

**PERKEMBANGAN DAERAH PINGGIRAN
KOTA YOGYAKARTA
TAHUN 1992-2006**

SKRIPSI

**NONI HURIATI
0304060541**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
DEPARTEMEN GEOGRAFI
DEPOK
JULI 2008**

**PERKEMBANGAN DAERAH PINGGIRAN
KOTA YOGYAKARTA
TAHUN 1992-2006**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains

**NONI HURIATI
0304060541**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS MATEMATIKA DAN ILMU PENGETAHUAN ALAM
DEPARTEMEN GEOGRAFI
DEPOK
2008**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Noni Huriati

NPM : 0304060541

Tanda Tangan :

Tanggal : 10 Juli 2008

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Noni Huriati
NPM : 0304060541
Program Studi : Geografi
Judul Skripsi : Perkembangan Daerah Pinggiran
Kota Yogyakarta Tahun 1992-2006

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sains pada Progran Studi Geografi, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Hafid Setiadi, S.Si, MT (.....)
Pembimbing : Dra. Widyawati, MSP (.....)
Penguji : Dr. Rokhmatuloh, M.Eng (.....)
Penguji : Drs. Triarko Nurlambang, MA (.....)
Penguji : Dra. M.H. Dewi Susilowati, MS (.....)

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 10 Juli 2008

UCAPAN TERIMAKASIH

Alhamdulillahirabbil' alamin, puji syukur atas segala limpahan kasih sayang, dan karunia yang telah Allah SWT berikan, hanya karena kehendaknya-Nya penulis diberi jalan dan kemudahan untuk menyelesaikan tugas akhir ini. Penulis sangat sadar bahwa tugas akhir ini jauh dari sempurna, tetapi penulis berharap bahwa tugas akhir ini dapat menambah wawasan bagi siapa saja yang membacanya, terutama wawasan tentang perkembangan daerah pinggiran kota.

Dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih setulusnya kepada berbagai pihak yang telah membantu dan memberikan semangat hingga tugas akhir ini dapat diselesaikan tepat pada waktu, yaitu diantaranya:

1. Mas Hafid Setiadi, S.Si, MT selaku Pembimbing I. Terimakasih atas arahan, masukan dan wawasan yang telah diberikan kepada saya selama masa bimbingan.
2. Ibu Dra. Widyawati, MSP selaku Pembimbing II. Terimakasih atas perhatian, masukan, arahan, kepercayaan dan dukungan selama masa bimbingan saya. Terimakasih atas pengalaman berharga yang telah ibu berikan.
3. Bpk Dr. Rokhmatulloh, M.Eng selaku penguji I. Terimakasih banyak atas arahan dan masukan yang diberikan sehingga menjadikan tulisan ini lebih baik lagi.
4. Bpk Drs. Triarko Nurlambang, MA selaku penguji II yang telah banyak memberikan masukan dan pengetahuan yang sangat berharga.
5. Ibu Dra. M.H Dewi S, selaku Ketua Sidang Sarjana. Terimakasih atas saran dan kritikan yang telah diberikan untuk membuat tulisan ini lebih baik lagi.
6. Bpk Drs. Sobirin atas semua masukan dan informasi yang telah diberikan kepada penulis sehingga penulis bisa bekerja dengan maksimal.
7. Ibu Dra. Tuty Handayani, MS selaku pembimbing akademik yang telah mengingatkan dan memacu semangat penulis selama perkuliahan.
8. Segenap dosen dan karyawan Geografi lainnya (Bu Mae, Mas Catur, Mas Damun, Mas Karno, Mas Karjo, Bu Lies, dan lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu) terimakasih atas bimbingan, bantuan, dan kebaikan hati kalian selama ini.
9. Mba Hendayani, M.Si selaku Pendamping teknis olah data (LAPAN). Terimakasih banyak atas waktu, bantuan dan informasi yang telah berikan selama pengolahan citra.

Untuk keluargaku tercinta, Mama dan adik-adikku (Ufa, Sofi, Farah), terimakasih yang tak terhingga untuk semua dukungan, pengorbanan, pengertian dan doanya selama ini. Semoga ini bisa membuat kalian bahagia. Kalian adalah alasan untuk tetap semangat. Untuk keluarga besar Hasan Basri (Oma, almarhum Opa, Mami, Ma Diah, Tante Fully dan sepupuku tersayang (Fini, Obon), terimakasih doanya dan semangat yang diberikan.

Untuk Papa dan keluarga di Magelang, terimakasih atas doa dan dukungannya selama ini. Ini adalah hasil kerja keras Noni selama ini, semoga bisa bua kalian bangga.

Untuk “Jlexqu”, *Ahmad Hilmi Hudlari*, terimakasih untuk cinta dan semangat yang telah diberikan, untuk kesabaran yang luar biasa. Terimakasih sudah mau menjadi bagian dari hidupku.

Untuk sahabat-sahabat yang luar biasa, *Anin, Mila, Putri, Ranum* dan *Sista*, yang selalu menjadi pendukung dan penyemangat baik saat senang maupun sedih, teman-teman seperjuangan dan kompetitor yang sangat hebat. Kalian adalah hal terbaik yang pernah ada di geo, semoga kita tetap seperti ini sampai kita menikah nanti, dan semoga semua impian kita akan terwujud semuanya, amin.

Untuk *Resa Anggriani*, sahabat sehati yang paling mengerti dan selalu percaya kepadaku dimana pun dia berada. Terimakasih untuk doa dan semangat yang diberikan, juga kasih sayang dan persahabatan yang tak lekang dimakan waktu.

Teman-teman seperjuangan 04 yang sama-sama menyusun skripsi semester ini, *Puspita, Cory, Nia, Adaw, Novi, Deri, Nurul, Seno, Yudi, Diana, Asti, Marwah, Eva, Bapau, Chandra*, terimakasih atas limpahan semangat dan dukungannya.

Teman-teman 04 yang selalu mewarnai hari-hariku selama 4 tahun ini, *Luthfi, Dimas, Iqbal, Sispa, Dandhy, Ichin, Weling, Dimas*, semangat untuk penyusunan skripsi kalian. Terimakasih telah member cerita di hari-hariku. Tidak lupa juga untuk *DeA, deWe, Agung, Selan, Rama, Aji, Aldi, Andri, Arie, Bajok, Dimas, Tya, Erika, Evry, Frengky, Hafiz, Ibnul, Amri, Danil, Habibie, Paska, Rio, Rudi, Sandya, Comenk, Yayan*. Terimakasih banyak untuk semua, tetap semangat untuk penelitian kalian.

Tidak lupa juga semua pihak yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini, Bapak Wahyu di Bappeda DIY, Bapak Paijo di PU DIY, Mas Awing dari UNDP, Mas Ikhsan dari Geografi UGM., Dida, adikku yang mau setia mengantarkan penulis kemana saja selama penulis melakukan survey di Yogyakarta, juga semua pihak yang tidak bisa disebut satu-persatu.

Penulis, Depok 2008

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Noni Huriati
NPM : 0304060541
Program Studi : Geografi
Departemen : Geografi
Fakultas : Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

PERKEMBANGAN DAERAH PINGGIRAN KOTA YOGYAKARTA TAHUN 1992-2006

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalty Non-eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada Tanggal : 10 Juli 2008

Yang menyatakan

(Noni Huriati)

ABSTRAK

Nama : Noni Huriati
Program Studi : Geografi
Judul : Perkembangan Daerah Pinggiran Kota Yogyakarta
Tahun 1992-2006

Perkembangan Kota Yogyakarta yang semakin tinggi intensitasnya dihadapkan pada keterbatasan lahan di pusat kota, akibatnya perkembangan akan mengarah ke daerah pinggiran kota yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Bantul dan Sleman. Penelitian ini menyampaikan penjelasan tentang perkembangan yang terjadi di daerah pinggiran Kota Yogyakarta, dilihat dari perkembangan permukimannya dalam kurun waktu tahun 1992-2006 terkait dengan variabel-variabel yang diteliti dan konsep keruangan Jawa di daerah tersebut. Perkembangan yang terjadi di daerah pinggiran ini dapat diidentifikasi dari perkembangan permukiman. Perkembangan permukiman ini dipengaruhi oleh jaringan jalan, fasilitas pendidikan, ketetapan pemerintah dan prakarsa pengembang. Selain itu, pengaruh dari konsep keruangan Jawa juga masih terlihat dalam perkembangan yang terjadi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan yang terjadi bersifat memanjang dan konsentris, serta mengarah ke utara dan selatan, kemudian dari timur ke barat. Walaupun konsep keruangan Jawa tersebut masih terlihat, tetapi dalam perkembangan yang terjadi pola yang ada lebih dipengaruhi oleh keberadaan penarik lain seperti keberadaan kampus.

Kata Kunci :

Daerah Pinggiran Kota, Konsep Keruangan Jawa, Perkembangan Kota, Perkembangan Sentrifugal Horizontal, Urban Indeks.

ABSTRACT

Name : Noni Huriati
Study Programme : Geography
Judul : Urban Fringe Area Development in Yogyakarta City
1992-2006

The development of Yogyakarta City that has inclined in intensity faced with the limitation of land in the city causes its development course to the urban fringe area, which administratively is in the Bantul and Sleman Regency. This research inform descriptions about the development that happens in the urban fringe area in Yogyakarta City, viewed from the development of its settlements during 1992-2006 concerned with the research variables and Javanese spatial concept in the area. The development which happens in urban fringe area can be identified from the change of settlement. This change of settlement is affected by roads, facility of education, government policy and advisor's developer. Furthermore, the influence of Javanese spatial concept can still be seen from development of settlement. The output of research shows that such development is linear and concentric, as well as directing to northward and southward, then from the east to the west. Though the Javanese spatial concept mentioned is still seen, however the development of the exiting pattern is affected more from on other variables such as the existence of campus.

Keyword:

Javanese Spatial Concept, Horizontal Centrifugal Development, Urban Development, Urban Fringe Area, Urban Index.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
UCAPAN TERIMAKASIH	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR PETA	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan Penelitian	2
1.3 Pertanyaan Penelitian	3
1.4 Batasan dan Definisi Operasional	3
1.5 Metode Penelitian	4
1.5.1 Jenis Penelitian	4
1.5.2 Daerah Penelitian	5
1.5.3 Variabel Penelitian	5
1.5.4 Pengumpulan Data	6
1.5.5 Pengolahan Data	7
1.5.6 Analisis Data	9
2. TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1 Perkembangan Kota	12
2.2 Daerah Pinggiran Kota	16
2.3 Permukiman di Daerah Pinggiran Kota	19
2.4 Konsep Keruangan Jawa Kuno	20
2.5 Aplikasi Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis untuk Kajian Perkotaan	21
2.6 Penelitian Sebelumnya	22

3.	TINJUAN UMUM DAERAH PENELITIAN	24
3.1	Kota Yogyakarta	25
3.1.1	Perkembangan Kota Yogyakarta	26
3.2	Daerah Penelitian	28
3.2.1	Daerah Kabupaten Sleman	28
3.2.2	Daerah Kabupaten Bantul	29
4.	HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1	Hasil Penelitian	31
4.1.1	Permukiman	31
4.1.2	Aksesibilitas	32
4.1.3	Fasilitas Publik	33
4.1.4	Peraturan Pemerintah dalam Tata Ruang	35
4.1.5	Prakarsa Pengembang	36
4.2	Keterbatasan Hasil Penelitian	38
4.3	Pembahasan Hasil Penelitian	39
4.3.1	Pola Perkembangan Permukiman	39
A.	Zona Barat	40
B.	Zona Utara	45
C.	Zona Timur	49
D.	Zona Selatan	51
4.3.2	Sintesa Perkembangan Permukiman	54
4.3.3	Variabel Dominan	57
5.	KESIMPULAN	60
	DAFTAR PUSTAKA	61

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Konsep Dasar Penelitian	10
Gambar 1.2	Kerangka Pikir Penelitian	11
Gambar 4.1	Jalan Solo	32
Gambar 4.2	Jalur Sekunder Menuju Kota Wates	41
Gambar 4.3	Kampus UMY Dilihat Dari <i>Google Earth</i>	42
Gambar 4.4	Jalan Menuju Kaliurang	46
Gambar 4.5	<i>Ringroad</i> Selatan	52
Gambar 4.6	Sebaran Permukiman Berdasarkan Urban Indeks	56
Gambar 4.7	Sebaran Permukiman di Daerah Penelitian	56
Gambar 4.8	Salah Satu Pusat Perbelanjaan di Jalan Solo	58

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Luas Wilayah Penelitian	24
Tabel 2.	Luas Wilayah Kota Yogyakarta	26
Tabel 3.	Jumlah dan Kepadatan Penduduk Daerah Penelitian Kabupaten Sleman Tahun 2006	28
Tabel 4.	Jumlah dan Kepadatan Penduduk Daerah Penelitian Kabupaten Bantul Tahun 2006	30
Tabel 5.	Perguruan Tinggi di Daerah Penelitian	34
Tabel 6.	Sistem Hirarki Kota	36

DAFTAR PETA

- Peta 1. Administrasi Daerah Penelitian
- Peta 2. Zona Analisis
- Peta 3. Jaringan Jalan Daerah Penelitian
- Peta 4. Sistem Hirarki Kota
- Peta 5. Fasilitas Pendidikan Daerah Penelitian
- Peta 6. Sebaran Perumahan Teratur Daerah Penelitian
- Peta 7. Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 1992
- Peta 8. Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 1999
- Peta 9. Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 2006
- Peta 10. Zona Barat
- Peta 11. Zona Utara
- Peta 12. Zona Timur
- Peta 13. Zona Selatan

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Perumahan di Daerah Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertambahan penduduk di kota akan selalu diikuti oleh pertambahan kebutuhan akan kebutuhan ruang untuk permukiman. Namun tanah yang ada selalu mempunyai luas yang relatif tetap dan karena secara administratif wilayah kota terbatas, maka dalam perkembangannya untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang semakin bertambah maka pembangunan akan bergerak ke pinggiran kota. Klimmt (2000, dalam Yunus, 2005), mengemukakan bahwa kecepatan pertumbuhan suatu wilayah dapat diukur melalui tingkat permukiman di daerah tersebut.

Sebagai daerah peralihan, pinggiran kota berada dalam tekanan kegiatan perkotaan yang meningkat dan berdampak pada perubahan fisik sekitarnya. Perluasan sifat kekotaan ini banyak mengubah tata guna lahan di daerah pinggiran terutama yang langsung berbatasan dengan kota, akibatnya banyak daerah hijau yang telah berubah menjadi permukiman.

Dalam perkembangannya, pembangunan ke arah pinggiran kota mengakibatkan adanya penambahan ruang yang bersifat kekotaan di daerah pinggiran kota yang disebut dengan perkembangan horizontal sentrifugal (Yunus, 2005). Yunus (2006), mengemukakan bahwa perkembangan daerah pinggiran kota dipengaruhi oleh enam determinan, yaitu aksesibilitas, pelayanan publik, karakteristik lahan, karakteristik pemilik lahan, peraturan pemerintah dan inisiatif developer.

Kota Yogyakarta adalah salah satu kota kuno di Indonesia yang tetap hidup, bahkan makin berkembang, baik dalam segi kehidupan masyarakatnya maupun segi spasialnya. Titik balik perkembangan kota yang kini terdiri dari 14 kecamatan ini dimulai ketika Kota Yogyakarta dijadikan ibukota negara pada tahun 1945.

Perkembangan secara terus-menerus ini mengakibatkan daerah yang langsung berbatasan dengan Kota Yogyakarta, telah banyak mendapat pengaruh kota. Perkembangan fungsi Kota Yogyakarta yang semakin tinggi intensitasnya

dihadapkan pada keterbatasan lahan yang mengakibatkan sulitnya memperoleh lahan untuk mewartakan tuntutan kehidupan kota. Sebagai kota kebudayaan dengan terdapatnya daerah-daerah yang mempunyai nilai sejarah dan budaya, maka daerah-daerah tersebut perlu dilestarikan. Dengan demikian maka perkembangan Kota Yogyakarta akhirnya mengarah ke daerah pinggiran kota, yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Bantul dan Sleman (Yunus, 1987).

Dalam beberapa periode terakhir, daerah pinggiran Kota Yogyakarta yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman berkembang menjadi daerah kekotaan. Hal ini dapat terlihat dari penggunaan lahan di wilayah tersebut yang banyak mengalami perubahan dari penggunaan tanah agraris menjadi penggunaan tanah non agraris. Dalam sebuah penelitiannya, Yunus (2001, dalam Giyarsih, 2004) menemukan adanya gejala pengurangan lahan persawahan di daerah pinggiran Kota Yogyakarta. Tercatat bahwa 11 desa di perbatasan Kota Yogyakarta yang secara administrasi termasuk dalam Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman mengalami perubahan luas lahan agraris menjadi non-agraris dengan kecepatan perubahan rata-rata 0.6 - 7.2 ha per tahun dalam periode 1987-1996.

Para pemerhati dan peneliti tata ruang, mengemukakan bahwa perkembangan dan pertumbuhan Kota Yogyakarta sangat dipengaruhi oleh garis imajiner utara-selatan yang membentang dari Kaliurang ke Laut Selatan dengan kraton sebagai pusatnya (Djoko, 2004). Selain itu, dikemukakan juga bahwa pembagian ruang dalam kota Yogyakarta didasarkan pada konsep mancapat (empat penjuru mata angin utama), dimana masing-masing mata angin tersebut mempunyai kedudukan yang berbeda-beda (Moerdjoko, 2005). Hal inilah yang membuat perkembangan di daerah pinggiran kota Yogyakarta sangat menarik untuk dikaji.

1.2 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perkembangan yang terjadi di daerah pinggiran Kota Yogyakarta dan variabel yang mempengaruhinya terkait dengan konsep keruangan Jawa Kuno. Perkembangan yang terjadi di daerah

pinggiran tersebut dilihat dari perkembangan permukiman yang terjadi. Berasumsi pada pendapat Klimmt (2000, dalam Yunus, 2005), bahwa pertumbuhan suatu wilayah dapat diukur melalui permukiman di daerah tersebut.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka pertanyaan penelitian yang diangkat dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pola perkembangan permukiman di daerah pinggiran Kota Yogyakarta.
2. Variabel apa saja yang mempengaruhi perkembangan permukiman di daerah pinggiran kota Yogyakarta.

1.4 Batasan dan Definisi Operasional

1. Daerah pinggiran kota dalam penelitian ini merupakan dua lapis kecamatan-kecamatan yang berbatasan langsung dengan Kota Yogyakarta. Kecamatan-kecamatan ini secara administrasi termasuk kedalam Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul.
2. Permukiman, merupakan bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun perdesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung peri kehidupan dan penghidupan. (*Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1992 Tentang Perumahan dan Permukiman*)

Dalam penelitian ini, permukiman meliputi bangunan perumahan, baik teratur maupun tidak teratur, dan bangunan pusat-pusat kegiatan seperti pertokoan, perkantoran, sarana pendidikan.

Permukiman dalam penelitian ini diidentifikasi melalui nilai *Urban Index* (UI) pada tahun-tahun penelitian.

Dimana jika nilai *Urban Index* (UI) diatas 0,00 hingga 1,00 berarti daerah tersebut mempunyai kerapatan bangunan yang lebih rapat daripada daerah yang memiliki nilai UI kurang dari 0,00.

3. Pola perkembangan permukiman, yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sifat (merupakan deskripsi yang menjelaskan proses dari perkembangan permukiman), arah (terkait dengan gerakan perkembangan permukiman sesuai dengan arah mata angin) dan bentuk (menyangkut hasil dari perkembangan yang terjadi) dari perkembangan permukiman yang terjadi pada daerah penelitian dalam kurun waktu yang telah ditentukan.
4. Konsep keruangan Jawa kuno, dalam penelitian ini merupakan konsep tata ruang yang diterapkan pada kota-kota kerajaan pada masa islam-mataram. Dimana pada kota Yogyakarta, penataan ruang kotanya dipengaruhi oleh keberadaan poros imajiner dan konsep mancapat (penempatan permukiman berdasarkan empat arah mata angin utama).
5. Aksesibilitas, dalam penelitian ini merupakan tingkat kemudahan suatu tempat dijangkau dari daerah lain. Parameter yang digunakan adalah jaringan jalan.
6. Pelayanan Publik, dalam penelitian ini merupakan sebaran fasilitas-fasilitas publik berupa fasilitas pendidikan.
7. Ketetapan pemerintah dalam tata ruang, dalam penelitian ini merupakan penataan ruang wilayah dan sistem kota di daerah penelitian yang dijabarkan dalam Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD).
8. Perumahan teratur, dalam penelitian ini merupakan perumahan yang dibangun oleh para pengembang (*Developer*).

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian nomotetik. Penelitian ini menyampaikan penjelasan tentang perkembangan yang terjadi di daerah pinggiran Kota Yogyakarta dilihat dari perkembangan permukimannya dalam kurun waktu tahun 1992-2006 terkait dengan variabel-variabel yang diteliti dan konsep keruangan Jawa di daerah tersebut.

1.5.2 Daerah penelitian

Daerah penelitian meliputi dua lapis kecamatan-kecamatan di Kabupaten Sleman dan Bantul, dengan lapis pertama yang berbatasan langsung dengan Kota Yogyakarta dan lapis kedua dengan maksimum jarak dari pusat kota sejauh 10 km yang dikonversikan dengan batas administrasi kecamatan. Hal ini berdasarkan asumsi Russwurm (1987, dalam Koestoer 1997) yang menyatakan bahwa daerah pinggiran yang masih mendapatkan pengaruh dari kota pusatnya sejauh 10-15 km.

Daerah penelitian terdiri dari 19 kecamatan (enam kecamatan lapis satu dan 13 kecamatan lapis dua), yaitu Kecamatan Godean, Gamping, Mlati, Depok, Berbah, Kalasan, Ngemplak, Ngaglik, Seyegan, dan Sleman (Kab.Sleman). Serta Kecamatan Pleret, Piyungan, Banguntapan, Sewon, Kasihan, Jetis, Pajangan, Sedayu dan Bantul (Kab.Bantul).

Karena kedudukannya sebagai pusat perkembangan untuk daerah sekitarnya, maka Kota Yogyakarta akan tetap dibahas dalam penelitian ini.

1.5.3 Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini merupakan variabel yang mempengaruhi perkembangan daerah pinggiran Kota Yogyakarta di daerah penelitian. Variabel pengaruh yang digunakan dalam penelitian adalah :

- Aksesibilitas, yaitu jaringan jalan
- Pelayanan publik
- Ketetapan pemerintah dalam tata ruang
- Prakarsa pengembang (*developer*)

Sedangkan variabel dipengaruhi adalah permukiman. Untuk melihat variabel ini, digunakan *urban indeks*. Urban indeks ini digunakan untuk melihat perubahan nilai kerapatan permukiman di daerah penelitian. Perubahan nilai kerapatan inilah yang akan dijadikan cerminan atas perkembangan yang terjadi di wilayah tersebut.

Penggunaan variabel penelitian didasarkan pada enam determinan yang digunakan oleh Lee (1979) dan Yunus (2006). Tetapi hanya empat variabel yang digunakan dalam penelitian ini, variabel yang tidak digunakan adalah karakteristik lahan dan karakteristik pemilik lahan.

Karakteristik lahan di daerah penelitian bersifat homogen dengan kelerengan dan bentuk lahan yang relatif sama di seluruh daerah penelitian. Sedangkan untuk karakteristik pemilik lahan, status lahan di daerah penelitian pun didominasi oleh status hak milik, baik swasta maupun pribadi. Sehingga diasumsikan semua wilayah mempunyai kesempatan yang sama dalam kecepatan alih fungsi lahan.

1.5.4 Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain :

- Data administrasi daerah penelitian, yang didapatkan dari peta administrasi Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul yang bersumber dari Bappeda D.I Yogyakarta.
- Data nilai *urban indeks* dan tutupan lahan daerah penelitian, yang didapatkan dari hasil pengolahan citra Landsat *path 120 row 65* (Landsat 5 TM 16 Juli 1992 dan 21 Agustus 1999 , Landsat 7 ETM+ 26 Juni 2006).
- Data jaringan jalan daerah penelitian, yang didapatkan dari peta jaringan jalan Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul yang bersumber dari Bappeda D.I Yogyakarta.
- Data sebaran fasilitas umum daerah penelitian, yang didapatkan dari peta sebaran fasilitas umum Kota Yogyakarta dan sekitarnya yang bersumber dari Bappeda D.I Yogyakarta
- Data perumahan-perumahan teratur yang terdapat di daerah penelitian yang didapatkan dari survey ke beberapa agen properti.
- Data kuantitatif daerah penelitian, yang didapatkan dari Kabupaten/Kota Dalam Angka dan Kecamatan Dalam Angka daerah penelitian tahun 1992, 1996 dan 2006 yang bersumber dari BPS D.I Yogyakarta

1.5.5 Pengolahan Data

1. Membuat peta daerah penelitian, yang dibuat dengan *mencropping* daerah penelitian berdasarkan peta administrasi Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul.
2. Zonasi daerah analisis. Zona merupakan daerah yang dibatasi oleh pembatasan-pembatasan khusus, dalam penelitian ini berdasarkan konsep mancapat dalam konsep keruangan Jawa, yaitu daerah pinggiran kota terbagi atas empat bagian yang masing-masing berkaitan dengan arah mata angin, yaitu zona utara, zona timur, zona selatan dan zona barat, yaitu :
 - **Zona Barat**, meliputi Kecamatan Gamping, Godean, Seyegan, Sedayu, Kasihan, dan Pajangan
 - **Zona Utara**, meliputi Kecamatan Depok, Mlati, Kalasan, Sleman, Ngaglik dan Ngemplak
 - **Zona Timur**, meliputi Kecamatan Banguntapan, Berbah dan Piyungan.
 - **Zona Selatan**, meliputi Kecamatan Sewon, Bantul, Jetis, dan Pleret.

Penzonasian daerah analisis ini dimaksudkan untuk melihat bagaimana pola perkembangan yang terjadi yang didasarkan pada kedudukan zona tersebut dalam konsep keruangan Jawa Kuno.

3. Membuat peta-peta pendukung analisis lainnya seperti peta jaringan jalan, peta sebaran fasilitas, dan peta sebaran perumahan teratur daerah penelitian dengan *mencropping* peta-peta tematik DIY tersebut yang didapatkan dari BAPPEDA DIY dan beberapa instansi lainnya dengan daerah penelitian. Pengolahan data ini menggunakan *software Arc View 3.3*
4. Membuat peta *Urban Indeks*, yang berasal dari distribusi nilai *urban indeks* yang didapatkan dari perhitungan citra Landsat daerah penelitian dengan menggunakan metode *urban index*.

Rumus *Urban Indeks* (UI) :

$$UI = \{(B7-B4)/(B7+B4)+1\} \times 100$$

B7 : Landsat TM band 7

B4 : Landsat TM band 4

Dengan tahapan pengolahan *Urban Indeks* sebagai berikut :

- Membuat dataset citra *path 120 row 65* yang terdiri dari 6 band, yaitu band 1, 2, 3, 4, 5, dan band 7.
- Melakukan koreksi radiometrik dan koreksi geometrik menggunakan *polynomial geocoding type* dengan menggunakan metode *geocoded image* dari citra *ortho path 120 row 65*, yaitu 20 *gcp* untuk masing-masing tahun.
- Mengkroping citra yang sudah dikoreksi sesuai dengan daerah penelitian
- Membuat *dataset* baru yang hanya terdiri dari band 4 dan band 7 untuk melakukan perhitungan rumus *urban indeks*.
- Memasukkan formula *urban indeks* di *dataset* b47, kemudian memasukkan nilai *actual limit*-nya di *histogram* untuk memunculkan nilai *urban indeks* kemudian disimpan untuk membuat *dataset* baru.
- Melakukan klasifikasi tidak terbimbing (*unsupervised classification*) untuk mendapatkan kelas nilai *urban indeks*, pada awalnya menggunakan 14 kelas nilai yang kemudian akan disederhanakan menjadi enam kelas, yaitu
 1. -0.94 s/d 0.64
 2. -0.63 s/d -0.34
 3. -0.33 s/d 0
 4. 0 s/d 0.15
 5. 0.16 s/d 0.45
 6. 0.46 s/d 0.70

- Meng-*edit* nama dan warna *class region* yang telah dibuat kemudian melakukan filter dengan menggunakan *filter majority kernel*.
- Membuat *layout* akhir untuk distribusi nilai *urban indeks* di *Arc View 3.3*.

1.5.6 Analisis Data

Untuk menjawab permasalahan di atas, digunakan analisis deskriptif. Pertanyaan pertama dijawab dengan mendeskripsikan pola perkembangan permukiman dengan membandingkan nilai urban indeks di daerah penelitian tahun 1992, 1999 dan 2006 berdasarkan unit analisis yang digunakan untuk mengetahui daerah mana yang mempunyai nilai indeks yang tinggi dan mengalami perubahan nilai indeks dalam kaitannya dengan variabel pengaruh dan konsep keruangan Jawa kuno di daerah penelitian.

Pertanyaan kedua dijawab dengan menjelaskan korelasi antara permukiman di daerah penelitian dengan variabel-variabel pengaruh seperti aksesibilitas, fasilitas publik, ketetapan pemerintah dan prakarsa pengembang untuk melihat sejauh mana variabel-variabel pengaruh tersebut mempengaruhi perkembangan permukiman yang terjadi, terkait dengan konsep keruangan Jawa Kuno. Secara umum, dalam melakukan analisis dalam penelitian ini digunakan konsep dasar penelitian dan kerangka pikir penelitian yang dijelaskan pada gambar 1 dan gambar 2.

Gambar 1. Konsep Dasar Penelitian

Perkembangan Daerah Pinggiran Kota Yogyakarta

Perkembangan fungsi kekotaan Kota Yogyakarta yang semakin tinggi intensitasnya dihadapkan keterbatasan lahan yang mengakibatkan sulitnya memperoleh lahan untuk memwadah tuntutan kehidupan kota. Akibatnya, perkembangan fungsi kekotaan akan bergerak kearah pinggiran kota yang secara administrasi termasuk kedalam Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul

Dasar Teori :

1. Perkembangan Spasial Horizontal Sentrifugal
2. Konsep Tata Ruang Jawa Kuno

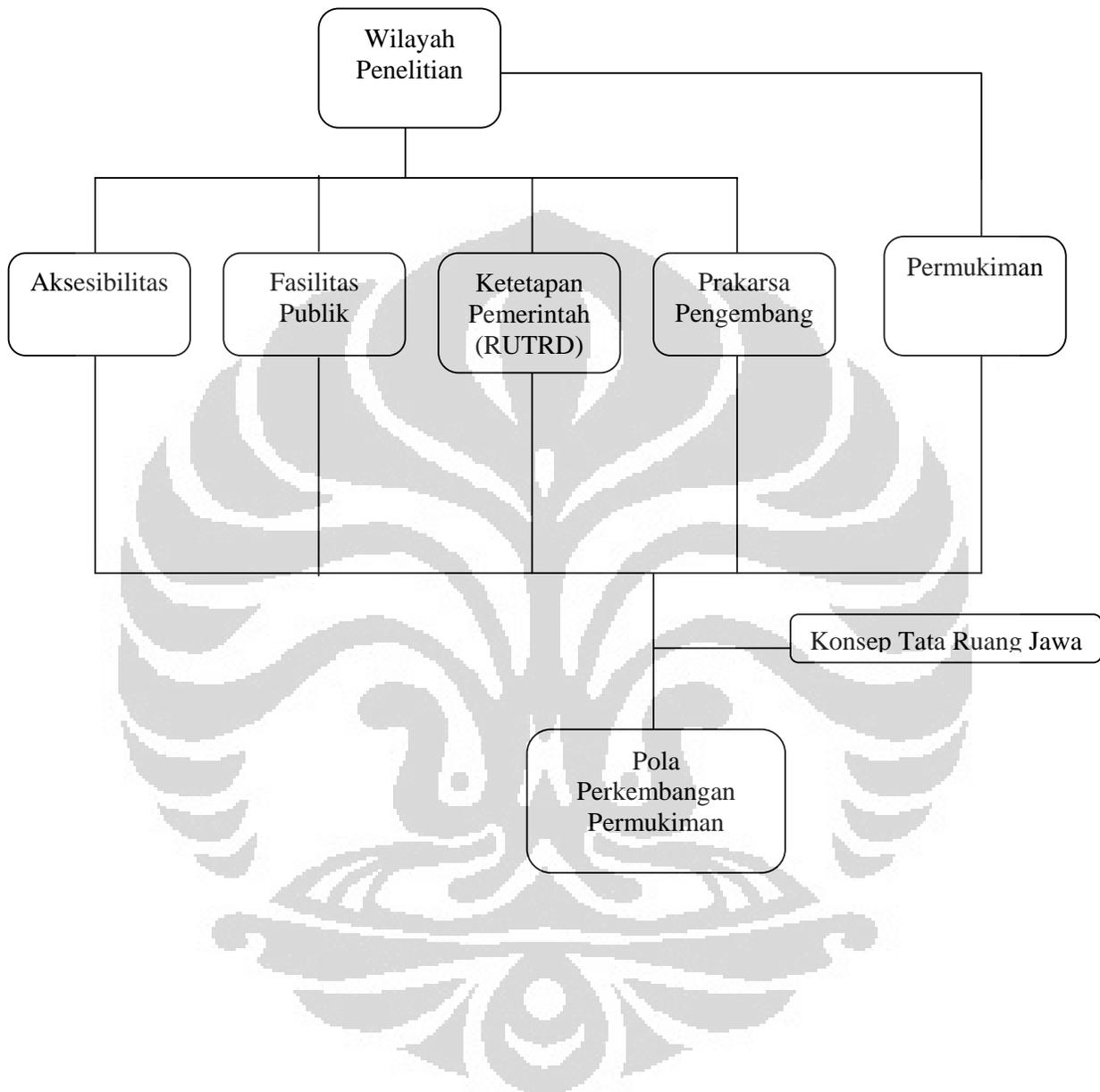
Konsep Dasar :

Perkembangan permukiman di daerah pinggiran Kota Yogyakarta tidak terlepas dari pengaruh konsep tata ruang Jawa kuno

**Kerangka Pikir
Penelitian**

Gambar 2. Kerangka Pikir Penelitian

Perkembangan Daerah Pinggiran Kota Yogyakarta



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Kota adalah bagian dari ruang muka bumi yang karena fungsinya menjadi tempat yang paling banyak diminati oleh manusia dan menjadi tempat pengharapan penduduk untuk tumpuan kehidupan. Karenanya pula, kota menjadi habitat manusia paling kompleks dalam segala hal. Kondisi seperti demikian sebenarnya merupakan konsekuensi logis bagi suatu kota, namun ternyata juga mengandung akibat beban berat bagi kota yang bersangkutan; terutama ketika pertumbuhan penduduk dirasakan begitu cepat (Sambodo, 2004 dalam Rieza, 2007).

2.1 Perkembangan Kota

Kota merupakan sebuah daerah yang bersifat sangat dinamis, baik ditinjau dari segi social budaya, ekonomi maupun secara spasial, dan ciri utamanya adalah pendominasian kegiatan non pertanian di segala bidang. Perkembangan sebuah kota ditandai dengan semakin berkurangnya lahan kosong di dalam kota. Hal ini disebabkan oleh penambahan jumlah penduduk di daerah kota yang diiringi oleh semakin tingginya kebutuhan akan ruang, terutama untuk pemukiman. Kemudian, kebutuhan akan ruang yang tidak dapat dibangun di dalam kota karena kelangkaan ruang akan mulai teralihkan ke daerah pingiran kota yang ketersediaan lahannya masih banyak.

Dalam perkembangan sebuah kota akan muncul dua konsekuensi spasial yang diakibatkan oleh meningkatnya tuntutan akan ruang yaitu perkembangan yuridis administrative kota dan perkembangan fisik morfologis kota. Perkembangan yuridis administrasi mengacu pada pemekaran batas administrasi sebuah wilayah kota, sedangkan perkembangan fisik morfologis kota mengacu pada perkembangan kenampakan fisik kota yang tidak dibatasi oleh administrasi dalam perkembangannya.

Ditinjau dari prosesnya, perkembangan spasial secara fisik tampak ada 2 macam bentuk perkembangan, yaitu (a) proses perkembangan spasial horizontal, dan (b) proses perkembangan spasial secara vertikal. **Perkembangan spasial**

horizontal sentrifugal merupakan suatu proses bertambahnya ruang kekotaan yang sudah terbangun dan mengambil tempat di pinggiran kota. **Proses perkembangan spasial horizontal sentripetal** adalah suatu proses penambahan bangunan-bangunan kekotaan yang terjadi dibagian dalam kota (the inner parts of the city).

Perkembangan spasial horizontal sentrifugal merupakan suatu proses bertambahnya ruang kekotaan yang sudah terbangun dan mengambil tempat di pinggiran kota. Proses inilah yang memicu dan memacu bertambah luasnya areal perkotaan. Makin cepat proses ini berjalan, maka semakin cepat pula perkembangan kota secara fisik.

Menurut Lee (1976), terdapat 6 variabel yang mempunyai pengaruh kuat dalam perkembangan horizontal sentrifugal ini yaitu :

a. Aksesibilitas (*Accessibility*)

Aksesibilitas dalam hal ini adalah aksesibilitas fisik wilayah yang tidak lain adalah tingkat kemudahan suatu tempat dijangkau dari beberapa lokasi lain. Makin mudah suatu tempat dijangkau maka akan semakin menarik terhadap penduduk maupun fungsi kekotaan untuk memanfaatkannya sebagai lokasi tempat tinggal atau kedudukan kegiatannya.

b. Variabel Pelayanan Umum (*Public Services*)

Bagian wilayah pinggiran kota yang yang terdapat pusat-pusat pelayanan umum seperti kampus pendidikan, perkantoran, industri, perdagangan atau sejenisnya akan mempunyai daya tarik (*magnetic forces*) yang lebih besar dibandingkan daerah yang tidak mempunyai hal tersebut.

c. Karakteristik Lahan (*Land Characteristic*)

Karakteristik lahan sangat berpengaruh terhadap berkembang atau tidaknya suatu tempat. Biasanya dikaitkan dengan keadaan topografi daerah yang bersangkutan

d. Karakteristik Pemilik Lahan (*Land Owner Characteristic*)

Hal ini sangat berkaitan dengan persepsi penduduk terhadap perkembangan baru maupun keamanan ekonominya. Persepsi ini biasanya sangat dipengaruhi oleh kegiatan spekulasi lahan (harga pasar tanah).

e. Keberadaan Peraturan-peraturan Pemerintah (*Regulatory Measures*)

Adanya peraturan tata ruang akan sangat menentukan berkembang atau tidaknya suatu kawasan. Peraturan yang ada memberikan wewenang kepada pemerintah atas nama hukum dan kepentingan umum untuk membatasi kepentingan individual pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

f. Prakarsa Pengembang (*Developers Initiatives*)

Di Indonesia, peranan pengembang terhadap cepat atau tidaknya perkembangan fisik kota sangat signifikan. Suatu daerah dimana terdapat kompleks perumahan baru akan lebih cepat berkembang dibandingkan dengan daerah yang tidak dibangun. Maraknya perkembangan permukiman secara individual akan selalu mengikuti fasilitas permukiman yang dibangun oleh pengembang.

Berdasarkan berbagai studi mengenai perkembangan kota, disimpulkan terdapat tiga macam dampak perkembangan daerah pinggiran kota, yaitu :

1. Perkembangan Memanjang

Merupakan suatu proses penambahan/perembetan sifat kota yang terjadi di sepanjang jalur-jalur yang memanjang di luar daerah terbangun. Jalur memanjang ini biasanya merupakan jalur transportasi baik transportasi darat maupun sungai. Jalur memanjang ini telah mengontrol pertumbuhan permukiman maupun bangunan non permukiman sedemikian rupa sehingga membentuk konsentrasi bangunan yang sebaran keruangannya jauh lebih besar daripada sebaran melebarannya.

Istilah lain yang digunakan untuk menyebut perkembangan ini antara lain *Ribbon Development*, *Axial Development*, *Linear Development*, *Elongated Development*.

2. Perkembangan Lompat Katak

Merupakan bentuk perkembangan sifat kota yang terjadi secara sporadis di luar daerah terbangun utamanya dan daerah pembangunan baru yang terbentuk berada ditengah daerah yang belum terbangun. Bentuk perkembangan ini merupakan bentuk yang bersifat paling ofensif terhadap

lahan-lahan pertanian di daerah pinggiran kota dibandingkan dengan bentuk lainnya.

Perkembangan ini disebut sebagai perkembangan lompat katak atau *Leap-frog Development* karena munculnya daerah terbangun baru yang tidak menyatu dengan daerah terbangun utama dan diantarai oleh lahan-lahan belum terbangun yang biasanya merupakan lahan pertanian.

3. Perkembangan Konsentris

Merupakan bentuk perkembangan areal kekotaan yang terjadi di sisi-sisi luar daerah perkotaan yang telah terbangun dan menyatu dengannya secara kompak. Bentuk perkembangan ini memiliki akselerasi pertambahan areal yang paling kecil jika dibandingkan dengan dua macam bentuk perkembangan sebelumnya. Oleh karena proses perkembangan spasialnya lambat, maka akselerasi hilangnya lahan-lahan pertanian di daerah pinggiran kota juga lambat.

Keuntungan utama dari bentuk perkembangan ini adalah terbentuknya daerah permukiman kekotaan yang menyatu dengan daerah yang sudah terbangun dan kompak.

Studi lapangan menunjukkan bahwa ketiganya dapat bersama-sama, gabungan dari dua macam maupun sendiri-sendiri. Makin besar kota maka makin kompleks dampak perkembangan yang ditimbulkan.

Akibat pengaruh dari perkembangan ini, daerah pinggiran kota akan mengalami transformasi spasial dan sosial ekonomi serta budaya. Makin mendekati areal terbangun maka makin banyak sifat kekotaan yang muncul dan semakin sedikit ketampakan desa yang ada.

Perkembangan yang terjadi tersebut akan menghasilkan sebuah bentuk kota tertentu. Pada dasarnya terdapat dua macam bentuk kota, yaitu bentuk yang kompak dan bentuk yang tidak kompak.

Bentuk kota yang kompak merupakan perwujudan kota yang di keseluruhan kenampakan fisik kotanya menyatu dengan kompak dan membentuk satuan permukiman yang utuh. Batas-batas daerah terbangun sangat jelas teridentifikasi dengan perbedaan mencolok antara daerah kekotaan terbangun dengan daerah kedesaan.

Sedangkan bentuk kota tidak kompak tidak menunjukkan kesatuan permukiman yang menyatu, namun diselingi oleh kenampakkan non kekotaan seperti persawahan, perhutanan, ladang atau sejenisnya.

2.2 Daerah Pinggiran Kota

Daerah pinggiran kota selalu menjadi bahan yang menarik untuk dikaji, terutama oleh para *urban planer* karena sifatnya yang khas, yaitu perpaduan antara sifat kekotaan dan kedesaan. Daerah pinggiran kota telah banyak disebut dalam literatur dengan berbagai istilah, antara lain *urban fringe*, *periurban* atau *suburbia*. Kurtz dan Eicher (dalam Muhlisin,2003), mengemukakan definisi daerah pinggiran kota antara lain sebagai berikut :

- Kawasan dimana tata guna lahan rural dan urban bertemu dan mendesak, di periferi kota modern
- Suatu kawasan yang letaknya terletak diluar perbatasan kota yang resmi, tetapi masih dalam jarak melaju (*commuting distance*)
- Kawasan di luar kota yang penduduknya berkiblat ko kota (*urban oriented residents*)
- Suatu kawasan pedesaan yang terbuka yang dihuni oleh orang-orang yang bekerja di dalam kota.
- Suatu daerah tempat pertemuan orang-orang yang memerlukan kehidupan di kota dan di desa.

Russwurm (1987,dalam Koestoer 1997) menyatakan bahwa daerah pinggiran kota mempunyai konotasi yang luas. Secara keruangan dalam batasan fisik, wilayah ini mencakup radius sekitar 50 km pada suatu kota. Namun, wilayah ini pun dibedakan dalam beberapa tahapan. Pertama, wilayah bagian 'dalam' atau 'inner fringe' yang mencakup daerah beradius sekitar 10-15 kilometer dimana masih tampak batas-batas perluasan fisik suatu kota. Kedua, wilayah bagian 'luar' atau 'outer fringe', yang mencakup daerah perluasan antara 25-50 kilometer dan berakhir pada suatu wilayah bayangan kota dimana pengaruh kota sudah relatif berkurang. Dari pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa daerah *urban fringe* 'murni' terletak sekitar radius 15-25 kilometer pada suatu kota.

Bar-Gal (1987, dalam Koestoer, 1997) menyebutkan bahwa daerah *urban fringe* atau pinggiran kota ditandai oleh beberapa karakteristik seperti, peningkatan harga tanah, perubahan fisik penggunaan tanah, perubahan komposisi penduduk dan tenaga kerja, serta berbagai aspek sosial lainnya.

Jelasnya, pengertian dasar daerah pinggiran kota termasuk didalamnya suatu region sebagai wilayah peralihan, sebagai tempat bermukim masyarakat daerah pinggiran kota dan dengan demikian mencakup semua aspek interaksi, perilaku sosial dan struktur fisik secara spasial sistem yang lebih tinggi, yaitu kota. Jadi daerah pinggiran kota merupakan bagian dalam kawasan sisten konurbasi suatu kota

Menurut Howard, pada akhir abad ke 19 diantara daerah perkotaan, daerah pedesaan, dan daerah pinggiran kota, ternyata daerah pinggiran kota memberikan peluang paling besar untuk usaha-usaha produktif maupun peluang paling menyenangkan untuk bertempat tinggal (Daldjoeni,1987)

Whyne Hammond (dalam Muhlisin,2003) mengemukakan lima alasan tumbuhnya pinggiran kota sebagai berikut :

1. Peningkatan pelayanan transportasi kota, baik itu berupa pelayanan angkutan umum ataupun jaraingan jalan yang memadai.
2. Pertumbuhan penduduk, dimana pertumbuhan disebabkan oleh berpindahnya sebagian penduduk dari bagian pusat kota ke bagian pinggiran dan masuknya penduduk dari pedesaan.
3. Meningkatkan taraf hidup masyarakat.
4. Gerakan pendirian bangunan pada masyarakat. Pemerintah membantu mereka yang ingin memiliki rumah sendiri melalui pemberian kredit lewat jasa suatu bank yang ditunjuk.
5. Dorongan dari hakikat manusia sendiri, dimana merupakan sifat dasar manusia untuk mendapatkan yang terbaik.

Ciri khas yang paling mudah dapat dilihat pada suatu *urban fringe* adalah makin jauh lokasinya dari pusat kota, makin baru perubahannya dan makin kurang padat penduduknya.

Adapun kondisi di Indonesia, daerah peralihan yang banyak dipengaruhi oleh pola kehidupan kota ditandai dengan pembangunan permukiman baru.

Kecirian spasial daerah ini sering ditandai oleh bentuk-bentuk campuran antara permukiman teratur yang merupakan hasil dari pembangunan baru dan permukiman acak yang berasal dari permukiman tradisional masyarakat setempat.

Kota Yogyakarta sebagai pusat pertumbuhan regional di DIY dan Jawa Tengah bagian selatan sejak dekade 1990-an telah mengalami perluasan fungsi-fungsi kekotaan hingga melewati batas administrasinya, yang meliputi daerah perdesaan yang berbatasan langsung dengan Kota Yogyakarta sebagai pusat kegiatan yang mempunyai peluang paling tinggi untuk menerima limpahan dari segala bidang dan berpotensi berkembang menjadi daerah yang bersifat kekotaan secara cepat.

Dalam penelitiannya tentang studi pemekaran Kota Yogyakarta, Yunus dkk (1981) menyatakan bahwa variabel-variabel yang mendorong masyarakat bergerak ke daerah pinggiran Kota Yogyakarta antara lain :

1. Mencari tempat yang masih luas di pinggiran kota karena harga lahan masih relative murah.
2. Mendekati tempat kegiatan
3. Masih luasnya lahan yang tersedia di daerah pinggiran kota untuk tempat tinggal dianggap sebagai hal yang menarik
4. Suasana di daerah pinggiran kota dianggap lebih menyenangkan dan terhindar dari pengaruh polusi
5. Adanya pusat-pusat pendidikan yang cenderung mengambil lokasi di luar kota

Walaupun dalam kenyataannya trend perkembangan Kota Yogyakarta cenderung ke arah utara (Yunus,1978) namun pada bagian selatan Kota Yogyakarta yang termasuk kedalam wilayah kabupaten Bantul sama sekali tidak dapat diabaikan begitu saja, khususnya tentang dinamika tata penggunaan lahannya. Suatu kenyataan yang tidak dapat diingkari bahwa kualitas lahan pada bagian selatan Kota Yogyakarta lebih baik jika dibandingkan dengan bagian-bagian lain dari *urban fringe* Kota Yogyakarta.

2.3 Permukiman di Daerah Pinggiran Kota

Bintarto (1977), mengemukakan bahwa permukiman dapat digambarkan sebagai suatu tempat atau daerah, dimana mereka membangun rumah-rumah, jalan-jalan dan sebagainya guna kepentingan mereka. Nursid Sumaatmadja (1981, dalam Mawarsa, 2007), mengartikan permukiman sebagai bagian permukaan bumi yang dihuni manusia meliputi pula segala prasarana dan sarana yang menunjang kehidupan penduduk yang menjadi satu kesatu

Permukiman yang menempati areal paling luas dalam pemanfaatan tata ruang mengalami perkembangan yang selaras dengan perkembangan penduduk dan mempunyai pola tertentu yang menciptakan bentuk dan struktur tata ruang yang berbeda satu dengan yang lainnya.

Perkembangan permukiman pada bagian-bagian kota tidaklah sama, tergantung pada karakteristik kehidupan masyarakat, potensi sumberdaya (kesempatan kerja) yang tersedia, kondisi fisik alami serta fasilitas kota terutama berkaitan dengan transportasi dan komunikasi (Bintarto,1977). Kecenderungan alami perkembangan permukiman berlangsung secara bertahap kearah luar (mengalami pemekaran) dan polanya mengikuti prasarana transportasi (jaringan jalan) yang ada.

Pola penyebaran permukiman di daerah pinggiran kota yang mempunyai sifat desa-kota ini pembentukannya berakar dari pola campuran antara ciri perkotaan dan ciri pedesaan. Ada perbedaan mendasar antara pola permukiman di perkotaan dan di pedesaan. Wilayah permukiman di daerah perkotaan memiliki keteraturan bentuk secara fisik. Artinya, sebagian besar permukiman menghadap secara teratur kearah kerangka jalan yang ada dan sebagian besar terdiri dari bangunan permanen.

Karakteristik permukiman di daerah pedesaan ditandai terutama oleh ketidakteraturan bentuk fisik rumah. Pola permukimannya cenderung berkelompok membentuk suatu perkampungan. Sandy (1977, dalam Koestoer 1997) mengatakan bahwa pola permukiman yang masih sangat tradisioanal banyak mengikuti pola bentuk sungai, karena di daerah itu sungai dianggap sebagai sumber penghidupan dan jalur transportasi utama antar wilayah.

Permukiman di tepi kota dan permukiman desa dekat dengan kota membentuk pola yang spesifik di daerah pinggiran kota. Pada saat sifat kekotaan menjangkau daerah pedesaan di pinggiran kota, maka pola permukiman cenderung lebih teratur dari pola sebelumnya.

2.4 Konsep Tata Ruang Jawa Kuno

Tata ruang Jawa berdasarkan pada keselarasan antara makrokosmos dan mikrokosmos, yaitu keselarasan antara jagad raya dan dunia manusia. Menurut kepercayaan ini, kemanusiaan itu senantiasa berada di bawah pengaruh tenaga-tenaga yang bersumber pada penjuru mata angin dan pada bintang serta planet-planet.

Masyarakat Jawa tradisional menerapkan keselarasan antara makrokosmos dan mikrokosmos dengan memperhitungkan variabel arah dalam menentukan orientasi tempat tinggal. Pada masa Mataran-Islam, konsep keselarasan ini terwujud melalui konsep mancapat.

Gagasan ini antara lain mengatur penempatan permukiman dalam tata ruang segi empat, sehingga dalam tata ruang kota, permukiman berada pada empat penjuru mata angin dengan permukiman lain berada di tengah sebagai pusatnya.

Pengaturan ini kemudian melahirkan gejala pola berbentuk geometris segi empat dalam pengaturan tata ruang kota. Pusat dalam tata ruang kota ini tidak hanya dalam pengertian fisik saja, tetapi juga menjadi pusat sosial budaya yang tentunya sangat besar pengaruhnya terhadap daerah-daerah sekitarnya.

Tata ruang kota tampak jelas dengan adanya '*Civic Center* yaitu pusat kegiatan masyarakat yang berada di tengah kota dan unsur-unsur sistem aktifitas utama yang lain disusun berseberangan disekitar *civic center* tersebut. Jalan-jalan utama dalam kota disusun membujur utara selatan menuju alun-alun sebagai pusat kota ataupun sebaliknya.

Civic center kota Yogyakarta kuno secara spasial adalah kawasan kraton dan sekitarnya sampai Kepatihan. Di dalam kawasan itu terdapat bermacam-macam bangunan dan permukiman penduduk, yang menunjukkan beragam fungsi

dan aspek kehidupan masyarakat penghuni Yogyakarta. Bangunan-bangunan dan pemukiman itu tampak ditata dalam suatu pola yang teratur dan unik.

Pola tersebut adalah: Alun-Alun Lor yang merupakan pusat kota dikelilingi oleh beberapa komponen lain, yakni: masjid agung di sebelah barat, kraton di sebelah selatan, pasar di sebelah utara. Di samping itu masih ada lagi Alun-Alun Kidul. Kawasan yang memuat keempat komponen itulah yang disebut civic center, artinya pusat kehidupan penduduk kota, karena keempat komponen itu adalah representasi aspek kehidupan sosial, politik, keagamaan, dan ekonomi.

Sistem tata ruang kota tersebut mengindikasikan bahwa daerah permukiman lebih banya tersebar di wilayah utara kota. Sedangkan wilayah timur dan barat tidak sebanyak seperti di wilayah utara, terlebih di wilayah selatan. Fenomena ini berkaitan dengan peranan wilayah utara sebagai 'Pintu Gerbang Utama' transportasi yang tentunya mengandung nilai ekonomi dan pertahanan yang lebih tinggi dibandingkan dengan ketiga wilayah lainnya sekaligus wilayah utara menjadi jalur komunikasi yang sangat vital dengan daerah lainnya. Adapun wilayah selatan terutama disebabkan kondisi geografisnya, maka diperuntukkan sebagai wilayah pribadi bagi raja dan keluarganya.

2.5 Aplikasi Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis untuk kajian perkotaan

Penerapan aplikasi penginderaan jauh dan sistem informasi untuk mengkaji permasalahan perkotaan telah banyak dilakukan, terutama yang berhubungan dengan fenomena perubahan penutup lahan dan penggunaan lahan akibat dari perkembangan kota yang semakin pesat. Awal dekade 1980-an, pengkajian fenomena perkotaan lebih banyak menggunakan teknik dan metoda pengolahan citra satelit menggantikan teknik dengan foto udara.

Wilayah yang bersifat *urban*, pada umumnya dicirikan dengan pertumbuhan penduduk, kerapatan bangunan dan intensitas penggunaan tanah yang tinggi menyebabkan ekstraksi jenis penutup lahan sulit dibedakan. Penggunaan penginderaan jauh untuk mengekstraksi informasi daerah perkotaan telah banyak diterapkan karena efisiensi dan akurasi hasilnya telah memberikan manfaat dibandingkan dengan pekerjaan survey terestrial, kegiatan inventarisasi,

pementauan maupun evaluasi data untuk daerah perkotaan yang secara operasional telah dapat dilakukan dengan menggunakan data penginderaan jauh (Suryantoro,2003 dalam Rieza,2005)

Kajian perkotaan melalui citra digital dapat dilakukan dengan berbagai cara. Salah satu parameter yang sering digunakan adalah indeks urban atau *urban index* (UI), yang pada dasarnya merefleksikan *urban density* (UD) atau kerapatan bangunan (*building density*). Wilayah urban yang didominasi oleh permukiman secara spektral akan memberikan respon yang berbeda dengan wilayah rural yang sebagian besar tertutup vegetasi. Dengan menggunakan citra multisppektral yang telah diolah dengan menggunakan formula urban index (UI), dimana formula ini berdasarkan nilai spektral band 7 dan 4 pada citra Landsat, maka pengidentifikasian wilayah bersifat urban atau rural akan lebih mudah dilakukan.

2.6 Penelitian Sebelumnya

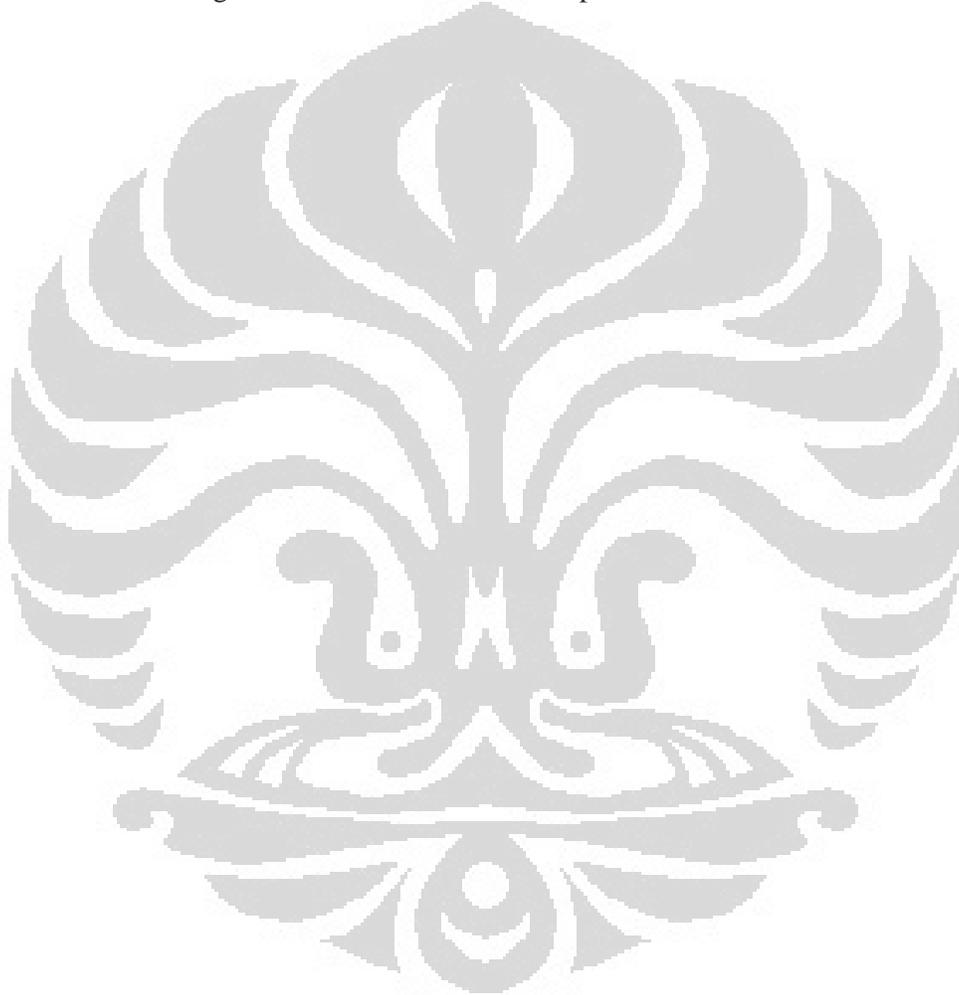
Sebelum penelitian ini dilakukan, terdapat beberapa penelitian terdahulu yang juga mengkaji daerah pinggiran kota, antara lain penelitian berupa tugas akhir (skripsi) Danang Agung W (2003) yang berjudul *Dinamika Penggunaan Lahan di Sepanjang Kanan Kiri Jalan Kaliurang*. Metode penelitiannya adalah dengan menggunakan analisis deskriptif dengan overlay peta penggunaan lahan dan analisis kuantitatif menggunakan korelasi spearman rho. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perubahan lahan di daerah penelitian disebabkan oleh melubernya kegiatan di pusat kota hingga daerah pinggiran terutama di sepanjang jalan Kaliurang.

Nur Rahmi Wahyundari (2006) juga meneliti daerah pinggiran kota, penelitiannya yang berjudul *Perubahan Bentuk Penggunaan Lahan di Bagian Pinggiran Kota Surakarta tahun 1993-2003* mengkaji tentang perubahan lahan akaibat aktifitas pusat kota. Metode penelitiannya adalah analisis deskriptif dengan overlay peta dan analisis kuantitatif menggunakan korelasi spearman rho. Hasil penelitiannya menunjukkan kegiatan di kota Surakarta secara tidak langsung mempengaruhi kecepatan perubahan lahan di daerah pinggiran kota.

Penelitian M.Rieza (2006) yang berjudul *Perkembangan Wilayah Terbangun Kota Jakarta tahun 1990-2005* menggunakan metode penelitian berupa analisis

dekskriptif dengan urban indeks yang didapat dari perhitungan citra. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa semakin dekat dengan pusat kota maka tingkat kerapatan akan semakin tinggi.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian terdahulu terdapat pada penggunaan konsep mancapat sebagai zona analisis. Konsep ini digunakan berdasarkan pada konsep tata ruang Jawa kuno yang hingga kini masih terasa dalam tata ruang kota-kota Mataram-Islam di pulau Jawa.



BAB III

TINJAUAN UMUM DAERAH PENELITIAN

Daerah penelitian meliputi 19 kecamatan yang secara administrasi masuk kedalam Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul, meliputi 10 kecamatan di Kabupaten Sleman dan 9 kecamatan di Kabupaten Bantul.

Tabel 3.1 Luas Daerah Penelitian

No	Kabupaten	Kecamatan	Jumlah		Luas (ha)
			Desa	Dusun	
1	Sleman	Godean	7	57	2.684
2		Gamping	5	59	2.926
3		Seyegan	5	67	2.663
4		Sleman	5	83	3.132
5		Ngaglik	6	87	3.852
6		Mlati	5	74	2.852
7		Kalasan	4	80	3.584
8		Ngemplak	5	82	3.571
9		Berbah	4	58	2.299
10		Depok	3	58	3.555
11	Bantul	Kasih	4	53	3.238
12		Sewon	4	63	2.716
13		Banguntapan	8	57	2.848
14		Jetis	4	64	2.147
15		Piyungan	3	60	3.254
16		Pleret	5	47	2.297
17		Pajangan	3	55	3.325
18		Sedayu	4	54	3.436
19		Bantul	5	50	2.195
Total					56.574

Sumber : BPS Yogyakarta, 2008

Daerah penelitian di Kabupaten Sleman meliputi Kecamatan Gamping, Kecamatan Depok, Kecamatan Seyegan, Kecamatan Godean, Kecamatan Mlati, Kecamatan Berbah, Kecamatan Kalasan, Kecamatan Ngaglik, Kecamatan Ngemplak dan Kecamatan Sleman. Sedangkan daerah penelitian di Kabupaten Bantul meliputi Kecamatan Kasihan, Sewon, Banguntapan, Piyungan, Pleret, Jetis, Pajangan, Bantul dan Sedayu.

Dalam penelitian ini, Kota Yogyakarta berperan sebagai pusat dimana semua perkembangan yang terjadi di daerah penelitian merupakan akibat dari peluberan kegiatan dari kota tersebut, baik secara langsung maupun tidak langsung.

3.1 Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta merupakan ibukota dari propinsi D.I Yogyakarta, dan mempunyai peran yang sangat penting dalam perkembangan di bagian selatan pulau Jawa. Di tengah wilayah kota tersebut mengalir tiga buah sungai dari arah utara ke selatan, yaitu Sungai Winongo yang terletak di bagian barat kota, Sungai Code terletak di bagian tengah dan Sungai Gajah Wong terletak di bagian timur.

Secara keseluruhan Kota Yogyakarta berada di daerah dataran lereng gunung Merapi, dengan kemiringan yang relatif datar (antara 0-3 %) dan pada ketinggian 114 meter di atas permukaan air laut. Adapun wilayah kota yang luasnya 32,50 km² di sebelah utara dibatasi oleh Kabupaten Sleman, di sebelah timur dibatasi oleh Kabupaten Sleman dan Bantul, di sebelah selatan oleh Kabupaten Bantul dan sebelah barat oleh Kabupaten Bantul dan Sleman

Wilayah Kota Yogyakarta terdiri dari 14 kecamatan, 45 kelurahan, 617 RW, dan 2532 RT dengan wilayah seluas 32,5 km² atau kurang lebih 1,02% dari luas Wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kota Yogyakarta termasuk cekungan bagian bawah dari lereng Gunung Merapi, sebagian besar tanahnya berupa tanah *regosol* atau *vulkanis muda*. Sedangkan di Kecamatan Umbulharjo dan sekitarnya jenis tanahnya adalah lempung kepasiran (*sandy clay*) dengan formasi geologi batuan sedimen andesit tua (old andesit)/kepasiran.

Karakteristik jenis tanah regosol pada umumnya profil tanah belum berkembang, tekstur tanah kepasiran, geluh, struktur tanah remah gumpal lemah, infiltrasi sedang sampai tinggi dengan solum tebal. Jenis tanah ini mudah meresapkan air permukaan, sehingga dalam kondisi tertentu mampu berfungsi sebagai media perkolasi yang baik bagi imbuhan air tanah.

Tabel 3.2 Luas Wilayah Kota Yogyakarta

No	KECAMATAN	LUAS (km ²)
1	Mantrijeron	2.61
2	Kraton	1.4
3	Mergangsan	2.31
4	Umbulharjo	8.12
5	Kotagedhe	3.07
6	Gondokusuman	3.99
7	Danurejan	1.1
8	Pakualaman	0.63
9	Gondomanan	1.12
10	Ngampilan	0.82
11	Wirobrajan	1.76
12	Gedongtengen	0.96
13	Jetis	1.7
14	Tegalrejo	2.91
	Luas Total	32.5

Sumber : BPS Yogyakarta, 2008

3.1.1 Perkembangan Kota Yogyakarta

Secara historis Kota Yogyakarta berawal dari sebuah Kota Istana atau Kota Kraton bernama Ngayogyakarta Hadiningrat yang terletak di daerah agraris pedalam Jawa dibangun pada 1756 oleh Sultan Hamengku Buwono I (Pangeran Mangku Bumi). Pendirian kota ini dilakukan setelah terjadi peristiwa *Palihan Nagari* atau Pembagian Dua Kerajaan (Surakarta-Yogyakarta) pada 1755 sebagai hasil Perjanjian Giyanti (Sunan Paku Buwono III dan Sultan Mangkubumi).

Setelah selesai Perjanjian Pembagian Daerah itu, Pengeran Mangkubumi yang bergelar Sultan Hamengku Buwono I segera menetapkan bahwa Daerah Mataram yang ada di dalam kekuasaannya itu diberi nama Ngayogyakarta Hadiningrat dan beribukota di Ngayogyakarta (Yogyakarta). Ketetapan ini diumumkan pada tanggal 13 Maret 1755.

Setelah penetapan tersebut di atas diumumkan, Sultan Hamengku Buwono I segera memerintahkan kepada rakyat memabat hutan tadi untuk didirikan Kraton. Selain membangun Kraton, Sultan Hamengku Buwono juga membangun dua alun-alun di bagian utara dan selatan kraton, ia juga membangun tembok benteng yang mengitari istana, bangunan Taman sari dan sebuah Tugu yang

didirikan di bagian utara kraton yang jaraknya kurang lebih 2.5 km dari pusat kraton.

Selain itu juga dibangun sebuah bangunan panggung untuk berburu di desa Krapyak yang terletak di bagian selatan kraton ke arah Parangkusumo di Pesisir Laut Selatan. Di luar bangunan pusat kraton itu pada masa berikutnya berkembang menjadi pusat permukiman penduduk warga kraton yang sekaligus menjadi warga Kota Yogyakarta.

Banyak para pemerhati dan peneliti yang mengkaji tentang tata ruang Kota Yogyakarta berpendapat bahwa sumbu lokasi bangunan yang menghubungkan Parangkusumo- Panggung Krapyak – Kraton – Tugu dan Gunung Merapi yang berada dalam satu garis lurus atau poros yang membujur dari Selatan ke Utara merupakan pusat dari awal arah perkembangan Kota Yogyakarta, yang kemudian disusul dengan arah Timur-Barat ketika jaringan transportasi berkembang sejak abad ke-19.

Pada awal perkembangannya permukiman Kota Yogyakarta cenderung memusat pada poros besar Selatan Utara, Permukiman berupa kampung tempat tinggal penduduk lambat laun tumbuh di sekitar poros yang melintasi istana dari ujung ke ujung dan alun-alun utara, jalan Malioboro dan kemudian hingga ke Tugu. Pada awal abad ke-20 pola permukiman penduduk dan struktur kota tampak semakin memusat dan padat.

Pada tahun 1945-1949 Yogyakarta menjadi ibu kota Republik Indonesia, dan banyak para pejabat pemerintahan dan tokoh-tokoh nasional dari Jakarta atau Jawa Barat hijrah ke Yogyakarta.

Tidak boleh dilupakan pada saat yang sama Universitas Gadjah Mada juga didirikan pada 1949 sebagai Universitas Negeri dan Universitas Nasional yang pertama di kota Yogyakarta. Sejak itu UGM berperan sebagai tempat belajar bagi para pemuda dari seluruh kepulauan Indonesia.

3.2 Daerah penelitian

3.2.1 Wilayah Kabupaten Sleman

Wilayah Kabupaten Sleman sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Boyolali, Propinsi Jawa Tengah, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Klaten, Propinsi Jawa Tengah, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Kulon Progo, Propinsi DIY dan Kabupaten Magelang, Propinsi Jawa Tengah dan sebelah selatan berbatasan dengan Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul dan Kabupaten Gunung Kidul, Propinsi D.I.Yogyakarta.

Luas Wilayah Kabupaten Sleman adalah 57.482 Ha atau 574,82 Km² atau sekitar 18% dari luas Propinsi Daerah Istimewa Jogjakarta. Secara administratif terdiri 17 wilayah Kecamatan, 86 Desa, dan 1.212 Dusun

Kabupaten Sleman keadaan tanahnya dibagian selatan relatif datar kecuali daerah perbukitan dibagian tenggara Kecamatan Prambanan dan sebagian di Kecamatan Gamping. Makin ke utara relatif miring dan dibagian utara sekitar Lereng Merapi relatif terjal serta terdapat sekitar 100 sumber mata air. Hampir setengah dari luas wilayah merupakan tanah pertanian yang subur dengan didukung irigasi teknis di bagian barat dan selatan.

Tabel 3.3 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Daerah Penelitian Kabupaten Sleman Tahun 2006

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas (ha)	Kepadatan Penduduk
1	Godean	66,188	2.684	2466
2	Gamping	64,208	2.926	2194
3	Seyegan	42,233	2.663	1586
4	Sleman	52,925	3.132	1690
5	Ngaglik	71,680	3.852	1861
6	Mlati	71,873	2.852	2520
7	Kalasan	55,573	3.584	1551
8	Ngemplak	41,953	3.571	1175
9	Berbah	41,240	2.299	1793
10	Depok	121,563	3.555	2420

Sumber : BPS Yogyakarta, 2008

Daerah penelitian yang termasuk administrasi Kabupaten Sleman terdiri dari 10 kecamatan, meliputi kecamatan Gamping, kecamatan Depok, kecamatan Seyegan, kecamatan Godean, kecamatan Mlati, kecamatan Berbah, kecamatan Kalasan, kecamatan Ngaglik, kecamatan Ngemplak dan kecamatan Sleman

Secara garis besar, laju pertumbuhan di daerah penelitian bersifat positif, dimana terjadi penambahan penduduk hampir setiap tahunnya, terutama di daerah selatan yang berbatasan langsung dengan Kotamadya Yogyakarta.

3.2.2 Wilayah Kabupaten Bantul

Sebelah utara wilayah Kabupaten Bantul berbatasan dengan Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman, sebelah selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia, sebelah timur dengan Kabupaten Gunung Kidul dan sebelah barat dengan Kabupaten Kulon Progo. Secara administratif Kabupaten Bantul terdiri dari 17 kecamatan yang dibagi menjadi 75 desa dan 933 pedukuhan.

Luas wilayah Kabupaten Bantul 508,85 Km² dengan topografi sebagai dataran rendah 140% dan lebih dari separuhnya (60%) daerah perbukitan yang kurang subur, secara garis besar terdiri dari : **Bagian Barat**, adalah daerah landai yang kurang serta perbukitan yang membujur dari Utara ke Selatan seluas 89,86 km² (17,73 % dari seluruh wilayah). **Bagian Tengah**, adalah daerah datar dan landai merupakan daerah pertanian yang subur seluas 210.94 km² (41,62 %). **Bagian Timur**, adalah daerah yang landai, miring dan terjal yang keadaannya masih lebih baik dari daerah bagian Barat, seluas 206,05 km² (40,65%). **Bagian Selatan**, adalah sebenarnya merupakan bagian dari daerah bagian Tengah dengan keadaan alamnya yang berpasir dan sedikir berlagun, terbentang di Pantai Selatan dari Kecamatan Srandakan, Sanden dan Kretek.

Wilayah penelitian yang termasuk dalam administrasi Kabupaten Bantul terdiri dari 8 kecamatan, meliputi kecamatan Kasihan, Sewon, Banguntapan, Piyungan, Pleret, Jetis, Pajangan dan Sedayu.

Tabel 3.4. Jumlah dan Kepadatan Penduduk Daerah Penelitian Kabupaten Bantul Tahun 2006

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas (ha)	Kepadatan Penduduk
1	Kasih	79,116	3.238	2,443
2	Sewon	77,118	2.716	2839
3	Banguntapan	79,452	2.848	2790
4	Jetis	50,144	2.147	2335
5	Piyungan	28,208	3.254	867
6	Pleret	34,387	2.297	1497
7	Pajangan	30,422	3.325	915
8	Sedayu	44,007	3.436	1281
9	Bantul	58,893	2.196	2682

Sumber : BPS Yogyakarta, 2008

Jumlah penduduk di daerah penelitian termasuk tinggi dibandingkan dengan kecamatan-kecamatan lain di Kabupaten Bantul, terutama di kecamatan-kecamatan yang berdekatan dengan Kota Yogyakarta.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Permukiman

Permukiman dalam penelitian ini diidentifikasi berdasarkan nilai urban indeks yang didapatkan melalui perhitungan nilai urban indeks, dimana permukiman ditunjukkan nilai indeks berkisar antara 0 sampai dengan 1. Nilai dengan kisaran antara -1 sampai 0 tidak dibahas pada sub-bab ini karena merupakan wilayah lahan hijau.

Diketahui bahwa tahun-tahun penelitian mempunyai nilai maksimum yang berbeda-beda, walaupun semuanya berada di rentang kelas yang sama. Tahun 1992 mempunyai nilai maksimum sebesar 0.31, di tahun 1999 terjadi perubahan nilai maksimum, yaitu bernilai 0.47. Sedangkan tahun 2006 memiliki nilai maksimum sebesar 0.52. Berdasarkan perkembangan nilai *urban indeks* ini dapat terlihat bahwa permukiman di daerah penelitian makin berkembang tiap tahunnya.

Pada tahun 1992, daerah permukiman di daerah penelitian mempunyai kisaran nilai *urban indeks* 0 sampai dengan 0.31. Sebagian dari daerah permukiman tersebut berada di sekitar pusat kota, lainnya tersebar di daerah paling pinggir daerah penelitian seperti di kecamatan Sleman, Kalasan, Ngemplak, Piyungan, Pleret, Bantul dan Jetis. (lihat peta 7)

Untuk tahun 1999, terjadi peningkatan tingkat kerapatan dilihat dari perubahan indeks maksimum dari 0.31 pada tahun 1992 menjadi 0.47 pada tahun 1999. Daerah dengan nilai *urban indeks* antara 0 sampai dengan 0.47 merupakan daerah yang diidentifikasi sebagai daerah permukiman. Daerah permukiman ini tersebar di beberapa daerah pinggiran meliputi antara lain kecamatan Sleman, Ngaglik, Ngemplak, Sedayu dan Bantul. (lihat peta 8)

Sedangkan untuk tahun 2006, terlihat bahwa terjadi perkembangan permukiman yang sangat pesat di daerah penelitian, terlihat dari perubahan indeks maksimum menjadi 0.52. Selain di sekitar pusat kota, indeks maksimum juga ditemukan di pinggiran daerah penelitian. (lihat peta 9)

Daerah yang diidentifikasi sebagai daerah permukiman mempunyai indeks berkisar 0 sampai dengan 0.52, daerah permukiman ini antara lain tersebar di kecamatan yang berbatasan dengan kota Yogyakarta seperti Depok, Kasihan, Gamping, Mlati, Banguntapan dan Sewon.

4.1.2 Aksesibilitas

Terdapat empat jalur transportasi primer dan delapan jalur transportasi sekunder yang berperan besar dalam perkembangan permukiman di daerah penelitian (lihat peta 3). Jalur transportasi primer tersebut antara lain yaitu jalur barat, jalur timur, jalur utara, dan jalur lingkaran luar (*ringroad*).

Jalur barat dan timur merupakan rangkaian dari jalur lintas selatan jawa. Jalur barat ini menghubungkan Kota Yogyakarta ke Purworejo melalui Gamping, Sedayu, Sentolo, Wates dan Temon. Pusat kegiatan yang berada di jalur ini adalah kota Wates. Umumnya penggunaan lahan di jalur ini adalah persawahan dan permukiman dengan pemanfaatan untuk perumahan.

Jalur timur merupakan kelanjutan dari jalur lintas selatan, jalur ini merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan Kota Yogyakarta ke Surakarta dan Solo melalui Kalasan dan Prambanan. Jalan Solo di jalur timur ini merupakan salah satu pusat kegiatan yang perkembangannya cukup pesat. Kawasan ini dipadati oleh hotel-hotel, perguruan tinggi dan pusat-pusat pembelanjaan seperti *Ambarukmo Plaza* dan *Saphire Square*.



Gambar 4.1 Jalan Solo

Jalur yang ketiga, jalan raya Magelang, adalah jalur utara yang juga merupakan jalan arteri primer. Jalur utara ini menghubungkan Kota Yogyakarta ke Semarang melalui Sleman dan Tempel. Jalan ini merupakan salah satu pusat kegiatan yang cukup padat dengan perkembangan yang cukup pesat sejak tahun 1980-an. Di jalur ini terdapat terminal bis Jombor yang terletak di perbatasan antara kabupaten Sleman dan Kota Yogyakarta, tepatnya di kecamatan Mlati.

Jalan lingkaran luar Kota Yogyakarta (*ringroad*) merupakan jalan arteri primer yang berfungsi sebagai jalan bebas hambatan. Jalan lingkaran luar ini dibangun untuk mengurangi beban kendaraan yang melintas di dalam Kota Yogyakarta. Kendaraan-kendaraan besar seperti bus umum besar juga truk-truk ukuran besar dilarang masuk ke dalam kota. Di selatan jalur ini terdapat terminal bis Giwangan. Dibandingkan dengan jalur lainnya, perkembangan daerah sekitar jalur lingkaran ini cukup rendah karena fungsi jalur ini adalah jalur bebas hambatan sehingga interaksinya kecil.

Jalur transportasi sekunder yang berada di daerah penelitian antara lain jalur ke barat menuju kota Godean, dua jalur menuju Kaliurang (jalur menuju kecamatan Turi dan jalur langsung menuju Kaliurang), jalur dari Prambanan menuju Cangkringan, jalur menuju Parangtritis, jalur menuju Samas dan jalur menuju Imogiri.

Delapan jalur transportasi sekunder tersebut juga memberikan pengaruh yang tidak kecil terhadap perkembangan permukiman yang terjadi di sekitar jalur-jalur tersebut. Dapat dikatakan, memberikan pengaruh yang sama besar dengan jalur-jalur transportasi primer lainnya.

4.1.3 Fasilitas Publik

Dalam penelitian ini, fasilitas publik yang mempengaruhi perkembangan permukiman daerah penelitian adalah sarana pendidikan, terutama perguruan tinggi. Hal ini tak terlepas dari peran Universitas Gadjah Mada yang mendukung perkembangan Kota Yogyakarta sejak didirikan pada tahun 1949. Sesuai dengan sebutan sebagai kota pelajar, Kota Yogyakarta memiliki lebih dari 100 perguruan tinggi, baik universitas, akademi dan sekolah tinggi, tetapi hanya 30%-nya yang

memiliki nama besar dan menjadi salah satu daya tarik di suatu daerah. (lihat peta 5)

Adanya suatu perguruan tinggi di suatu daerah sangat mempengaruhi perkembangan daerah yang bersangkutan. Adanya perguruan tinggi tersebut akan memicu bermunculannya sarana-sarana pendukung kegiatan kampus seperti rumah-rumah pondokan, *copy center*, warung-warung makan, warnet, dan lainnya. Dan secara tidak langsung akan menambah pendapatan daerah. Di beberapa daerah, tingginya perubahan lahan dari pertanian menjadi non pertanian disebabkan oleh adanya perguruan tinggi di daerah tersebut.

Tabel 4.1 Perguruan Tinggi di Daerah Penelitian

No	Zona	Perguruan Tinggi	Lokasi
1	Utara	Universitas Gadjah Mada	Depok
2	Utara	Universitas Sanata Dharma	Depok
3	Utara	Universitas Islam Indonesia	Ngaglik
4	Utara	Universitas Pembangunan Nasional	Depok
5	Utara	STIE YKPN	Depok
6	Utara	STIKPER	Depok
7	Barat	Universitas PGRI	Kasih
8	Barat	Universita Muhammadiyah Yogyakarta	Kasih
9	Utara	Universitas Negeri Yogyakarta	Depok
10	Utara	Universitas Teknik Yogyakarta	Mlati
11	Utara	IAIN Sunan Kalijaga	Depok
12	Utara	Universitas Atma Jaya	Depok
13	Barat	AKPER Ahmad Yani	Kasih
14	Timur	Akademi Sains Teknologi Akprindo	Banguntapan
15	Timur	AMD YKPN	Banguntapan

Sumber : UNDP Yogyakarta, 2008

Beberapa perguruan tinggi yang berada di daerah penelitian antara lain Universitas Gadjah Mada (UGM), Universitas Negeri Yogyakarta (UNY), IAIN Sunan Kalijaga, Universitas Islam Indonesia (UII), Universitas Sanata Darma, Universitas Pembangunan Nasional (UPN), Universitas Atmajaya, STIE YKPN (Kabupaten Sleman), sedangkan di wilayah Kabupaten Bantul terdapat antara lain

Universitas Muhamaddiyah Yogyakarta (UMY), AKPER Ahmad Yani, dan Universitas PGRI.

Hal ini juga yang juga menjadi variabel pendukung pesatnya pertumbuhan jumlah penduduk di daerah penelitian. Hampir 50% dari jumlah pertumbuhan penduduk daerah penelitian tiap tahunnya merupakan pendatang dari kota dan provinsi lain yang datang untuk tujuan mengenyam pendidikan, tidak heran jika di Kota Yogyakarta dan sekitarnya banyak ditemui pendatang

4.1.4 Peraturan Pemerintah dalam Tata Ruang

Berdasarkan pada Rencana Umum Tata Ruang Wilayah (RUTRW) DIY , tata ruang wilayah DIY secara umum diturunkan dari konsep 'Corridor Development'. Konsep tersebut tidak diartikan sebagai pemusatan kegiatan pada jalur prioritas, tetapi diartikan pada 'pemusatan intensitas kegiatan manusia', walaupun aspek pengendalian dan pengarahannya lebih menonjol dalam koridor prioritas. Terlihat bahwa konsep tersebut merupakan modifikasi dari konsep keruangan Jawa kuno dimana kedudukan mata angin diperhitungkan dalam penempatan ruang. (lihat peta 4)

Berdasarkan 'Corridor Development', daerah penelitian berada dalam zona A (bagian tengah), yang merupakan kawasan inti pengembangan yang disebut sebagai 'Greater Yogyakarta'. Kawasan ini merupakan pusat dari 3 jalur koridor pengembangan untuk Yogya-Magelang, Yogya-Solo, dan Yogya-Parangtritis. Pada dasarnya, kawasan ini dikembangkan sebagai kawasan budidaya non pertanian.

Greater Yogya, yang merupakan pusat kegiatan utama dari koridor pengembangan mencakup kota Yogyakarta, kecamatan sekitar kota Yogyakarta, kota Bantul dan Sleman. Pusat ini, sebagai kota hirarki I merupakan pusat pelayanan seluruh DIY, bahkan Jawa Tengah bagian Selatan. Sedangkan sebagai pusat kedua, dibagian barat adalah kota Wates (zona B) dan dibagian timur adalah kota Wonosari (zona C).

Pola pengembangan sistem pusat-pusat atau kota bertujuan untuk mengarahkan pertumbuhan dan jangkauan pelayanan kota-kota di DIY. Pola ini berdasarkan pada hirarki-hirarki kota yang ada. Kota hirarki I adalah kota yang

berfungsi melayani daerah lainnya dalam lingkup regional. Kota hirarki II berfungsi melayani daerah lainnya dalam lingkup sub regional serta kota-kota lain yang potensial berada dalam jalur yang menghubungkan dengan Jawa Tengah. Kota hirarki III akan melayani dalam skala pelayanan lokal, sedangkan kota hirarki IV adalah kota kecamatan yang bersifat kekotaan. Secara rinci, hirarki kota daerah penelitian dapat dilihat pada tabel.

Tabel 4.2 Sistem Hirarki Kota

Hirarki	Daerah
I	Kota Yogyakarta
II	Mlati, Ngaglik, Kasihan, Sewon, Banguntapan, Sleman, Godean, Piyungan
II	Bantul, Sedayu, Gamping, Depok, Kalasan, Berbah, Ngemplak
IV	Pajangan, Jetis, Pleret, Seyegan

Sumber : RUTRD Yogyakarta 2002

4.1.5 Prakarsa Pengembang (*Developer*)

Keberadaan perumahan-perumahan baru di daerah penelitian, secara tidak langsung akan mengubah daerah yang bersangkutan menjadi penarik pendatang ataupun menjadi daerah kegiatan ekonomi. Saat ini tercatat sekitar 200 pengembang (*developer*) yang menancapkan pondasi perumahannya di daerah penelitian, di atas lahan kosong, pertanian, dan tentu saja daerah resapan air.

Terbatasnya luas tanah diperkotaan, mengakibatkan harga tanah di perkotaan menjadi mahal. Sehingga mau tidak mau pembangunan perumahan dan permukiman mengarah ke daerah pinggiran dengan harga tanah yang relatif lebih murah.

Kota Yogyakarta bagian utara (secara administrasi masuk kedalam Kabupaten Sleman), merupakan sasaran lokasi perumahan yang sangat

menguntungkan, terutama karena memiliki udara sejuk dan nyaman untuk tempat tinggal. Kawasan ini semakin menjanjikan seiring dengan berkembangnya kawasan kampus, dan munculnya sentra-sentra bisnis baru. Di kawasan Jalan Kaliurang, kini berdiri perumahan-perumahan mewah yang harganya selangit. (lihat peta 6)

Karena keterbatasan lahan yang diijinkan pemerintah daerah untuk lokasi perumahan, maka perumahan-perumahan yang ada di daerah penelitian ini umumnya berskala kecil, hanya satu sampai tiga hektar, bahkan tidak sedikit yang hanya 6.000 m² dengan jumlah rumah rata-rata yang dibangun sekitar 25 sampai 35 rumah. Yang terbesar adalah Casa Grande (30 ha) yang dibangun Damai Putera Group (Jakarta) di ring road utara.

Secara umum, lokasi perumahan lebih banyak ditemui di bagian utara daerah penelitian. Tampak jelas bahwa orientasi pasar para pengembang lebih banyak tertuju ke kampus. Seperti di ketahui kampus-kampus perguruan tinggi disana memang dominan berada di Kabupaten Sleman. Ditambah lagi kawasan itu dilalui akses jalan lingkar luar utara yang memudahkan orang menuju kedalam kota ataupun menuju kota lain seperti Kota Magelang, Muntilan ataupun Kota Solo.

Kebanyakan lokasi perumahan di utara Yogyakarta, seperti di Jl Monumen Yogja Kembali (Monjali), Jl Ring Road Utara, dan Jl Kaliurang, tempat kampus Universitas Islam Indonesia (Ull) Terpadu, Universitas Negeri Yogyakarta (UNY), STIE YKPN, UPN Veteran, Universitas Atmajaya, dan Universitas Sanata Dharma, berdiri. Ke kampus UGM juga tidak jauh melalui Jl Kaliurang atau Jl Gejayan. Daftar perumahan yang ada di daerah penelitian dapat dilihat di lampiran.

Terlihat bahwa para pengembang (*Developer*) lebih memilih membangun perumahan di Kabupaten Sleman dibandingkan dengan Kabupaten Bantul, hal ini dikarenakan ketersediaan fasilitas dan aksesibilitas di Kabupaten Sleman lebih memadai. Karena perkembangan perumahan di kabupaten ini sangat pesat, maka pemerintah daerah Kabupaten Sleman menetapkan kawasan pengembangan perumahan di kawasan perkotaan Kabupaten Sleman sebagai wilayah “penampungan” untuk peluberan aktifitas dari Kota Yogyakarta.

Yang masuk dalam kawasan tersebut, untuk Kecamatan Gamping (Desa Trihanggo, Ambarketawang, Banyuraden, Nogotirto dan Balecatur), Kecamatan Godean (Desa Sidoarum), Kecamatan Mlati (Desa Sinduadi, Sendangadi, Sumberadi, Tlogoadi, dan Tirtoadi), Kecamatan Depok (Desa Maguwoharjo, Condongcatur dan Caturtunggal), Kecamatan Berbah (Desa Kalitirto), Kecamatan Kalasan (Desa Purwomartani), Kecamatan Ngemplak (Desa Wedomartani), Kecamatan Ngaglik (Desa Sariharjo dan Minomartani) dan Kecamatan Sleman (Desa Tridadi).

4.2 Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, terdapat keterbatasan teknis untuk data citra yang digunakan. Karena keterbatasan data yang ada, citra yang didapatkan untuk tahun penelitian 1999 tidak bersih (berawan), sehingga mempengaruhi pengolahan citra yang dilakukan. Untuk *urban indeks*, interpretasi citra tidak dilakukan untuk melihat nilai indeks pada wilayah yang tertutup awan, hanya di wilayah yang bersih dari awan saja yang dilakukan klasifikasi. Interpretasi wilayah yang tertutup awan dilakukan dengan cek silang dengan tutupan lahan dan peta penggunaan lahan dari Bappeda.

Selain itu, citra tahun 2006 yang didapatkan merupakan citra stripping (penampalan) dikarenakan kerusakan pada satelit. Sehingga nilai urban indeks yang didapatkan pada tahun ini tidak spesifik, nilai indeks pada tahun ini digunakan untuk mengidentifikasi permukiman yang ada. Sedangkan untuk wilayah yang tertutup awan akan di cek silang dengan citra ikonos tahun 2007 yang didapatkan dari *Google Earth*.

Untuk variabel pengaruh ke-empat, yaitu prakarsa pengembang (*developer*), karena keterbatasan teknis saat survey lapang (dana, waktu dan tenaga), penulis tidak berhasil mendapatkan data pasti, baik lokasi maupun jumlah perumahan teratur di daerah penelitian. informasi yang didapatkan berupa lokasi perumahan teratur yang diiklankan di agen-agen properti di Kota Yogyakarta.

Untuk variabel fasilitas publik, digunakan sebaran fasilitas pendidikan sebagai acuan dikarenakan keterbatasan data yang didapatkan mengenai sebaran fasilitas umum lainnya secara pasti. Selain itu, beberapa penelitian terkait

menyebutkan bahwa salah satu variabel penyebab terjadi konversi lahan di daerah pinggiran kota Yogyakarta adalah karena lokasi kampus-kampus (Giyarsih, 2003), karena itulah penulis memilih sabaran fasilitas pendidikan, terutama perguruan tinggi sebagai parameter dalam penelitian ini.

4.3 Pembahasan

Pembahasan hasil penelitian dilakukan menurut pengelompokan masalah penelitian yang telah ditentukan pada rumusan masalah penelitian berdasarkan pada variabel persatuan unit analisis. Dalam setiap pembahasan, analisis yang akan digunakan adalah analisis deskriptif.

4.3.1 Pola Perkembangan Permukiman

Analisis pola perkembangan permukiman yang dilakukan pada sub-bab ini didasari oleh konsep mancapat dalam tata ruang Jawa kuno. Konsep mancapat merupakan konsep yang mengatur penempatan permukiman dalam tata ruang segi empat berdasarkan pada empat penjuru (poros) mata angin. Penempatan permukiman berdasarkan empat arah mata angin tersebut akan berkembang membentuk suatu zonasi wilayah permukiman yang memiliki pola perkembangan yang berbeda, dipengaruhi oleh kedudukan zona tersebut dalam mata angin.

Konsep tersebut mengindikasikan bahwa permukiman lebih banyak tersebar di wilayah utara, sedangkan wilayah timur dan barat tidak sebanyak seperti di wilayah utara, terlebih di wilayah selatan. Hal ini berkaitan dengan kedudukan wilayah utara sebagai 'Pintu Gerbang Utama' transportasi yang tentunya mengandung nilai ekonomi yang lebih tinggi dibandingkan dengan ketiga wilayah lainnya. Adapun wilayah selatan terutama disebabkan kondisi geografisnya, maka diperuntukkan sebagai wilayah pribadi bagi raja dan keluarganya.

A. Zona Barat

Zona barat ini merupakan zona terluas kedua setelah zona utara. Secara administrasi, zona barat ini meliputi 6 kecamatan yaitu Gamping, Godean, Seyegan, Sedayu, Kasihan dan Pajangan. (lihat peta 2)

Nilai indeks yang menunjukkan daerah permukiman berkisar antara 0 sampai dengan 0.10, dan sangat sedikit sekali tersebar di zona ini, termasuk pula bagian zona yang berbatasan dengan pusat kota. Bentuk permukiman tersebar dengan lokasi yang tidak terlalu jauh dengan jalan utama.

Pada tahun 1999, nilai indeks yang menunjukkan daerah permukiman terlihat dari rentang kelas berkisar antara 0 sampai dengan 0.18, ini merupakan nilai indeks maksimum di zona ini. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi peningkatan tingkat kepadatan yang diakibatkan oleh semakin bertambahnya lahan permukiman. (lihat peta 8)

Sedangkan pada tahun 2006, zona barat ini mulai didominasi permukiman yang menunjukkan kisaran nilai indeks antara 0 sampai dengan 0.30, dengan kisaran nilai indeks dominan 0 sampai dengan 0.16. Terjadi peningkatan nilai maksimum indeks di zona ini yang menunjukkan bahwa terjadi perkembangan permukiman dan degradasi lahan terbuka. Perkembangan yang terjadi cukup besar mengingat terjadi perubahan nilai indeks sebesar 0.15. (lihat peta 9)

Perkembangan permukiman terjadi, terutama, di sekitar jaringan jalan yang ada. Mengingat bahwa zona selatan ini dilewati oleh 3 jalur transportasi utama, yaitu jalur *Ringroad* barat di sebelah timur, jalur selatan Jawa menuju kota Wates, dan jalur barat menuju Godean, dengan adanya aksesibilitas seperti ini tentu saja zona ini menjadi sangat memudahkan mobilitas para komuter.

Pada tahun 1992, nilai indeks menunjukkan hanya terdapat sedikit daerah permukiman di zona ini. Permukiman ini tersebar di sekitar jalur transportasi primer, yaitu jalur selatan dan jalur barat, sedangkan disepanjang jalur *ringroad* barat masih didominasi oleh lahan hijau berupa sawah dan ladang. Dibandingkan dengan keadaan permukiman di zona lain pada tahun yang sama, permukiman di zona barat ini lebih rendah tingkat kerapatannya walaupun zona ini dilengkapi oleh aksesibilitas yang memadai. (lihat peta 3)



Gambar 4.2 Jalur sekunder menuju Kota Wates

Rendahnya tingkat perkembangan permukiman di zona ini pada awal tahun 1990-an lebih disebabkan oleh rendahnya daya jual daerah ini. Walaupun mempunyai 3 jalur utama transportasi, tetapi kurangnya sarana angkutan yang ada membuat zona ini terkesan sulit untuk dijangkau, terutama dari arah pusat kota.

Permukiman, terutama di sekitar jalur utama transportasi, berkembang dengan relatif cepat. Hal ini dipengaruhi oleh perubahan tren dalam berkendara, sejak pertengahan tahun 1990-an jumlah kendaraan bermotor di DIY, terutama kendaraan bermotor roda dua mengalami peningkatan secara drastis tiap tahunnya.

Perkembangan permukiman yang sangat pesat terlihat disekitar jalur selatan menuju kota Wates. Dalam RUTRD DIY tahun 1992, kota Wates ditetapkan sebagai pusat pelayanan daerah untuk mendukung perkembangan daerah di bagian barat. pada pertengahan tahun 1990-an, zona ini mulai berkembang terutama di daerah antara pusat kota dan kota Wates, hal ini terlihat dari semakin banyaknya permukiman baru bermunculan di daerah ini

Begitu pula disekitar jalur *ringroad* barat sebelah selatan, terjadi alih fungsi lahan dari persawahan menjadi permukiman. Alih fungsi lahan ini termasuk besar jika dibandingkan dengan keadaan di sekitar jalur *ringroad* barat sebelah utara. Perubahan lahan di sebelah selatan tersebut dipicu oleh pindahnya lokasi kampus salah satu universitas swasta terbesar di Yogyakarta. Universitas

Muhamaddiyah Yogyakarta membangun kampus terpadu di sekitar jalur *ringroad* barat ini, tepatnya di kecamatan Kasihan. (lihat peta 5)

Pembangunan kampus yang selesai pada pertengahan tahun 1990-an tersebut memberi dampak positif dan negatif bagi daerah sekitarnya. Positif karena memberi sumber pemasukan lain kepada masyarakat, negatif karena memicu terjadinya alih fungsi lahan secara besar-besaran dari persawahan menjadi permukiman. Permukiman di daerah ini didominasi oleh perumahan tidak teratur yang sebagian besar berupa pondokan mahasiswa.



Gambar 4.3 Kampus UMY dilihat dari Google Earth

Sedangkan pada tahun 2006, zona barat ini didominasi oleh permukiman dan untuk lahan hijau hanya terdapat di bagian utara dan selatan saja, yaitu di utara kecamatan Seyegan dan selatan kecamatan Pajangan. Permukiman dengan tingkat kerapatan tertinggi berada di sekitar jalur-jalur utama transportasi, terutama di jalur selatan. Berbeda dengan tahun 1999, dimana permukiman didominasi oleh permukiman tidak teratur, tahun 2006 ini telah terdapat banyak sekali perumahan-perumahan teratur yang bermunculan sejak tahun 2000-an.

Perumahan-perumahan teratur ini bermunculan terutama di kecamatan yang dekat dengan kota (di sekitar daerah perbatasan dengan Kota Yogyakarta), seperti di kecamatan Gamping dan kecamatan Kasihan. Kecamatan Gamping

memperlihatkan potensi yang lebih besar karena memiliki akses yang lebih dengan lokasi yang terletak antara kota Yogyakarta dan kota Wates.

Berdasarkan hasil survey, diketahui bahwa di zona ini terdapat 19 perumahan teratur yang mulai bermunculan pada awal tahun 2000-an. Hampir semua perumahan tersebut berlokasi di sekitar jalur transportasi primer di zona ini. Perumahan yang ada di zona ini merupakan perumahan kelas menengah, dengan kisaran harga sekitar 100 juta sampai 250 juta rupiah.

Daerah di sekitar *ringroad* pun mulai berkembang, walaupun tingkat kerapatannya masih cukup rendah. Daerah dengan tingkat kerapatan cukup tinggi berada di jalur *ringroad* barat bagian selatan (Tamantirto), yaitu di sekitar kampus Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Perkembangan daerah ini sangat pesat dibandingkan daerah lain di sepanjang *ringroad* barat, dipicu oleh semakin meningkatnya permintaan akan pondokan mahasiswa baru yang disebabkan oleh semakin besarnya arus migrasi masuk ke daerah ini tiap tahunnya. (lihat peta 10)

Zona barat ini merupakan zona kedua yang perkembangan permukiman sangat pesat dan mempunyai tingkat kerapatan tinggi dalam kurun 14 tahun ini. Hal ini disebabkan oleh adanya pusat kegiatan lain sebagai daya tarik perkembangan permukiman di zona ini, yaitu kota Wates. Daerah di sekitar perbatasan dengan pusat kota merupakan daerah dengan tingkat kerapatan permukiman tertinggi, kemudian diikuti oleh daerah disepanjang jalur transportasi primer dan di beberapa daerah pedalaman yang jauh dari jalur transportasi primer.

Secara garis besar, pola perkembangan permukiman di zona barat ini bersifat memanjang, karena perkembangan permukiman yang terjadi dalam kurun waktu 14 tahun tersebut memanjang mengikuti, terutama, jalur transportasi primer yang ada di zona tersebut.

Dibandingkan dengan dua jalur primer lainnya, permukiman di sepanjang jalur selatan Jawa berkembang dengan lebih cepat. Hal ini dipengaruhi oleh adanya kota Wates di jalur ini yang menawarkan fasilitas publik yang lebih memadai dibandingkan dengan dua jalur lainnya. Sedangkan di jalur barat yang secara administrasi termasuk kedalam kecamatan Godean dan jalur *ringroad* barat yang termasuk kedalam kecamatan Kasihan, perkembangannya juga relatif cepat

karena didukung oleh fungsi kecamatan sebagai kota hirarki II dalam sistem pengembangan kota-kota pendukung pusat kota.

Tetapi walaupun tidak terdapat jalur transportasi primer, daerah-daerah di barat daya zona barat ini juga mengalami perkembangan yang cukup pesat, daerah tersebut meliputi kecamatan Pajangan dan Sedayu. Hal ini dikarenakan pembangunan di daerah ini yang semakin pesat, sejak kedua kecamatan ini dicanangkan sebagai kota hirarki III dan menjadi pusat kegiatan ekonomi lokal. Walaupun sifat perumahan yang ada masih tidak teratur, tetapi daerah ini mempunyai tingkat kepadatan permukiman yang relatif tinggi.

Arah dari pola perkembangan permukiman di zona barat ini cenderung ke arah barat dan sangat dipengaruhi oleh pola jalur transportasi yang ada. Arah dari perkembangan permukiman yang terjadi di zona ini juga dipengaruhi oleh kutub-kutub penarik lainnya seperti kampus dan kota-kota pendukung aktifitas kota pusat.

Secara detail terdapat tiga jalur perkembangan permukiman di zona ini, walaupun semuanya pada akhirnya mengarah ke barat. Jalur pertama, dari pusat kota ke arah barat mengikuti jalur transportasi primer yaitu jalur selatan Jawa, pusat dari pola arah ini adalah Wates. Jalur arah kedua, dari pusat kota perkembangan bergerak ke arah barat laut mengikuti jalur barat, pusat dari jalur ini adalah Godean yang berperan sebagai pusat ekonomi bagi Sleman bagian selatan. Sedangkan jalur terakhir, perkembangan bergerak menuju arah barat daya dari arah pusat kota menuju Pajangan melalui kecamatan Kasihan.

Menurut sejarahnya, perkembangan permukiman di zona barat ini dimulai ketika jaringan rel kereta api jalur selatan selesai dibangun, yaitu sekitar tahun 1872. Tetapi saat itu pembangunan di zona ini masih sangat kecil, bahkan sebagian luput dari pengamatan kasultanan, sehingga tidak dapat menyokong terjadinya perkembangan zona. Terlebih lagi, sebagian masyarakat kasultanan lebih memilih untuk bermukim di bagian utara karena menganggap hal tersebut lebih membawa peruntungan.

B. Zona Utara

Zona utara merupakan zona paling luas di daerah penelitian. Secara administrasi, zona selatan ini terdiri dari enam kecamatan, meliputi kecamatan Depok, Mlati, Sleman, Kalasan, Ngaglik, dan Ngemplak.

Hasil perhitungan *urban indeks* pada tahun 1992, menunjukkan bahwa permukiman di zona ini mempunyai kisaran nilai indeks dominan adalah 0 sampai 0.10, dan nilai maksimum 0.30. Permukiman ini mendominasi bagian selatan zona, yang meliputi kecamatan Depok dan Mlati. Selain di bagian selatan, permukiman juga terdapat di bagian paling timur dan barat dengan luas yang sangat minim. Untuk tahun 1999, zona utara ini telah mengalami perkembangan permukiman yang cukup pesat. (lihat peta 7)

Di tahun 1999, indeks dengan kisaran nilai antara 0 sampai dengan 0.18, yaitu permukiman, mulai terlihat mendominasi zona utara ini. Permukiman di zona ini berkembang dengan sangat cepat, hal ini dapat terlihat dengan membandingkan kisaran nilai indeks permukiman tahun 1992 dan 1999, terjadi peningkatan nilai maksimum *urban indeks* dari 0.10 menjadi 0.18. Permukiman masih mendominasi bagian selatan zona, terutama di kecamatan Depok. Permukiman di bagian lain pun telah berkembang, terlihat dari semakin luasnya 'bercak-bercak' permukiman tersebut. (lihat peta 8)

Tahun 2006, zona utara telah didominasi oleh permukiman dan lahan hijau berkurang sangat jauh luasnya. Permukiman, yang terlihat dengan jelas sangat mendominasi zona utara ini mempunyai nilai indeks berkisar antara 0 sampai dengan 0.52. Indeks dengan nilai tertinggi, yaitu 0.52 terdapat di bagian tengah zona. Nilai indeks dominan 0 sampai 0.30 mendominasi bagian selatan zona, menunjukkan bahwa bagian ini memiliki permukiman dengan tingkat kerapatan yang tinggi, bahkan sejak tahun 1992. (lihat peta 9)

Perkembangan permukiman di zona utara ini dimulai dari bagian selatan zona, kemudian bergerak mengikuti jalur transportasi. Di zona ini terdapat 6 jalur transportasi yang terdiri dari tiga jalur primer dan tiga jalur sekunder. Tiga jalur primer tersebut meliputi jalur selatan menuju kota Magelang dan Semarang atau Jalan Magelang, jalur *ringroad* utara, dan jalur timur menuju Solo (Jalan Lasda AdiSucipto). Sedangkan tiga jalur sekunder meliputi jalur menuju kecamatan

Turi, jalur menuju Kaliurang dan jalur Prambanan menuju Cangkringan. (lihat peta 3)



Gambar 4.4 Jalan menuju Kaliurang

Di tahun 1992, selain mendominasi di bagian selatan zona, permukiman yang cukup padat juga dapat ditemui di bagian utara zona ini, yaitu di kecamatan Sleman, tepatnya di sekitar jalur primer menuju kota Magelang. Ternyata daerah ini merupakan pusat pemerintahan dan pusat ekonomi lokal setempat. Daerah dengan tingkat kerapatan yang cukup tinggi juga dapat ditemui di sebelah barat zona, tepatnya di daerah kecamatan Kalasan. Daerah permukiman dengan tingkat kerapatan paling tinggi berada di daerah perbatasan dengan pusat kota.

Masih sama seperti keadaan pada tahun 1992, di tahun 1999 pun bagian selatan masih didominasi oleh permukiman, dan tingkat kerapatannya pun semakin tinggi. Dibandingkan dengan tahun sebelumnya dimana zona utara ini masih didominasi oleh lahan hijau, di tahun ini permukiman mulai mendominasi pemanfaatan lahan di zona ini. Di sekitar jalur-jalur transportasi, baik primer maupun sekunder mulai dipadati oleh permukiman-permukiman dengan tingkat kerapatan yang relatif tinggi. Terutama di sekitar jalur primer utara menuju kota Magelang dan jalur *ringroad* utara.

Untuk tahun 2006, permukiman mendominasi bagian selatan ini. Kini permukiman tidak hanya mendominasi bagian selatan zona saja, tapi hampir seluruh zona, terutama di sekitar jalur-jalur transportasi, baik primer maupun

sekunder. Terlihat bahwa yang mengalami perkembangan permukiman dengan cepat adalah di sekitar jalur utara menuju Kota Magelang dan sekitar jalur *ringroad* utara.

Perkembangan yang terjadi di sekitar jalur utara menuju Kota Magelang dipicu oleh tumbuhnya daerah di sekitar jalan raya Magelang menjadi daerah pusat kegiatan ekonomi, hal ini terjadi sejak kantor pusat TVRI DIY pindah ke daerah ini pada tahun 1994. Selain itu, pusat pemerintahan Kabupaten Sleman pun berlokasi di sekitar jalur ini, tepatnya di Kecamatan Sleman. Pembangunan yang terjadi di kecamatan ini menjadikan daerah ini salah satu tempat alternatif untuk bermukim. Selain kecamatan ini, Mlati dan Ngaglik juga mengalami perkembangan yang cukup signifikan sejak kecamatan tersebut ditetapkan menjadi kota hararki II.

Selain di sekitar jalan raya Magelang, daerah disekitar *ringroad* utara juga mengalami peningkatan tingkat kerapatan yang sangat besar. Perkembangan permukiman di sekitar jalur *ringroad* ini lebih disebabkan oleh banyaknya lokasi perguruan-perguruan tinggi yang tersebar di daerah ini. Tercatat, di Kecamatan Depok saja, terdapat tak kurang 23 perguruan tinggi diantara yang terkenal adalah Universitas Gadjah Mada, Universitas Negeri Yogyakarta, Universitas Islam Negeri (IAIN Sunan Kalijaga) Yogyakarta, Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Yogyakarta, Universitas Atmajaya Yogyakarta, dan STIE YKPN Yogyakarta. (lihat peta 5)

Keberadaan berbagai perguruan tinggi tersebut menyebabkan ribuan pelajar, mahasiswa dan pendatang datang ke daerah ini sehingga permintaan akan daerah permukiman baru semakin meningkat. Keberadaan berbagai perguruan tinggi tersebut juga menyebabkan bermunculannya pusat-pusat kegiatan ekonomi baru seperti jalan Gejayan, jalan Kolombo dan jalan Kaliurang.

Selain itu, di zona utara ini, sejak awal tahun 2000-an, mulai bermunculan perumahan-perumahan elite yang berlokasi di sekitar jalur *ringroad* utara dan jalur menuju Kaliurang, yaitu jalan Kaliurang atas. Sekitar 75 perumahan dapat ditemui di kawasan ini, dan 60%-nya merupakan perumahan elite dengan kisaran harga jual lebih dari 300 juta rupiah. Biasanya, perumahan-perumahan elite tersebut memiliki jumlah rumah terbatas, sekitar 20-25 rumah dengan fasilitas

yang sangat lengkap. Perumahan-perumahan elite ini dibangun dengan orientasi pembeli luar Yogyakarta. (lihat peta 11)

Perumahan-perumahan ini biasanya berada di dekat lokasi kampus, seperti di Desa Condongcatur, Sariharjo, dan Sardonoharjo. Selain itu maraknya kawasan Kaliurang dengan perumahan-perumahan ini juga berkaitan dengan hawa daerah tersebut terasa lebih sejuk dan nyaman karena berada di kaki gunung Merapi. Selain itu, kawasan perumahan elite juga dapat ditemui di sekitar Jalan Solo (Jalan Laksda Adisucipto), seperti *Jogja Regency Estate*. Pengembang yang biasanya membangun perumahan di daerah ini berorientasi pada kawasan bisnis yang berada di sepanjang Jalan Solo. (lihat peta 12)

Zona utara ini merupakan zona yang dinamis perkembangannya, mengingat bahwa zona ini mempunyai kelebihan dalam kemudahan berinteraksi dengan kota-kota di Jawa Tengah, seperti Semarang, Magelang dan Solo. Kemiripan dalam hal tutur dan budaya membuat masyarakat di daerah perbatasan ini mudah untuk bersosialisasi sehingga memunculkan banyak sekali pusat-pusat kegiatan baru di sepanjang jalur transportasi yang menghubungkan daerah tersebut. Hal inilah yang akan memicu zona ini untuk lebih berkembang.

Dibandingkan dengan zona lainnya, zona utara ini memang zona yang mengalami perkembangan yang sangat cepat, bahkan perkembangannya dimulai dari zaman Kesultanan Yogyakarta masih memerintah Kota Yogyakarta. Perkembangan yang terjadi di zona utara ini berkaitan dengan peranan wilayah utara sebagai 'Pintu Gerbang Utama' transportasi dengan yang tentunya mengandung nilai ekonomi dan pertahanan yang lebih tinggi dibandingkan dengan ketiga wilayah lainnya.

Selain itu, adanya kepercayaan tentang poros imajiner utara selatan yang dijadikan sebagai patokan dalam pengembangan kota oleh Sultan Hamengku Buwono I sebagai pendiri kota, menjadikan bagian utara kota lebih nyaman untuk ditinggali.

Pola perkembangan permukiman di zona utara ini bersifat memanjang jalur transportasi dan mengarah ke utara. Masih terasa pengaruh dari poros imajiner di pola perkembangan permukiman zona utara ini. Hal ini terlihat dari tingginya kerapatan permukiman di sepanjang poros yang tergambarkan dalam

garis lurus berupa jaringan jalan dengan tugu Yogyakarta sebagai pusatnya, yaitu jalan A.M Sangaji dan jalan Palagan. Di zona utara ini hanya terdapat satu jalur arah perkembangan, yaitu dari daerah perbatasan dengan pusat kota di bagian selatan, semua perkembangan bergerak ke arah timur mengikuti jalur yang ada.

Walaupun begitu, terlihat bahwa perkembangan permukiman yang terjadi di zona ini juga disebabkan oleh daya tarik lain lain seperti kampus dan pusat kegiatan lainnya. Hal ini terbukti dengan banyaknya perumahan yang oleh para pengembangnya dibangun dengan orientasi kampus.

C. Zona Timur

Zona timur merupakan zona dengan luas wilayah terkecil diantara zona-zona lainnya. Zona ini terdiri dari 3 kecamatan yaitu Banguntapan, Berbah dan Piyungan.

Sebaran nilai *urban indeks* yang ditunjukkan di tahun 1992 menunjukkan bahwa untuk permukiman, di tahun ini nilai indeksnya berkisar antara 0 sampai dengan 0.10. Pemanfaatan untuk permukiman ini dapat ditemui terutama di bagian barat dan timur zona timur ini, sedangkan bagian tengahnya didominasi oleh lahan hijau. (lihat peta 7)

Pada tahun 1999, terlihat bahwa jelas bahwa daerah permukiman mengalami perkembangan yang cukup tinggi sejak tahun 1992. Ketiga kecamatan yang ada di zona ini mengalami perkembangan yang hampir sama, permukiman dengan nilai indeks berkisar antara 0 sampai 0.10 tersebar merata di tiga kecamatan ini. Tetapi terlihat bahwa sebagai kecamatan yang berbatasan langsung dengan Kota Yogyakarta, Banguntapan memiliki tingkat kerapatan permukiman yang lebih tinggi dibandingkan yang lainnya. Di beberapa tempat di kecamatan ini, ditemui nilai indeks sampai dengan 0.18, yang menjadikan kecamatan ini daerah dengan tingkat kerapatan tertinggi di zona utara pada tahun 1999. (lihat peta 8)

Di tahun 2006, permukiman mendominasi hampir keseluruhan zona timur ini. Perkembangan permukiman di zona ini cepat. Kisaran nilai indeks yang mendominasi zona timur ini adalah 0 sampai dengan 0.15. Untuk daerah dengan tingkat kerapatan tertinggi di zona ini berada di perbatasan Kecamatan

Banguntapan dengan kota serta daerah perbatasan antara Kecamatan Berbah dan Piyungan. Indeks di sekitar daerah tersebut mencapai nilai 0.30.(lihat peta 9)

Di zona ini terdapat dua jalur transportasi primer dan dua jalur transportasi sekunder, yaitu jalur *ringroad* timur dan jalur ke arah tenggara menuju Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul, serta jalur sekunder ke arah selatan menuju Imogiri dan jalur rencana *outer ringroad* timur. (lihat peta 2)

Di tahun 1992, daerah permukiman yang cukup luas ditemui di sekitar jalur *ringroad* timur, yaitu di daerah perbatasan kota dengan Kecamatan Banguntapan. Selain di daerah tersebut, permukiman yang cukup luas juga dapat terlihat di daerah pertemuan jalur tenggara dengan jalur yang direncanakan sebagai jalur *outer ringroad* timur yang terhubung ke jalur timur, yaitu di perbatasan kecamatan Berbah dan Piyungan.

Sedangkan di tahun 1999, permukiman yang berkembang terdapat diantara permukiman-permukiman yang telah ada sejak tahun 1992. Hal ini disebabkan banyaknya rencana-rencana pengembangan daerah-daerah perumahan baru, baik oleh pemerintah maupun swasta serta mulai bermunculnya pusat-pusat kegiatan baru di jalur utama menuju Wonosari ini. Perkembangan yang terjadi terutama di daerah sepanjang jalur tenggara ini.

Permukiman mendominasi zona timur ini di tahun 2006, terutama di sekitar jalur-jalur transportasi. Terdapat tiga titik daerah permukiman yang mempunyai tingkat kerapatan tinggi dibandingkan dengan daerah permukiman lainnya. Pertama di sekitar *ringroad* timur, daerah perbatasan kota. Titik kedua berada di bagian tengah zona timur ini, disekitar pertemuan jalur tenggara dengan sebuah jalur sekunder yang mengarah ke kawasan Bandar Udara Adi Sucipto. Dan titik permukiman ketiga berada di bagian paling timur, yaitu pertemuan jalur tenggara dengan jalur *outer ringroad* timur. Ketiga titik permukiman dengan tingkat kerapatan tertinggi tersebut berada di simpul-simpul transportasi yang menguntungkan.

Perkembangan permukiman yang terjadi di zona ini berpusat di dua titik awal perkembangan, yaitu di daerah perbatasan kota dan di daerah perbatasan Kecamatan Berbah dan Piyungan paling timur. Dari dua titik awal ini kemudian

bergerak ke bagian tengah zona, mengubah lahan hijau di daerah ini menjadi daerah permukiman.

Perkembangan dimulai dari daerah perbatasan Kecamatan Banguntapan dengan kota, tepatnya di sekitar jalur *ringroad* timur. Di daerah ini mulai berkembang daerah-daerah permukiman baru berupa perumahan-perumahan, baik perumahan teratur dan tidak teratur. Hal ini didukung oleh adanya dua perguruan tinggi swasta di daerah ini yang secara pasti ikut mendukung perkembangan permukiman di daerah ini.

Perumahan-perumahan teratur yang berada di zona ini rata-rata merupakan perumahan kelas menengah.

Selain di perbatasan Kecamatan Banguntapan dengan kota, di sekitar perbatasan Kecamatan Berbah dengan Piyungan bagian tertimur, yaitu disekitar simpul jalur tenggara dengan jalur outer *ringroad* timur juga terdapat daerah permukiman yang kemudian berkembang mengikuti daerah perbatasan, hanya saja arah perkembangannya berbeda. Bila di daerah perbatasan perkembangan yang terjadi kemudian mengarah ke timur, maka di daerah ini kebalikannya yaitu perkembangannya mengarah ke barat.

Berbeda dengan perkembangan di zona utara sudah dimulai sejak zaman Kasultanan Yogyakarta, perkembangan di zona timur ini lebih mirip dengan zona barat, dimana perkembangan zona ini dimulai sejak adanya jalur kereta api melintasi daerah ini.

D. Zona Selatan

Zona selatan ini merupakan zona terluas urutan ketiga setelah zona utara dan zona barat. Zona ini terdiri dari empat kecamatan, meliputi Kecamatan Sewon, Bantul, Pleret dan Jetis.

Untuk permukiman di tahun 1992 ini, kisaran nilai indeks permukiman yang mendominasi adalah 0 sampai dengan 0.10. Daerah permukiman ini dapat ditemukan di bagian utara zona dan bagian selatan zona. (lihat peta 7)

Distribusi nilai indeks di tahun 1999, nilai indeks yang mengidentifikasi daerah permukiman mulai meluas, terutama di bagian tengah zona. Nilai indeks permukiman yang mendominasi berkisar antara 0 sampai dengan 0.15. Nilai indeks

permukiman tertinggi ini dapat ditemukan di bagian utara zona, tengah dan bagian paling barat zona dalam luas yang sangat sempit. (lihat peta 8)

Sama seperti keadaan di zona lainnya, pada tahun 2006, nilai indeks yang menunjukkan daerah permukiman mendominasi zona selatan ini. Indeks-nya berkisar antara nilai 0 sampai dengan 0.52. Sebaran indeks ini dapat terlihat merata di zona penelitian, dengan indeks tertinggi (0.52) berada di daerah bagian utara dan tengah (lihat peta 9).

Di zona ini terdapat empat jalur transportasi, yang terdiri dari satu jalur transportasi primer dan tiga jalur sekunder. Jalur transportasi primer adalah jalur ringroad selatan sedangkan jalur sekunder meliputi jalur menuju Parangtritis, jalur menuju Samas dan jalur menuju Imogiri.



Gambar 4.5 *Ringroad* selatan

Di tahun 1992, daerah permukiman tidak terlalu banyak ditemui di zona ini. Dibandingkan dengan zona lainnya, daerah perbatasan zona ini dengan kota pun tidak dipadati oleh daerah permukiman. Daerah permukiman hanya terlihat di bagian tengah zona, yaitu di sekitar ketiga jalur sekunder tersebut, di Kecamatan Bantul dan Jetis. Keadaan yang sangat jauh berbeda jika dibandingkan dengan keadaan permukiman di zona utara pada tahun yang sama.

Terjadi perkembangan permukiman yang cukup signifikan pada tahun 1999. Daerah permukiman lebih luas dengan tingkat kerapatan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan tahun 1992. Bagian utara zona, yaitu daerah perbatasan kota terlihat mulai didominasi oleh permukiman, begitu pula keadaan di sekitar

jalur-jalur transportasi yang ada. Untuk daerah sekitar jalur ringroad selatan, sebagian besar masih didominasi oleh lahan hijau berupa persawahan.

Disekitar jalur-jalur transportasi ini mulai bermunculan daerah-daerah permukiman baru, terlebih yang bersifat permukiman teratur yang dibangun oleh pihak pengembang (*Developer*). Daerah permukiman telah mengalami perkembangan yang cukup pesat di tahun 2006 ini, terutama di Kecamatan Sewon dan Bantul.

Perumahan yang berada di zona ini merupakan permukiman kelas menengah. Hanya sedikit perumahan yang ditemui di zona ini, ini karena kurang menjanjikannya zona ini dilihat dari kelengkapan fasilitas yang ada.

Secara umum, Kecamatan Sewon lebih padat daerah permukimannya bila dibandingkan dengan Kecamatan Bantul yang merupakan ibukota kabupaten, selain karena perbedaan besarnya pengaruh yang didapatkan dari kota, tetapi juga berkaitan dengan kedudukan dan fungsi daerah dalam sistem pengembangan kota-kota yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Kecamatan Sewon duduk di hirarki II, yaitu melayani daerah lainnya dalam lingkup sub regional serta kota-kota lain yang potensial berada dalam jalur yang menghubungkan dengan Jawa Tengah, sedangkan Kabupaten Bantul berada dalam hirarki III yang hanya melayani dalam skala pelayanan lokal untuk daerah sekitarnya. (lihat peta 13)

Perkembangan permukiman di zona selatan ini termasuk lambat jika dibandingkan dengan zona lainnya. Hal ini berkaitan dengan kedudukan daerah selatan yang pada zaman kasultanan Yogyakarta di peruntukkan sebagai daerah pribadi anggota kasultanan, sehingga masyarakat merasa segan untuk bermukim di daerah tersebut.

Selain itu, lambatnya perkembangan di zona selatan ini juga disebabkan oleh kurangnya daya tarik. Di zona ini tidak terdapat perguruan tinggi ataupun pusat-pusat kegiatan, khususnya perdagangan yang dapat menarik banyak orang untuk datang.

Pola perkembangan permukiman di zona selatan ini juga sedikit dipengaruhi oleh poros imajiner utara-selatan, yaitu arah perkembangannya menuju selatan. Selain itu, perkembangan permukiman di zona ini juga sangat

dipengaruhi oleh jalur transportasi yang ada, sehingga pola besarnya adalah linear mengikuti jalur transportasi menuju ke selatan.

4.2.2 Sintesa Perkembangan Permukiman

Secara umum, dalam pola perkembangan di daerah penelitian masih dapat dirasakan konsep keruangan Jawa kuno yang telah lama dianut oleh Kasultanan Yogyakarta. Dimana konsep keruangan tersebut berpusat pada poros utara selatan yang menghubungkan Parangkusumo- Panggung Krapyak – Kraton – Tugu dan Gunung Merapi dalam satu garis lurus.

Pada awal perkembangannya, permukiman di kota Yogyakarta cenderung memusat pada poros besar utara-selatan. Permukiman-permukiman berupa kampung tempat tinggal penduduk lambat laun tumbuh di sekitar poros yang melintasi istana dari ujung ke ujung dan alun-alun utara, jalan Malioboro, kemudian ke Tugu, dan akhirnya terus bergerak ke utara.

Fungsi daerah utara sebagai pintu masuk membuat daerah ini semakin berkembang dibandingkan dengan daerah lainnya, terutama daerah selatan yang letaknya sedikit terisolasi karena berbatasan langsung dengan Laut Selatan. Daerah timur dan barat berkembang ketika jaringan rel kereta api yang melintasi kedua daerah ini selesai pada awal abad ke-19.

Walaupun begitu, seiring dengan berjalannya waktu dan semakin berkembangnya zaman, konsep tersebut mulai luntur. Walaupun dalam ketetapan tata ruang wilayah, pemerintah daerah berusaha untuk tetap menerapkan nilai-nilai yang terkandung dalam konsep tata ruang tersebut, tetapi tetap saja perkembangan yang terjadi akibat adanya kutub-kutub pertumbuhan baru tidak dapat dibendung. Pertumbuhan yang luar biasa cepat di pusat kota memaksa perkembangan yang terjadi daerah pinggiran kota jga bergerak cepat. Dari pembahasan yang dilakukan sebelumnya, terlihat bahwa perkembangan permukiman yang terjadi di zona-zona penelitian mulai mengindahkan kedudukan semulanya, dalam artian tidak berpusat pada poros yang ada, dan mulai berorientasi pada kutub-kutub baru. Secara visual, perkembangan di daerah penelitian dapat dimodelkan seperti pada gambar 3 dan gambar 4.

Secara garis besar, sifat dari perkembangan permukiman di daerah penelitian dipengaruhi oleh jalur-jalur transportasi yang ada dan juga adanya daya tarik di daerah tersebut, misalkan seperti kampus-kampus ataupun pusat kegiatan. Awalnya karena tersedianya jalur transportasi yang memadai, kemudian bermunculannya titik-titik penarik pendatang seperti perguruan-perguruan tinggi, atau pembangunan pusat-pusat kegiatan yang juga menarik pendatang.

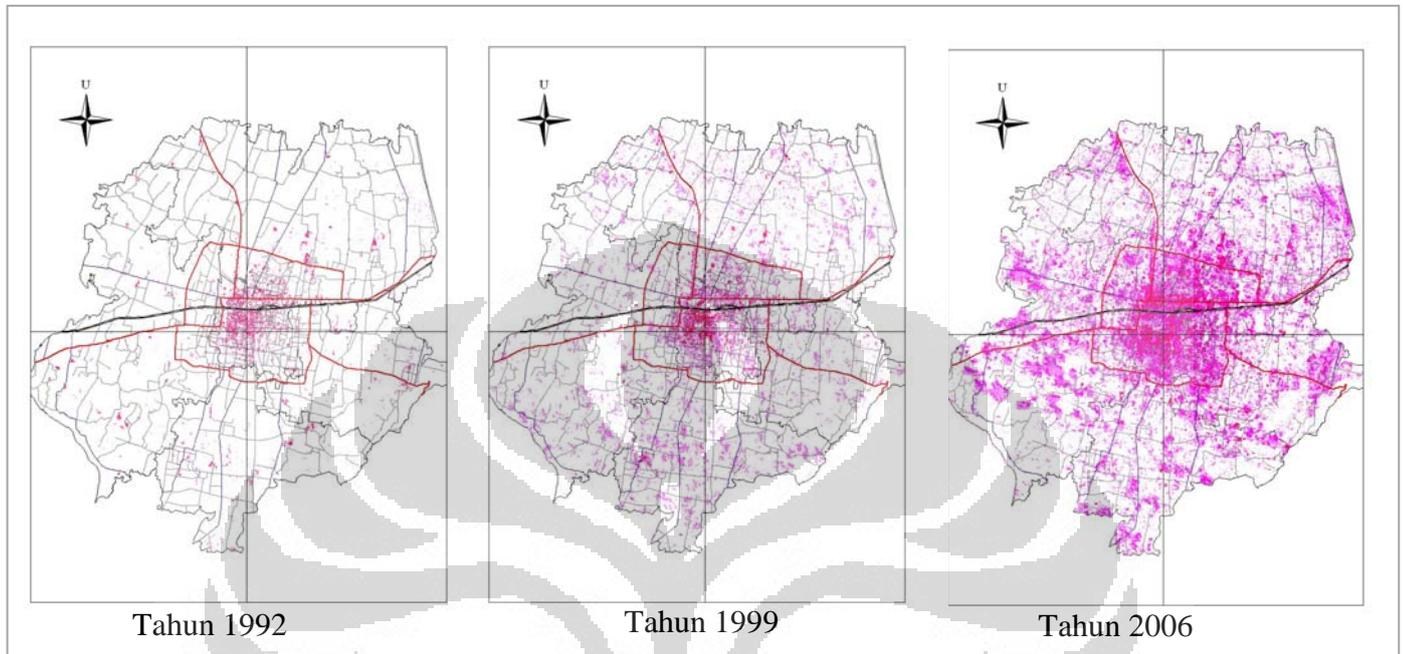
Namun terkadang terjadi beberapa pengecualian. Di jalur ringroad Yogyakarta ini, daerah sekitarnya yang perkembangan permukimannya berubah dengan cepat hanya di jalur ringroad utara saja, karena di zona ini pada awalnya sudah berkembang dengan baik.

Di jalur ringroad yang lainnya, daerah sekitarnya masih didominasi oleh lahan hijau yaitu persawahan, terutama di jalur ringroad selatan. Hanya di beberapa titik tertentu saja, daerah sekitar ringroad tersebut merupakan permukiman. Hal ini dikarenakan fungsi utama dari jalur itu sendiri. Jalur ringroad merupakan sebuah jalur cepat bebas hambatan, artinya jalur ini merupakan jalur cepat yang dibuat untuk mengalihkan kendaraan-kendaraan berat seperti truk-truk ataupun bis-bis besar supaya tidak masuk ke dalam kota. Karena jalur yang ada merupakan jalur cepat, oleh karena itu daerah disekitar jalur ini kurang cocok untuk dijadikan daerah permukiman teratur. Biasanya permukiman di sekitar jalan ini merupakan permukiman tidak teratur milik penduduk setempat.

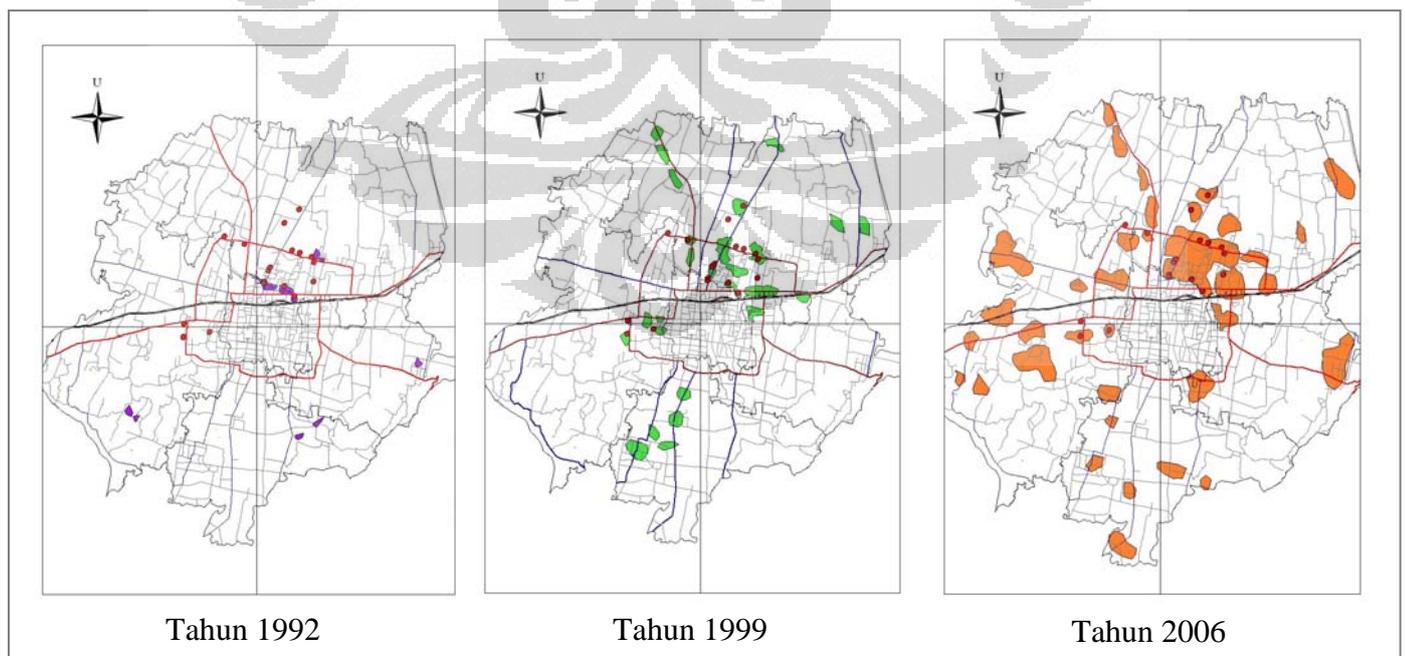
Sifat perkembangan permukiman di daerah penelitian ini adalah perkembangan memanjang mengikuti jalur transportasi. Untuk kasus daerah pinggiran kota Yogyakarta ini, pada awal perkembangannya, sifat memanjang ini dipengaruhi poros imajiner utara-selatan.

Selain bersifat memanjang, perkembangan permukiman yang terjadi di daerah penelitian juga mempunyai sifat perkembangan konsentris. Dimana secara keseluruhan, perkembangan yang terjadi di daerah pinggiran kota ini tidak dapat dipisahkan dari fungsi kota Yogyakarta sebagai pusatnya. Permukiman yang berada di luar kota terlihat menyatu dan kompak dengan kota pusatnya, bahkan dapat disebut sebagai daerah kekotaan. Lihat saja di daerah-daerah perbatasan antara kota Yogyakarta dengan kabupaten Sleman, tepatnya di kecamatan Depok,

dimana batas administrasi antara kedua daerah tersebut tidak jelas karena sama-sama disebut sebagai kota.



Gambar 4.6 Sebaran Permukiman Berdasarkan Urban Indeks di Wilayah Penelitian



Gambar 4.7 Sebaran Permukiman di Wilayah Penelitian

Perkembangan dengan sifat konsentris ini, memunculkan sebuah konsekuensi keruangan kota, yaitu *Under Bounded City (UBC)*. *Under Bounded City* merupakan sebuah bentuk keruangan kota dimana sebagian besar batas-batas fisik kota (kenampakan fisik kota) berada jauh di luar batas-batas yuridis administratif kota, yaitu kota Yogyakarta. Contohnya, Universitas Gadjah Mada disebut berlokasi di kota Yogyakarta karena terlihat menyatu dan kompak dengan kota Yogyakarta, tetapi pada kenyataannya secara administrasi terletak di kecamatan Depok, kabupaten Sleman.

Pada awal periode pengamatan, arah perkembangan permukiman di daerah penelitian ini masih dipengaruhi oleh konsep poros imajiner, dimana perkembangan permukiman awalnya mengarah ke arah utara dan selatan. Kemudian dari timur ke barat ketika jaringan rel kereta api lintas Jawa selesai dibangun. Walaupun kini, arah perkembangan yang terjadi lebih dipengaruhi oleh keberadaan kutub-kutub penarik, tetapi secara garis besar arah perkembangannya masih mengikuti konsep awalnya.

Perkembangan permukiman yang terjadi akan mempengaruhi bentuk kota yang ada. Berdasarkan sifat dan arah perkembangan permukiman yang terjadi maka bentuk kota yang ada di dalam daerah penelitian adalah bentuk yang tidak kompak. Bentuk ini merupakan perwujudan fisik kota dimana areal fisik kotanya tidak membentuk satuan yang utuh dan diantarai oleh kenampakan terbuka yang cukup luas.

4.2.3 Variabel Dominan

Berdasarkan analisis yang dilakukan sebelumnya, diketahui bahwa diantara variabel-variabel yang turut mendukung perkembangan daerah pinggiran kota Yogyakarta, selain variabel jaringan jalan, variabel yang paling dominan adalah adanya pusat-pusat kegiatan masyarakat, baik berupa perguruan-perguruan tinggi, pusat perniagaan, ataupun pusat pemerintahan.

Di beberapa zona, terlihat bahwa perkembangan permukiman yang terjadi dipicu oleh adanya perguruan-perguruan tinggi yang berlokasi di zona tersebut. Contohnya, kecamatan Depok di zona utara. Di kecamatan ini terdapat kurang lebih 23 perguruan tinggi, baik negeri atau swasta, yang membuat kecamatan ini

menjadi kecamatan dengan perkembangan permukiman yang sangat pesat dan juga menjadikannya sebagai kecamatan dengan tingkat kepadatan permukiman tertinggi.

Hal ini juga terlihat di daerah *ringroad* barat, dimana keberadaan kampus Universitas Muhammadiyah Yogyakarta sangat mempengaruhi perkembangan di daerah tersebut. Kampus ini memicu timbulnya daerah-daerah permukiman baru akibat banyaknya mahasiswa yang berdatangan ke daerah ini.

Beberapa pengembang swasta menggunakan variabel keberadaan kampus-kampus ini sebagai daya tarik tersendiri bagi permukiman baru yang sedang dikembangkannya, hal ini terlihat di beberapa daerah sekitar *ringroad* utara.

Sedangkan di beberapa bagian zona lain, perkembangan permukiman yang terjadi dipengaruhi oleh adanya pusat kegiatan perniagaan. Contohnya seperti di jalan raya Magelang. Daerah ini mulai tumbuh menjadi salah satu kawasan perniagaan ketika kantor pusat TVRI DIY dipindahkan ke daerah ini. Sejak itu, daerah sekitarnya mulai bermunculan fasilitas-fasilitas pendukungnya.

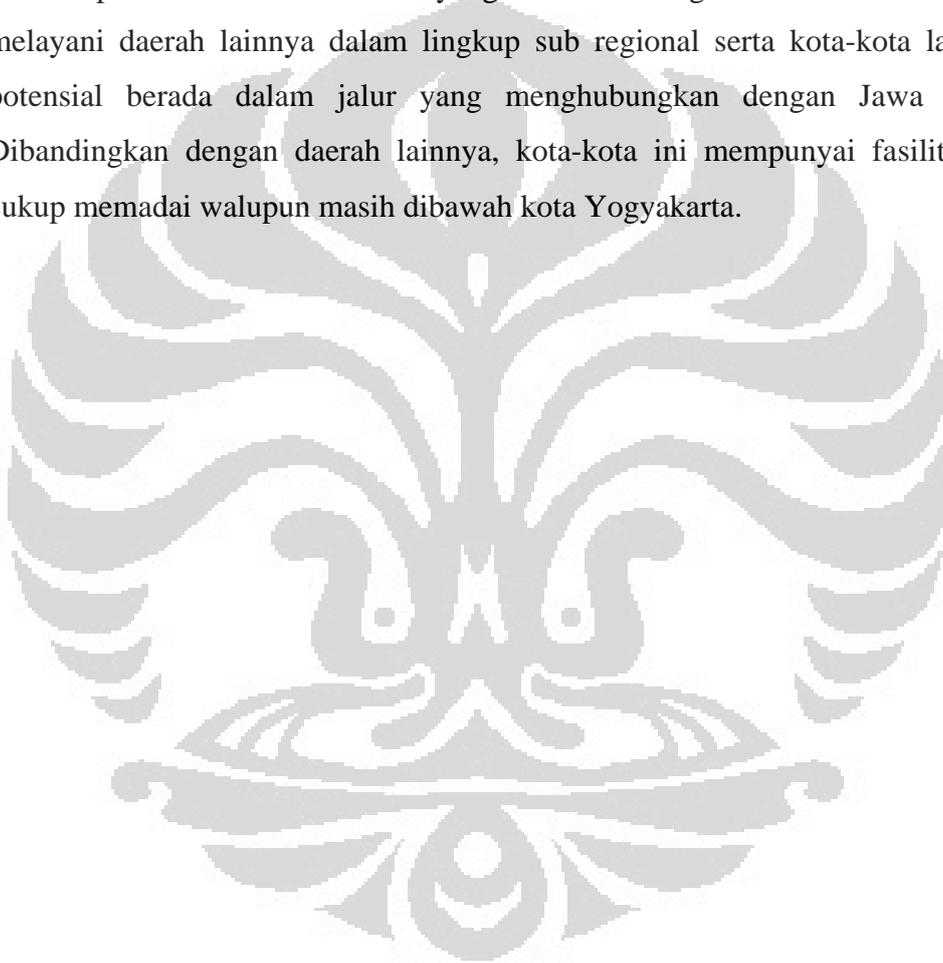
Begitu pula dengan Jalan Solo, sebagai jalur penghubung kota dengan bandara utama Yogyakarta, daerah di sekitar jalur ini pun mulai berkembang menjadi sebuah kawasan perniagaan. Dimulai dengan munculnya hotel-hotel, hingga sampai pusat-pusat pembelanjaan besar. Kini, jalan Solo merupakan salah satu kawasan niaga yang sangat menjanjikan.



Gambar 4.8 Salah satu pusat perbelanjaan di Jalan Solo

Penetapan pusat-pusat pelayanan lokal sebagai pendukung kota Yogyakarta juga ikut memicu perkembangan di daerah itu sendiri. Pusat-pusat pelayanan lokal yang ditetapkan dalam RUTRD menjanjikan fasilitas-fasilitas publik yang dianggap memadai dan hampir setara dengan kota Yogyakarta sendiri. Keberadaan fasilitas-fasilitas tersebutlah yang menarik hingga mulai banyak bermunculan permukiman-permukiman baru.

Hal ini dapat terlihat di daerah kota Wates dan kota Sleman. Kedua kota ini merupakan ibukota kecamatan yang berstatus sebagai kota hirarki II berfungsi melayani daerah lainnya dalam lingkup sub regional serta kota-kota lain yang potensial berada dalam jalur yang menghubungkan dengan Jawa Tengah. Dibandingkan dengan daerah lainnya, kota-kota ini mempunyai fasilitas yang cukup memadai walupun masih dibawah kota Yogyakarta.



BAB V

KESIMPULAN

Perkembangan permukiman di daerah penelitian bersifat konsentris dan memanjang mengikuti jalur transportasi dengan membentuk suatu kota yang tidak kompak. Dengan arah perkembangan permukiman di daerah penelitian ini awalnya mengarah ke arah utara dan selatan, kemudian dari timur ke barat. Walaupun kini arah perkembangan yang terjadi lebih dipengaruhi oleh keberadaan kutub-kutub penarik tetapi secara garis besar arah perkembangannya masih mengikuti konsep awalnya.

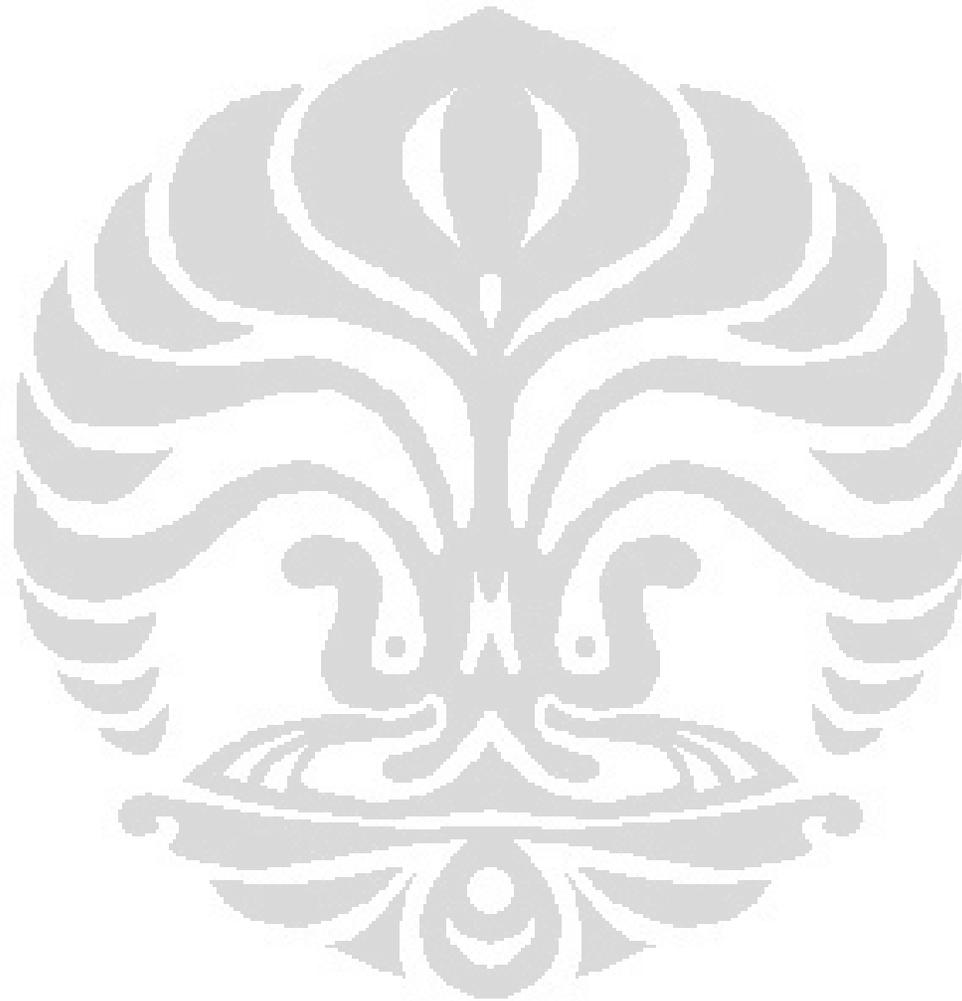
Sedangkan diantara variabel-variabel yang turut mendukung perkembangan daerah pinggiran kota Yogyakarta, selain variabel jaringan jalan, variabel yang paling dominan adalah adanya pusat-pusat kegiatan masyarakat, baik berupa perguruan-perguruan tinggi, pusat perniagaan, ataupun pusat pemerintahan. Keberadaan fasilitas-fasilitas ini akan memicu timbulnya aktifitas lain yang pada akhirnya akan menarik banyak orang kedaerah ini.

Daftar Pustaka

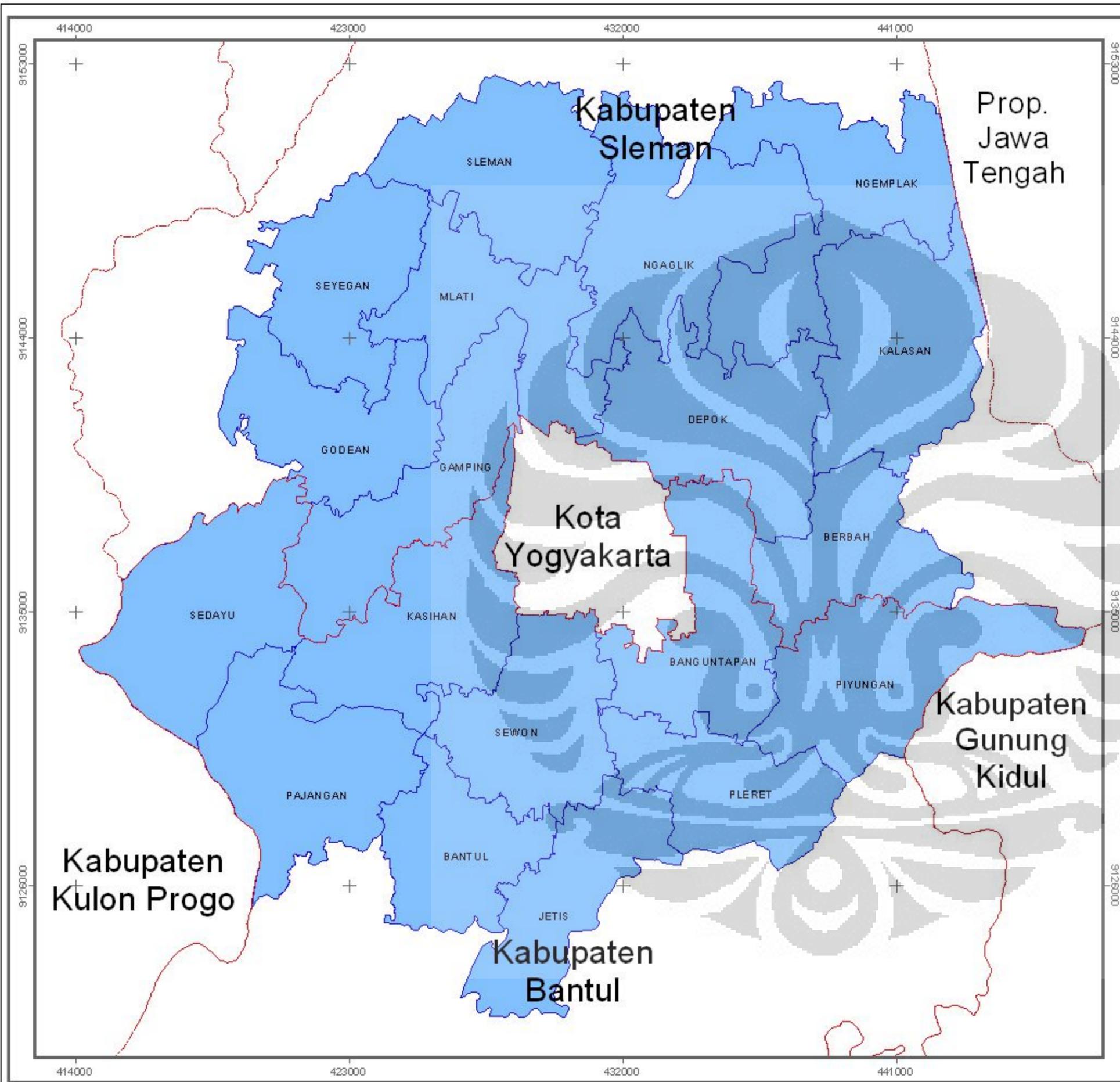
- Alfian, Magdalia. *Kota dan Permasalahannya*. 2007. 02 Oktober 2007.
<http://www.bksnt-jogja.com/bsnt/download>
- Anonimous. *Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta Nomor 5 Tahun 1991 Tentang Rencana Detai Tata Ruang Kota Kotamadya Daerah Tingkat II Yogyakarta 1990-2010*. 1991. 06 Januari 2008.
<http://www.birohukum.pemda-diy.go.id/data/perda>
- Anonimous. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1992 Tentang Perumahan dan Permukiman*. 1992. 06 Januari 2008.
<http://www.wg-tenure.org/file/uu241992>
- Bintarto, R. *Pengantar Geografi Kota*. Yogyakarta : U.P Spring.1977.
- Bintarto, R. *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Jakarta : Ghalia Indonesia. 1983.
- Daldjoeni. *Geografi Kota dan Desa*. Bandung : Alumni. 1897.
- Danang, Agung. *Skripsi Sarjana Fakultas Geografi: Dinamika Penggunaan Lahan di Sepanjang Kanan Kiri Jalan Kaliurang*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 2003.
- Giyarsih, Sri Rum. *Gejala Urban Sprawl Sebagai Pemicu Proses Densifikasi Permukiman di Daerah Pinggiran Kota (Urban Fringe Area) : Studi Kasus Kota Yogyakarta*. 2004. 03 September 2007
http://www.elisa.ugm.ac.id/files/sri_rum
- Koestoer, Raldi Hendro. *Perspektif Lingkungan Desa-Kota : Teori dan Kasus*. Jakarta : UI Press. 1997
- Koestoer, Raldi Hendro, dkk. *Dimensi Keruangan Kota : Teori dan Kasus*. Jakarta : UI Press. 2001
- “Land Use at the Rural Urban Fringe.” Geobytes Library Online. 2004. 07 Januari 2008.
<http://www.geobytes.org.uk/files>
- Mawarsa, Djaka dan Kuswaji Dwi Priyono. *Analisis Karakteristik Permukiman Desa-desa Pesisir di Kabupaten Kulonprogo*. Forum Geografi Volume 21 no 1, Juli 2007. 13 Januari 2008.
<http://eprints.ums.ac.id/607/01/djaka-kuswadi.pdf>
- “Measuring Density: Working Definitions for Residential Density and Building Intensity.” 2003. University of Minnesota. 25 Januari 2008.

- Moerdjoko. *Alun-alun: Ruang Publik Bersejarah dan Konservasi*. Jakarta : Universitas Trisakti. 2005.
- Muhlisin. *Daerah Periurban*. Jurnal Dinamika Permukiman Volume I/Mei 2005. 07 Januari 2008.
- Rieza, M. *Skripsi Sarjana Departemen Geografi: Perkembangan Wilayah Terbangun Kota Jakarta 1990-2005*. Depok: Universitas Indonesia. 2007.
- Suryo, Djoko. *Penduduk dan Perkembangan Kota Yogyakarta 1900-1990*. 2004. 03 September 2007.
<http://www.indie-indonesie.nl/content/document>
- Yunus, Hadi Sabari. *Permasalahan Daerah Urban Fringe dan Alternatif Pemecahannya*. Fakultas Geografi Universitas Gadjah. 1987.
- Yunus, Hadi Sabari. *Beberapa Determinan Perkembangan Permukiman Kota (Dampak dan Pengelolaannya)*. Fakultas Geografi Universitas Gadjah. 1987.
- Yunus, Hadi Sabari. *Manajemen Kota : Perspektif Spasial*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar. 2005.
- Yunus, Hadi Sabari. *Problematika Perkembangan Fisik Kota (Acuan Khusus Daerah Urban Fringe)*. Makalah pada Forum Seminar Nasional Mengenai Fenomena Perkembangan Fisik Kota, Universitas Diponegoro. 2006

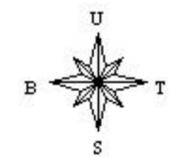
No	Zona	Nama Perumahan	Lokasi	No	Zona	Nama Perumahan	Lokasi
1	Barat	Puri Ambarketawang Permai	Ambarketawang	30	Utara	Taman Pesona Asri	Jalan Kaliurang
2	Barat	Villa Bukit Asri	Kasih	31	Utara	Palagan Asri	Sariharjo
3	Barat	Sedayu Graha Yasa	Gamping	32	Utara	Palagan Asri 2	Sariharjo
4	Barat	Griya Mahkota	Jalan Godean	33	Utara	Monjali Graha Yasa	Sariharjo
5	Barat	Purimas Indah	Godean	34	Utara	Gejayan Town House	Gejayan
6	Barat	Pondok Bumi Gemilang	Godean	35	Utara	Taman Shafira Asri	Jalan Magelang
7	Barat	Godean Permai	Jalan Godean	36	Utara	Candi Indah	Condong Catur
8	Barat	Graha Sedayu				Condong Catur	
8	Barat	Sejahtera	Balecat	37	Utara	Regency	Condong Catur
9	Barat	Griya Ananda	Sendangtirto	38	Utara	Permata Damar Permai	Sariharjo
10	Barat	Puri Bilhaq	Sidomoyo	39	Utara	Purimas Candi	Sinduharjo
11	Barat	Griya Taman Asri 2	Taman Tirto	40	Utara	Candi Asri	Sardono Harjo
12	Barat	Titi Bumi Asri	Gamping	41	Utara	Griya Impian	Sariharjo
13	Barat	Griya Palembang Indah	Godean	42	Utara	Griya Madani	Sardono Harjo
14	Barat	Permata Godean	Sidokarto	43	Utara	Taman Modena	Jalan Kaliurang
15	Barat	Bantulan	Sidoarum	44	Utara	Balemas Permai	Sariharjo
16	Barat	Banyumeneng	Gamping	45	Utara	Permata Hijau	Ngaglik
17	Barat	Munggur	Sidoarum	46	Utara	The Residence	Condong Catur
18	Barat	Mejing	Ambarketawang	47	Utara	The Casa Grande	Condong Catur
19	Barat	Griya Mahkota Godean	Godean	48	Utara	Kemala Regency	Jombor
20	Utara	Perumahan Banteng	Jalan Kaliurang	49	Utara	Taman Teratai	Sardono Harjo
21	Utara	Merapi View	Jalan Kaliurang	50	Utara	Taman Athaya	Sumberdadi
22	Utara	Griya Taman Asri	Pendowoharjo	51	Utara	Citra Pratama	Sendangdadi
23	Utara	Merapi Regency	Sardono Harjo	52	Utara	Tiara Anyelir	Sariharjo
24	Utara	Anggajaya Residence	Condongcatur	53	Utara	Puri Walet	Sariharjo
25	Utara	Griya Pitaloka	Wedomartani	54	Utara	Bale Agung	Sardono Harjo
26	Utara	Griya Kuantan 3	Jombor	55	Utara	Buana Asri Village	Sariharjo
27	Utara	Ayodya Citra	Maguwoharjo	56	Utara	Graha Gading Pratama	Sariharjo
28	Utara	Mitra Land Estate	Condongcatur	57	Utara	Palem Sewu Estate	Sardono Harjo



No	Zona	Nama Perumahan	Lokasi	No	Zona	Nama Perumahan	Lokasi
59	Utara	Cipta Jogja Elegance	Sariharjo	84	Utara	Taman Kuantan	Sendangdadi
60	Utara	Taman Anggrek	Wedomartani	85	Utara	Graha Sativa Kadirojo	Purwomartani
61	Utara	Citra Alam Sejahtera	Minomartani	86	Utara	Krapyak	Triharjo
62	Utara	Vila Persada Mulia	Sardono Harjo	87	Utara	Blotan	Wedomartani
63	Utara	Griya Harapan Mulia	Condong Catur	88	Utara	Jongke Kidul	Sendangdadi
64	Utara	Griya Pesona Mulia	Condong Catur	89	Utara	Panggung	Trihanggo
65	Utara	Anggajaya Permai	Condong Catur	90	Utara	Taman Palem	Catur Tunggal
66	Utara	The Nayan Residence	Maguwoharjo	91	Utara	Bima Asri	Sinduadi
67	Utara	Mutiara Seturan	Catur Tunggal	92	Utara	Taman Citra Loka	Sariharjo
68	Utara	Mutiara Palagan	Sariharjo	93	Utara	Permata Kaliurang	Sardono Harjo
69	Utara	Puri Laras	Sardono Harjo	94	Utara	The Boogar Villas	Sardono Harjo
70	Utara	Jogja Town House 2	Catur Tunggal	95	Selatan	Bumi Mandiri Wirokerten	Wirokerten
71	Utara	Pasadena Residence	Maguwoharjo	96	Selatan	Pondok Idaman	Trimulyo
72	Utara	Griya Purwo Indah	Purwomartani	97	Selatan	Sewon Residence Griya Wirokerten	Jalan Bantul
73	Utara	Griya Lemponsari	Sariharjo	98	Selatan	Sejahtera	Giwangan
74	Utara	Candi Sardono Harjo	Sardono Harjo	99	Selatan	Griya Murangan Asri	Trimulyo
75	Utara	Tegalrejo Indah	Taman Martani	100	Timur	Jogja Regency Estate	Banguntapan
76	Utara	Juwangen Indah	Purwomartani	101	Timur	Janti View	Banguntapan
77	Utara	Pesona Kaliurang	Sardono Harjo	102	Timur	Purimas Kotagede	Baturetno
78	Utara	Sleman Pratama	Trimulyo	103	Timur	Purimas Citra Gemilang	Potorono
79	Utara	Jombor Pratama 2	Sendangdadi	104	Timur	Purimas Sakinah	Baturetno
80	Utara	Ngangkrak	Sardono Harjo	105	Timur	Cantik Permai	Banguntapan
81	Utara	Villa Arsita	Sariharjo	106	Timur	Sendang Tirta Pratama	Sendangtirta
82	Utara	Pondok Prima Asri	Wedomartani	107	Timur	Purimas Bandara	Banguntapan
83	Utara	Kadirojo 1	Purwomartani	108	Timur	Tiara Griya Adisucipto	Banguntapan



Administrasi Daerah Penelitian

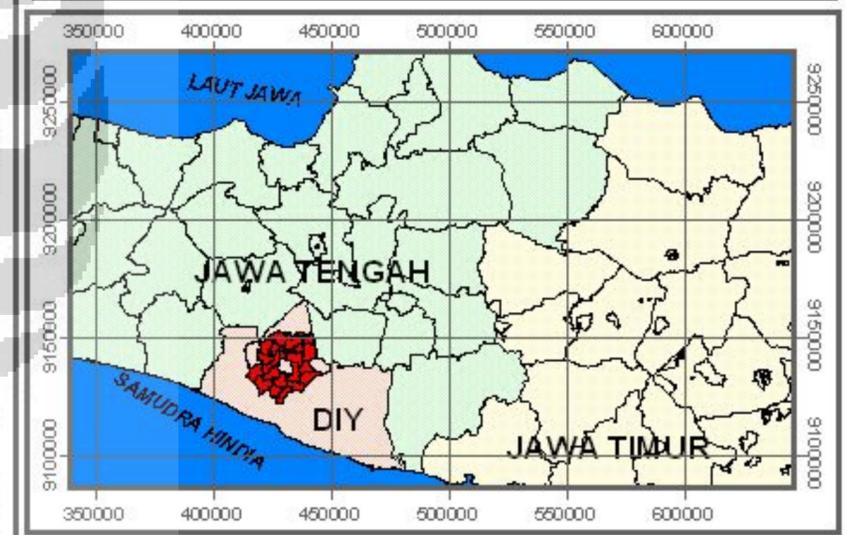


1:135000

PETA 1

Keterangan:

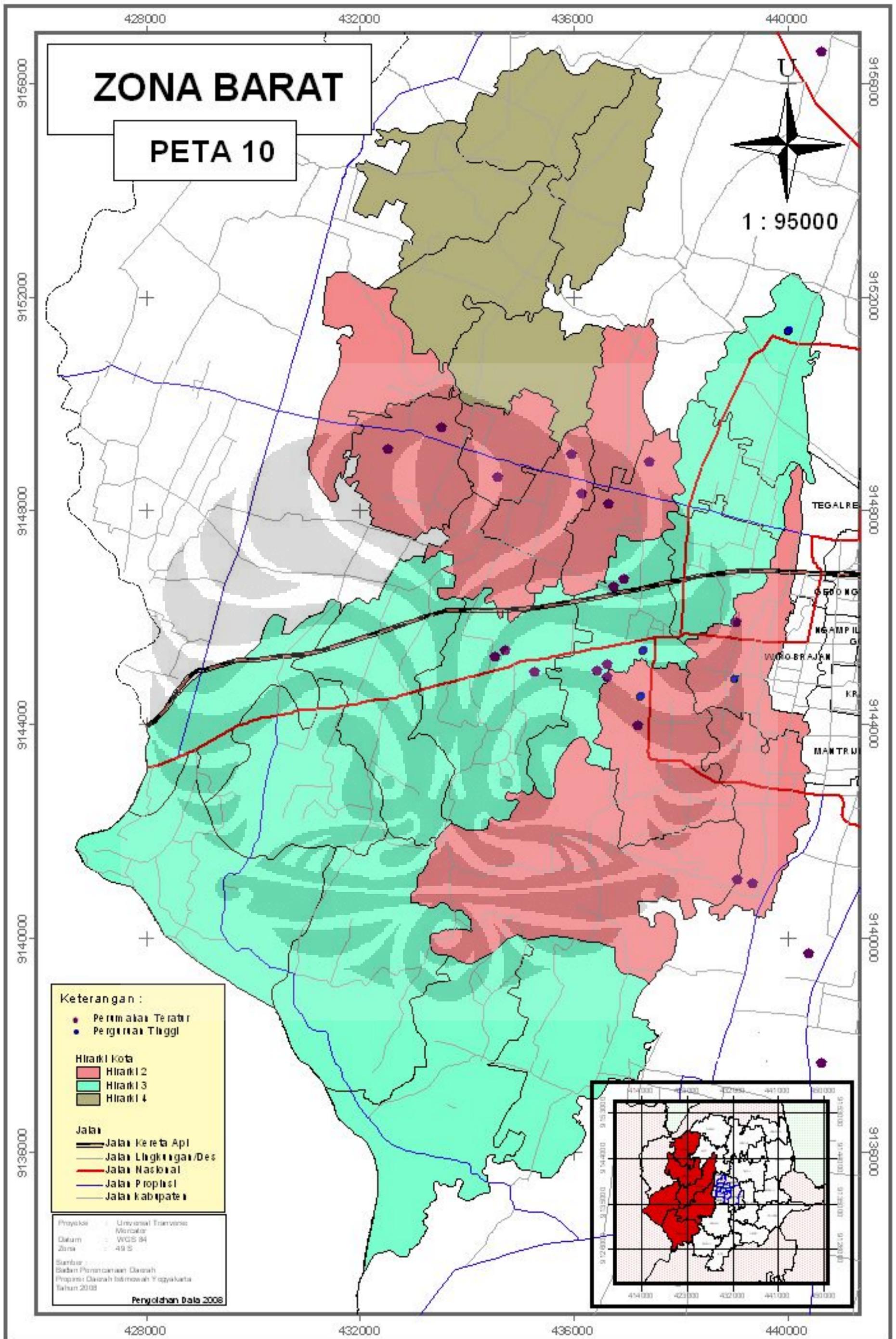
- Batas Kabupaten
- Wilayah Penelitian



Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

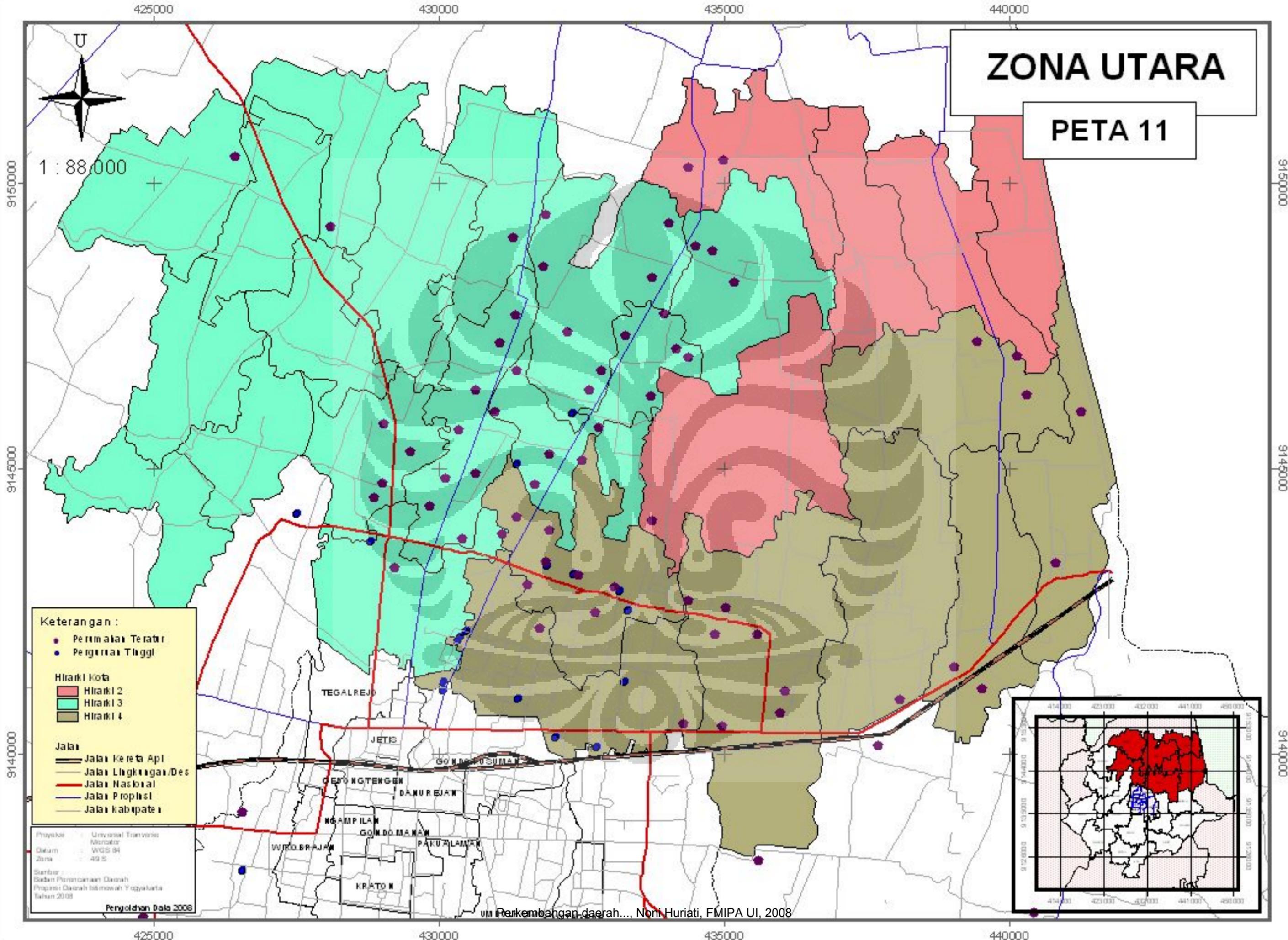
Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



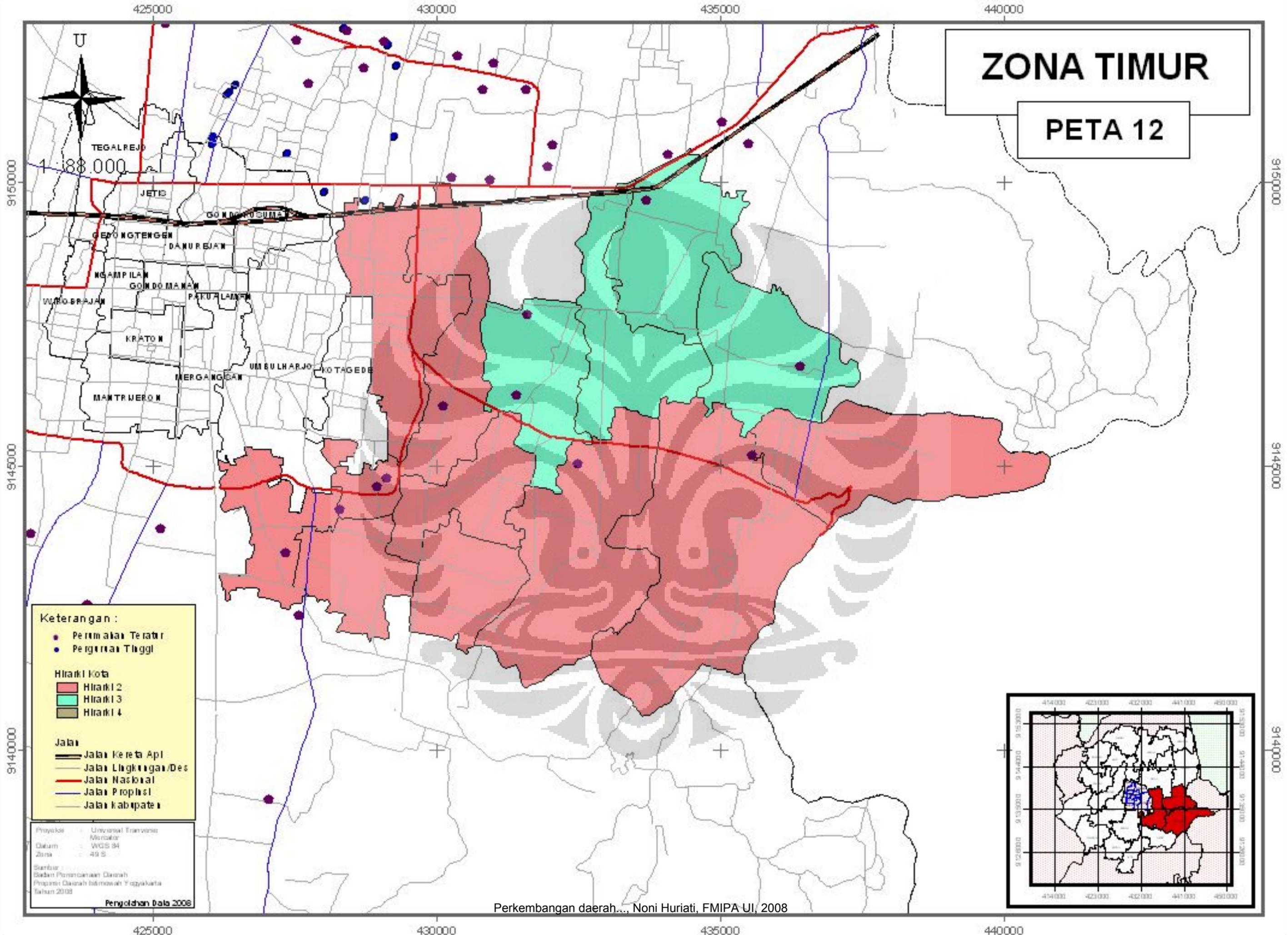
ZONA UTARA

PETA 11



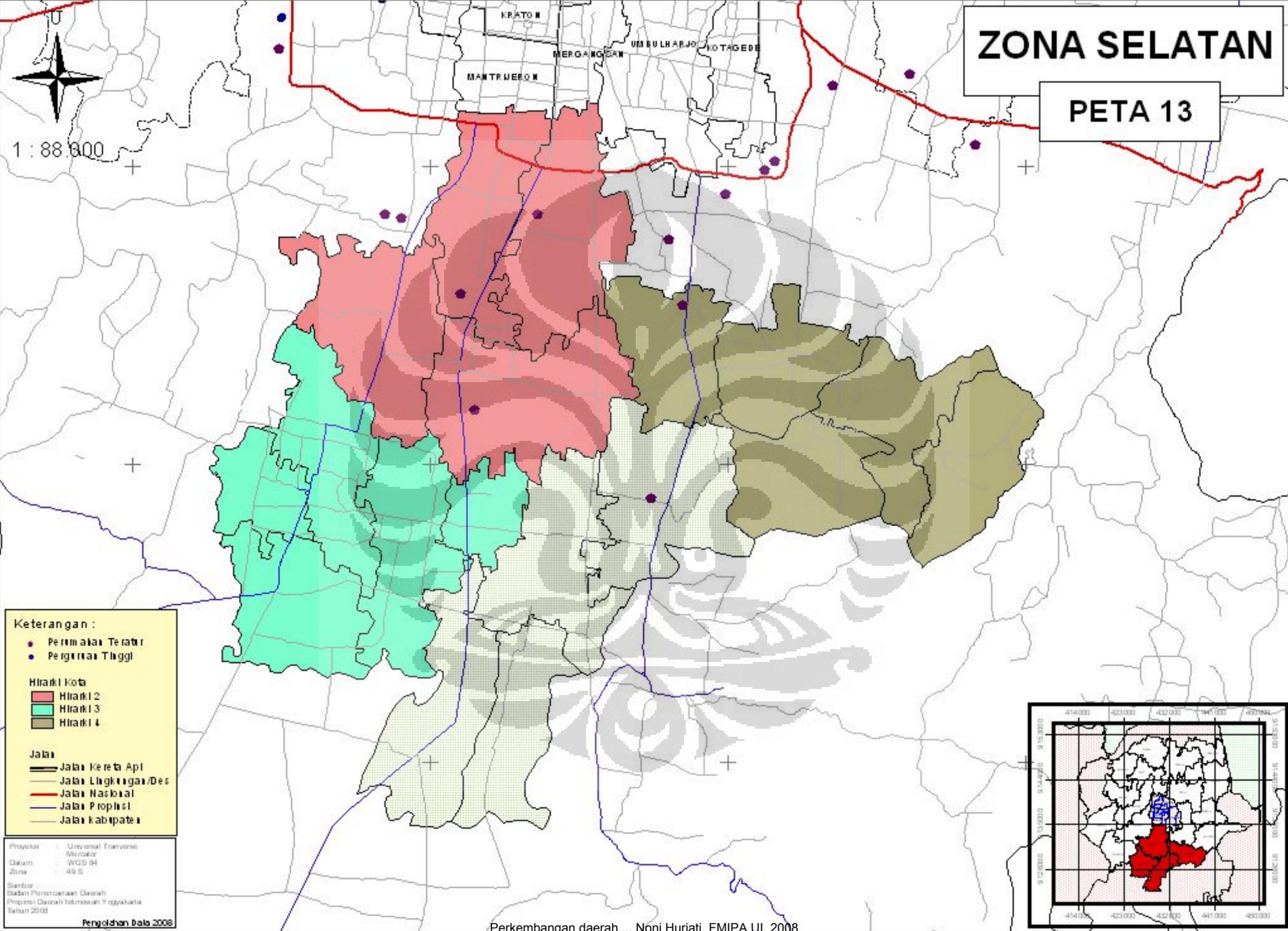
ZONA TIMUR

PETA 12



ZONA SELATAN

PETA 13

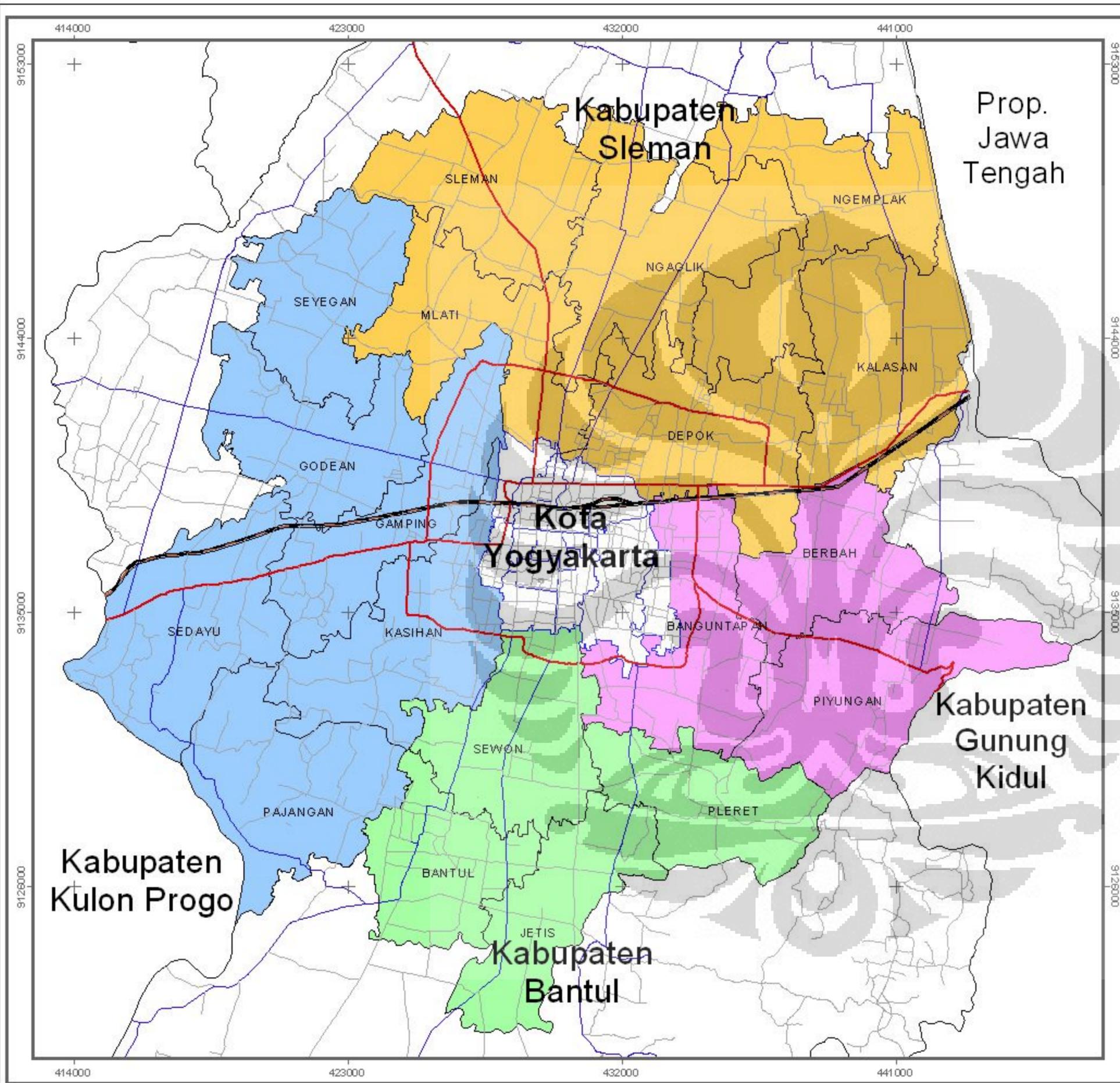


- Keterangan :**
- Perumahan Teratur
 - Perumahan Tidak Teratur
- Hirarki Kota**
- Hirarki 2 (Red)
 - Hirarki 3 (Green)
 - Hirarki 4 (Brown)
- Jalan**
- Jalan Kereta Api
 - Jalan Lingkar/Des
 - Jalan Nasional
 - Jalan Propinsi
 - Jalan Kabupaten

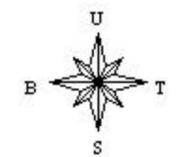
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
Datum : WGS 84
Zona : 49 S

Sumber : Badan Perencanaan Daerah
Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
Tahun 2008

Penyediaan Data 2008



Zona Analisis Daerah Penelitian

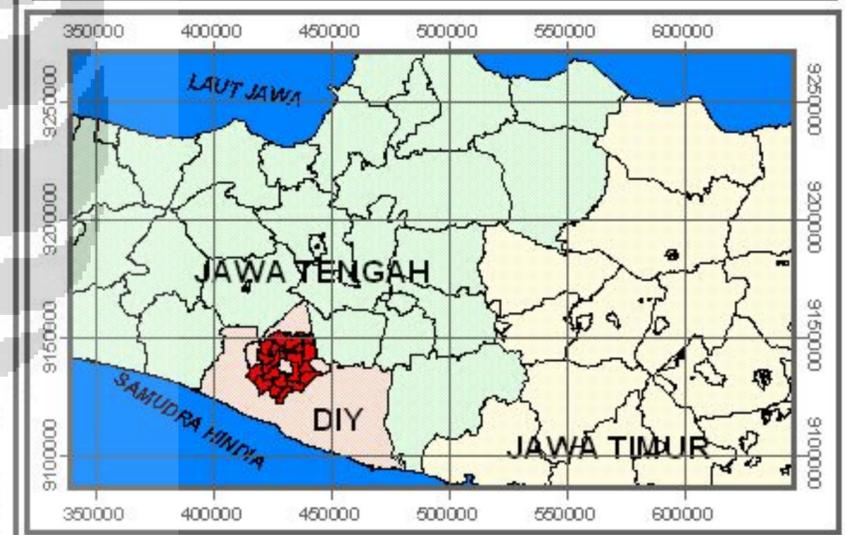


1:135000

PETA 2

Keterangan:

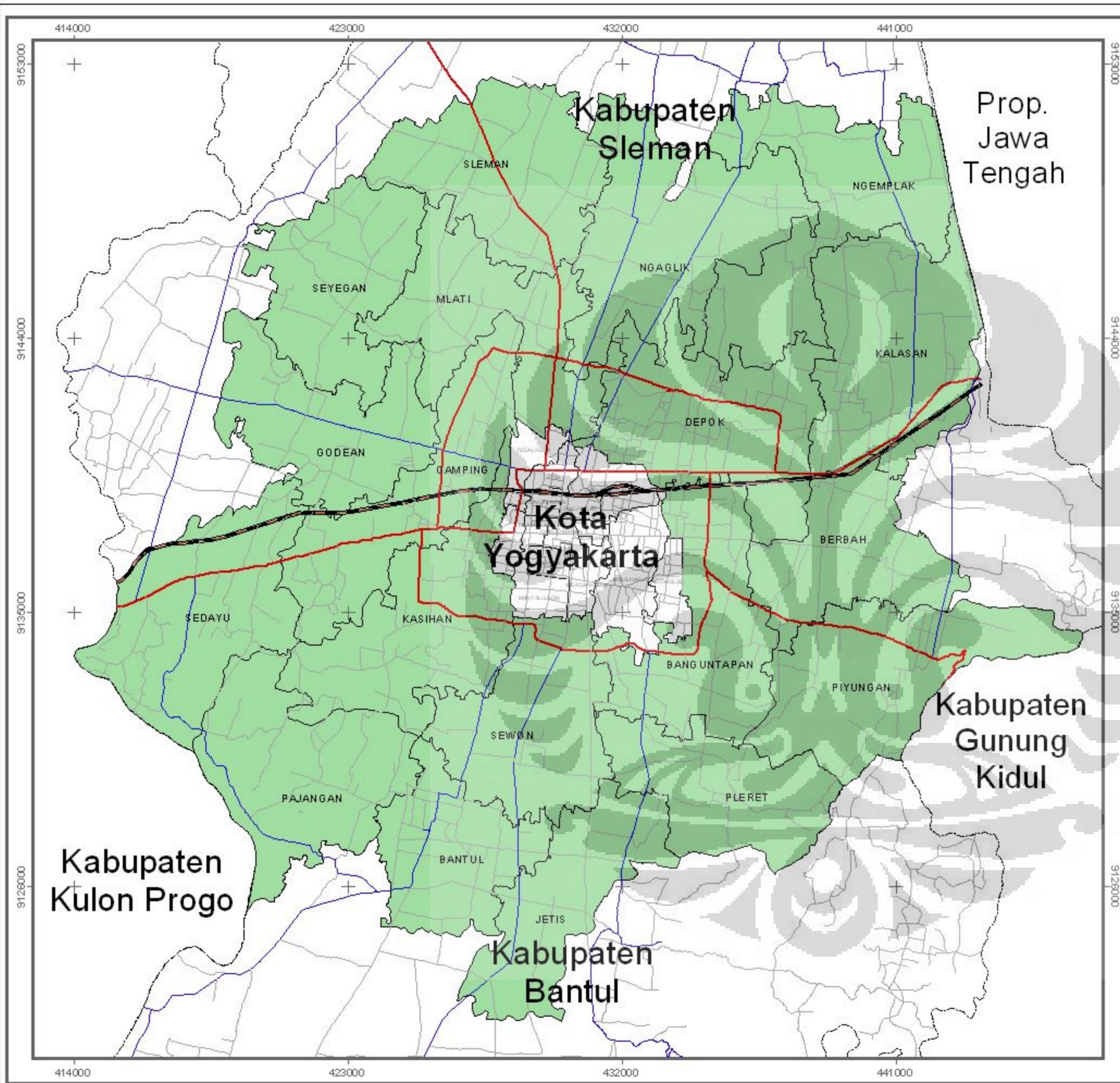
- Batas Kabupaten
- Zonasi Wilayah**
 - Barat
 - Selatan
 - Timur
 - Utara
- Jalan**
 - Jalan Kereta Api
 - Jalan Kabupaten
 - Jalan Nasional
 - Jalan Propinsi



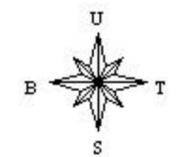
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Jaringan Jalan Daerah Penelitian

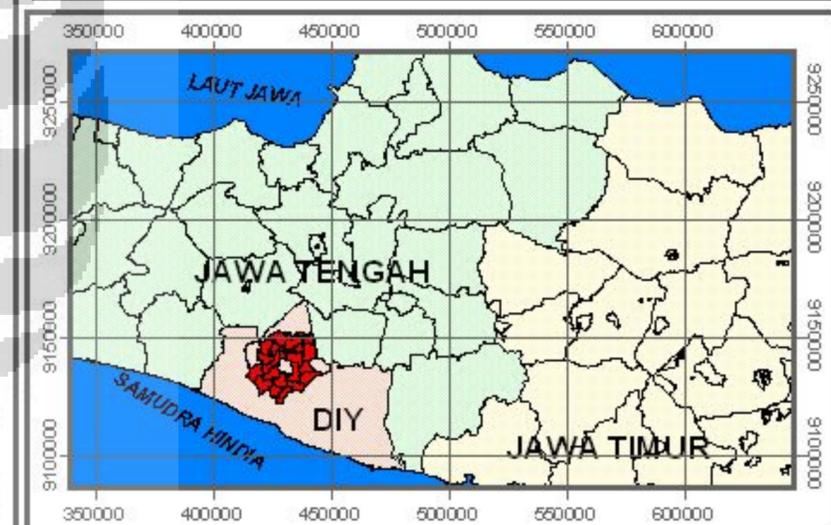


1:135000

PETA 3

Keterangan:

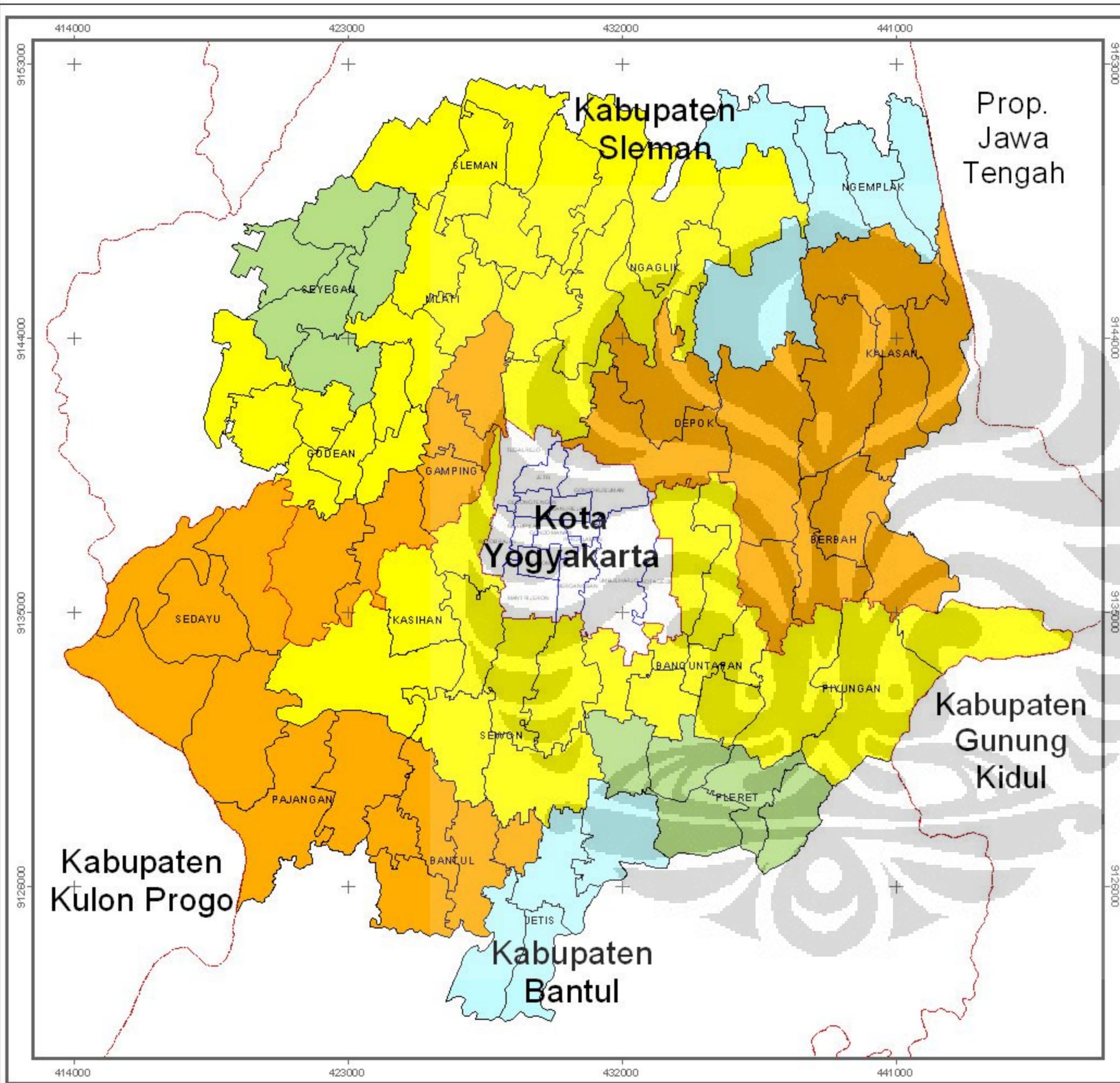
- | | |
|-----------------------|--------------------|
| ----- Batas Kabupaten | Jalan |
| ■ Wilayah Penelitian | — Jalan Kereta Api |
| | — Jalan Kabupaten |
| | — Jalan Nasional |
| | — Jalan Propinsi |



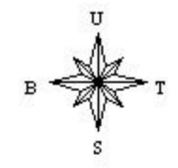
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Sistem Hirarki Kota Daerah Penelitian

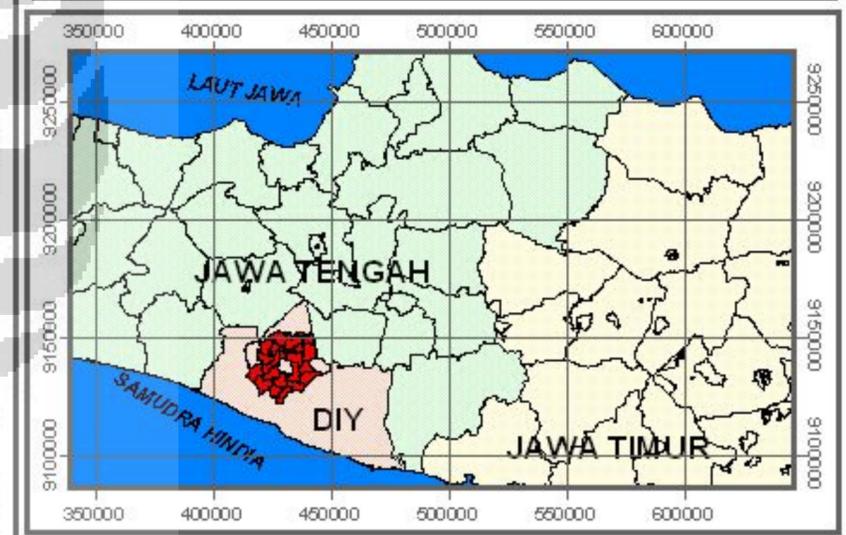


1:135000

PETA 4

Keterangan:

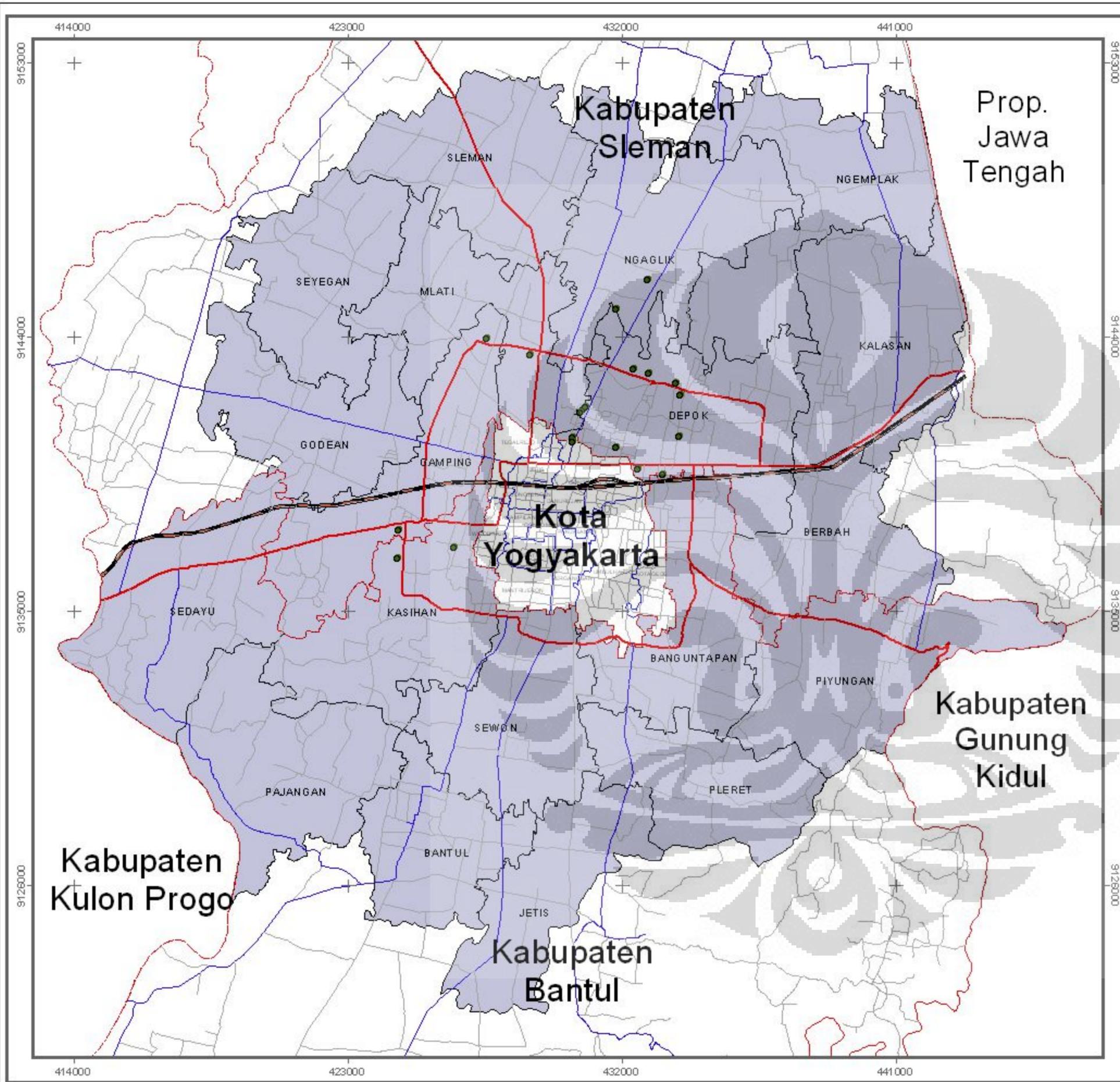
- Batas Kabupaten
- Wilayah Penelitian
- Sistem Hirarki Kota**
 - Kota Hirarki 2
 - Kota Hirarki 3
 - Kota Hirarki 4
- Jalan**
 - Jalan Kereta Api
 - Jalan Kabupaten
 - Jalan Nasional
 - Jalan Propinsi



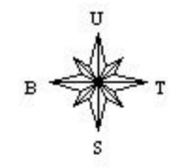
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Sebaran Perguruan Tinggi Daerah Penelitian

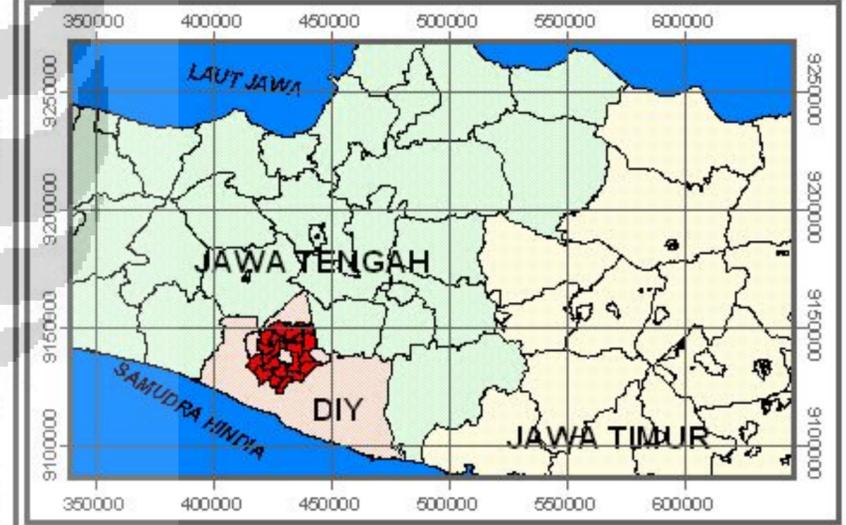


1:135000

PETA 5

Keterangan:

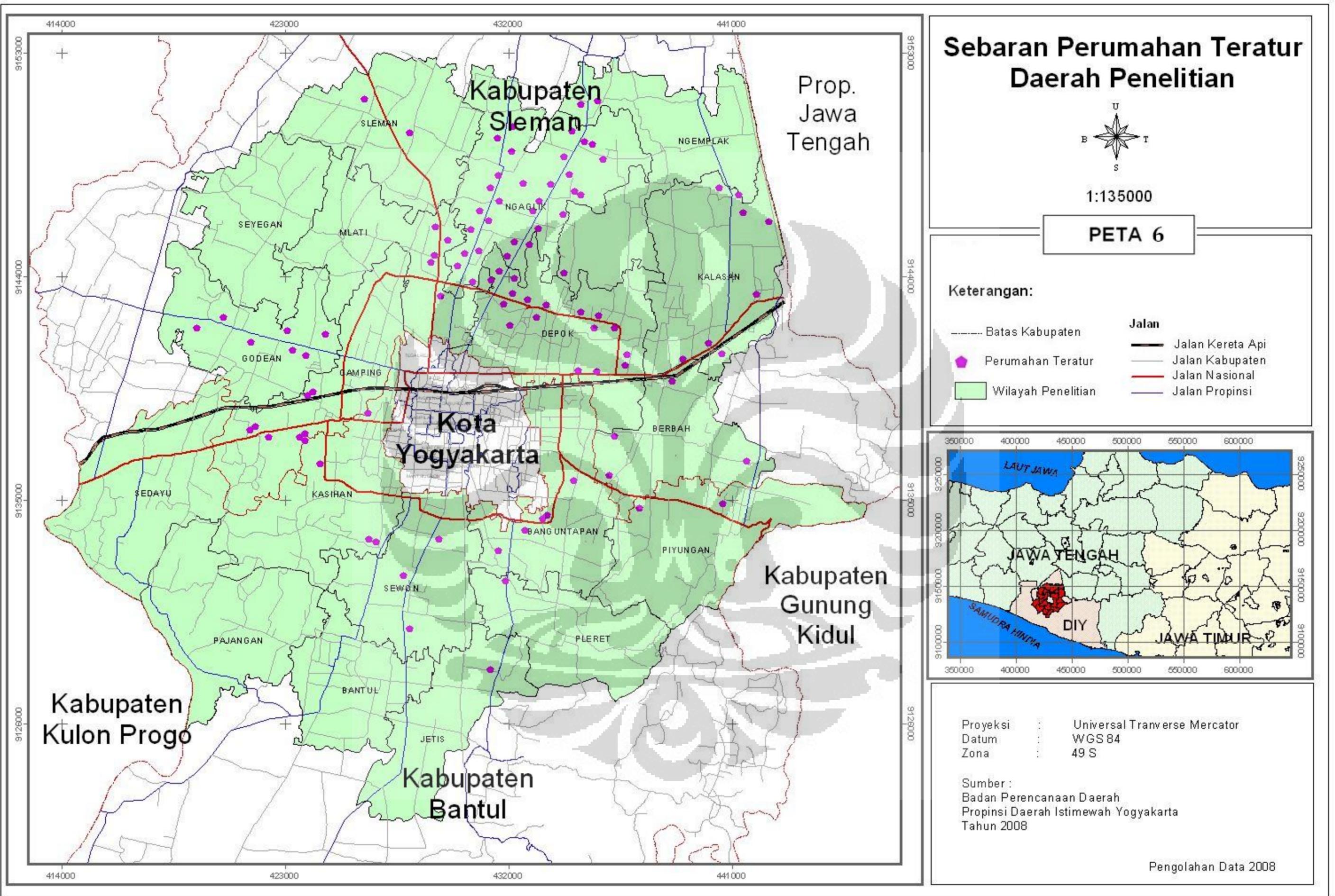
- | | | | | |
|-------|--------------------|--------------|---|------------------|
| ----- | Batas Kabupaten | Jalan | — | Jalan Kereta Api |
| ● | Perguruan Tinggi | — | — | Jalan Kabupaten |
| ■ | Wilayah Penelitian | — | — | Jalan Nasional |
| | | — | — | Jalan Propinsi |



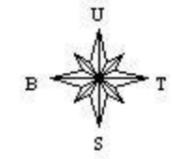
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Sebaran Perumahan Teratur Daerah Penelitian

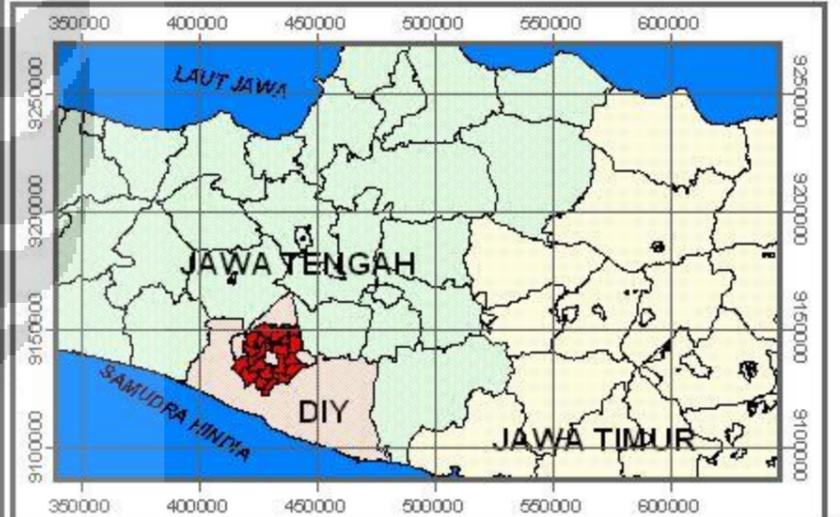


1:135000

PETA 6

Keterangan:

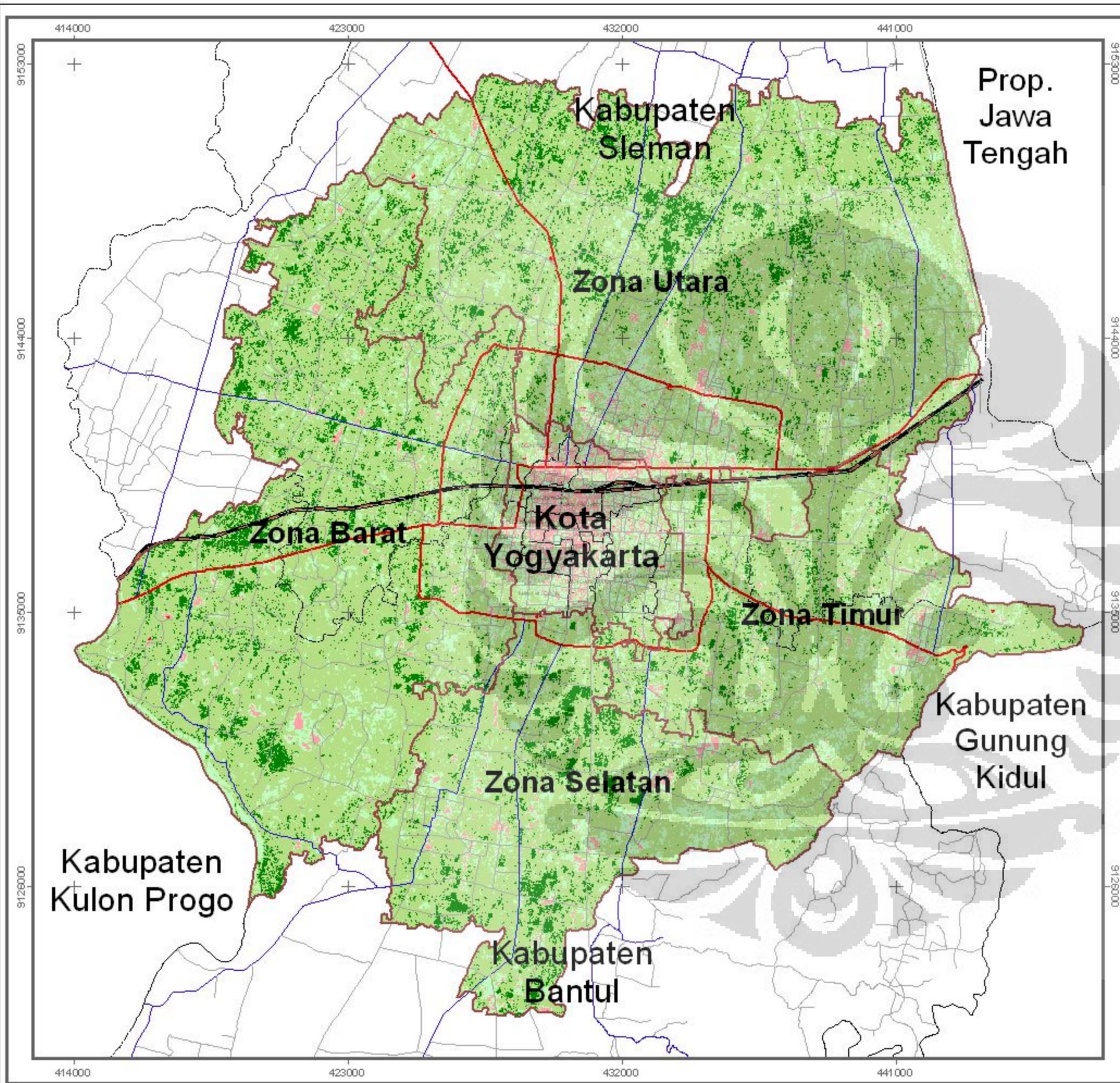
- | | | | |
|-------|--------------------|--|------------------|
| ----- | Batas Kabupaten | | Jalan Kereta Api |
| | Perumahan Teratur | | Jalan Kabupaten |
| | Wilayah Penelitian | | Jalan Nasional |
| | | | Jalan Propinsi |



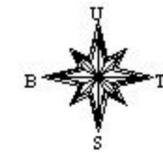
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Badan Perencanaan Daerah
 Propinsi Daerah Istimewah Yogyakarta
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 1992



1:135000

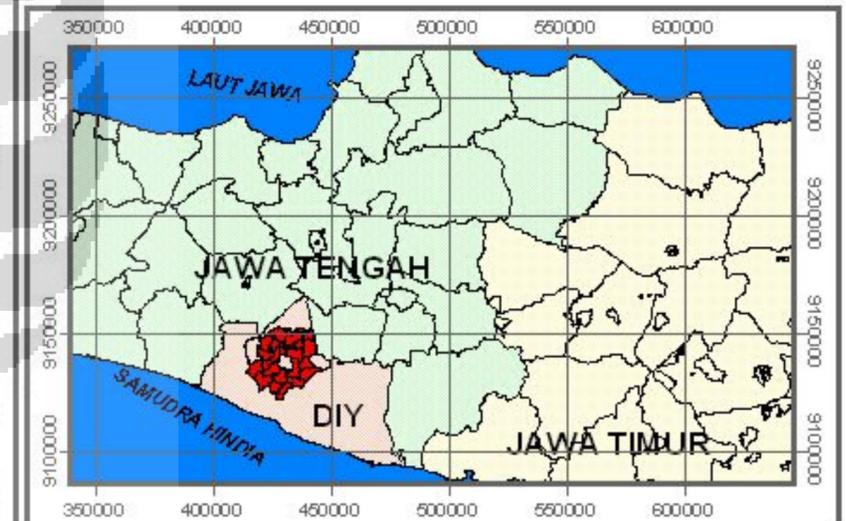
PETA 7

Keterangan:

- Batas Kabupaten
- Jalan Kereta Api
- Jalan Kabupaten
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi

Urban Indeks :

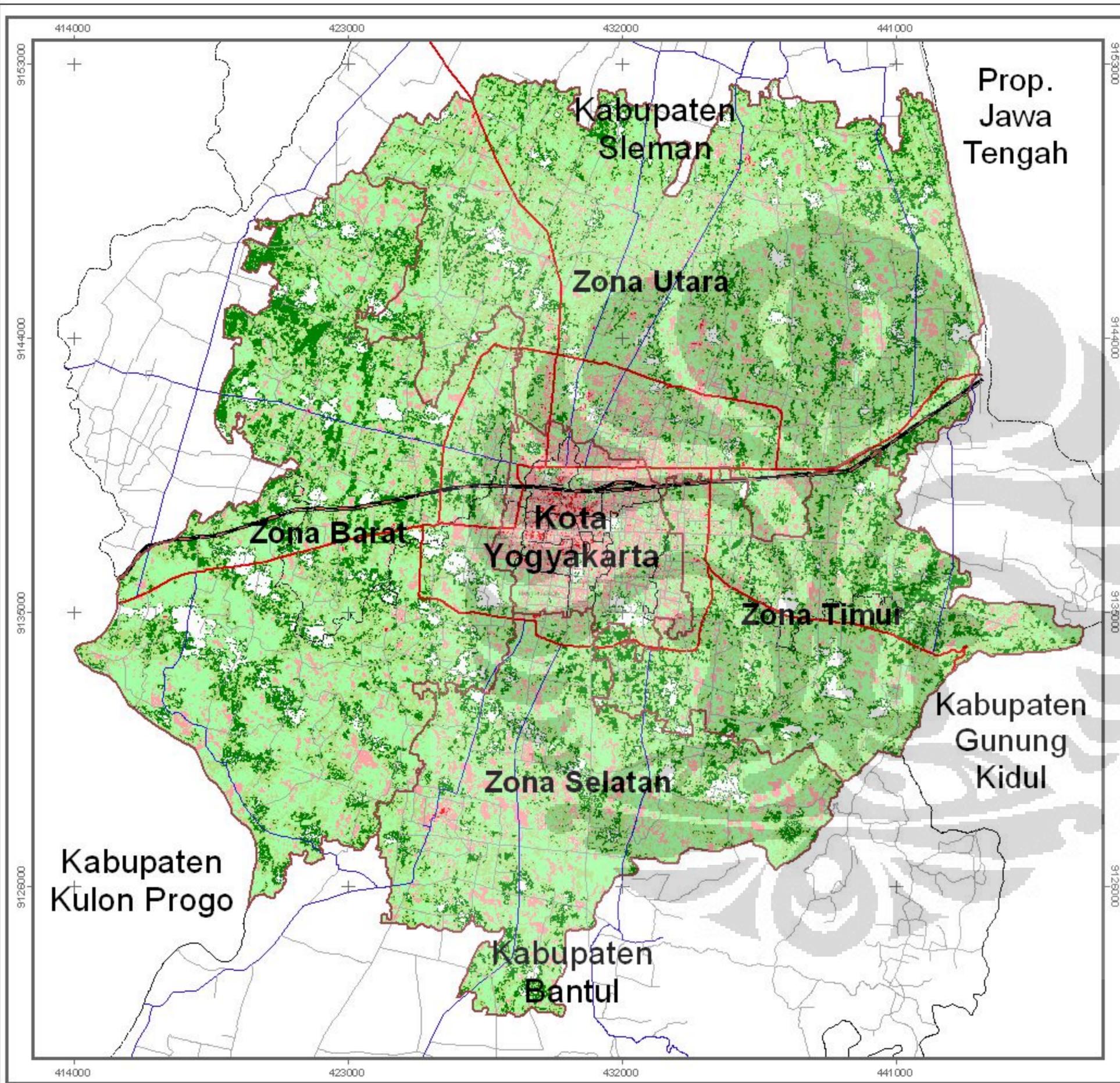
- 0.82 - -0.70
- 0.64 - -0.61
- 0.32 - -0.27
- 0.12 - -0.06
- 0.05 - 0.09
- 0.10 - 0.31



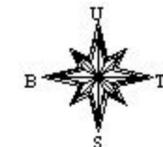
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Pusat Data dan Penginderaan Jauh
 Lembaga Antariksa dan Penerbangan Nasional
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 1999



1:135000

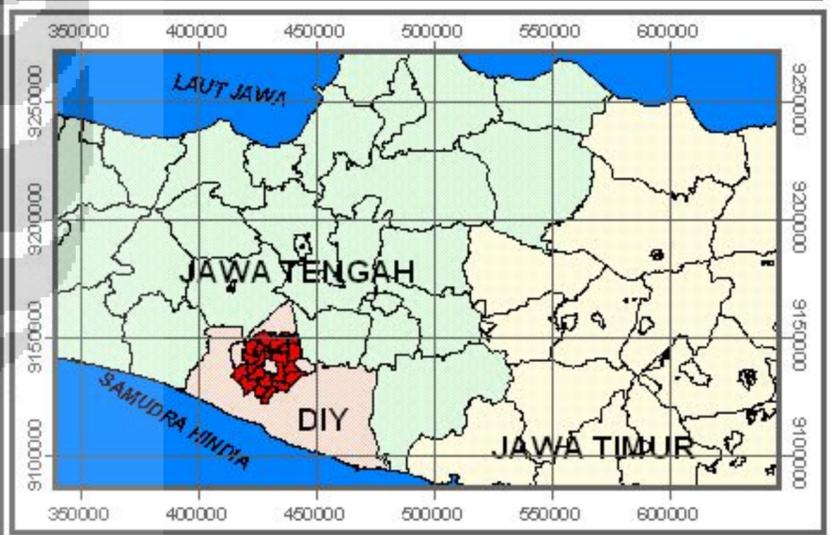
PETA 8

Keterangan:

- Batas Kabupaten
- == Jalan Kereta Api
- Jalan Kabupaten
- Jalan Nasional
- Jalan Propinsi

Urban Indeks :

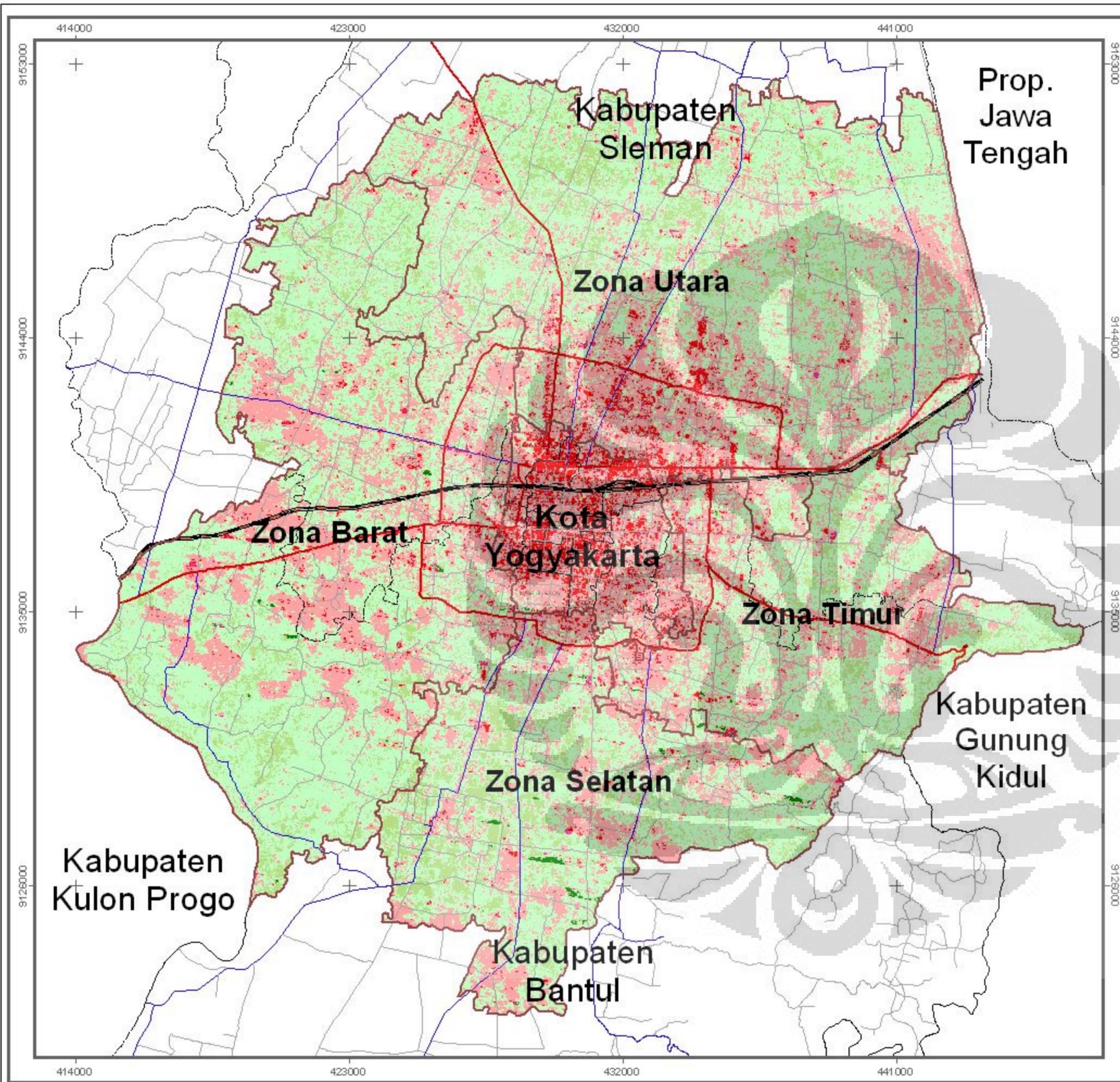
	-0.82 - -0.70
	-0.64 - -0.61
	-0.32 - -0.27
	-0.12 - -0.06
	-0.05 - 0.09
	0.10 - 0.31



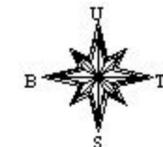
Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Pusat Data dan Penginderaan Jauh
 Lembaga Antariksa dan Penerbangan Nasional
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008



Urban Indeks Daerah Penelitian Tahun 2006



1:135000

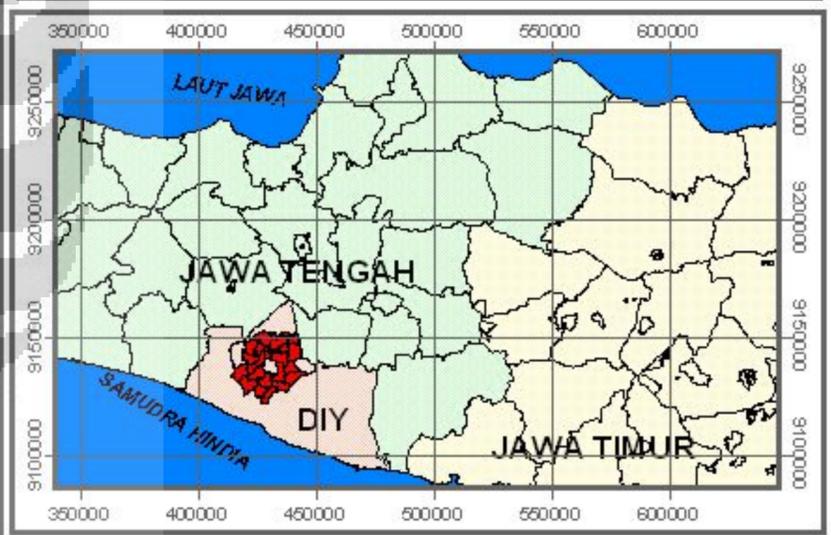
PETA 9

Keterangan:

- Batas Kabupaten
- Jalan**
 - == Jalan Kereta Api
 - Jalan Kabupaten
 - Jalan Nasional
 - Jalan Propinsi

Urban Indeks :

	-0.82 - -0.70
	-0.64 - -0.61
	-0.32 - -0.27
	-0.12 - -0.06
	-0.05 - 0.09
	0.10 - 0.31



Proyeksi : Universal Transverse Mercator
 Datum : WGS 84
 Zona : 49 S

Sumber :
 Pusat Data dan Penginderaan Jauh
 Lembaga Antariksa dan Penerbangan Nasional
 Tahun 2008

Pengolahan Data 2008