanan paling berat dari perkembangan (Yunus, 2000)

2.3.3 Perkembangan Melompat (Leapfrog Development)



Gambar 2.3 Tipe Perkembangan Melompat

Sumber :Northam dalam Yunus (1994)

Perkembangan kota secara melompat (Leapfrog Development) merupakan perembetan kota yang sporadis atau tidak teratur atau meloncat dari kota induk. Tipe perambatan jenis ini merupakan perembetan kota yang tidak efektif dan efisien (Yunus dalam Hanief dan Dewi, 2014).

Tipe perembetan kenampakan perkotaan ini dianggap paling merugikan, tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan perkotaan terjadi berpencaran secara sparadis dan tumbuh di tengah-tengah lahan pertanian (Yunus, 2000)

2.3 Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Urban Sprawl

Pertambahan ruang kekotaan yang mengarah ke arah luar dari kawasan kota inti akan berakibat dengan terambilnya lahan yang berada di kawasan pinggiran

kota yang akhirnya akan membuat kawasan kota inti ‘terlihat’ lebih luas. Makin cepat proses ini berjalan maka akan semakin cepat pula perkembangan kota secara fisik. Variasi- variasi keruangan dan lingkungan yang terdapat di daerah pinggiran kota akan menyebabkan variasi akselerasi perkembangan spasial yang terjadi. Makin banyak dan kuatnya faktor-faktor penarik yang terdapat di daerah pinggiran kota terhadap penduduk dan fungsi-fungsi, makin cepat pula proses bertambahnya ruang kota.

2.4.1 Faktor Aksesibilitas

Menurut Luhst dalam Asteriani (2010) mengungkapkan aksesibilitas merupakan daya tarik suatu lokasi dikarenakan akan memperoleh kemudahan dalam pencapaiannya ke berbagai pusat aktivitas. Menurut Lee dalam Yunus (2005) faktor aksesibilitas mempunyai peranan besar terhadap perubahan pemanfaatan lahan di daerah pinggiran kota. Lebih jauh lagi Doni Firmansyah (2007) berpendapat bahwa aksesibilitas merupakan faktor penting dalam perkembangan fisik wilayah pinggiran. Hal ini sejalan dengan Yunus dalam Ahmadi (2005) bahwa aksesibilitas memberikan dampak pada perkembangan fisik wilayah pinggiran. Bhatta (2010) juga berpendapat bahwa faktor aksesibilitas merupakan katalis dalam perkembangan *urban sprawl*.

Aksesibilitas adalah suatu tingkat kenyamanan atau kemudahan untuk mencapai suatu lokasi dengan sistem jaringan transportasi. Aksesibilitas juga dapat diartikan sebagai kedekatan jarak antara suatu tempat dengan tempat lain (Tamin dalam Rifusa, 2010). Dalam mengetahui tingkat aksesibilitas suatu wilayah dari kajian teori yang telah dilakukan mendapatkan sub variabel sebagai berikut:

a) Jarak

Menurut Chaphin dalam Jayadinata (1999) pada standar jarak penggunaan lahan dalam kota menyatakan bahwa jarak suatu permukiman menuju tempat kerja adalah 1,5-2,75 km sehingga peneliti membagi klasifikasi aksesibilitas menurut jarak adalah sebagai berikut.

Tabel 2.2 Klasifikasi Aksesibilitas Menurut Jarak

Jarak (Km)	Klasifikasi
< 1,5	Baik
1,5 – 2,75	Sedang

> 2,75	Rendah
--------	--------

Sumber : Chapin dalam Jayadinata (1999), Olahan Penulis (2020)

b) Waktu

Menurut Chapin dalam Jayadinata (1999) pada standar jarak penggunaan lahan dalam kota menyatakan bahwa waktu tempuh suatu permukiman menuju tempat kerja adalah 20-30 menit sehingga peneliti membagi klasifikasi aksesibilitas menurut waktu adalah sebagai berikut.

Tabel 2.3 Klasifikasi Aksesibilitas Menurut Waktu

Waktu (Menit)	Klasifikasi
< 20	Baik
20 – 30	Sedang
> 30	Rendah

Sumber : Chapin dalam Jayadinata (1999), Olahan Penulis (2020)

c) Biaya

Menurut Peraturan Bupati Karanganyar Nomor 65 Tahun 2014 tentang tarif angkutan umum menyebutkan bahwa batas bawah tarif angkutan umum yang trayeknya melewati Kecamatan Colomadu \pm Rp 4000 an dan batas atasnya \pm 8000 an . Pada Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika nomor 551.2 tahun 2015 tentang Penetapan Tarif Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang Kelas Ekonomi dengan Mobil Bus Umum Pada Trayek Antar Kota Dalam Provinsi di Provinsi Jawa Tengah menyebutkan bahwa batas bawah biaya transportasi umum yang trayeknya melewati Kecamatan Kartasura dari Kota Surakarta \pm 2400 dan batas atasnya \pm 12.200. Sehingga melalui data tersebut dapat dirata-rata klasifikasi Aksesibilitas menurut jarak adalah sebagai berikut.

Tabel 2.4 Klasifikasi Aksesibilitas Menurut Biaya

Waktu (Menit)	Klasifikasi
< 4000	Baik
4000 – 8000	Sedang
> 8000	Rendah

Sumber : Peraturan Bupati Karanganyar Nomor 65 Tahun 2014; Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Nomor 551.2 tahun 2015

2.4.2 Faktor Ketersediaan Sarana

Ketersediaan sarana dan prasarana merupakan faktor penarik terhadap penduduk untuk datang kearahnya. Hal tersebut menurut Lee dalam Yunus (2005) dapat dinilai melalui kelengkapan (macam) sarana dan prasarana pada suatu wilayah. Doni Firmansyah (2007) juga berpendapat bahwa semakin banyak dan

lengkapny sarana dan prasarana umu di suatu kawasan menjadikan kawasan tersebut memiliki daya tarik yang membuat developer dalam mengembangkan perumahan lebih besar. Lebih lanjut lagi Sari (2017) juga memiliki pendapat, bahwa keberadaan dan kelengkapan fasilitas umum/sarana dan prasarana mempengaruhi individu atau kelompok untuk mengembangkan atau tinggal. Perumahan dibangun oleh developer karena mempertimbangkan dijangkaunya perumahan baru oleh fasilitas umum yang nantinya akan dibutuhkan oleh penghuni dari perumahan tersebut, oleh karena tersebut pada penelitian ini peneliti membatasi ketersediaan sarana pada sarana dasar permukiman (Pendidikan, Kesehatan dan Perekonomian). Ketentuan - ketentuan mengenai jangkauan pelayanan sarana disebutkan dalam SNI 03-1733-2004 tentang perencanaan perumahan kota, Masrun (2007) dan Jayadinata (1999).

Tabel 2.5 Jangkauan Pelayanan Sarana

Sarana	Jenis Sarana	Jangkauan (m)	Sumber
Pendidikan	TK	500	SNI 03-1733-2004
	SD	1000	SNI 03-1733-2004
	SMP	1000	SNI 03-1733-2004
	SMA	3000	SNI 03-1733-2004
Kesehatan	Poliklinik/Klinik	1000	SNI 03-1733-2004
	Pustu	1500	SNI 03-1733-2004
	Puskesmas	3000	SNI 03-1733-2004
	Rumah Sakit	4000	SNI 03-1733-2004
Perekonomian/Perniagaan	Minimarket	500	Masrun (2007)
	Pasar	750	Jayadinata (1999)

Sumber : SNI 03-1733-2004; Masrun (2007); Jayadinata (1999)

2.4.3 Faktor Fisik Dasar

Lee dalam Yunus (2005) mengungkapkan bahwa fisik dasar suatu wilayah mempengaruhi pertimbangan individu maupun instansi tertentu untuk membangun bangunan/mendirikan usaha/bertempat tinggal, sehingga kemampuan lahan suatu wilayah dijadikan sebagai pertimbangan terhadap penduduk maupun fungsi-fungsi lain kekotaan. Kondisi geografis/fisik dasar suatu wilayah menurut Doni Firmansyah (2007) merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perkembangan fisik wilayah suatu kota, hal tersebut dapat dinilai melalui kemampuan lahan kawasan tersebut.

Menurut Bhatta (2010), perkembangan kota secara sprawl dipengaruhi oleh fisik dasar suatu wilayah baik itu jenis tanahnya, ketersediaan airnya, kemirngan lahannya dsb yang dapat dinilai melalui kemampuan lahan sebuah kawasan.

Kemampuan lahan adalah sifat lahan yang menyatakan kesanggupannya untuk memberikan hasil optimum dalam penggunaannya. Data yang digunakan untuk mengetahui kemampuan lahan suatu wilayah adalah hasil dari analisis SKL yang dirasa penting oleh peneliti bagi pembangunan perumahan di Kecamatan Colomadu dan Kecamatan Karanganyar yaitu SKL Morfologi, Ketersediaan Air Tanah, dan Kerawanan Bencana yang perhitungannya tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 20/PRT/M/2007

Tabel 2.6 Pembobotan (SKL) Morfologi

Kemiringan Lahan (%)	Morfologi	SKL Morfologi	Nilai
0-2	Dataran	Tinggi	5
2-5	Landai	Cukup	4
5-15	Perbukitan Sedang	Sedang	3
15-40	Perbukitan Terjal	Kurang	2
>40	Perbukitan Sangat Terjal	Rendah	1

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.2/PRT/M/2007

Tabel 2.7 Pembobotan (SKL) Ketersediaan Air

Curah Hujan	SKL Ketersediaan Air	Nilai
4000-4500mm	Tinggi	5
3500-4000mm	Cukup	4
3000-3500mm	Sedang	3
2500-3000mm	Kurang	2
<2500mm	Rendah	1

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.2/PRT/M/2007

Tabel 2.8 Pembobotan (SKL) Kerawanan Bencana

Gerakan Tanah	Nilai
Tinggi	5
Menengah	4
Rendah	3
Sangat Rendah	2

Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.2/PRT/M/2007

2.4.4 Faktor Kebijakan

Lee dalam Yunus (2005) menjelaskan bahwa salah satu faktor yang berpengaruh kuat terhadap intensitas perkembangan spasial di daerah pinggiran kota apabila peraturan yang ada dilaksanakan secara konsisten dan konsekuen. Hal inilah yang mengakibatkan dampak-dampak keruangan, sosial, ekonomi dan lingkungan negatif yang sulit dipecahkan pada masa depan yang panjang.

Rahman dkk. (2008) menjelaskan bahwa minimnya kontrol terhadap pengaplikasian kebijakan mengenai tata ruang mendorong pertumbuhan yang tidak terkendali sehingga mengakibatkan suatu kawasan menjadi *sprawl*. Bhatta (2010) juga menjelaskan bahwa inkonsistensi dalam pengimplementasian peraturan mengenai tata ruang merupakan salah satu penyebab dari *urban sprawl* sehingga

dengan lemahnya peraturan tata ruang mengakibatkan perkembangan di suatu wilayah tidak dapat terkontrol.

2.4.5 Faktor Harga Lahan

Doni Firmansyah (2007) menerangkan bahwa harga tanah mempengaruhi masyarakat untuk menentukan tempat tinggal di pinggiran kota, karena daerah pinggiran kota yang lahannya lebih murah serta kondisi lingkungannya yang belum tercemar akan menjadi daya tarik untuk masyarakat memilih tempat tinggal. Bhatta (2010) juga menjelaskan bahwa harga lahan merupakan salah satu alasan developer untuk membangun perumahan di daerah pinggiran, hal ini dikarenakan lahan atau tanah yang lebih murah mampu membuat pengeluaran developer lebih murah sehingga lahan akan lebih diminati oleh developer.

2.4.6 Faktor Ketersediaan Lahan

Rahman dkk. (2008) menjelaskan ketersediaan lahan di *peri urban* merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi munculnya *urban sprawl* hal ini dikarenakan masyarakat yang tidak sudah tidak mendapatkan lahan di kota inti akan menuju ke *peri urban* yang masih memiliki lahan yang belum terbangun. Bhatta (2010) juga menjelaskan bahwa akibat tingginya permintaan lahan di kota inti mengakibatkan pergeseran perkembangan akan bergeser ke *peri urban* karena *peri urban* memiliki ketersediaan lahan yang lebih luas daripada kota inti. Dalam penelitian ini ketersediaan lahan adalah tingkat intensitas pemanfaatan lahan pada suatu wilayah. Dalam mengetahui tingkat intensitas lahan terbangun dibutuhkan beberapa data untuk menunjang pengolahan yaitu :

- a. Data Luas Lahan Terbangun
- b. Luas Lahan setiap zona kelurahan
- c. Klasifikasi Intensitas Kepadatan Bangunan

Dari data tersebut kemudian dimasukan kedalam rumus intensitas kepadatan bangunan, yaitu sebagai berikut:

$$\text{KDB/Persentase Lahan Terbangun} = \frac{\text{Luas Lahan Terbangun}}{\text{Luas Kawasan}} \times 100 \%$$

$$\text{KDH /Presentase Lahan Non Terbangun} = 100 \% - \text{KDB}$$

2.5 Sintesis Teori Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Urban Sprawl

Setelah diperoleh literatur-literatur mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan urban sprawl. Faktor-faktor yang diperoleh dari sintesis yang telah dilakukan antara lain seperti yang tertera pada tabel berikut ini :



Tabel 2.9 Sintesis Faktor yang Mempengaruhi Tingkat *Urban Sprawl* di Suburban Barat Kota Surakarta

Luhst dalam Asteriani (2010)	Lee dalam Yunus (2005)	Doni Firmansyah (2007)	Yunus dalam Ahmadi (2005)	Rahman dkk. (2008)	Branch dalam Ahmadi (2005)	Sari (2017)	Bhatta (2010)	Variabel
Aksesibilitas merupakan daya tarik suatu lokasi	Aksesibilitas mempunyai peranan besar terhadap perubahan pemanfaatan lahan di daerah pinggiran kota	Aksesibilitas merupakan faktor penting dalam perkembangan fisik wilayah pinggiran	Aksesibilitas memberikan dampak pada perkembangan fisik wilayah pinggiran	Aksesibilitas merupakan katalis dalam perkembangan <i>urban sprawl</i>				Aksesibilitas <ul style="list-style-type: none"> • Jarak Menuju Tempat Kerja • Waktu untuk menuju tempat kerja Biaya yang dibutuhkan untuk menuju tempat kerja
	Ketersediaan sarana dan prasarana merupakan faktor penarik terhadap penduduk untuk datang kearahnya	Semakin banyak dan lengkapnya sarana dan prasarana umum di suatu kawasan menjadikan kawasan tersebut memiliki daya tarik				Keberadaan dan kelengkapan fasilitas umum/sarana dan prasarana mempengaruhi keinginan masyarakat untuk tinggal di wilayah peri urban.		Ketersediaan Sarana dan Prasarana <ul style="list-style-type: none"> • Kelengkapan Sarana dan Prasarana
	Fisik dasar suatu wilayah mempengaruhi pertimbangan individu maupun instansi tertentu untuk membangun bangunan/mendirikan	Kondisi geografis/fisik dasar suatu wilayah merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi					Perkembangan kota secara sprawl dipengaruhi oleh fisik dasar suatu wilayah baik itu jenis tanahnya, ketersediaan airnya, kemiringan lahannya	Fisik Dasar <ul style="list-style-type: none"> • SKL Morfologi • SKL Ketersediaan Air Tanah

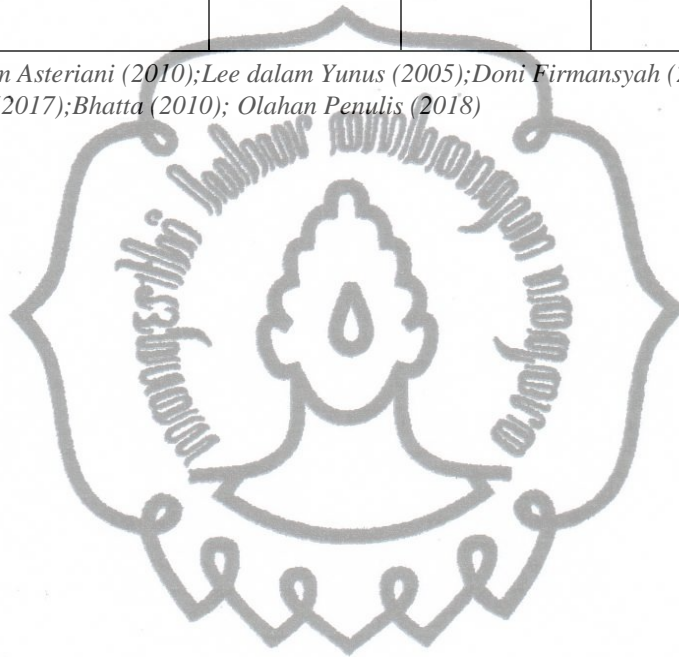
Tabel 2.9 Sintesis Faktor yang Mempengaruhi Tingkat *Urban Sprawl* di Suburban Barat Kota Surakarta

Luhst dalam Asteriani (2010)	Lee dalam Yunus (2005)	Doni Firmansyah (2007)	Yunus dalam Ahmadi (2005)	Rahman dkk. (2008)	Branch dalam Ahmadi (2005)	Sari (2017)	Bhatta (2010)	Variabel
	usaha/bertempat tinggal	perkembangan fisik wilayah					dsb yang dapat dinilai melalui kemampuan lahan sebuah kawasan	<ul style="list-style-type: none"> • SKL Kerawanan Bencana
	Faktor yang berpengaruh kuat terhadap intensitas perkembangan spasial di daerah pinggiran kota apabila peraturan yang ada dilaksanakan secara konsisten dan konsekuen			Minimnya kontrol terhadap pengaplikasian kebijakan mengenai tata ruang mendorong pertumbuhan yang tidak terkendali sehingga mengakibatkan suatu kawasan menjadi <i>sprawl</i>			Inkonsistensi dalam pengimplementasian peraturan mengenai tata ruang merupakan salah satu penyebab dari <i>urban sprawl</i>	Kebijakan <ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan regulasi
		Harga tanah mempengaruhi masyarakat untuk menentukan tempat tinggal di pinggiran kota					Harga lahan merupakan salah satu alasan masyarakat untuk tinggal di daerah pinggiran	Harga Tanah
				Ketersediaan lahan di <i>peri urban</i>			Tingginya permintaan lahan di kota inti	Ketersediaan lahan

Tabel 2.9 Sintesis Faktor yang Mempengaruhi Tingkat *Urban Sprawl* di Suburban Barat Kota Surakarta

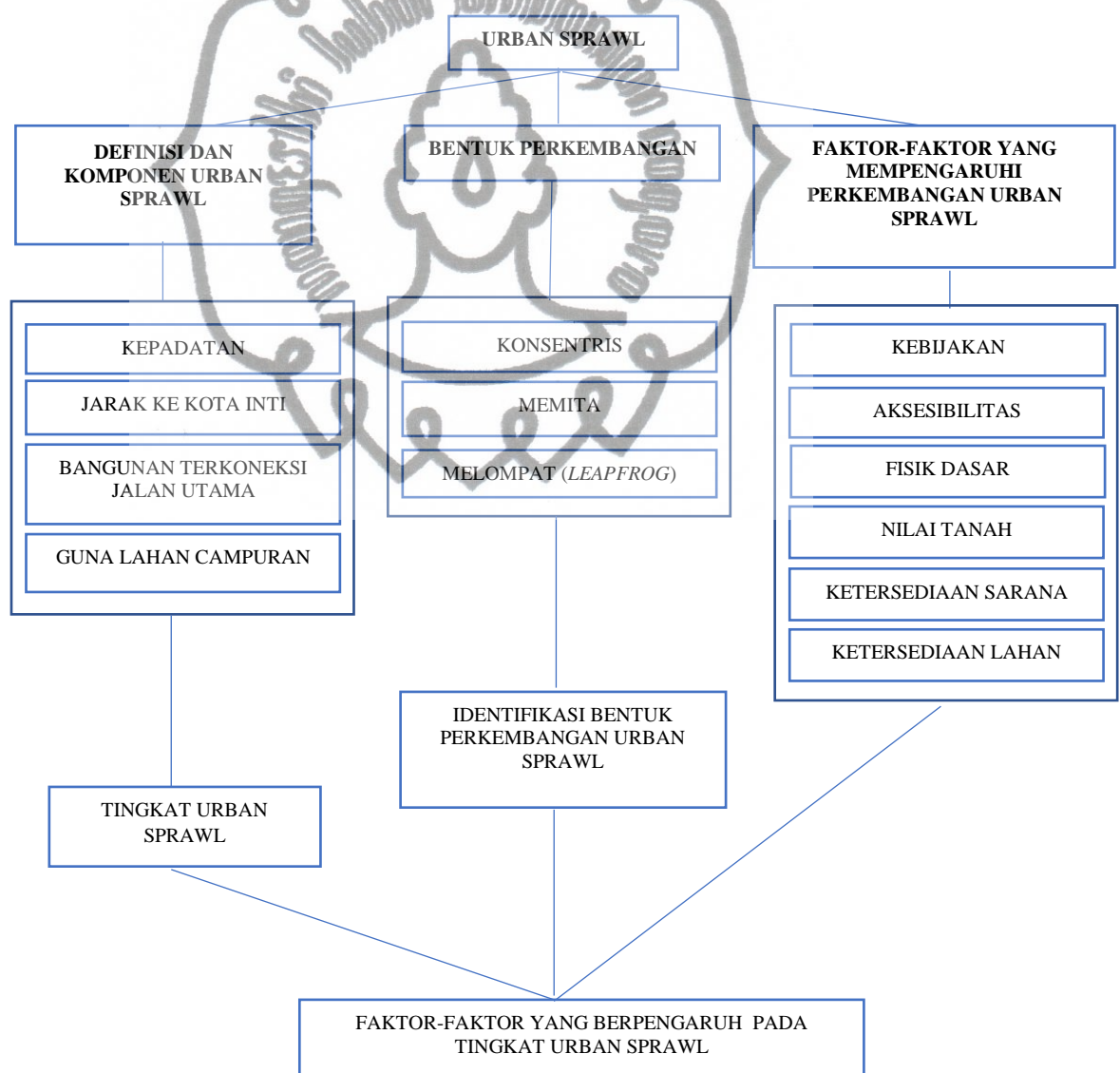
Luhst dalam Asteriani (2010)	Lee dalam Yunus (2005)	Doni Firmansyah (2007)	Yunus dalam Ahmadi (2005)	Rahman dkk. (2008)	Branch dalam Ahmadi (2005)	Sari (2017)	Bhatta (2010)	Variabel
				merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi munculnya <i>urban sprawl</i>			mengakibatkan pergeseran perkembangan akan bergeser ke <i>peri urban</i> karena <i>peri urban</i> memiliki ketersediaan lahan yang lebih luas daripada kota inti	

Sumber : Luhst dalam Asteriani (2010); Lee dalam Yunus (2005); Doni Firmansyah (2007) ; Yunus dalam Ahmadi (2005); Rahman dkk. (2008); Branch dalam Ahmadi (2005); Sari (2017); Bhatta (2010); Olahan Penulis (2018)



2.6 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan batasan-batasan lingkup penelitian yang didasari pada tujuan dan sasaran yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam menentukan batasan-batasan penelitian, peneliti menggunakan variable-variabel yang telah dirumuskan baik dari variabel tingkat *urban sprawl* maupun variabel faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat *urban sprawl*. Berdasarkan rumusan-rumusan teori yang telah ditelaah tersebut maka dapat dibuat kerangka pikir penelitian yang memperlihatkan hubungan antara faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan *urban sprawl* terhadap tingkat *urban sprawl* itu sendiri.



Gambar 2.4 Skema Kerangka Kerja Teori

Sumber : Analisis Penulis, 2020