

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**IDENTIFIKASI TINGKAT KEMANDIRIAN
KOTA BARU
STUDI PADA KOTA BARU DRIYOREJO,
KABUPATEN GRESIK**



Disusun Oleh :

**HARI SANDI
NIM. 93.24.081**

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
2006**

3000
MOTORS
SPECIAL PURPOSE MOUNT
ELECTRIC MOTOR UNIT AND ACCESSORIES
TYPICAL MOTOR BEHAVIORAL ANALYSIS AND DATA

FOR SERVICE
AND DATA
DIRECTOR OF

STANDARD MOTOR
ELECTRIC MOTOR UNIT ANALYSIS
MOTOR DATA
IDENTIFICATION AND PERFORMANCE

(SERIAL)
MOTOR DATA

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

IDENTIFIKASI TINGKAT KEMANDIRIAN KOTA BARU
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Kab. Gresik

Disusun Oleh :

Nama : HARI SANDI
NIM. : 93.24.081

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)

Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari : Sabtu, 1 April 2006

Anggota Penguji

Penguji I

(IR. HUTOMO MESTAB)

Penguji II

(IR. SOEKARNO WAHAB)

Penguji III

(IR. TITIK PURWATI)

Menyetujui

Pembimbing I

(Agung Witjaksono, ST., MTP.)

Pembimbing II

(Mira Setiyawati, ST.)

Mengetahui

Dekan

Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

(Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP.)

Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP – ITN Malang

(Agung Witjaksono, ST., MTP.)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura – gura No. 2
MALANG

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Sidang Komprehensif* tingkat sarjana Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SENIN
Tanggal : 3 APRIL 2006


Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : Hari Sandi
NIM. : 93.24.081

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Tersedianya Fasilitas Kurang sejalan dengan orientasi pergerakan penduduk.
 2. Aksesibilitas tidak memperlakukakan arur
 3. pembabatan Kurang ada dasarnya
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Dosen Penguji


IR. SOERARNO WAHAB

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura – gura No. 2
M A L A N G

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Sidang Komprehensif* tingkat sarjana Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SENIN
 Tanggal : 3 APRIL 2006

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : Hari Sandi
 NIM. : 93.24.081

Perbaikan tersebut meliputi :

PERFINISI & PENGERTIAN KOTA BAW
 PENUNJANG

KENAPA HARUS ADA KOTA BAW PENUNJANG?

Dosen Penguji

IR. HUTOMO MESTIKAWATI

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura – gura No. 2
MALANG

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Sidang Komprehensif* tingkat sarjana Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SENIN
Tanggal : 3 APRIL 2006

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : Hari Sandi
NIM. : 93.24.081


Perbaikan tersebut meliputi :

REAKSIONAL

SAPAN SIST. TEMBOK OTAN

SAPAN SIST. PERKAWAN

Dosen Penguji


IN. TRI PURWATI

ABSTRACTION

New Town Driyorejo represent new town which developed as settlement town to overcome the problem of settlement that happened in Town of Surabaya. Condition of settlement in Town of Surabaya and high landprice cause New Town Driyorejo become alternative in providing settlement land to accomodate around 100.000 people. Geographical position of New Town Driyorejo that closed to Town of Surabaya trigerring to the raising of New Town Driyorejo became very fast. Therefore, this study aim to get new town independence storey based on aspects : demography, transportation, public facility, and also land use pattern.

Research methods which is used in this study is by conducting direct observation in study location to get data which is needed in aspects of demography, transportation, public facility, and also land use pattern. Besides also by getting data of the aspect above from related institution.

The result of study that yielded is level of independence of New Town of Driyorejo, what is as self-supporting new town and or supporting new town based to aspects demography, transportation, public facility, and also land use pattern.

Keyword : New Town of Driyorejo, level of independence of new town.

ABSTRAKSI

Kota Baru Driyorejo merupakan kota baru yang dikembangkan sebagai kota pemukiman untuk mengatasi masalah pemukiman yang terjadi di Kota Surabaya. Kondisi pemukiman di Kota Surabaya yang padat dan harga lahan yang tinggi menyebabkan Kota Baru Driyorejo menjadi alternatif dalam menyediakan lahan pemukiman untuk menampung sekitar 100.000 jiwa. Posisi geografis Kota Baru Driyorejo yang berdampingan dengan Kota Surabaya menyebabkan perkembangan Kota Baru Driyorejo sangat pesat. Oleh karena itu, studi ini bertujuan untuk mendapatkan tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo dari aspek - aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, serta pola penggunaan lahan.

Metode penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah dengan melakukan observasi langsung di lokasi studi untuk mendapatkan data – data yang diperlukan dalam aspek – aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, serta pola penggunaan lahan. Selain itu juga dengan mendapatkan data aspek – aspek tersebut dari instansi terkait.

Hasil studi yang dihasilkan adalah tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo, apakah sebagai kota baru mandiri ataupun kota baru penunjang berdasarkan aspek - aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, serta pola penggunaan lahan.

Kata kunci : Kota Baru Driyorejo, tingkat kemandirian kota baru

KATA PENGANTAR

Tugas akhir ini mengambil judul “Identifikasi Tingkat Kemandirian Kota Baru; Studi Pada Kota Baru Driyorejo Kabupaten Gresik”. Penulisan tugas akhir ini bermaksud untuk menelaah tentang tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo sebagai kota kecil yang berkembang dan merupakan kawasan pemukiman yang potensial untuk Kota Surabaya. Dengan adanya studi ini diharapkan dapat memberi masukan kepada pihak terkait dalam pengembangan Kota Baru Driyorejo di masa yang akan datang. Karena seharusnya Kawasan Driyorejo mempunyai peranan yang lebih dari kondisi eksisting yang ada saat ini.

Penulis menghaturkan puji syukur alhamdulillah kepada Allah SWT. atas segala rahmat dan berkahNya sehingga penulisan tugas akhir ini dapat rampung. Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Agung Witjaksono, ST., MTP. dan Ibu Mira Setiawati, ST. yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya kepada penulis. Juga kepada seluruh staf pengajar, staf laboratorium, staf perpustakaan, dan staf administrasi di lingkungan Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, FTSP, ITN Malang, serta semua pihak yang telah membantu dan tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata, tak ada gading yang tak retak. Dengan segala keterbatasan penulis, tugas akhir ini masih jauh dari sempurna sehingga kritik dan masukan dari semua pihak merupakan dorongan untuk menjadi lebih baik lagi. Semoga tugas akhir dapat bermanfaat bagi yang membacanya.

Malang, Maret 2006

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
Judul	i
Lembar Pengesahan	ii
Lembar Perbaikan Tugas Akhir	iii
Abstraction.....	vi
Abstraksi	vii
Kata Pengantar.....	viii
Daftar Isi	ix
Daftar Peta.....	xiii
Daftar Tabel.....	xiv
Daftar Gambar	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan dan Sasaran	5
1.3.1. Tujuan.....	5
1.3.2. Sasaran	5
1.4. Ruang Lingkup Studi	5
1.4.1. Ruang Lingkup Materi.....	5
1.4.2. Ruang Lingkup Lokasi	6
1.5. Tinjauan Pustaka.....	8
1.5.1. Pengertian Dari Pemukiman	8
1.5.2. Pengertian Dari Kota.....	9
1.5.3. Perencanaan Kota	10
1.5.4. Pengertian Dari Kota Baru	13
1.5.5. Perkembangan Kota Baru.....	18

1.5.5.1.	Kota Baru Masa Silam dan Masa Pra Revolusi Industri.....	19
1.5.5.2.	Kota Baru Masa Revolusi Industri.....	20
1.5.5.3.	Kota Baru Generasi Pertama	21
1.5.5.4	Kota Baru Generasi Kedua	25
1.5.6.	Faktor - Faktor Perkembangan Kota Baru	30
1.5.6.1.	Faktor Sosial	30
1.5.6.2.	Faktor Ekonomi.....	31
1.5.6.3.	Faktor Lahan.....	33
1.5.7.	Kategorisasi Kota Baru	34
1.5.7.1.	Kategori Umum	34
1.5.7.2.	Besaran Kota Baru.....	37
1.5.8.	Kota Baru Di Indonesia	40
1.5.8.1.	Perwatakan Umum Kota Baru di Indonesia	40
1.5.8.2.	Jenis Kota Baru di Indonesia.....	42
1.5.8.3.	Profil Beberapa Kota Baru di Indonesia	43
1.6.	Landasan Teori.....	49
1.7.	Variabel Penelitian.....	54
1.8.	Metode Penelitian.....	54
1.8.1	Metode Pengumpulan Data	54
1.8.2.	Metode Analisa	55
1.8.2.1.	Analisa Kependudukan	56
1.8.2.2	Analisa Transportasi	57
1.8.2.3.	Analisa Fasilitas Umum.....	58
1.8.2.4.	Analisa Pola Penggunaan Lahan	59
1.8.2.5.	Analisa Tingkat Kemandirian Kota Baru Driyorejo.....	59
1.9.	Sistimatika Pembahasan.....	62

BAB II KARAKTERISTIK KAWASAN KOTA BARU DRIYOREJO

2.1. Karakteristik Kependudukan.....	69
2.1.1. Jumlah Penduduk	69
2.1.1.1. Struktur Penduduk Menurut Kelompok Umur	69
2.1.1.2. Struktur Penduduk Menurut Agama	70
2.1.2. Tingkat Kepadatan Penduduk.....	71
2.1.3. Orientasi Pergerakan Penduduk.....	72
2.1.3.1 Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Tempat Kerja	72
2.1.3.2. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan	74
2.1.3.3. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Kesehatan.....	77
2.1.3.4. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Peribadatan	80
2.1.3.5. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Perdagangan dan Jasa	80
2.2. Karakteristik Transportasi.....	82
2.2.1. Prasarana Transportasi	82
2.2.2. Sarana Transportasi Umum.....	84
2.3. Fasilitas Umum.....	86
2.3.1. Fasilitas Pendidikan	86
2.3.2. Fasilitas Kesehatan.....	88
2.3.3. Fasilitas Peribadatan	91
2.3.4. Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....	93
2.2. Pola Penggunaan Lahan	93

BAB III	ANALISA TINGKAT KEMANDIRIAN KOTA BARU DRIYOREJO	
3.1.	Analisa Kependudukan.....	96
3.1.1.	Jumlah Penduduk	96
3.1.2.	Tingkat Kepadatan Penduduk.....	96
3.1.3.	Orientasi Pergerakan Penduduk.....	97
3.1.3.1	Orientasi Penduduk Berdasarkan Tempat Bekerja.....	97
3.1.3.2.	Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas	97
3.2.	Analisa Transportasi.....	98
3.2.1.	Analisa Aksesibilitas Jaringan Jalan	98
3.2.2.	Analisa Sarana Angkutan Umum	100
3.3.	Analisa Fasilitas Umum	100
3.3.1.	Fasilitas Pendidikan	101
3.3.2.	Fasilitas Kesehatan.....	102
3.3.3.	Fasilitas Peribadatan	103
3.3.4.	Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....	104
3.4.	Analisa Pola Penggunaan Lahan	105
3.5.	Analisa Tingkat Kemandirian Kota Baru Driyorejo.....	106
BAB IV	KESIMPULAN REKOMENDASI	
4.1.	Kesimpulan.....	110
4.2.	Rekomendasi.....	112
Daftar Pustaka		114
Lampiran.....		115

DAFTAR PETA

	Halaman
Peta 1.1.	Peta Orientasi Wilayah Studi.....7
Peta 2.1.	Peta Kota Baru Driyorejo Driyorejo.....66
Peta 2.2.	Peta Wilayah Studi68
Peta 2.3.	Peta Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Tempat Kerja.....73
Peta 2.4.	Peta Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan.....75
Peta 2.5.	Peta Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Kesehatan78
Peta 2.6.	Peta Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Peribadatan79
Peta 2.7.	Peta Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Perdagangan dan Jasa81
Peta 2.8.	Peta Jaringan Jalan.....83
Peta 2.9.	Peta Sarana Transportasi Umum85
Peta 2.10.	Peta Penyebaran Fasilitas Pendidikan87
Peta 2.11.	Peta Penyebaran Fasilitas Kesehatan.....89
Peta 2.12.	Peta Penyebaran Fasilitas Peribadatan90
Peta 2.13.	Peta Penyebaran Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....92
Peta 2.14.	Peta Pola Penggunaan Lahan.....94

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 1.1.	Tabel Kriteria Kemandirian Kota Baru	61
Tabel 2.1.	Tabel Jumlah Penduduk dan Pertumbuhannya.....	69
Tabel 2.2.	Tabel Struktur Penduduk Menurut Kelompok Umur	70
Tabel 2.3.	Tabel Struktur Penduduk Menurut Agama	70
Tabel 2.4.	Tabel Luas Kota baru Driyorejo	71
Tabel 2.5.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Tempat Bekerja	72
Tabel 2.6.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan TK.....	74
Tabel 2.7.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SD.....	76
Tabel 2.8.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SLTP.....	76
Tabel 2.9.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SLTA.....	77
Tabel 2.10.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Kesehatan	77
Tabel 2.11.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Peribadatan	80
Tabel 2.12.	Tabel Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Perdagangan dan Jasa	82
Tabel 2.13.	Tabel Kondisi dan Panjang Jalan	84
Tabel 2.14.	Tabel Fasilitas Pendidikan.....	88
Tabel 2.15.	Tabel Fasilitas Kesehatan	91
Tabel 2.16.	Tabel Fasilitas Peribadatan	91
Tabel 2.17.	Tabel Fasilitas Perdagangan dan Jasa	93
Tabel 2.18.	Tabel Luas Penggunaan Lahan	93

Tabel 3.1.	Persentase Penduduk Yang Menggunakan Fasilitas di Kota Surabaya.....	98
Tabel 3.2.	Nilai Aksesibilitas Jaringan Jalan	99
Tabel 3.3.	Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Pendidikan.....	101
Tabel 3.4.	Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Kesehatan	102
Tabel 3.5.	Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Peribadatan	103
Tabel 3.6.	Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....	104
Tabel 3.7.	Luas Penggunaan Lahan	105
Tabel 3.8.	Kriteria Skoring Variabel.....	106
Tabel 3.9.	Bobot Variabel Kota Baru Driyorejo.....	108
Tabel 3.10.	Kriteria Bobot Minimal Tingkat Kemandirian Kota Baru.....	109

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Gambar Ibukota Kecamatan Driyorejo	65
Gambar 2.2. Gambar Kawasan Perbukitan Di Driyorejo	67
Gambar 2.3 Gambar Fasilitas Peribadatan Di Driyorejo	71
Gambar 2.4. Gambar Fasilitas Terminal Di Driyorejo.....	86

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat kelima di dunia dengan penduduk mencapai lebih dari 165 juta jiwa pada tahun 1985, menempati luas total lahan mendekati 2 juta km² dan tersebar ke lebih 13.000 pulau besar dan kecil. Selama tahun 1970 – an pertumbuhan penduduk kota Indonesia sekitar 4% per tahun, mencapai 33 juta jiwa (atau 22% dari total penduduk) pada tahun 1980. Ini diproyeksikan untuk tumbuh menjadi 76 juta jiwa (36% total penduduk) pada tahun 2000, dengan rata – rata tingkat pertumbuhan per tahun 1,8% – 1,9%. Hal ini berimplikasi bahwa 2/3 total pertumbuhan penduduk dalam jangka waktu 1980 – 2000 (menunjukkan sekitar 2,2 juta jiwa baru per tahun) akan terjadi di daerah perkotaan.¹ Selain dari itu, sejak dimulainya pembangunan lima tahun atau disebut dengan pelita, pada masa orde baru sekitar tahun 1969 – 1974, pemerintah menerapkan kebijaksanaan ekonomi yang terpusat (sentralistik). Kebijakan tersebut menyebabkan pertumbuhan ekonomi yang pesat pada kota – kota besar yang merupakan pusat pertumbuhan ekonomi, yang pada akhirnya menyebabkan adanya disparitas pendapatan antara penduduk *urban* dengan penduduk *non-urban*. Hal tersebut di atas itulah yang menimbulkan arus migrasi penduduk yang tinggi dari kawasan *non-urban* ke kawasan *urban*. Kondisi perumahan di daerah perkotaan jauh dari cukup untuk memenuhi kebutuhan dan kondisi kehidupan yang layak bagi penghuninya. Selama 1989 – 1993 diperkirakan 30% masyarakat Indonesia akan hidup di daerah perkotaan, sebagian besar termasuk dalam kategori berpendapatan rendah.

¹ Kombaitan Benedictus, et.al., Kebijakan Pengembangan Permukiman Baru ; Kelayakan Kota Baru Di Indonesia, (Bandung : ITB, 1990), Hal. 9

Dari uraian di atas terlihat bahwa masalah yang dihadapi oleh sebagian besar kota utama (*Primary City*) di Indonesia adalah semakin meningkatnya jumlah penduduk perkotaan dari tahun ke tahun, yang disebabkan oleh semakin meningkatnya arus migrasi dari daerah sekitar kawasan urban tersebut. Hal ini tentunya akan semakin meningkatkan kebutuhan lahan untuk digunakan sebagai kawasan pemukiman dan kawasan – kawasan penunjang lainnya. Salah satu alternatif dari berbagai pendekatan komprehensif di dalam menghadapi permasalahan dan kongesti perkotaan ini, maka upaya yang ditempuh baik di negara industri maju maupun di negara – negara yang sedang berkembang termasuk di Indonesia, adalah dengan mengembangkan kota baru. Karena terbatasnya lahan yang dapat digunakan pada kawasan urban tersebut, maka terjadi kecenderungan untuk mengembangkan suatu kawasan pemukiman yang disebut kota baru di luar kawasan kota utama. Salah satu kota yang menjadi magnet migrasi penduduk dari kawasan *non – urban* adalah Kota Surabaya. Ibukota Propinsi Jawa Timur ini merupakan pusat pertumbuhan Kawasan Gerbangkertasusila yang terdiri dari Kota Gresik, Jombang, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan. Dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi di Kota Surabaya, dan cenderung akan semakin bertambah, menyebabkan tingginya kebutuhan pemukiman bagi penduduk.

Perkembangan Wilayah Gerbangkertasusila, khususnya Surabaya Metropolitan Area (SMA) yang meliputi Kotamadya Surabaya, sebagian Kabupaten Gresik, dan sebagian Kabupaten Sidoarjo sebagai suatu kesatuan ekonomi dalam dekade terakhir ini sangat pesat. Rata – rata pertumbuhan penduduk SMA pada tahun 1980 – 1990 sebesar 2,33 % / tahun. Pada tahun 1994 jumlah penduduk pada wilayah SMA sebesar 3,5 juta jiwa, dimana 2,3 juta jiwa menghuni Kota Surabaya, sebagai inti dalam sistim SMA. Driyorejo sebagai suatu kawasan dalam SMA termasuk dalam wilayah pengembangan Surabaya Barat dan Gresik

Selatan, mempunyai peran sebagai penyangga SMA, khususnya dalam penyediaan rumah tinggal (perumahan).

Dalam RUTR Kabupaten Gresik dijelaskan bahwa sektor strategis yang akan dikembangkan di Driyorejo adalah sektor perumahan / pemukiman.², Driyorejo merupakan wilayah administratif Kabupaten Gresik, yang terletak sekitar 15 – 20 km pada arah barat daya Kota Surabaya, dan mempunyai luas sekitar 5.297 ha yang lahan tak terbangunnya relatif masih luas dan harga lahannya relatif lebih rendah daripada Kota Surabaya. Driyorejo dikembangkan sebagai kota satelit dari Kota Surabaya, dengan maksud sebagai counter magnet dari perkembangan Kota Surabaya. Dari pengamatan awal di Driyorejo, menunjukkan bahwa Kawasan Driyorejo cenderung untuk berkembang secara pesat, hal ini terlihat dari beberapa pengembang perumahan baik Perumnas maupun pengembang swasta yang membangun beberapa perumahan. Dan juga sarana dan prasarana transportasi, serta fasilitas umum yang semakin memadai untuk menunjang adanya perumbuhan kota yang *self – contained*.

1.2. Perumusan Masalah

Driyorejo adalah merupakan wilayah yang secara administratif adalah dalam wilayah Kabupaten Gresik, akan tetapi secara geografis Driyorejo memiliki jarak yang lebih dekat dan berbatasan langsung dengan Kota Surabaya. Karena itu perkembangan Driyorejo sangat dipengaruhi oleh faktor geografisnya dengan Kota Surabaya. Kawasan Driyorejo dikembangkan untuk kawasan pemukiman karena faktor jaraknya yang dekat dengan Kota Surabaya, dan juga memiliki lahan tak terbangun yang dapat digunakan sebagai kawasan pemukiman.

² Pre Feasibility Study DHV Consulting Engineering. 1984, dalam Suharso, Tunjung W., Kota Baru Driyorejo; Tinjauan Dari Aspek Fisik Lingkungan; Project and Case Study (Bandung : ITB, 1988), Hal. 29

Konsep awal pengembangan Kota Baru Driyorejo yang ingin dicapai adalah pengembangan kawasan pemukiman sebagai kawasan pendukung Kota Surabaya. Program perumahan kota baru yang mencakup sekitar 43.000 unit rumah akan memberikan kesempatan kepada masyarakat luas. Perumahan bagi golongan berpendapatan rendah dan menengah akan dibangun oleh Perum Perumnas (45%); bagi golongan berpendapatan menengah dan tinggi oleh perusahaan real estate dan para private developer lainnya (25%). Akan diusahakan pula untuk mengembangkan perumahan koperasi termasuk rumah sewa (10%). Kondisi yang terjadi saat ini, pertumbuhan Kawasan Driyorejo meningkat dengan pesat, sehingga dapat dikatakan Kawasan Driyorejo tumbuh menjadi kota yang *self contained*. Hal ini disebabkan oleh adanya industri yang terdapat di Kawasan Driyorejo, dimana sampai akhir tahun 2004 tercatat sekitar 94 perusahaan yang terdapat di Desa Driyorejo, Cangkir, Bambe, Krikilan, dan Banjaran. Industri ini terkonsentrasi pada jalan arteri primer yang melintasi Kawasan Driyorejo menuju ke arah Kabupaten Gresik. Hal tersebut menyebabkan Kawasan Driyorejo dapat dikatakan kota yang berkembang, karena tingkat kependudukan dan pelayanan penduduk yang berkurang ketergantungannya kepada kota induknya yaitu Kota Surabaya.

Permasalahan yang ada di wilayah studi adalah penduduk Driyorejo sebagian besar masih berorientasi ke Kota Surabaya untuk mendapatkan tempat kerja dan fasilitas umum. dan fasilitas, sehingga perlu diketahui berapa besar tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo, apakah sebagai kota baru penunjang Kota Surabaya atau sebagai kota baru mandiri yang tidak bergantung kepada kota induknya, yaitu Kota Surabaya. Oleh karena itu perlu dilakukan suatu identifikasi tentang tingkat kemandirian yang telah dicapai oleh Kota Baru Driyorejo, berdasarkan faktor – faktor kependudukan, transportasi, pola penggunaan lahan, dan fasilitas umum.

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dalam pembahasan materi studi ini adalah untuk mengetahui tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo saat ini, berdasarkan faktor – faktor kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan. Sehingga dari hasil identifikasi tersebut dapat dilakukan analisa dan arahan tentang rencana pengembangan Kota Baru Driyorejo di masa yang akan datang.

1.3.2. Sasaran

Sasaran yang ingin dicapai dalam studi tentang Kota Baru Driyorejo ini adalah :

- Identifikasi faktor kependudukan,
- Identifikasi faktor transportasi,
- Identifikasi faktor fasilitas umum,
- Identifikasi faktor pola penggunaan lahan, dan
- Tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo.

1.4. Ruang Lingkup Studi

1.4.1. Ruang Lingkup Materi

Materi yang dibahas dalam studi ini yaitu tentang perkembangan Kota Baru Driyorejo sebagai kawasan pemukiman Kota Surabaya, berdasarkan studi identifikasi yang akan dilakukan di kawasan tersebut. Pembahasan studi ini dibatasi pada tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo berdasarkan faktor – faktor sebagai berikut :

- Faktor Kependudukan

Dilakukan untuk mengetahui karakteristik penduduk yang ada di wilayah studi yang mempengaruhi perkembangan Kota Baru Driyorejo.

Materi yang dibahas adalah jumlah penduduk, kepadatan penduduk, dan orientasi pergerakan penduduk.

- Faktor Transportasi

Untuk mengetahui sistim jaringan jalan dan sarana transportasi umum di wilayah studi dalam fungsinya untuk mendukung pergerakan penduduk yang terjadi di wilayah studi. Materi yang dibahas adalah nilai aksesibilitas jaringan jalan dan sarana transportasi umum.

- Faktor Fasilitas Umum

Dengan identifikasi ini, dapat diketahui rasio pelayanan fasilitas – fasilitas umum yang terdapat di wilayah studi. Materi yang dibahas adalah fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas peribadatan, serta fasilitas perdagangan dan jasa.

- Faktor Pola Penggunaan Lahan

Dari identifikasi ini dapat dihasilkan suatu gambaran tentang pola penggunaan lahan yang dominan terjadi di wilayah studi, apakah telah sesuai dengan karakteristik kota baru satelit pemukiman (*dormitory satelit new town*). Materi yang dibahas adalah pola penggunaan lahan.

- Faktor tingkat kemandirian Kota baru Driyorejo

Untuk mengukur tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo, dilakukan dengan menganalisa variabel – variabel kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan. Materi yang dibahas adalah kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan.

1.4.2. Ruang Lingkup Lokasi

Lokasi yang dibahas dalam studi ini adalah yang termasuk dalam batas administratif Kecamatan Driyorejo, yang terdiri dari 16 desa dengan Desa Cangkir sebagai Ibukota kecamatan, dan terletak sekitar 20 – 25 km arah barat daya dari Kota Surabaya. Dari 16 desa tersebut, akan diambil 3 desa yaitu Desa Petiken, Gadung, dan Randegansari untuk lokasi studi





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Orientasi Wilayah Studi

Legenda

-  Surabaya Metropolitan Area
-  Kota Baru Driyorejo

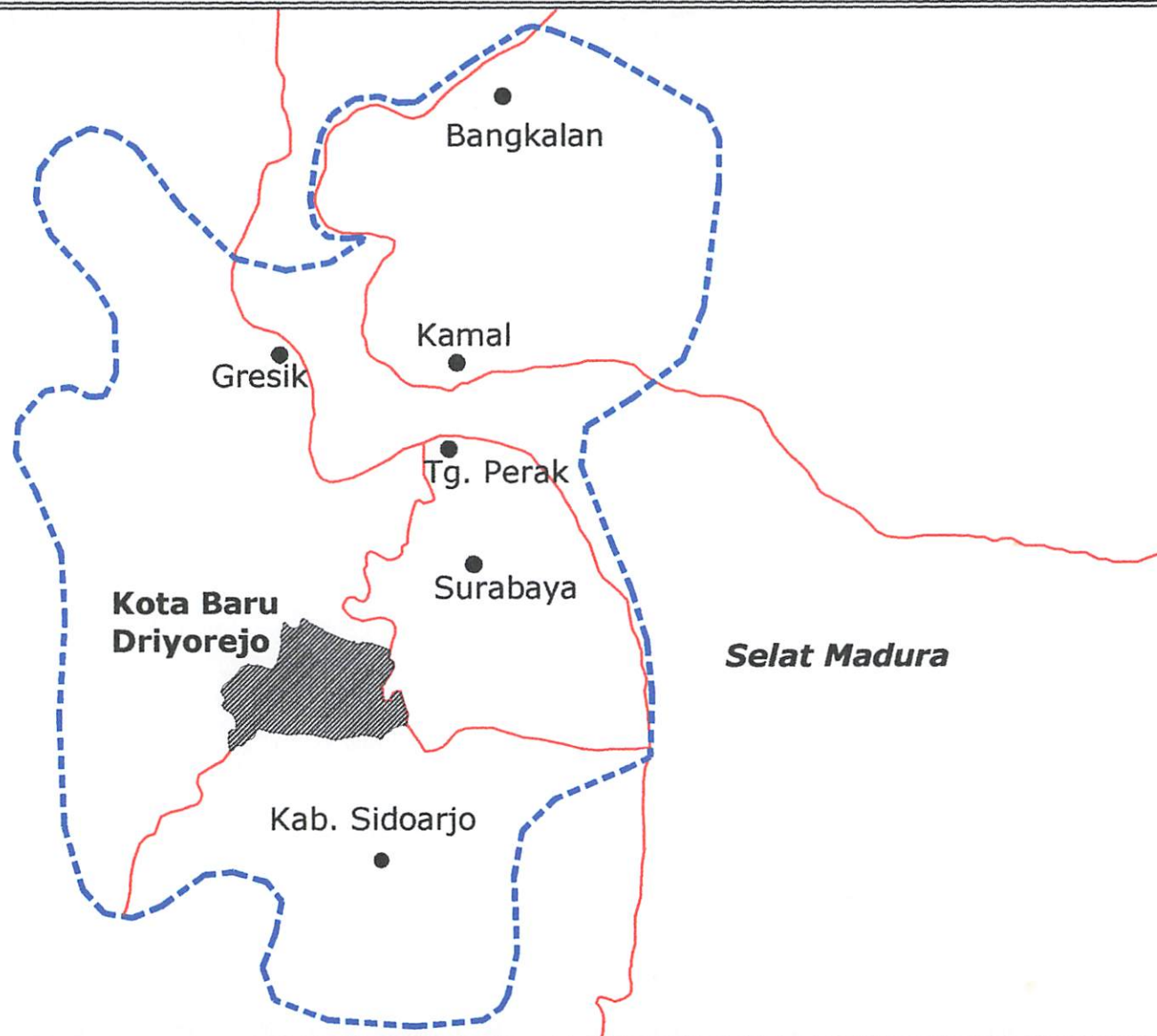
Sumber Peta : RUTRK Driyorejo

No Peta : 1.1

Insert

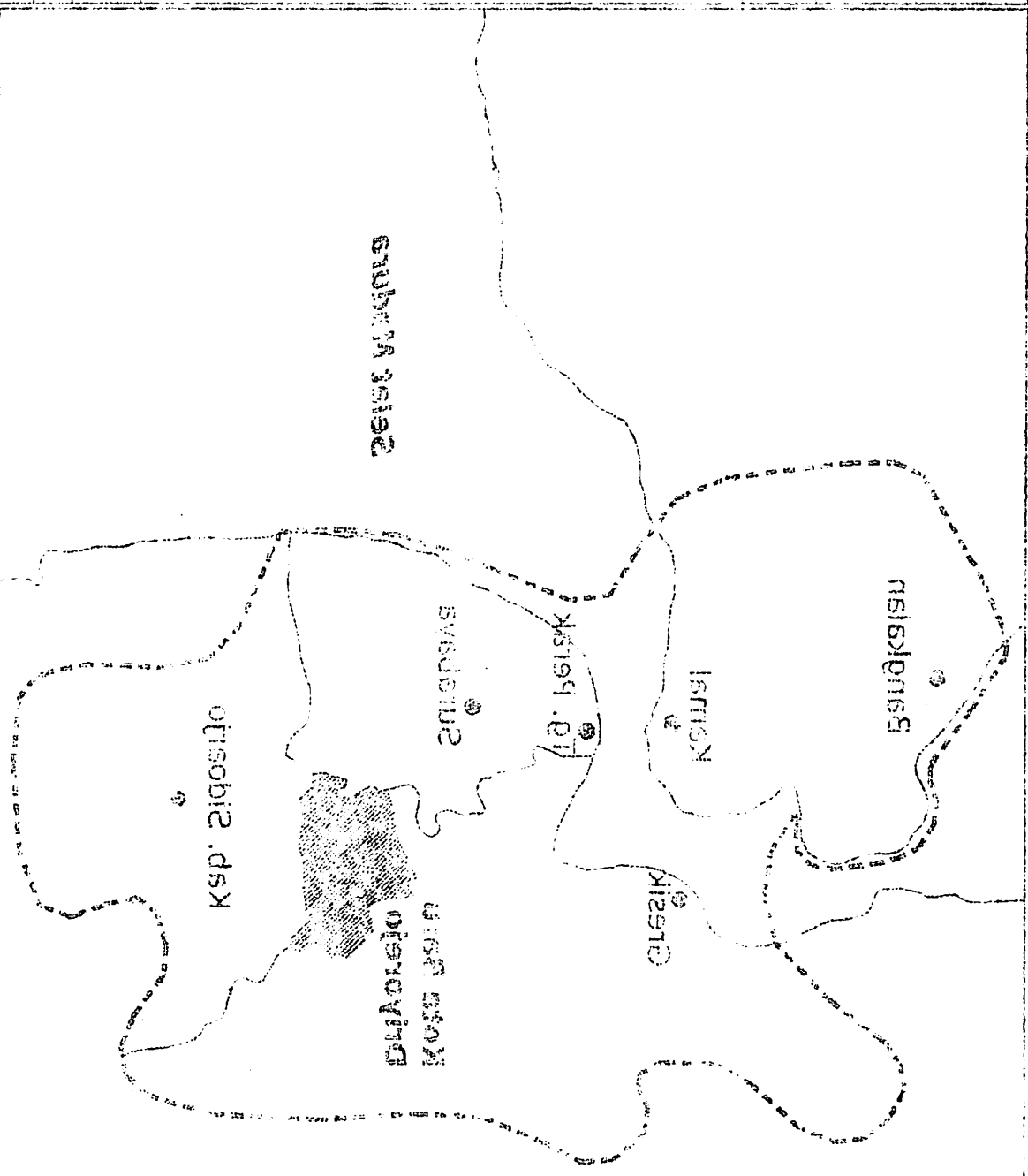
Arah

Utara



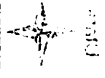
KOTA BARU DRIYOREJO

KOTA BAYAN DIRIJOKELO



NO. 11
KOTA BAYAN DIRI JOKELO

11/11/2011



KOTA BAYAN DIRI JOKELO
KOTA BAYAN DIRI JOKELO

ibudja dbyssiw isstingho

ibudja dbyssiw isstingho
KOTA BAYAN DIRI JOKELO



INDONESIA
KOTA BAYAN DIRI JOKELO

karena 3 desa tersebut merupakan desa – desa yang merupakan rencana pengembangan kawasan pemukiman Kota Baru Driyorejo dalam RUTR Kota Baru Driyorejo. Batas – batas lokasi studi adalah sebagai berikut :

Sebelah utara	:	Kabupaten Gresik
Sebelah selatan	:	Desa Tenaru
Sebelah timur	:	Desa Wedoroanom dan Kesamben Wetan
Sebelah barat	:	Kotamadya Surabaya dan Desa Mulung

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Pengertian dari Pemukiman

Seperti disebutkan dalam Undang – Undang no. 4 tahun 1992 tentang perumahan dan pemukiman; pemukiman adalah bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa kawasan perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan.

Dan pada Bab IV pasal 18 disebutkan; Pemenuhan kebutuhan pemukiman diwujudkan melalui pembangunan kawasan pemukiman skala besar yang terencana secara menyeluruh dan terpadu dengan pelaksanaan yang bertahap. Pembangunan kawasan pemukiman sebagaimana yang dimaksud dalam ayat 1 ditujukan untuk :

- Menciptakan kawasan pemukiman yang tersusun atas satuan – satuan lingkungan pemukiman,
- Mengintegrasikan secara terpadu dan meningkatkan kualitas lingkungan perumahan yang telah ada di dalam atau di sekitarnya,
- Satuan – satuan lingkungan pemukiman satu dengan lain saling dihubungkan oleh jaringan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan kawasan lain yang memberikan berbagai pelayanan dan kesempatan kerja,

- Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, ayat 2, dan ayat 3 dilaksanakan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah perkotaan dan rencana tata ruang wilayah bukan perkotaan.

Definisi pemukiman menurut Mangunsukarjo, 1981 adalah lahan yang digunakan untuk tempat tinggal termasuk pekarangan, menurut Sutanto, 1986 adalah lahan yang digunakan untuk segala jenis bangunan termasuk daerah sekitarnya yang dalam keadaan sehari – hari berkaitan dengan keperluan pemukiman. Sedangkan menurut Finch, 1957 pemukiman adalah kelompok manusia berdasarkan satuan tempat tinggal atau kediaman yang mencakup fasilitas – fasilitasnya seperti bangunan rumah, serta jalur jalan yang melayani manusia tersebut.

1.5.2. Pengertian dari Kota

Kota dapat diberikan arti dari berbagai sudut tinjauan, yaitu :

- Secara demografis, kota merupakan suatu tempat dimana terdapat pemusatan atau konsentrasi penduduk yang sangat tinggi dibandingkan dengan wilayah sekitarnya,
- Secara sosial budaya, kota merupakan suatu lingkungan dengan pola sosial budaya yang sangat beragam dengan berbagai pergeseran dan perubahan,
- Secara sosial ekonomis, kota merupakan suatu lingkungan dengan kegiatan perekonomian dan kegiatan usaha yang beragam dan didominasi oleh kegiatan usaha bukan pertanian yaitu jasa, perdagangan, perangkutan dan perindustrian,
- Secara fisik, kota merupakan suatu lingkungan dimana terdapat suatu tatanan lingkungan fisik yang didominasi oleh struktur binaan,
- Secara geografis, kota merupakan suatu lingkungan yang menempati suatu lokasi yang strategis secara sosial, ekonomis dan fisik pada suatu wilayah,

- Secara politis administratif, kota merupakan suatu wilayah dengan batas kewenangan pemerintahan yang dibatasi oleh suatu batas wilayah administratif kota.³

Jayadinata mengatakan dalam pengertian geografis, kota itu adalah suatu tempat yang penduduknya penduduknya rapat, rumah – rumahnya berkelompok kompak, dan mata pencaharian penduduknya bukan pertanian. Dalam pengertian hukum di Indonesia terdapat 4 macam kota : Kota sebagai ibukota nasional; Jakarta; Ibukota Propinsi, ada 27 kota; Ibukota kabupaten dan kotamadya; Kota Administratif (kotatif). Dalam pengertian teknis, kota itu mempunyai jumlah penduduk tertentu, misalnya, di Indonesia (untuk keperluan statistik) yang disebut kota adalah tempat dengan 20.000 penduduk atau lebih; di Jepang dengan 30.000 penduduk; di Malaysia dengan 5.000 penduduk; di Amerika Serikat dengan 2.500 penduduk. Dalam pengertian yang lebih umum, kota itu adalah tempat yang mempunyai prasarana kota, yaitu : bangunan besar – besar, banyak bangunan perkantoran, jalan yang lebar – lebar, pasar yang luas–luas, beserta pertokoannya, jaringan kawat listrik dan jaringan pipa air minum, dan sebagainya.⁴

1.5.3. Perencanaan Kota

Perkembangan dan pertumbuhan kota pada hakekatnya disebabkan oleh penambahan penduduk baik secara alamiah maupun migrasi serta perubahan dan perkembangan kegiatan usahanya yang disebabkan oleh perubahan pola sosial budaya dan sosial ekonomi penduduk tersebut sebagai masyarakat kota.

Pertambahan penduduk dan perubahan serta perkembangan kegiatan usaha inilah sebenarnya yang kemudian menuntut kebutuhan ruang, dimana konsentrasi penduduk dengan berbagai kegiatan usaha

³ Sujarto Djoko, Perencanaan Kota Baru, (Bandung : ITB), Hal. 3

⁴ T. Jayadinata, Johara, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan & Wilayah, (Bandung : ITB), 1999, Hal. 124

serta kehidupannya berlangsung. Jadi pada hakekatnya perubahan dan perkembangan ruang ini merupakan suatu konsekuensi langsung dari berbagai perubahan dan perkembangan tersebut. Dalam hubungan inilah kemudian ruang yang merupakan suatu 'wadah' untuk penduduk dan kegiatan usahanya itu merupakan suatu produk fisik dari rangkaian perubahan dan perkembangan yang terjadi di dalam suatu kota.

Di dalam keadaan di mana ruang, khususnya ruang di dalam kota sangat terbatas, dalam arti tidak bertambah maka suatu penataan dan perencanaan pemanfaatan dan penggunaannya akan merupakan hal yang esensial. Secara konkret ruang kota dalam lingkup pengertian fisik dapat diwujudkan sebagai lahan beserta berbagai sumber daya alam yang ada di atas dan di dalamnya beserta udara yang ada di atasnya. Di dalam peningkatan kemampuan serta pengadaan lahan untuk menampung berbagai perubahan dan perkembangan penduduk dan kegiatan usaha tersebut maka upaya yang umumnya dilakukan meliputi :

- Upaya peningkatan kemampuan serta intensitas ruang yang ada sehingga dapat memenuhi kebutuhan yang terjadi sebagai akibat dari perubahan dan perkembangan tersebut. Upaya ini disebut sebagai intensifikasi pembangunan kota atau pembangunan kota secara intensif seperti rehabilitasi atau perbaikan kualitas kota, peremajaan kota, pengembangan kota secara vertikal atau peningkatan daya dukung lahan, perbaikan kampung.
- Upaya penambahan luas ruang secara ekstensif. Upaya ini disebut sebagai ekstensifikasi kota seperti perluasan wilayah kota melalui penambahan wilayah administratif kota atau pengembangan bagian wilayah baru di dalam kota (wilayah kantong) atau di bagian pinggiran kota.
- Upaya pengembangan kota baru atau newtown yaitu pengembangan suatu pemukiman berskala besar yang karena kemampuan daya tampungnya maupun komponen yang dikembangkan di dalamnya dapat dikategorikan sebagai suatu kota. Berbagai jenis kota baru dapat

dikembangkan. Di dalam hal kota baru atau pemukiman skala besar itu dikembangkan sebagai upaya membantu memecahkan suatu permasalahan kota besar yang telah ada maka dikatakan sebagai 'kotabaru penunjang' seperti 'kota satelit' atau dalam bentuk 'kotabaru' dalam kota. Jenis lain adalah kota baru yang dikembangkan sebagai 'kotabaru mandiri' yaitu kota baru yang dikembangkan diatas lahan perawan atau pengembangan kota kecil yang telah ada sehingga menjadi kota yang dapat memenuhi kebutuhannya dan lapangan pekerjaannya secara mandiri seperti kota baru di wilayah metropolitan, kota perusahaan, kota instalasi, pemukiman transmigrasi berskala besar.

Sebagaimana dikemukakan di atas, bahwa pada hakekatnya peningkatan dan pengadaan ruang merupakan perwujudan dari upaya untuk mengatasi masalah yang ditimbulkan oleh pertumbuhan penduduk dan perubahan serta perkembangan kegiatan usahanya.

Untuk ini maka suatu perencanaan dan penataan ruang pada hakekatnya merupakan suatu upaya untuk secara rasional mengatur pemanfaatan dan penggunaan sumber daya yang ada dengan memperhatikan segala kendala dan limitasinya secara efisien dan efektif. Jadi kalau kita kembali kepada dasar pengertian bahwa ruang yang dimaksud termasuk lahan beserta berbagai sumber daya alam yang ada di dalam dan di atasnya, maka perencanaan tata ruang ini harus dimulai dengan suatu pengenalan lahan sebagai bagian ruang mengenai bagian yang mungkin dikembangkan, yang mungkin dikembangkan dengan berbagai konsekuensi ekonomis dan fisik serta bagian yang tidak memungkinkan untuk dikembangkan karena merupakan limitas mutlak yang akan berkonsekuensi luas secara ekonomis maupun secara fisik apabila dikembangkan.

Pemanfaatan unsur fisik dalam perencanaan kota pada dasarnya dilandaskan kepada dua hal pokok yaitu bahwa secara normatif dan

secara fungsional layak. Tinjauan terhadap aspek fisik di dalam perencanaan kota mengandung :

1. Tinjauan fisik secara 'bukan keruangan' (*aspatial*) yang mencakup :
 - Kemampuan tanah,
 - Kualitas dan kuantitas tanah,
 - Kualitas dan lingkungan fisik,
 - Sifat iklim,
 - Harga dan nilai tanah,
 - Manfaat lingkungan.
2. Tinjauan fisik secara keruangan (*spatial*) yang mencakup :
 - Pola penggunaan lahan,
 - Pola lahan berdasarkan kualitasnya,
 - Distribusi ruang,
 - Pola jaringan pergerakan,
 - Tata bangunan,
 - Pola tata letak,
 - Pola tata jaringan prasarana,
 - Tata ruang kawasan dan interior bangunan.

1.5.4. Pengertian dari Kota Baru

Secara terminologis pengertian 'kota baru' telah dipakai di berbagai negara sesuai dengan perwatakan serata tata lakunya yang tipikal. Disamping terminologi umum sebagai '*new town*' misalnya dikenal juga '*newton*', '*neustadt*', '*niewestad*', '*villeneuve*', '*novgorod*', atau '*novigrad*' (Von Herten; Spreiregen, 1978).

Dari beberapa tinjauan yang umum dikemukakan pengertian kota baru tersebut pada dasarnya bertolak dari :

- Masa atau kurun waktu pembangunan atau pendiriannya,
- Segi letak geografisnya
- Fungsi dan jangkauan pelayanannya,

- Sifat kemampuan perannya secara internal maupun eksternal

Berdasarkan faktor waktu memang sangatlah relatif di dalam memberikan pengertian tentang 'kota baru,. Semua kota pada dasarnya mempunyai suatu waktu awal, yaitu saat kota itu untuk pertama didirikan (F.J. Osborn; A. Whittick, 1963). Pengertian yang selalu dikaitkan dengan 'kota baru' adalah sebagaimana yang dikatakan oleh Lloyd Rodwin, sebagai : 'Kota atau kota kota yang direncanakan, didirikan dan kemudian dikembangkan secara lengkap setelah ada kota atau kota kota lainnya yang telah tumbuh dan berkembang terlebih dahulu'

Urban Land Institute, Amerika Serikat (Pei; Verma, 1972) memberikan definisi tentang 'kota baru' sebagai : 'Suatu proyek pengembangan lahan yang luasnya mampu menyediakan unsur – unsur lengkap yang mencakup perumahan, perdagangan dan industri yang secara keseluruhan dapat memberikan dan mampu dalam :

- Kesempatan untuk hidup dan bekerja di dalam lingkungan tersebut,
- Suatu spektrum jenis dan harga rumah yang lengkap,
- Ruang terbuka bagi kegiatan pasif dan aktif yang permanen serta ruang – ruang terbuka yang melindungi kawasan tempat tinggal dari dampak kegiatan industri,
- Pengendalian segi estetika yang kuat,
- Pengadaan biaya/investasi yang cukup besar untuk keperluan pembangunan awal'

Advisory Commission on Inter – governmental Relations memberikan pengertian tentang 'Kota baru' sebagai berikut (Verma, 1972):

'Pemukiman yang mandiri yang berencana dengan skala yang cukup besar sehingga :

- Memungkinkan untuk menunjang kebutuhan berbagai jenis rumah tinggal dan kegiatan ekonomi sebagai lapangan kerja bagi penduduk di dalam pemukiman itu sendiri,

- Dikelilingi oleh jalur hijau yang menghubungkan secara langsung dengan wilayah pertanian disekitarnya dan juga sebagai pembatas perkembangan kota dari segi jumlah penduduk dan luas wilayahnya,
- Dengan mempertimbangkan kendala dan limitasi yang ada dapat menentukan suatu proporsi peruntukan lahan yang sesuai untuk kegiatan industri, perdagangan, perumahan, fasilitas dan utilitas umum serta ruang terbuka, pada proses perencanaannya,
- Dengan mempertimbangkan fungsi kota serta lahan yang tersedia dapat ditentukan pola kepadatan penduduk yang serasi'

Berdasarkan masa perencanaan dan pengembangannya, Osborn dan Whittick memberikan batasan dan pengertian bahwa kota baru di Inggris dan di negara – negara lain umumnya adalah kota – kota yang direncanakan dan dibangun sejak awal abad ke 20, yaitu sejak masa pasca revolusi industri. Osborn dan Whittick menekankan bahwa kota baru sebenarnya merupakan alternatif upaya untuk memecahkan dan mengatasi masalah pertumbuhan pemukiman tersebar yang tidak terkendali dan kemacetan kota – kota besar yang diakibatkan oleh perkembangan industri secara besar – besaran pada awal abad ke 20 (Osborn; Whittick; 1968).

Batasan yang sama yaitu berdasarkan kurun waktu ini juga dipakai landasan oleh beberapa pakar (Rodwin, 1965; *Athens Technological Institute*, 1964) untuk memberikan pengertian mengenai 'kota baru'. Von Herten dan Spreiregen yang lebih menekankan dari segi letak geografisnya memberikan pengertian kota baru sebagai suatu kota yang direncanakan, didirikan, dan dibangun diatas suatu lahan perawan yang terlepas sampai suatu jarak tertentu yang jelas dari suatu kota induk yang lebih besar.

Bertolak dari tinjauan fungsional, Golany menekan pengertian kota baru sebagai kota – kota khusus yang dikembangkan sehubungan adanya upaya pengembangan fungsi tertentu seperti kota perusahaan industri, kota perusahaan pertambangan, kota perusahaan perkebunan, kota

penunjang instalasi tertentu seperti instalasi militer, instalasi percobaan, atau instalasi pusat ketenagaan.

Dalam wawasan yang lebih luas, dikemukakan pula suatu pengertian bahwa suatu 'kota baru' tidaklah selalu dibangun sama sekali baru diatas suatu wilayah lahan perawan, tetapi juga mungkin merupakan suatu pengembangan dan pembaharuan pemukiman pedesaan atau kota kecil secara total menjadi kota lengkap yang mandiri.

Banyak terminologi yang digunakan untuk mencoba menjelaskan pengertian tentang kota baru, khususnya yang dibangun di kawasan metropolitan. Osborn mendefinisikan kota baru sebagai berikut : Suatu kota baru yang disebut garden city adalah suatu kota yang direncanakan untuk kehidupan sehat disamping adanya industri, dalam suatu ukuran yang dapat menunjukkan bentuk kehidupan sosial secara penuh, tidak terlalu besar dikelilingi oleh sabuk pedesaan, dimana keseluruhan tanahnya dimiliki oleh masyarakat, atau dikuasai demi kekayaan komunitas tersebut. Menurutnya, "Kota Baru" ditemukan, direncanakan dan dikembangkan dengan suatu maksud tertentu, yaitu sebagai alternatif dan perbaikan kemacetan dan pertumbuhan kota yang berlebihan di suatu pihak dan perpencaran pemukiman di lain pihak.

Golany membuat klasifikasi lingkungan pemukiman perkotaan yang baru, dalam dua kategori, yakni pemukiman yang mandiri (*self – contained*) dan pemukiman yang tergantung (*dependent*), ditilik dari wawasan ekonomi (New Town Planning : Principles Practice, 1976).

Di Amerika Serikat mereka menyebut Kota Baru sebagai masyarakat baru yang bertitik tolak dari segi pemukiman, seperti didefinisikan *The American Institute of Planning (AIP)* sebagai berikut : Merupakan suatu komunitas yang terbangun pada batas perluasan daerah metropolitan yang ada. Komunitas baru yang bersifat tidak tergantung ini diharapkan mempunyai basis ekonomi yang mantap, kesempatan kerja yang luas, perumahan bertipe aneka ragam sewa dan harganya, adanya suatu sistim transportasi internal yang memungkinkan

aksesibilitas ke komunitas lainnya dan ke daerah metropolitan, serta ke fasilitas komunitas, pelayanan dan “keamanan”; dengan didukung suatu pemerintahan lokal yang efektif. Pemukiman ini dapat mempunyai ambang batas dari kota kecil berpenduduk 25.000 jiwa hingga kota besar berpenduduk satu juta atau lebih.

Secara umum ‘kota baru’ dapat diartikan sebagai :

1. Kota baru adalah kota yang direncanakan, dibangun dan dikembangkan pada saat suatu atau beberapa kota lainnya yang direncanakan dan dibangun sebelumnya telah tumbuh dan berkembang,
2. Kota lengkap yang ditentukan, direncanakan, dibangun, dan dikembangkan pada suatu wilayah dimana belum terdapat konsentrasi penduduk,
3. Kota lengkap yang direncanakan dan dibangun dalam rangka meningkatkan kemampuan dan fungsi pemukiman atau kota kecil yang telah ada di sekitar kota induk untuk membantu pengembangan wilayah sekitar kota atau mengurangi beban kota induk,
4. Kota yang cukup mampu untuk berfungsi sebagai kota yang mandiri dalam arti dapat memenuhi kebutuhan pelayanan kebutuhan serta kegiatan usahanya sendiri atau sebagian besar dari penduduknya,
5. Kota baru juga dapat berupa suatu lingkungan pemukiman berskala besar yang direncanakan dan dibangun untuk mengatasi masalah kekurangan perumahan di suatu kota besar. Secara fungsional kota baru demikian masih banyak tergantung kepada peran dan fungsi kota induknya. Dari segi jarak lokasinya berdekatan dengan kota induknya. Kota baru ini dikatakan juga sebagai ‘kota satelit’ dari kota induk tersebut.⁵

⁵ Sujarto Djoko, op.cit., Hal. 52

1.5.5. Perkembangan Kota Baru

Dari tinjauan historis dapat diamati bahwa pengembangan kota sangat beragam. Proses evolusi ini sangat dipengaruhi dan ditentukan oleh faktor – faktor peradaban dan kebudayaan, teknologi, tuntutan kebutuhan dan komunikasi.

Berdasarkan beberapa studi literatur pengertian dan batasan kota baru dapat dilandaskan kepada masa pendirian dan pengembangannya. Dalam dimensi masa ini maka tahapan evolusi perkembangan ‘kota baru’ dapat dibagi menjadi empat jenis utama, yaitu :

1. Kota baru masa silam dan masa pra revolusi industri,
2. Kota baru masa revolusi industri,
3. Kota baru masa pasca revolusi industri,
4. Kota baru masa kini

Berdasarkan tuntutan kebutuhan serta dasar kemampuan teknologinya maka motivasi, dasar – dasar pertimbangan dan penampilan fisik kota baru pada keempat tahapan masa tersebut berbeda.

Studi literatur juga menunjukkan bahwa bentuk, fungsi dan penampilan ‘kota baru’ yang dikembangkan kemudian pada masa tertentu merupakan upaya perbaikan dan pengembangan dari kota baru pada masa sebelumnya.

Antara ‘kota baru’ yang direncanakan dan dikembangkan pada masa pra revolusi industri dengan masa sesudahnya terdapat perbedaan motivasi perencanaan dan pendirian yang cukup mendasar. ‘Kota baru’ yang dikembangkan pada masa pra revolusi industri pada dasarnya dilandasi oleh pertimbangan yang berkaitan dengan pertahanan wilayah kolonisasi atau yang baru dikuasai dan prestise kekuasaan. ‘Kota baru’ yang dikembangkan pada sejak masa revolusi industri melandaskan kepada pertimbangan sebagai upaya untuk mengatasi masalah perkembangan kota besar yang semakin hebat karena tekanan penduduk dan kegiatan usahanya. Jadi usaha memecahkan masalah pemukiman dan perumahan merupakan sasaran dan tujuan yang masih utama.

Motivasi ini bahkan berkembang terus sampai saat ini. Dengan melandaskan kepada motivasi dan hakekat pengembangan dan perkembangan kota baru tersebut maka beberapa literatur memberikan batasan bahwa 'kota baru' yang direncanakan dan dikembangkan sejak masa pasca revolusi industri dikategorikan sebagai 'kota baru kontemporer' atau '*Contemporary New Towns*'.

Jadi evolusi perkembangan kota – kota baru menjadi cerminan dari keseluruhan rangkaian perkembangan kota baru itu. Karena rangkaian proses perkembangan yang berkaitan satu sama lain ini, maka tinjauan tentang evolusi perkembangan kota baru menjadi hal yang esensial di dalam upaya mengungkapkan perilaku dan perwatakan 'kota baru' ini untuk memperoleh wawasan di dalam pemikiran mengenai konsepsi kota baru khususnya di Indonesia.

1.5.5.1. Kota Baru Masa Silam dan Masa Pra Revolusi Industri

Dalam arti yang hakiki, 'kota baru' sebenarnya sudah dikenal sejak masa Mesir, Yunani atau Romawi Kuno dan kemudian pada masa peralihan atau *Renaissance* di Eropa (Golany, 1976). Motivasi pembangunan kota baru pada masa itu terutama dilandaskan kepada prestise kekuasaan dan pemerintahan, kepentingan militer untuk mempertahankan suatu teritorial yang baru dikuasai, pertukaran barang, atau pembukaan wilayah frontir dalam hubungannya dengan penghunian baru oleh para imigran (Golany, 1976).

Beberapa pemukiman lama yang dapat dicontohkan sebagai kota baru pada masa Yunani, misalnya kota – kota yang terdapat di sepanjang Mediterania sampai ke kota – kota yang didirikan oleh Bangsa Romawi di Mesopotamia dan Afrika Utara. Pada abad peralihan misalnya kota – kota di sepanjang Lembah Garonne di Perancis.

Peralihan dari masa silam ke masa menjelang Revolusi Industri di Eropa barat ditandai oleh berkembangnya jenis – jenis 'kota baru' lain, yaitu yang bermotif kepada pembukaan wilayah baru atau pemanfaatan

sumber daya alam, khususnya pertambangan (Verma, 1972). Pada abad ke 18 dan awal abad ke 19 didirikan pula kota – kota baru di wilayah frontier Amerika seperti Savannah, Georgia (1733), Washington DC (1791), Pullman, Illinois (1880), bahkan lebih tua lagi seperti Philadelphia yang direncanakan oleh William Penn dan Thomas Holme (1685).

Beberapa kota baru yang dikembangkan pada masa silam ini memang saat ini sudah tidak dapat dikenali lagi. Tetapi beberapa kota, khususnya di Eropa Barat atau Amerika Serikat bahkan menjadi awal dan bertumbuhnya kota masa kini, seperti London, Paris, Washington DC, Philadelphia dan lain – lainnya.

1.5.5.2. Kota Baru Masa Revolusi Industri

Kota baru yang boleh dikatakan lebih kontemporer pada masa itu barulah dikembangkan bersamaan dengan menjelang dan pada masa revolusi industri. Kota – kota yang diartikan sebagai 'kota baru' pada masa revolusi industri ini ada dua jenis (Ratcliffe, 1980) yaitu 'kota pekerja' atau 'worker's town' yaitu kota pemukiman berskala besar yang dibangun sangat intensif, biasanya terdiri dari rumah – rumah gandeng di dekat atau di sekitar pusat perindustrian pada suatu kota besar yang sudah tumbuh dan berkembang. Pada negara – negara industri saat itu misalnya dapat dicontohkan Saltaire, New Lanark dan Port Sunlight di Inggris dan Skotlandia; Kota Industri Krupp di Jerman; Kota Baru Chaux di Perancis; Lowell dan Pullman di Amerika Serikat.

Jenis kedua adalah kota baru yang pertama dikenal sebagai 'kota satelit', yaitu suatu kota yang didirikan untuk menempatkan pekerja tetapi tidak terletak di dalam kota yang sudah tumbuh dan berkembang sebelumnya melainkan pada suatu lokasi tersendiri pada jarak yang tidak terlalu jauh dari kawasan pusat perindustrian. Kota baru yang dapat dijadikan contoh sebagai pelopor jenis kota satelit ini adalah Le Vesinet di sekitar Paris; Riverside, Illinois yang direncanakan oleh salah seorang

pelopor kota baru masa itu Frederick Law Olmsted (Hertzen; Spreiregen, 1973).

Sebutan sebagai 'kota baru' terhadap kedua bentuk kota pekerja pada masa revolusi industri ini telah mendapat tantangan yang keras dan menjadi dasar reaksi terhadap bentuk kota baru masa industrialisasi. Penantang terkeras adalah Ebenezer Howard, yang mengatakan sebagai kota yang 'tidak manusiawi' (Osborn, editor, 1966). Kedua bentuk kota pekerja ini direncanakan dan dibangun dengan motivasi kaum industrialis yang kapitalistik pada masa industrialisasi besar – besaran, Jadi pembangunan kedua jenis kota baru itu terutama ditujukan untuk menunjang perindustrian sehingga dapat diperoleh keuntungan sebesar – besarnya yaitu melalui penyediaan tenaga kerja yang murah. Dengan tersedianya permukiman pekerja maka diharapkan akan dapat dihimpun tenaga kerja semurah – murahnya (Nicholson, 1971). Dengan pertimbangan tersebut maka pola fisik 'kota baru' pada masa awal dan masa industrialisasi ini dicirikan dengan penggunaan lahan yang sangat intensif, yaitu dalam bentuk rumah susun gandeng dengan ukuran unit dengan kepadatan tinggi, penyediaan prasarana dan sarana lingkungan yang sangat efisien.

Dengan motivasi kapitalistik tersebut maka lingkungan pemukiman di kawasan – kawasan industri semakin mengalami degradasi dari segi sosial, ekonomi maupun lingkungan fisiknya. Tetapi justru kemunculan kedua jenis kota baru ini merupakan dasar tumbuhnya idea 'kota baru' moderen sebagai reaksi terhadap kegagalan – kegagalan (Hertzen; Spreiregen, 1978).

1.5.5.3. Kota Baru Generasi Pertama

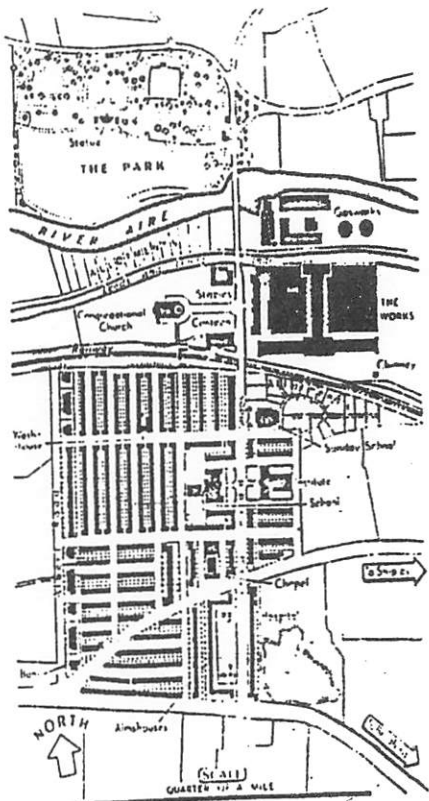
Reaksi yang penting terhadap pemukiman pekerja dan pemukiman satelit pada masa revolusi industri tidak lain hanya merupakan suatu 'cara kapitalistik' untuk mempertinggi produktifitas. Bertolak dari reaksi inilah kemudian berkembang suatu wawasan baru, yaitu 'kota baru'

masa pasca revolusi industri dengan dikembangkannya konsepsi '*garden city*' yang untuk pertama kalinya dicetuskan sebagai suatu inovasi untuk memecahkan masalah pemukiman di kota – kota yang padat industri oleh seorang reformis kemasyarakatan Bangsa Inggris, Ebenezer Howard. Masa ini bahkan dikatakan sebagai awal kemunculan 'kota baru kontemporer yang sesungguhnya (Verma. 1972).

Dasar falsafah Howard tentang suatu 'kota baru' adalah bahwa bagian – bagian dari kota harus merupakan suatu organisme yang berkaitan satu sama lain serta ada pembatasan fungsional sehingga setiap perkembangan mempunyai kaitan dengan perkembangan kota itu secara keseluruhan. Atas dasar falsafah inilah kemudian ia mengembangkan idea '*garden city*' yang prinsipnya adalah mengembalikan manusia kepada suatu lingkungan pemukiman yang manusiawi; mengembalikan hubungan erat antara manusia dan lingkungan; meningkatkan kualitas kehidupan secara bermasyarakat dan ekonomi (Osborn, 1966).

Secara konseptual idea '*garden city*' ini didasarkan kepada kenyataan yang perlu diperbaiki, yaitu suatu kehidupan yang sudah dianggap 'tidak manusiawi' di kota – kota besar yang mengutamakan kegiatan kerjanya di bidang industri. Keadaan pemukiman pekerja pabrik – pabrik khususnya, dilukiskan sebagai suatu lingkungan yang telah mengalami 'degradasi drastik' di segala bidang kehidupan dan penghidupan yaitu degradasi kemasyarakatan dan moral, degradasi lingkungan fisik dan degradasi kehidupan ekonominya. Penduduk pedesaan yang melihat kesempatan kerja di kota – kota besar semakin tertarik untuk pindah ke kota. Keadaan inilah yang kemudian dilihat oleh Ebenezer Howard sebagai suatu hal yang semakin memperbesar degradasi tersebut.

Disamping itu '*garden city*' ini juga akan berperan untuk menghambat perpindahan penduduk pedesaan ke kota – kota besar, yaitu dikatakannya sebagai "*a concept of town – country magnet*".



KOTA BARU GENERASI AWAL INDUSTRIALISASI

Saltaire, Inggris

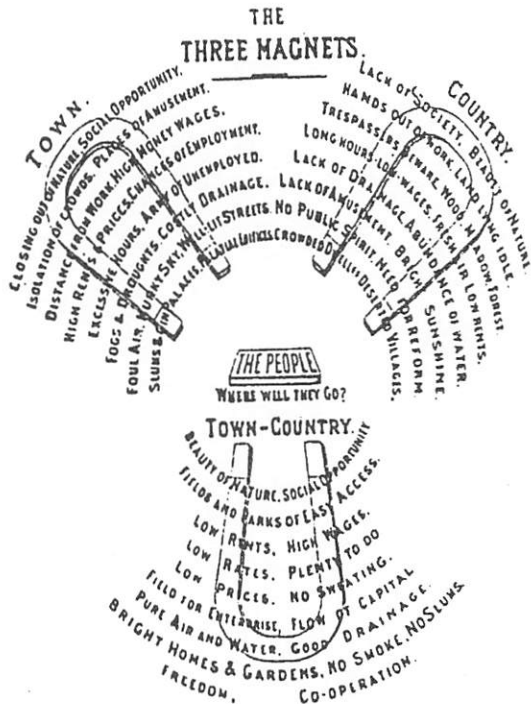
Suatu bentuk Kota Baru masa Revolusi Industri. Kota Baru ini merupakan produk perencanaan sebelum adanya Konsep 'Garden City'. Kepadatan yang tinggi dan penggunaan lahan yang intensif merupakan kritik terhadap kota baru jenis ini.

KONSEP DASAR GARDEN CITY DAN KOTA BARU GENERASI PERTAMA

Landasan Filosofi Ebenezer Howard 'GARDEN CITY'



Letchworth, Kota Baru berdasar konsep 'Garden City' yang pertama di dunia



Pengejawantahan yang konkret dari konsepsi ini baru dimulai kira – kira pada awal abad ke 20 yaitu dengan didirikannya '*garden city*' yang pertama, suatu 'kota baru' disekitar London, *Letchworth Garden City* (1903). Kemudian disusul oleh kota – kota prototipe lainnya seperti *Stevenage Garden City* (1905) dan *Welwyn Garden City* (1919) kemudian kota – kota baru jenis yang sama lainnya yang diselesaikan tahun 1947 – 1948 seperti Crawley, Hemel Hamstead, Harlow, Aycliffe, East Kilbride, Peterlee, dan Glentrothes.

Kemudian konsepsi pengembangan kota baru ini juga ditujukan sebagai cara untuk mengupayakan pemecahan masalah perumahan di kota besar. Kota – kota baru ini diselesaikan pada tahun 1949 seperti Bracknell, Basildon, dan Cwmbran. Berdasarkan konsepsi '*garden city*' ini kemudian beberapa negara Eropa, Amerika Serikat seperti Forest Hills Garden (1903); Radburn, New Jersey (1929); Greenbelt, Maryland (1953); Greendale, Wisconsin (1936). Di Rusia sejak tahun 1928 juga telah dikembangkan kota – kota baru seperti Kota Baja Stalinsk di Lembah Kuzentsk, kota pertambangan batu bara Karabanda di Kazakhstan, kota pusat metalurgi Mazintosorsk di Ural Selatan dan salah satu kota baru industri Komsomolik di Siberia.

Jadi konsepsi '*garden city*' dari Ebenezer Howard bertitik tolak dari suatu reaksi terhadap kemerosotan kualitas dan kondisi kehidupan pada kota – kota besar yang mengalami akibat dari revolusi industri. Maka untuk mengembalikan lingkungan kehidupan yang manusiawi perlu dikembangkan suatu 'lingkungan baru' yang dapat mengurangi atau menghilangkan kemerosotan kehidupan di kota – kota besar dengan cara menyerap sebagian penduduk dan kegiatan usaha kota besar tersebut ke lingkungan baru disekitar kota besar.

Jenis – jenis kota baru ini kemudian disebut sebagai Kota Baru Generasi Pertama atau '*Mark I New Towns*' (J. Ratcliffe, 1978). Perkembangan kota – kota baru generasi pertama atau '*Mark I New Towns*' ini telah memberikan berbagai dampak baik secara sosiologis,

ekonomis maupun dari segi pertanahan dan lingkungan telah mendorong berbagai upaya modifikasi dan pengembangan konsepsi '*garden city*' lebih lanjut kepada bentuk – bentuk 'Kota Baru Generasi Kedua' atau '*Mark II New Town*'.

1.5.5.4 Kota Baru Generasi Kedua

Hampir pada umumnya di kota – kota negara maju dan negara sedang berkembang berakhirnya Perang Dunia II ditandai oleh meningkatnya penduduk kota – kota. Salah satu masalah yang paling penting dalam hubungan pertumbuhan penduduk di wilayah perkotaan ini adalah semakin membesarnya kota – kota metropolitan sehingga penataan kembali dan pengendaliannya dianggap kurang efisien dari berbagai segi.

Dengan berlandaskan kepada pengalaman yang telah dilakukan sejak dicetuskannya konsepsi kota baru sebelum perang, maka konsepsi ini kemudian dipertimbangkan sebagai salah satu cara yang dapat diterapkan di dalam menghadapi masalah perkotaan pada masa pasca Perang Dunia II ini. Jadi kota baru masa sekitar akhir Perang Dunia II ini yaitu antara 1948 sampai pertengahan dasawarsa 50 an didirikan dengan motivasi utama pengembangan kota baru yang ditekankan kepada upaya memecahkan masalah kekurangan perumahan di kota – kota besar. Dengan demikian maka pengembangan lingkungan baru berskala besar telah dikembangkan pada wilayah – wilayah kantong di dalam kota atau pinggiran kota yang belum terbangun. Jenis – jenis kotabaru ini disebut sebagai Kota Baru Generasi Kedua atau *Mark II New Towns* (Ratcliffe, 1980).

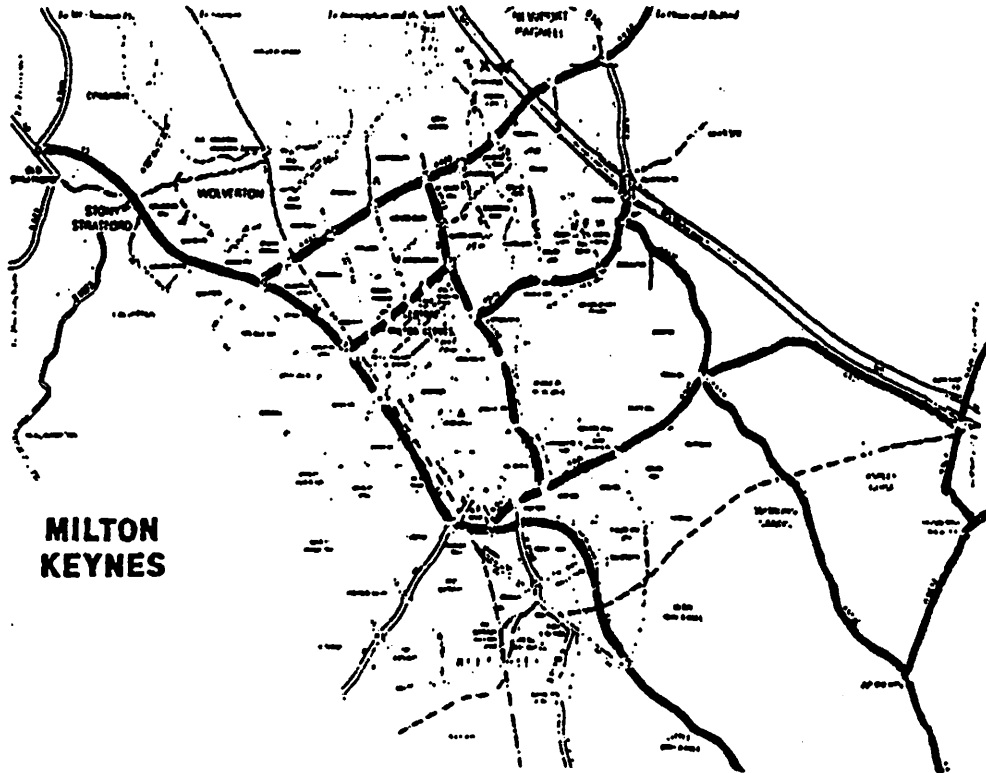
Kota – kota yang dikategorikan sebagai Kota Baru Generasi Kedua di Inggris yang dibangun antara tahun 1950 sampai 1955 seperti Corby dan Cumbernauld. Yang dibangun tahun 1960 sampai 1970 seperti Skelmersdale, Livingstone, Telford, Redditch, Runcorn, Washington New Town, Irvine, Milton Keynes, Peterborough, Newtown, Northampton,

Warrington, Central Lancashire, Stonehouse. Di Eropa antara tahun 1960 sampai 1970 terdapat beberapa kota baru di Negeri Belanda, seperti Beverwijk, Emmerloord, Emmen, Ranstad, Almere, Zoetermeer; di Finlandia seperti Tapiola; di Perancis seperti Canteleu new Town, Mourenx, Surville, Toulouse de Mirall; di Jerman seperti Cologne New Town. Di Asia adalah Petaling Jaya (Malaysia), Chandigarh (India), Islamabad (Pakistan). Di Amerika Latin adalah Brasilia (Brazil), di Jepang seperti Hino, Yokkaichi. Di Rusia 800 kota baru telah dikembangkan dalam kaitannya dengan pengembangan perindustrian dan pertambangan.

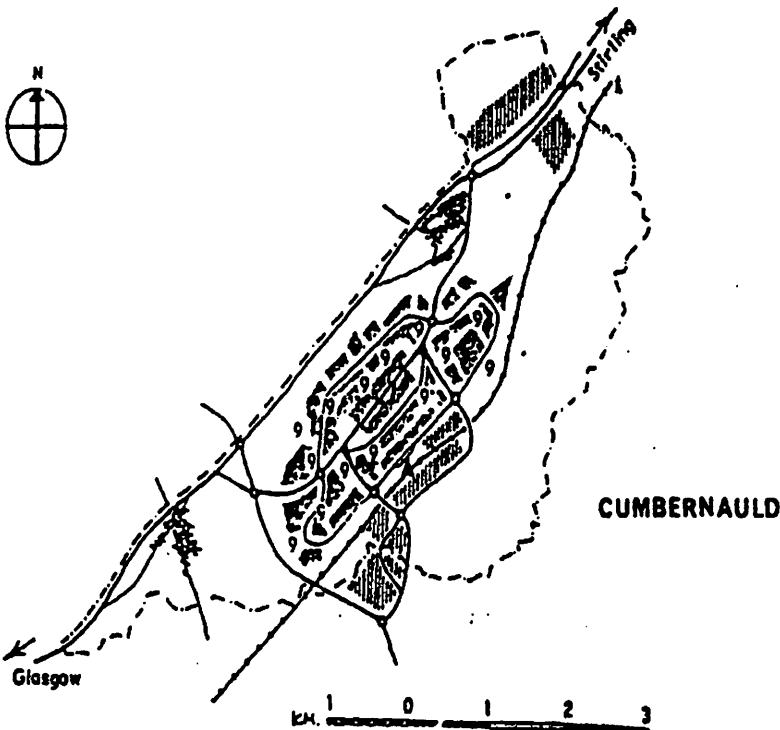
Selanjutnya pengembangan wilayah – wilayah baru juga telah mendorong pengembangan kota baru. Berbagai jenis kota baru telah dikembangkan sejak dekade 1950 an. Motivasi utama yang mendasari perencanaan dan pembangunan kota baru masa ini dikaitkan dengan upaya untuk menunjang pengembangan suatu kegiatan usaha atau kegiatan seperti eksploitasi sumber daya alam (pertambangan, perkebunan), pengembangan industri atau pengembangan kegiatan khusus seperti instalasi militer, instalasi pengairan atau pusat pemerintahan baru.

Motivasi lainnya adalah pengembangan lingkungan atau kota baru sehubungan dengan upaya pengembangan wilayah yang belum berkembang atau *'frontier region'*. Pengembangan lingkungan atau kota baru ini dilandasi oleh tujuan untuk memindahkan penduduk ke suatu wilayah *frontier* dalam rangka pembukaan wilayah baru seperti misalnya pemukiman transmigrasi. Pemukiman ini tidak hanya akan menjadi awal perkembangan suatu wilayah baru tetapi juga akan merupakan pembentukan pusat – pusat pengembangan wilayah yang berupa kota baru.

**Kota Baru Generasi II - Mark II New Towns
Milton Keynes, England dan Cumbernauld, Scotland**



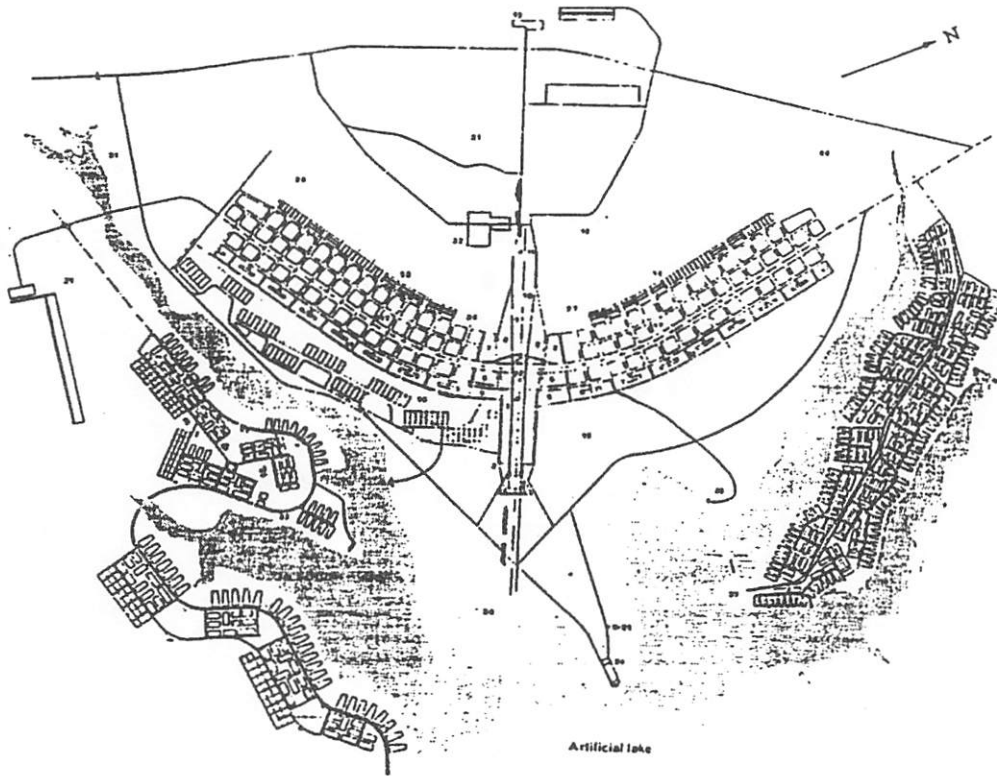
**MILTON
KEYNES**



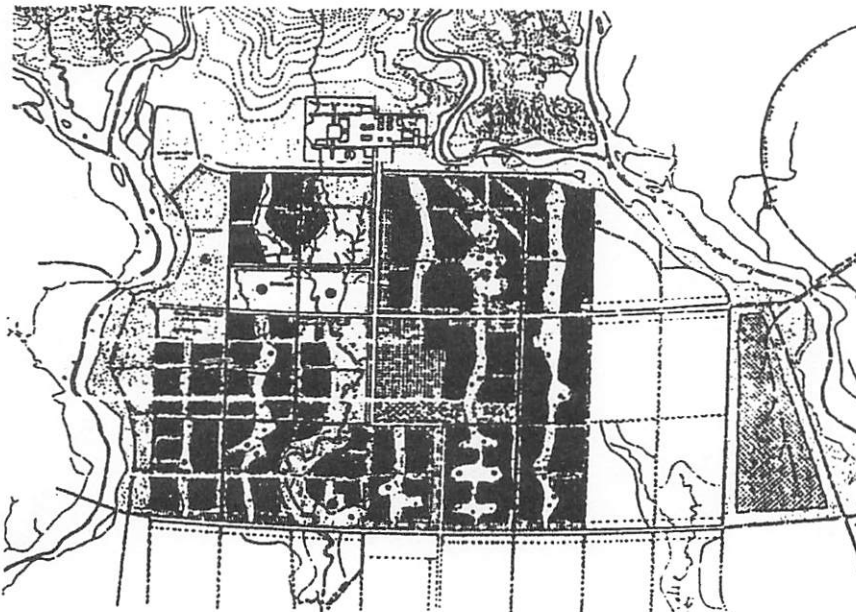
CUMBERNAULD

KM 1 0 1 2 3

Brasilia , Brazil Kota Baru Kontemporer di negara yang sedang berkembang. (Oscar Niemeyer)



Chandigarh , Punjab, India Utara, Kota Baru Kontemporer di negara yang sedang berkembang (Le Corbusier)



1.5.6. Faktor – Faktor Perkembangan Kota Baru

Seperti telah diungkapkan sebelumnya bahwa pengembangan dan perkembangan kota – kota baru dari berbagai kurun masa dilandasi oleh berbagai motivasi yang berbeda. Perwujudan perkembangan kota – kota baru ini kemudian sangat dipengaruhi dan ditentukan oleh berbagai faktor. Di dalam tinjauan deskriptif di atas dapat diamati bahwa faktor – faktor tersebut untuk berbagai negara juga akan berbeda. Tetapi secara umum dari tinjauan tersebut dapat diidentifikasi bahwa faktor – faktor yang berpengaruh dan menentukan pengembangan dan perkembangan kota baru mencakup :

1.5.6.1. Faktor Sosial

Dua faktor sosial utama yang sangat berpengaruh dan menentukan pengembangan dan perkembangan kota baru umumnya adalah :

1. Faktor Kependudukan

Revolusi Industri yang terjadi pada akhir abad ke 19 dan disusul dengan dampaknya pada awal abad ke 20 telah menyebabkan terjadinya arus urbanisasi dari pedesaan ke kota – kota. Kesempatan kerja yang semakin meningkat sehubungan dengan industrialisasi besar – besaran telah menyebabkan semakin meningkatnya penduduk kota – kota industri (White, 1965). Perkembangan penduduk di kota – kota besar yang semula telah menarik mereka karena terbukanya kesempatan kerja telah mengalami berbagai degradasi. Keadaan inilah kemudian yang memacu timbulnya berbagai reaksi dan arah pemikiran baru untuk mencari pemecahannya. Kalau kita amati keadaan kependudukan tersebut, maka sampai saat ini tampaknya masih merupakan faktor yang sangat berpengaruh dan menentukan di dalam permasalahan perkotaan umumnya dan masalah pembangunan kota baru khususnya.

2. Kualitas kehidupan bermasyarakat

Semakin padatnya penduduk kota industri, semakin menurunnya pola – pola kemasyarakatan karena lingkungan kehidupan yang mengutamakan efisiensi ekonomis telah menimbulkan berbagai segi degradasi sosial. Keadaan di kota – kota industri pada masa pasca revolusi industri mengalami penurunan di dalam kebutuhan pelayanan pendidikan, kesehatan, peribadatan, rekreasi dan hubungan antar penduduk. Keadaan demikian dikemukakan oleh para reformis kemasyarakatan, antara lain Ebenezer Howard sebagai keadaan lingkungan yang ‘tidak manusiawi’. Situasi sosial ini kemudian menjadi salah satu pertimbangan yang sangat penting di dalam pengembangan konsep – konsep dasar kota baru.

1.5.6.2. Faktor Ekonomi

Faktor ekonomi yang berpengaruh dan menentukan di dalam pengembangan dan perkembangan kota baru ini dapat dikemukakan dua hal pokok (Verma, 1972) yaitu :

1. Kegiatan Usaha

Kehidupan masyarakat umumnya dan khususnya di kota – kota akan sangat ditentukan pula oleh kegiatan usahanya. Sebagaimana dapat diungkapkan dari fakta historis, bahwa terjadinya arus perpindahan penduduk semasa industrialisasi besar – besaran dikarenakan semakin luasnya lapangan kerja dan usaha di kota – kota besar. Terbukanya kesempatan kegiatan usaha pada pusat – pusat atau kota – kota yang baru akan memungkinkan membelokkan perhatian aliran penduduk ke arah tersebut (Bose, 1965). Pemikiran mutakhir menyimpulkan bahwa suatu upaya mendekonsentrasikan kegiatan usaha akan dapat membantu mengurangi beban yang harus ditanggung oleh kota – kota besar yang umumnya merupakan pemusatan berbagai lapangan kegiatan usaha.

2. Politik Ekonomi

Berdasarkan sistim politik perekonomian T.C. Peng dan N.S. Verma mengemukakan tiga jenis pembangunan kota baru, yaitu :

1. Kota baru yang dikembangkan di negara – negara dengan ‘sistim politik perekonomian campuran’ atau ‘mixed economy system’. Di dalam sistim ini sebagian sistim perekonomian ditangani oleh sektor swasta tetapi sesuai dengan pengawasan, pengendalian dan perencanaan yang disusun oleh sektor pemerintah. Inggris merupakan salah satu contoh yang jelas dari suatu negara yang menyelenggarakan pola pembangunan kota baru yang dilandasi oleh sistim perekonomian campuran ini. Pembangunan kota baru di Inggris sudah merupakan bagian dari Pola Kebijakan Nasional yang mengikutsertakan sektor swasta yang dikendalikan dan berdasarkan rencana dari pemerintah.
2. Kota baru yang dikembangkan di dalam negara dengan ‘sistim perencanaan perekonomian terpusat’ atau ‘centrally planed economics system’. Sistim perekonomian demikian terdapat pada negara – negara sosialis. Kegiatan perekonomian sepenuhnya tergantung kepada investasi sektor pemerintah yang berasaskan konsep sosialistik. Atas dasar sistim ini maka perencanaan dan pembangunan kota – kota baru di beberapa negara sosialis, khususnya di Sovyet Rusia sepenuhnya menjadi wewenang dan kebijaksanaan pemerintah.
3. Kota baru yang dikembangkan di negara yang mempunyai ‘sistim perekonomian bebas’ atau ‘free or private enterprise economics systems’. Di dalam sistim ini sistim perekonomian tergantung sepenuhnya kepada mekanisme pasar. Amerika Serikat merupakan contoh yang menganut sistim ini. Di bawah sistim perekonomian bebas ini perencanaan dan pembangunan kota baru berada di dalam wewenang sektor swasta. Dengan demikian maka motivasi keuntungan merupakan landasan utama. Investasi yang besar

termasuk berbagai bentuk resiko finansial menjadi tanggung jawab sektor swasta. Pembangunan kota baru sangat menarik bagi sektor swasta (real estate) apabila mekanisme pasar sedang berada dalam keadaan yang baik.

1.5.6.3. Faktor Lahan

Dua hal dari faktor pertanahan yang berpengaruh dan menentukan di dalam perencanaan dan pembangunan kota baru yaitu :

1. Pola Penggunaan Lahan (Best, 1981)

Kota baru merupakan suatu proyek pembangunan pemukiman skala besar yang akan memerlukan lahan yang luas. Salah satu yang menjadi permasalahan adalah pembangunan kota baru yang menyebabkan perubahan pola penggunaan lahan pertanian atau lahan konservasi menjadi lahan terbangun. Lebih jauh lagi bahwa perubahan penggunaan lahan ini juga mempunyai dampak terhadap perubahan pola sosial ekonomi di wilayah pertanian. Para petani yang semula menggarap lahan sebagai lahan pertanian terdesak dan harus mencari lapangan pekerjaan lain. Dengan demikian maka pertimbangan pola penggunaan lahan merupakan faktor yang sangat penting di dalam perencanaan pembangunan kota baru.

2. Harga Lahan (Stone, 1970)

Kenaikan nilai dan harga lahan umumnya merupakan suatu konsekuensi dari suatu perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan. Lahan yang semula penggunaannya tidak pasti dijadikan suatu kawasan yang produktif akan menaikkan nilai dan harga lahan. Pembangunan kota baru yang memerlukan lahan yang luas akan memerlukan investasi di sektor pengadaan lahan yang sangat besar. Pada pembangunan kota baru dimana secara lengkap terdapat komponen – komponen kegiatan fungsional yang bersifat produktif akan merupakan suatu hal yang sangat peka terhadap kemungkinan kenaikan harga lahan. Dalam hubungan ini spekulasi dalam lahan

akan merupakan salah satu dampak yang sangat umum. Peranan pemerintah yang memungkinkan untuk melakukan pengendalian atas harga lahan sesuai dengan peraturan yang ada akan sangat penting peranannya di dalam perencanaan dan pembangunan kota baru.

Atas dasar ini pula maka di dalam perencanaan dan pembangunan kota – kota baru di Inggris, peranan pemerintah di dalam pengendalian lahan sangat besar (Verma, 1972).

1.5.7. Kategorisasi Kota Baru

Dari tinjauan secara deskriptif mengenai evolusi kota baru sebagaimana diuraikan pada bagian terdahulu, maka dapat diidentifikasi bahwa sesuai dengan fungsi dan tujuannya kota baru sangat bervariasi dari segi lokasi, jenis serta pola fisiknya. Tetapi secara fungsional pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi dua jenis utama.

1.5.7.1. Kategori Umum

Kota baru yang direncanakan dan dikembangkan dalam kaitannya dengan suatu kota yang telah tumbuh dan berkembang. Umumnya jenis kota baru demikian dimaksudkan sebagai suatu upaya untuk membantu memecahkan permasalahan yang terjadi pada kota yang telah ada tersebut. Kota baru demikian dimaksudkan misalnya untuk memecahkan masalah kekurangan perumahan atau dalam rangka perluasan kota. Kota baru demikian dikatakan sebagai '*supporting new town*' atau 'kota baru penunjang' karena kota baru tersebut berperan sebagai penunjang bagi eksistensinya suatu kota yang telah ada serta tumbuh dan berkembang.

Kota baru penunjang secara ekonomis dan sosial fungsinya mempunyai ketergantungan kepada suatu kota induk. Pendiiriannya dan pengembangannya didasarkan kepada suatu kebutuhan untuk membangun suatu pemukiman baru skala besar yang akan membantu

memecahkan masalah kekurangan perumahan di kota besar yang kemudian berperan sebagai kota induknya. Disamping itu kota baru penunjang dapat juga dikembangkan dari kota kecil yang telah ada disekitar kota besar tersebut yang jaraknya tidak jauh. Secara geografis kota baru penunjang dibangun pada suatu wilayah tertentu yang jaraknya berdekatan dengan kota induk. Dengan demikian maka pada umumnya terdapat suatu pola mobilitas 'ulang alik' (*commuting*) antara kota baru tersebut dengan kota induk. Secara fisik kota baru penunjang terpisah oleh suatu wilayah tidak terbangun seperti pertanian hortikultur atau jalur hijau. Jarak fisik dari kota induk pada umumnya kurang dari 60 kilometer. Dari beberapa studi literatur dapat dikemukakan suatu batasan bahwa kota – kota baru yang termasuk dalam kota baru penunjang ini adalah :

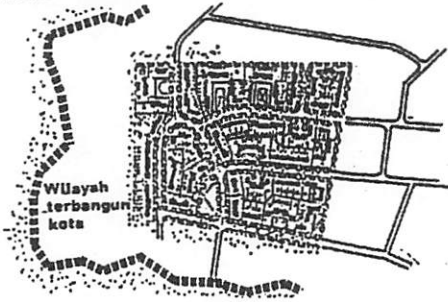
1. Pemukiman lengkap berskala besar di pinggiran luar kota induk (*dormitory town*) yang disebut sebagai kota satelit (*satellite town*),
2. Kota kecil disekitar kota induk yang ditingkatkan dan dikembangkan.

Kedua jenis kota baru penunjang ini juga dapat merupakan kota baru metropolitan yaitu kota – kota yang berada di suatu wilayah metropolitan yang akan menunjang fungsi kota metropolis yang berfungsi sebagai kota utama dari wilayah kota metropolitan tersebut.

Kota baru yang direncanakan dan dikembangkan tersendiri yang walaupun fungsinya mempunyai kaitan dengan kota – kota yang telah tumbuh dan berkembang, tetapi kota – kota ini dikembangkan dengan fungsi khusus yang berkaitan dengan fungsi tertentu. Kota demikian dapat dibangun sama sekali baru diatas suatu wilayah perawan atau dari suatu pemukiman atau kota kecil yang kemudian dikembangkan sehingga memiliki kelengkapan sebagai suatu kota. Kota baru demikian dikatakan sebagai '*Independent New Town*' atau '*Self Sufficient New Town*' atau 'Kota Baru Mandiri'. Kota Baru Mandiri secara ekonomis, sosial dapat memenuhi kebutuhannya sendiri atau paling tidak sebagian besar penduduknya. Dari segi geografis, kota baru mandiri berlokasi pada suatu wilayah tersendiri pada jarak yang cukup jauh dari kota yang telah ada

KOTA BARU PENUNJANG

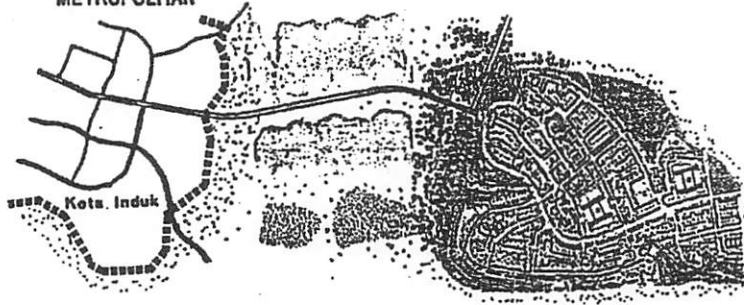
- KOTA BARU DALAM KOTA : Pemukiman berskala besar



- KOTA BARU PINGGIRAN KOTA



- KOTA BARU SATELIT ; KOTA BARU METROPOLITAN



KOTA BARU MANDIRI

- KOTA BARU UMUM : Pusat Pemerintahan
- KOTA PERUSAHAAN : Pertambangan, Perkebunan, Kawasan Industri
- PERMUKIMAN BERSKALA BESAR : Perumahan berskala besar
Permukiman transmigrasi, Permukiman PIR
- KOTA BARU KHUSUS : Instalasi militer, Pusat ketenagaan,



KOTA BARU MANDIRI DAN WILAYAH SEKITARNYA

KOTA BARU MANDIRI DALAM HUBUNGAN REGIONAL

dan secara fisik terpisah oleh suatu wilayah bukan pemukiman seperti pertanian, hutan, jalur hijau atau suatu wilayah *non urban* lainnya. Jarak fisik dari kota induk umumnya lebih besar dari 60 km. Termasuk kota baru mandiri ini adalah :

1. Kota pusat pemerintahan,
2. Kota industri,
3. Kota pertambangan,
4. Kota usaha kehutanan,
5. Kota instalasi ketenagaan,
6. Kota instalasi militer,
7. Kota pusat rekreasi,
8. Pemukiman khusus berskala besar.

1.5.7.2. Besaran Kota Baru

Sebagaimana juga umumnya di dalam menelaah ukuran kota dari segi jumlah penduduknya, maka juga untuk suatu kota baru sangat sukar untuk menentukan batas besaran jumlah penduduk yang paling ideal. Berbagai literatur telah mengemukakan batasan 'ukuran optimal' yang bervariasi.

Berbagai metode dikemukakan oleh berbagai studi yang pernah dibuat untuk menentukan besaran penduduk optimum suatu kota baru. Studi yang pernah dibuat oleh Marcial Echenique, David Crowther dan Walton Lindsay (1969) yaitu dengan membuat analisa bandingan antara tiga kota baru di Inggris, yaitu Stevenage (kota baru generasi pertama), Hook (kota baru generasi kedua) dan Milton Keynes (kota baru generasi kontemporer) dengan sebuah kota yang telah tumbuh dan berkembang (Reading) dan studi dari Sundaram (1977) berkesimpulan bahwa : 'Pada dasarnya besaran atau ukuran suatu kota sangat ditentukan oleh ukuran penduduknya. Penentuan besaran penduduk ini dilandaskan kepada suatu 'ukuran optimum' atau '*optimum size*' dari suatu kota. Jadi dasar penentuan jumlah penduduk bagi kota yang akan direncanakan pada

hakekatnya adalah suatu 'prinsip optimasi', yaitu dengan dasar anggapan bahwa perlu adanya suatu batas jumlah penduduk terkecil yang masih dapat dipertimbangkan sebagai jumlah yang dapat dipakai sebagai kaidah pemerataan dan efisiensi dari berbagai upaya pengadaan bagi kebutuhan kota tersebut'.

Beberapa pengalaman mengemukakan cara penentuan ukuran penduduk optimal yaitu yang merupakan hasil pengembangan perhitungan yang didasarkan kepada prinsip optimasi yang menyangkut ukuran optimum lahan tempat tinggal yang layak bagi setiap keluarga atau ukuran optimum lahan yang paling ekonomis untuk digarap.

1. Dalam hal ini perhitungan didasarkan kepada analisis *input – output* yang akan menghasilkan pendapatan tertinggi. Untuk lahan bukan pertanian, pendapatan ini dapat didasarkan kepada hasil dari pajak terbesar yang dapat diperoleh dari berbagai variasi proporsi lahan persil dan bangunan. Sedangkan untuk pemukiman yang mata pencaharian penduduknya di sektor pertanian perhitungan ini didasarkan kepada besarnya petani yang dapat ditampung, besarnya pendapatan dari garapan lahan dan besarnya investasi untuk menggarap lahan tersebut.
2. Jumlah penduduk minimum yang dapat mendukung pengoperasian yang efisien dan ekonomis dari pengadaan fasilitas dan prasarana pelayanan kebutuhan kota yang esensial. Dalam hal yang harus dihitung adalah besarnya penduduk minimum untuk dapat beroperasinya secara optimal suatu fasilitas pelayanan.
3. Jumlah penduduk minimum yang dapat menunjang biaya pemeliharaan dan operasional dari berbagai pelayanan kebutuhan kota yang akan disediakan. Jadi dasar yang diperhitungkan disini adalah besarnya pemasukan minimal yang dapat dipakai untuk membiayai pemeliharaan dan pengoperasian fasilitas pelayanan yang disediakan. Untuk perhitungan – perhitungan tersebut akan diperlukan data yang cukup berdasarkan suatu penelitian empirik. Tetapi dengan

mendasarkan kepada beberapa studi bandingan dari beberapa kota baru di beberapa negara termasuk di Indonesia dapatlah kiranya mempunyai gambaran umum tentang batas jumlah penduduk optimal tersebut.

Berikut ini dikemukakan suatu hasil pengamatan literatur mengenai besaran kota baru dari segi jumlah penduduk, jarak dari kota induk atau kota menengah dan kota besar lain serta perkiraan besarnya penduduk yang tergantung kegiatan kerjanya dan pelayanannya kepada kota induk, kota menengah atau kota besar lainnya. Secara umum suatu konsepsi perencanaan kota baru yang dikembangkan di Inggris dan beberapa negara eropa lainnya mengemukakan beberapa batasan sebagai berikut ini :

Konsepsi Kota Baru	Penunjang	Mandiri
Garden City (Ebenezer Howard)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	50.000 – 80.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk (%)	60 – 80	10 – 25
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk (%)	75 – 90	5 – 10
Jarak fisik ke kota induk (km)	10 – 20	> 40
Indian New Towns (Sundaram, 1977)		
Penduduk (jiwa)	15.000 – 40.000	40.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk (%)	75	15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk (%)	75	10
Jarak fisik ke kota induk (km)	8 – 20	60
European New Towns/Contemporary British New Towns (Lloyd Rodwin)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	35.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk / kota lain (%)	80	10 – 15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk / kota lain (%)	50 – 55	10 – 15

Gambaran tentang jenis, jarak fisik dari kota lain dan keadaan kependudukan dan ketergantungan penduduk berdasarkan studi bandingan pada beberapa kota baru :

Kota Baru	Jenis Kota Baru	Jarak Fisik Dari Kota Lain / Kota Induk (km)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Bekerja di Kota Induk (%)	Penduduk Yang Menggunakan Fasilitas di Kota Induk (%)
Inggris					
Basildon	satelit/dormitory	43	80.000	82	62
Crawley	satelit/lengkap	60	62.000	75	21
Stevenage	satelit/lengkap	60	60.000	62	15
Newtown Aycliffe	mandiri	82	20.000	2	–
Cumbernauld	mandiri	72	100.000	–	–
India					
Chandigarh	mandiri	80	42.000	2	–
Durgapur	mandiri	250	125.000	31	10
Faribadad	perusahaan	47	40.000	12	44
Jagannathnagar	satelit	12	60.000	85	92
Jepang					
Hino	satelit	44	30.000	72	66
Yokkaichi	mandiri	40	100.000	10	10
Malaysia					
Petaling Jaya	satelit	15	70.000	90	65
Hongkong					
Tsuen Wan	satelit	10	84.000	80	83
Belanda					
Beverwijk	metropolitan	30	150.000	32	30
Emmerloord	mandiri	90	10 –	–	2
Almere	metropolitan	–	12.000	–	–
Zoetermeer	metropolitan	–	–	–	–
Mexico					
Bernardino	industri	130	60.000	10	20
Venezuela					
Santo Tome de Guyana	mandiri	850	55.000	–	–

1.5.8. Kota Baru Di Indonesia

1.5.8.1. Perwatakan Umum Kota Baru di Indonesia

Dari penelaahan kepustakaan serta perkembangan dan pertumbuhan berbagai jenis kota di Indonesia yang dikembangkan sejak tahun 1950 – an, terutama kasus kota – kota baru di Jakarta (Kebayoran baru), Bandung (Cijagra, Plan Cipaganti), Kalimantan Tengah (Palangkaraya), Kalimantan Selatan (Banjarbaru), Kalimantan Timur (Bontang), Cilegon (Kota Besi Baja Cilegon) dan rencana pengembangan Kota Baru Batam Centre, Kabupaten Tangerang (Bumi Serpong dan

Tigaraksa) serta di Kabupaten Bekasi (Kota Terpadu Bekasi dan Bekasi 2000), diperoleh suatu gambaran tentang perwatakan umum kota – kota baru tersebut berdasarkan jenis – jenisnya.

Dengan mendasarkan kepada pertimbangan dari segi prinsip dan teknik pengembangan kota – kota baru umumnya, khususnya dari segi pertimbangan fisiknya, maka dapat disimpulkan bahwa penampilan kota – kota baru di Indonesia dibandingkan dengan kota – kota baru di negara – negara industri maju tidaklah terdapat perbedaan.

Kekhususan yang dapat membedakan kota – kota baru di Indonesia dengan kota – kota di negara industri maju tersebut terutama adalah pada ‘keunikan’ pola masyarakat dan kegiatan usahanya dan system politik kelembagaan yang dianut yang kemudian yang kemudian terejawantahkan ke dalam unsur – unsur lingkungan fisik. Hal – hal tersebut kemudian juga menjadi dasar di dalam perkembangan selanjutnya.

Penelitian terhadap beberapa kota baru di Indonesia berdasarkan jenisnya dari segi social budaya, segi kependudukan, segi ekonomi, segi pola lingkungan fisik dan dari segi kelembagaan telah menunjukkan adanya perwatakan yang khusus untuk berbagai jenis kota baru tersebut. Hal inilah yang mungkin membedakannya dengan keadaan kota – kota baru di negara industri maju.

Memang perlu diakui bahwa berdasarkan penelitian tersebut masih belum mampu untuk dapat merampatkannya sebagai suatu perwatakan umum bagi kota – kota baru Indonesia mengingat pengembangan kota – kota baru tersebut dilandasi oleh motivasi dan alasan yang berbeda. Namun sedemikian dari penelaahan pendahuluan ini telah dapat diungkapkan suatu perwatakan umum yang akan menjadi landasan titik tolak untuk memahami hakekat pengembangan kota baru di Indonesia yang kelak akan menjadi pertimbangan di dalam pengembangan kota baru yang sesuai untuk Indonesia.

1.5.8.2. Jenis Kota Baru di Indonesia

Secara letak geografis kota baru dapat dibedakan menjadi 4 jenis (Bailey, ed., 1971) yaitu : Kota Baru Dalam Kota (*New Town in Town*), Kota Baru Satelit, Kota baru di pinggiran dalam dan pinggiran luar Kota Induk, serta Kota Baru yang berdiri menyendiri.

Berdasarkan penelaahan pada beberapa kota baru di Indonesia sebagaimana dikemukakan pada uraian diatas maka secara geografis 'Kota Baru' di Indonesia juga menunjukkan adanya keempat pola tersebut yaitu :

- Kota baru dalam kota yaitu suatu lingkungan baru berskala besar yang dikembangkan pada wilayah – wilayah kantong yang belum terbangun dalam kota atau di bagian wilayah yang belum terbangun di pinggiran yang berbatasan langsung dengan kota induk. Pola demikian dapat dilihat misalnya di Bandung (Plan Cipaganti 1953 – 1955); Pontianak ; Malang; Semarang; Surabaya; Jakarta; Medan dan di beberapa kota besar lainnya.
- Kota baru satelit yaitu suatu lingkungan baru berskala besar yang dikembangkan sebagai tempat tinggal yang letaknya terpisah pada jarak tertentu dari kota induk tetapi secara fungsional sangat tergantung kepada kota induk. Kota baru satelit ini juga sering disebut sebagai 'dormitory town'. Contoh kota satelit di Indonesia adalah Kebayoran Baru (1950); Banjar Baru (1953); Kota Satelit Surabaya (1980); Bale Endah, Kabupaten Bandung (1976).
- Kota baru mandiri yaitu suatu kota baru yang dikembangkan dengan tujuan untuk membentuk suatu kota yang dapat mandiri di dalam memenuhi kehidupan dan kegiatan usaha penduduknya. Kota baru mandiri ini dapat terbentuk dari suatu kota perusahaan (company town), ibu kota pemerintahan, kota pertambangan, dan kota kota baru yang dikembangkan dari kota kota kecil yang telah ada atau kota – kota yang tumbuh dan berkembang dimulai sebagai permukiman

transmigrasi di suatu wilayah frontier. Kota Baru mandiri yang dikembangkan di Indonesia antara lain Palangkaraya (Kalimantan Tengah); dan rencana pengembangan beberapa kota kecil di Wilayah Pengembangan Jabotabek, Bandung Raya dan Gerbangkertosusila. Disamping itu dapat juga dicontohkan kota kota yang tumbuh dan berkembang dari permukiman transmigrasi.

- Kota baru khusus yaitu kota yang dikembangkan atau berkembang sehubungan dengan kegiatan tertentu seperti dalam hubungannya dengan adanya instalasi militer, kegiatan rekreasi, atau kegiatan khusus lainnya. Kota baru khusus ini dapat bersifat mandiri atau bersifat satelit dari suatu kota induk. Contoh Jenis kota ini adalah Asahan, Lhokseumawe, Soroako, Bontang, Tembaga pura, Batam Centre, Cilegon.

1.5.8.3 Profil Beberapa Kota Baru di Indonesia

Profil umum beberapa kota baru yang telah dan sedang dikembangkan di Indonesia berdasarkan kategori kategori tersebut adalah sebagai berikut ini :

Kota Baru Dalam Kota

- **Plan Cipaganti, Kotamadya Bandung.**
Dibangun : 1953 – 1955 di Wilayah Bojonagara, Kecamatan Sukajadi.
Saat ini sudah menjadi bagian dari kawasan perumahan kota.
Jumlah penduduk yang direncanakan : 2.000 sampai 3.000 jiwa
Jumlah penduduk tahun 1988 kira kira 12.500 jiwa
Fungsi dan komponen utama : perumahan yang dilayani oleh sebuah pasar.
- **Cijagra, Kotamadya Bandung.**
Dibangun : 1968 di Wilayah Karees, Kecamatan Lengkong. Saat ini sudah menjadi bagian dari kawasan perumahan kota.

Jumlah penduduk yang direncanakan 8.000 jiwa.

Jumlah penduduk tahun 1988 kira kira 26.000 jiwa

Fungsi dan komponen utama : perumahan yang dilengkapi dengan pelayanan kebutuhan sehari hari.

Kota Baru Satelit

- Banjar Baru, Kalimantan Selatan

Pembangunan, 1954 di lokasi kira – kira 15 kilometer sebelah tenggara kota Banjarmasin.

Jumlah penduduk yang direncanakan 150.000 jiwa.

Jumlah penduduk pada tahun 1985 : 52.000 jiwa.

Fungsi dan komponen utama : Pusat pemerintahan kabupaten Banjar dengan komponen utama perkantoran pemerintahan, perumahan, pusat lingkungan, industri dan perdagangan.

- Bale Endah, Kabupaten Bandung, Jawa Barat.

Pembangunan tahun 1974 – 1975. Pembangunan kota ini saat ini terhenti mengingat adanya perubahan kebijaksanaan mengenai lokasi ibukota Kabupaten Bandung yaitu di Soreang. Terletak 15 kilometer sebelah selatan kota Bandung.

Jumlah penduduk yang direncanakan pada saat perencanaan adalah 60.000 jiwa.

Pada tahun 1986 jumlah penduduknya mencapai 15.000 jiwa.

Fungsi dan komponen utama kota : kantor pemerintahan Kabupaten Bandung (sebelum dipindahkan ke Soreang), perumahan dan pelayanan lingkungan (pasar dan perbelanjaan).

Kota Baru Pemerintahan Mandiri

- Palangkaraya, Kalimantan Tengah

Dibangun tahun 1953 di provinsi Kalimantan Tengah.

Jumlah penduduk yang direncanakan 200.000

Pada tahun 1985 jumlah penduduknya mencapai 185.000 jiwa

Fungsi dan komponen utama kota : kantor pemerintahan Provinsi Kalimantan Tengah dengan komponen utama perkantoran pemerintahan dan swasta, pusat perdagangan, pusat perindustrian, perumahan dan pusat kegiatan pelayanan kota lainnya.

Kota Baru Perusahaan

- Bontang, Kalimantan Timur.

Pembangunan sejak tahun 1975 di Kalimantan Timur kira kira sekitar 250 kilometer sebelah utara Balikpapan.

Jumlah penduduk yang direncanakan 40.000 jiwa

Jumlah penduduk pada tahun 1985 adalah 20.000 jiwa.

Fungsi dan komponen utama : pusat kegiatan penambangan LNG, pelabuhan khusus, perkantoran dan instalasi pengolahan LNG, perumahan karyawan, pergudangan dan pusat pelayanan kota.

- Cilegon, Jawa Barat

Dibangun sejak tahun 1964 di Kabupaten Serang, Kecamatan Cilegon, sekitar 25 kilometer sebelah barat Kota Serang.

Jumlah penduduk yang direncanakan 25000 jiwa

Pada tahun 1985 jumlah penduduknya adalah 40.000 jiwa

Fungsi dan komponen utama kota : industri, perumahan, pusat pelayanan

Beberapa kota baru yang sedang dalam pembangunan :

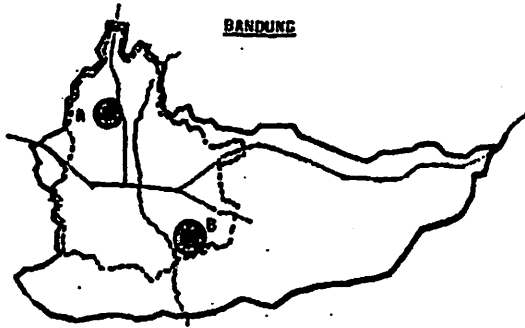
- Bumi Serpong Damai, Tangerang, Jawa barat

Pembangunan dimulai sejak tahun 1986 di Kabupaten Tangerang, Jawa Barat, kira kira 15 kilometer sebelah barat daya DKI Jakarta direncanakan luasnya akan mencakup 60.000 ha

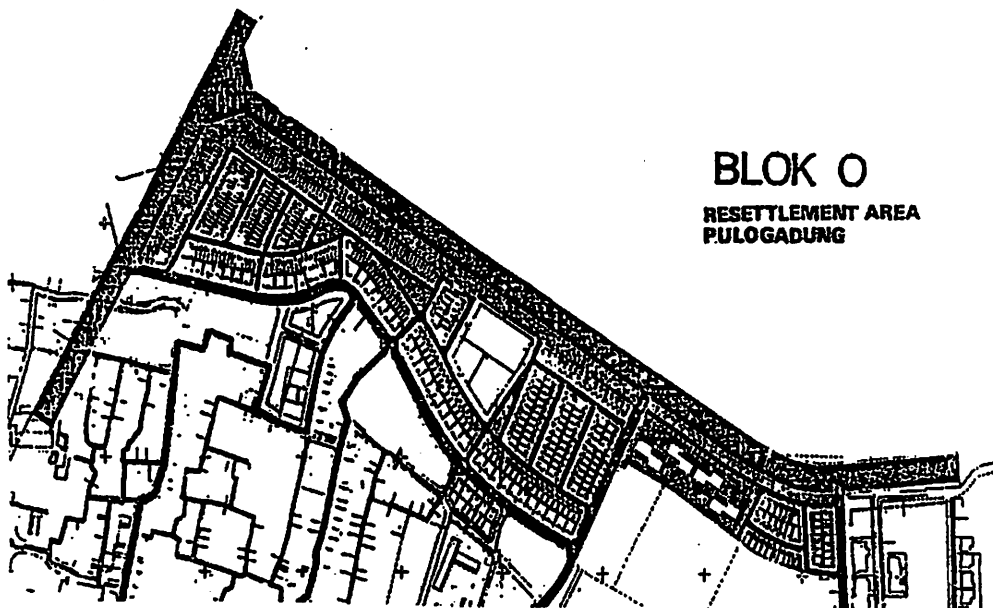
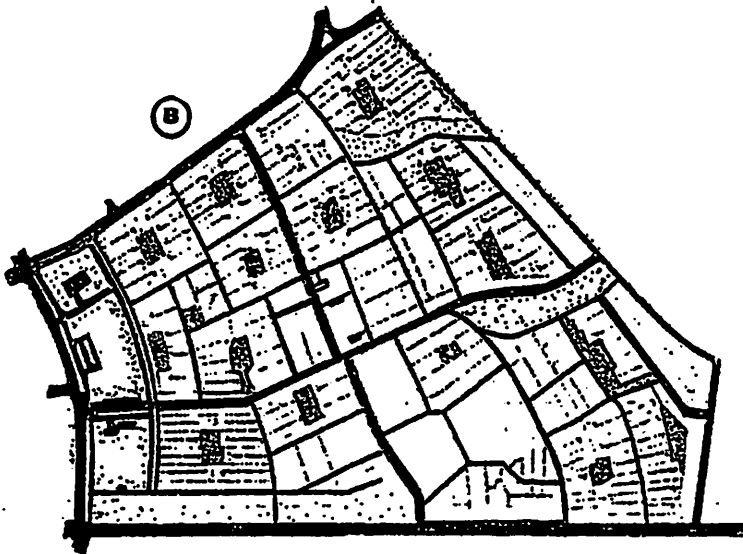
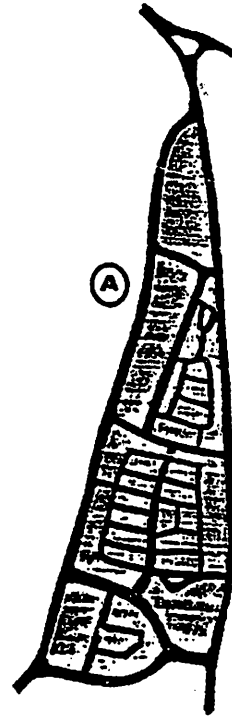
Fungsi dan komponen utama kota : perumahan, pusat kota dengan kegiatan pelayanan lengkap dan kegiatan usaha

Kota Baru dalam kota, Indonesia

BANDUNG



- A - PLAN CIPAGANTI (1953)
- B - CIJAGRA (1973)



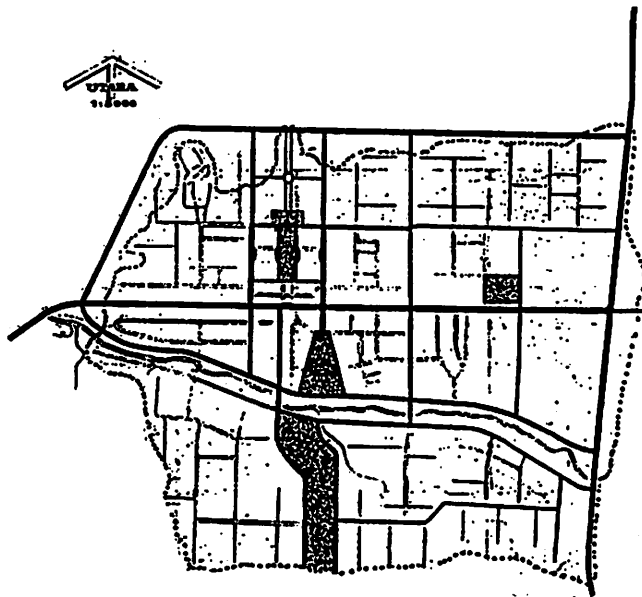
BLOK O
RESETTLEMENT AREA
PULOGADUNG

KEBAYORAN BARU, JAKARTA

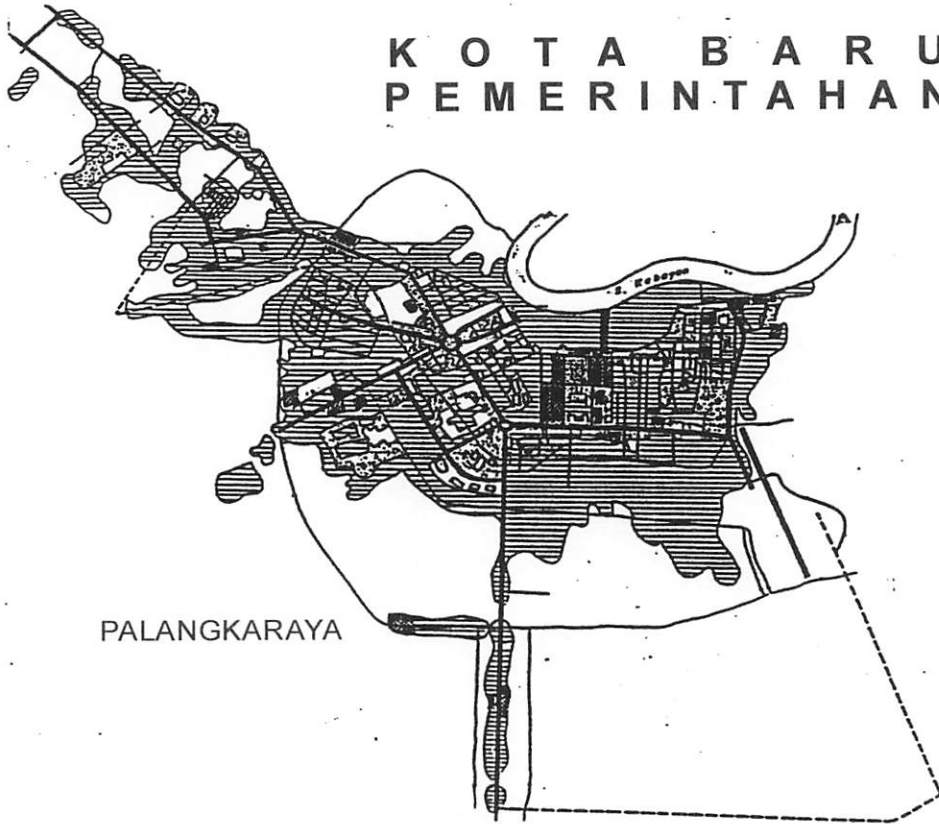
KOTA BARU GENERASI
KEDUA
INDONESIA



BANJARBARU

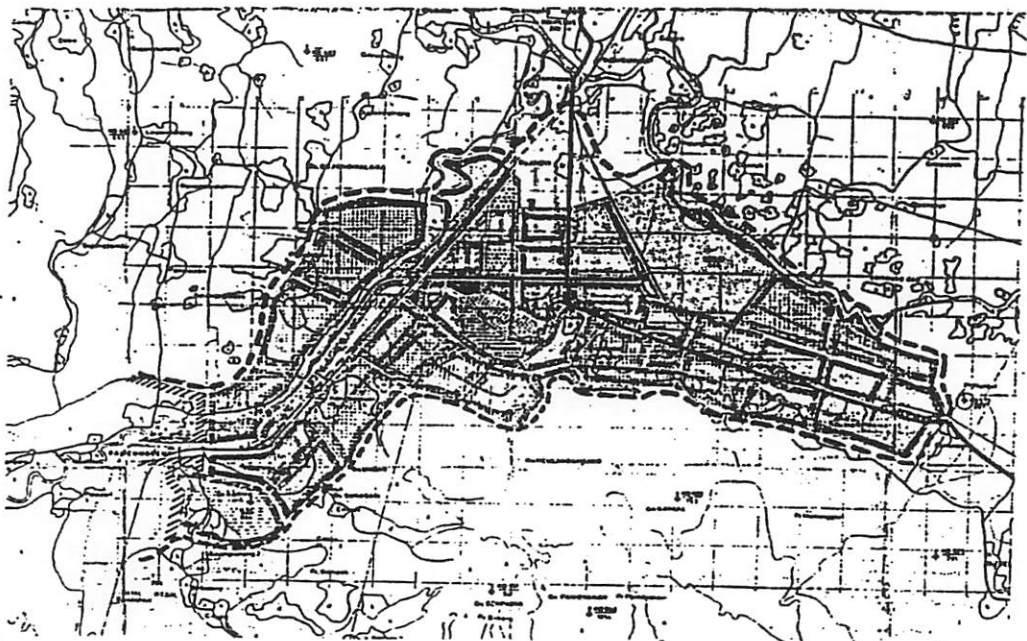


K O T A B A R U P E M E R I N T A H A N



PALANGKARAYA

BALE ENDAH, KABUPATEN BANDUNG



- Tigaraksa, Tangerang, Jawa Barat

Perencanaan dimulai tahun 1987, Kota baru Tigaraksa berlokasi di kabupaten Tangerang 35 kilometer sebelah Barat Jalan Tol Tomang dan 28 kilometer sebelah barat daya bandara Soekarno – Hatta.

Tahap pertama meliputi areal seluas 300 Ha dari keseluruhan luas kota yang direncanakan seluas 3.000 Ha. Jumlah penduduk yang direncanakan 250.000 jiwa

1.6. Landasan Teori

Untuk menentukan batas kependudukan yang optimal untuk suatu kota baru, terdapat beberapa kriteria yang terdapat dalam konsep *garden city* yang dikemukakan oleh Ebenezer Howard, *Indian New Towns* dikemukakan oleh Sundaram, dan *British New Towns* dikemukakan oleh Lloyd Rodwin. Beberapa teori tersebut menjelaskan tentang kriteria jumlah penduduk, ketergantungan pekerjaan ke kota induk, dan ketergantungan fasilitas ke kota induk untuk kota baru mandiri dan kota baru penunjang, seperti dalam tabel berikut ini :

Konsepsi Kota Baru	Penunjang	Mandiri
Garden City (Ebenezer Howard)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	50.000 – 80.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk (%)	60 – 80	10 – 25
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk (%)	75 – 90	5 – 10
Jarak fisik ke kota induk (km)	10 – 20	> 40
Indian New Towns (Sundaram, 1977)		
Penduduk (jiwa)	15.000 – 40.000	40.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk (%)	75	15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk (%)	75	10
Jarak fisik ke kota induk (km)	8 – 20	60
European New Towns/Contemporary British New Towns (Lloyd Rodwin)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	35.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk / kota lain (%)	80	10 – 15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk / kota lain (%)	50 – 55	10 – 15

- Hirarki jalan

1. Jalan raya utama (*arterial roads*)

Adalah jalan – jalan raya yang sedikit sekali mempunyai jalan ke luar masuk ke daerah atau pekarangan kanan kirinya dan berfungsi menghubungkan daerah – daerah dan kota – kota satu dan yang lain dan yang juga melewati bagian luar dan kota – kota itu,

2. Jalan utama (*major roads*)

Adalah jalan – jalan raya di dalam batas kota, yang sedikit sekali mempunyai jalan ke luar masuk ke kanan – kiri dan menyalurkan lalu lintas campuran yang berat,

3. Jalan antar lingkungan (*minor roads*)

Adalah jalan – jalan yang mempunyai hubungan yang terbatas dengan pekarangan – pekarangan kanan kirinya, menyalurkan lalu lintas dari berbagai kota, menghubungkan bagian – bagian itu dengan yang lain dan dengan jalan – jalan utama di dalam kota,

4. Jalan lingkungan (*streets*)

Adalah jalan – jalan yang hanya melayani suatu lingkungan tertentu misalnya yang hanya melayani lingkungan industri, perdagangan atau tempat tinggal, dan lain – lain yang menghubungkan dengan jaringan jalan utama dan mempunyai hubungan langsung dengan pekarangan – pekarangan atau bangunan – bangunan kanan kirinya.⁶

Perencanaan prasarana dan sarana perumahan harus benar – benar disesuaikan dengan kondisi setempat dan titik tolak perhitungannya adalah penduduk. Jumlah penduduk yang berada pada satuan – satuan administrasi pemerintahan akan menjadi dasar pendekatan untuk sarana – sarana pemerintahan dan pelayanan umum. Bagi jenis – jenis prasarana dan sarana – sarana lain pendekatannya dilakukan atas satuan penduduk yang dapat mendukung adanya prasarana dan sarana tersebut. Untuk

⁶ Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota, Jakarta, 1999, Hal. 19

ketepatan perhitungan perlu dicari data – data mengenai penduduk relevan untuk jenis prasarana dan sarana tersebut.

Berikut ini adalah kriteria fungsi jaringan jalan berdasarkan UU. No. 13 tahun 1980 dan PP. No. 26 tahun 1985 :

No	Klasifikasi Jalan	Arteri		Kolektor		Lokal	
		Primer	Sekunder	Primer	Sekunder	Primer	Sekunder
1.	Fungsi	Menghubungkan kota orde I dengan kota orde I, dan kota orde I dengan orde II	Hubungan antar pusat kegiatan utama dalam kota	Menghubungkan kota orde II dengan kota orde II, dan kota orde II dengan orde III	Hubungan antar pusat lingkungan kota, Hubungan antar jalan lokal dan utama.	Menghubungkan kota orde I dengan persil, Kota orde II dengan persil, Kota orde III dengan orde III, Kota orde III dengan orde IV, Kota orde III dengan persil.	Jalur masuk lingkungan dengan kepadatan sedang, Penghubung kolektor dengan lokal sekunder II.
2.	Dimensi Jalan • Dawasja dari as jalan • Lebar badan jalan	• Tidak kurang 20 m • Tidak kurang 8 m	• Tidak kurang 20 m • Tidak kurang 8 m	• Tidak kurang 15 m • Tidak kurang 7 m	• Tidak kurang 15 m • Tidak kurang 7 m	• Tidak kurang 10 m • Tidak kurang 6 m	• Tidak kurang 10 m • Tidak kurang 6 m
3.	Design Speed	Min. 60 km/jam	Min. 30 km / jam	Min. 40 km / jam	Min. 30 km / jam	Min. 20 km / jam	Min. 10 km / jam

Sumber : RUTR Kota Baru Driyorejo

Tabel – tabel dan contoh – contoh besaran yang ada merupakan patokan yang masih harus disesuaikan dengan kondisi dan situasi setempat yang perhitungannya didasarkan atas :

- Angka kelahiran 2, 4 % / tahun
- Piramida penduduk Indonesia tahun 1973
- Jumlah penghuni rumah rata – rata 5 orang
- Persentase usia TK 8 %
- Persentase usia SD 15 %
- Kawasan dengan jumlah penduduk 250 orang
- Kawasan dengan jumlah penduduk 2.500 orang
- Kawasan dengan jumlah penduduk 30.000 orang

- Kawasan dengan jumlah penduduk 120.000 orang
- Kawasan dengan jumlah penduduk 480.000 orang
- Berlaku untuk kepadatan menengah (< 500 orang / ha)⁷

No.	Jenis Fasilitas	Penduduk Pendukung				
		PU	DTKD	Rencana perumahan, Niaga dan Wisata Surabaya – Gresik	RDTRK Driyorejo 2006/2007	Modifikasi RDTRK Driyorejo 2006/2007
1.	Pendidikan					
	TK	1.000	700	3.000–5.000	1.000	4.000
	SD	1.600	6.400	6.000–7.000	1.600	6.500
	SLTP	4.800	28.000	12.000–15.000	4.800	13.000
	SLTA	28.000	42.000	24.000–30.000	4.800	28.000
2.	Kesehatan					
	Praktek Dokter	10.000	–	–	5.000	1.500
	Balai Pengobatan	3.000	20.000	–	10.000	20.000
	Puskesmas	30.000	30.000	–	30.000	30.000
	Rumah Sakit	240.000	90.000	50.000–60.000	–	240.000
	Apotik	10.000	10.000	–	10.000	–
3.	Peribadatan					
	Musholla	2.500	2.500	–	2.500	2.500
	Masjid					
	Lingkungan	30.000	30.000	–	30.000	30.000
	Gereja	–	–	–	30.000	–
	Fasilitas Ibadah Lain	30.000	–	–	30.000	50.000
4.	Perdagangan dan Jasa					
	Warung	250	250	–	250	250
	Toko	2.500	1.000	30.000–50.000	2.500	2.500
	Pusat Perbelanjaan Lingkungan (toko dan Pasar)	30.000	28.000	50.000–60.000	30.000	30.000

Sumber : RUTR Kota Baru Driyorejo

Menurut Robin H. Best, 1981, kota baru merupakan suatu proyek pembangunan pemukiman skala besar yang akan memerlukan lahan yang luas. Salah satu yang menjadi permasalahan adalah pembangunan kota baru yang menyebabkan perubahan pola penggunaan lahan pertanian atau lahan konservasi menjadi lahan terbangun. Lebih jauh lagi bahwa perubahan penggunaan lahan ini juga mempunyai dampak terhadap perubahan pola sosial ekonomi di wilayah pertanian. Para petani yang semula menggarap lahan sebagai lahan pertanian terdesak dan

⁷ Ibid, Hal. 17

harus mencari lapangan pekerjaan lain. Dengan demikian maka pertimbangan pola penggunaan lahan merupakan faktor yang sangat penting di dalam perencanaan pembangunan kota baru. Berdasarkan standar PU Cipta Karya, komposisi kawasan terbangun perkotaan adalah 57 % untuk fasilitas perumahan dan 14 % untuk fasilitas sosial ekonomi.

Menurut Djoko Sudjarto, kemandirian suatu kawasan pemukiman yaitu yang secara mandiri dapat melayani berbagai kebutuhannya serta dapat merupakan tempat dimana masyarakat dapat bekerja diciptakan dengan mengembangkan kelengkapan prasarana, sarana serta tempat bekerja di tempat yang sama. Untuk ini maka fasilitas sosial dan fasilitas umum serta kemungkinan pengembangan kegiatan usaha dan kerja akan merupakan hal yang sangat esensial di dalam pengembangan kawasan pemukiman, khususnya pemukiman baru. Kelengkapan komponen pemukiman ini meliputi unsur sarana tempat tinggal dari berbagai golongan, sarana pelayanan sosial dan pelayanan umum, prasarana lingkungan seperti jalan, utilitas umum, sarana penunjang pelayanan perangkutan seperti terminal, pemberhentian angkutan umum.

Untuk menentukan tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo digunakan kriteria sebagai berikut :

- Jumlah penduduk > 35.000 jiwa,
- Kepadatan penduduk antara > 100 jiwa / ha,
- Orientasi kerja di kota lain < 45 %,
- Orientasi fasilitas di kota lain < 40 %,
- Skor tingkat aksesibilitas jalan > dari 0,50,
- Skor sarana transportasi umum > dari 61 %,
- Rasio fasilitas umum lebih besar > dari 0,50
- Luas lahan terbangun > 57 % dari luas keseluruhan.

1.7. Variabel Penelitian

- Variabel aspek kependudukan
Jumlah penduduk,
Kepadatan penduduk,
Orientasi pergerakan penduduk.
- Variabel aspek transportasi
Tingkat aksesibilitas jaringan jalan,
Sarana transportasi.
- Variabel aspek fasilitas umum
Fasilitas pendidikan,
Fasilitas kesehatan,
Fasilitas peribadatan,
Fasilitas perdagangan dan jasa.
- Variabel aspek pola penggunaan lahan
- Variabel tingkat kemandirian Kota baru Driyorejo
Kependudukan,
Fisik binaan,
Transportasi,
Fasilitas umum.

1.8. Metode Penelitian

1.8.1 Metode Pengumpulan Data

Dalam studi ini dilakukan empat tahapan pengumpulan data sebagai berikut :

1. Survey primer; observasi secara langsung kondisi eksisting dan permasalahan yang ada di lokasi studi. Selain itu juga dengan penyebaran *questioner* untuk mencari data – data langsung kepada responden di wilayah studi untuk mendapatkan data tentang orientasi pergerakan penduduk berdasarkan tempat kerja dan fasilitas umum. Karena jumlah populasi yang akan diteliti besar, maka diperlukan

metode sampling untuk mendapatkan jumlah responden yang dapat mewakili keseluruhan jumlah populasi dengan menggunakan rumus :

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1} = \frac{16.275}{16.275(0,05)^2 + 1} = 390,4 = 391$$

dimana n = jumlah sampel,
 N = jumlah populasi,
 d = 5 %.

Dengan asumsi bahwa 1 kepala keluarga mewakili 4 jiwa, maka jumlah *questioner* disebarikan untuk 98 kepala keluarga,

2. Survey sekunder; mencari data – data yang berasal dari instansi pemerintah dan pengembang perumahan yang ada di lokasi studi. Dan juga studi literatur untuk menelaah literatur yang berhubungan dengan perencanaan kota baru.

1.8.2. Metode Analisa

Dalam metode analisa digunakan beberapa asumsi untuk mendukung analisa data. Asumsi yang digunakan adalah :

- Dalam analisa kependudukan, diberikan bobot 40 dengan asumsi variabel tersebut merupakan faktor yang berpengaruh sangat penting dalam perkembangan suatu kota,
- Dalam analisa transportasi, diberikan bobot 20 dengan asumsi variabel tersebut pengaruhnya dalam perkembangan suatu kota dibawah variabel kependudukan,
- Dalam analisa fasilitas umum, diberikan bobot 20 dengan asumsi variabel tersebut pengaruhnya dalam perkembangan suatu kota dibawah variabel kependudukan,
- Dalam analisa transportasi, diberikan bobot 20 dengan asumsi variabel tersebut pengaruhnya dalam perkembangan suatu kota dibawah variabel kependudukan,

1.8.2.1. Analisa Kependudukan

- **Jumlah Penduduk**

Untuk menentukan batas kependudukan yang optimal untuk suatu kota baru, terdapat beberapa kriteria yang terdapat dalam konsep *garden city* yang dikemukakan oleh Ebenezer Howard, Indian New Towns dikemukakan oleh Sundaram, dan British New Towns dikemukakan oleh Lloyd Rodwin. Dari tiga teori diatas didapatkan batasan optimal untuk jumlah penduduk kota baru sebesar 35.000 jiwa.

Dalam studi ini, untuk jumlah penduduk akan menggunakan analisa kuantitatif dengan metode skoring. Skor yang diberikan adalah 2 untuk jumlah penduduk lebih besar dari standar minimal jumlah penduduk kota baru sebesar 35.000 dan skor 1 untuk jumlah penduduk kurang dari standar minimal sebesar 35.000.

- **Tingkat Kepadatan Penduduk**

Untuk menentukan standar kepadatan penduduk digunakan acuan dalam RUTR Kota Baru Driyorejo sebagai berikut : tingkat kepadatan penduduk > 150 jiwa/ha termasuk kategori tinggi, 100 – 150 jiwa/ha termasuk kategori sedang, dan < 100 jiwa termasuk kategori rendah.

Untuk mengetahui tingkat kepadatan penduduk digunakan rumus :

$$\text{Kepadatan penduduk} = \frac{\text{Total jumlah penduduk (jiwa)}}{\text{Luas wilayah (ha)}}$$

Skor yang diberikan adalah 3 untuk tingkat kepadatan penduduk > 150 jiwa/ha, skor 2 untuk tingkat kepadatan penduduk 100 – 150 jiwa/ha, dan skor 1 untuk tingkat kepadatan penduduk < 100 jiwa/ha

- **Orientasi pergerakan penduduk**

Untuk menentukan beberapa kriteria ketergantungan penduduk ke kota induk berdasarkan tempat kerja dan fasilitas umum digunakan beberapa teori yang terdapat dalam konsep *garden city* yang dikemukakan oleh Ebenezer Howard, Indian New Towns dikemukakan

oleh Sundaram, dan British New Towns dikemukakan oleh Lloyd Rodwin. Dari tiga teori diatas didapatkan batasan ketergantungan penduduk kota baru mandiri ke kota induk berdasarkan tempat kerja sebesar < 45 % dari jumlah penduduk dan batasan ketergantungan penduduk kota baru mandiri ke kota induk berdasarkan fasilitas sebesar < 40 % dari jumlah penduduk.

Skor yang diberikan untuk orientasi pergerakan penduduk adalah skor 2 untuk orientasi kerja di kota induk < 45 %, skor 1 untuk orientasi kerja di kota induk > 45 %, skor 2 untuk orientasi fasilitas di kota induk sebesar < 40 %, dan skor 1 untuk orientasi fasilitas di kota induk sebesar > 40 %.

Sehingga akan diketahui orientasi pergerakan penduduk berdasarkan tempat kerja dan fasilitas umum.

1.8.2.2. Analisa Transportasi

- **Aksesibilitas Jaringan Jalan**

Menggunakan metode kuantitatif dengan standar dari Depkimpraswil. Metode ini digunakan untuk mendapatkan nilai aksesibilitas berdasarkan konstruksi, fungsi, kondisi, dan jarak. Untuk mendapatkan kondisi dari konstruksi, fungsi, kondisi, dan jarak tersebut, dilakukan observasi di wilayah studi. Rumus yang digunakan :

$$A = \frac{K.F.T}{d}$$

A = Nilai Aksesibilitas, K = Konstruksi Jalan

F = Fungsi Jalan, T = Kondisi Jalan, d = Jarak

Skor yang diberikan adalah 3 untuk tingkat aksesibilitas jalan > 1, skor 2 untuk tingkat aksesibilitas jalan 0,5 – 1, dan skor 1 untuk tingkat aksesibilitas < 0,5. Sehingga akan diketahui tingkat aksesibilitas jaringan jalan yang ada di wilayah studi.

- **Sarana Transportasi Umum**

Digunakan metode deskriptif kualitatif dengan observasi di wilayah studi, untuk mengetahui sarana transportasi eksisting, sehingga dapat diketahui moda transportasi umum yang terdapat di wilayah studi. Untuk mendapatkan bobot dari sarana transportasi umum adalah dengan membandingkan panjang ruas jalan yang dilayani dengan jumlah ruas jalan di wilayah studi, dengan rumus :

$$\text{Koefisien pelayanan} = \frac{\text{panjang ruas jalan yang dilayani}}{\text{panjang ruas keseluruhan}} \times 100 \%$$

Skor yang diberikan adalah 3 untuk tingkat pelayanan > 80 %, skor 2 untuk tingkat pelayanan 60% – 80%, dan skor 1 untuk tingkat pelayanan < 60%. Sehingga akan diketahui tingkat pelayanan sarana transportasi umum yang ada di wilayah studi.

1.8.2.3. Analisa Fasilitas Umum

Menggunakan standar pedoman perencanaan lingkungan pemukiman kota, dengan menggunakan rumus :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{\text{Jumlah penduduk wilayah}}{\text{Jumlah penduduk pendukung fasilitas}}$$

Kemudian setelah didapatkan jumlah unit minimal untuk setiap fasilitas sesuai standar, dilakukan metode perbandingan antara jumlah unit minimal setiap fasilitas dengan jumlah eksistingnya, dengan menggunakan rumus :

$$\text{Rasio perbandingan} = \frac{\text{Jumlah unit eksisting}}{\text{Jumlah unit standar}}$$

Dari hasil analisa akan rasio perbandingan fasilitas umum di wilayah studi, yaitu fasilitas pendidikan, kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa, berdasarkan jumlah penduduk pendukung tiap fasilitas. Skor yang diberikan adalah 3 untuk rasio perbandingan > 1, skor 2 untuk rasio perbandingan 0,5 – 1, dan skor 1 untuk rasio perbandingan < 0,5.

1.8.2.4. Analisa Pola Penggunaan Lahan

Analisa menggunakan metode deskriptif kuantitatif, berdasarkan standar PU Cipta Karya, komposisi kawasan terbangun perkotaan adalah 57 % untuk fasilitas perumahan dan 14 % untuk fasilitas sosial ekonomi. Dalam analisa ini akan diketahui jumlah lahan terbangun dan tidak terbangun di wilayah studi Skor yang diberikan adalah 2 untuk jumlah lahan terbangun lebih dari 57 %, dan skor 1 untuk jumlah lahan terbangun kurang dari 57 %. Dari analisa tersebut akan dihasilkan pola penggunaan lahan di wilayah studi.

1.8.2.5. Analisa Tingkat Kemandirian Kota Baru Driyorejo

Dalam analisa tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo dilakukan dengan analisa keseluruhan variabel yang berpengaruh terhadap tingkat kemandirian, yang terdiri dari kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan.

Bobot yang diberikan untuk variabel kependudukan adalah 40, dengan pertimbangan bahwa variabel kependudukan adalah merupakan variabel yang paling berpengaruh dalam tingkat perkembangan suatu kawasan atau kota. Sedangkan untuk variabel transportasi, fasilitas umum, dan kesehatan diberikan bobot 20. Dengan metode pembobotan dari keseluruhan variabel, maka akan didapatkan suatu nilai tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo.

Kriteria skor untuk setiap variabel tersebut adalah sebagai berikut :

- Untuk jumlah penduduk, diberikan nilai 2 untuk jumlah penduduk lebih dari 35.000 jiwa, dan nilai 1 untuk jumlah penduduk kurang dari 35.000 jiwa,
- Untuk kepadatan penduduk, diberikan nilai 3 untuk tingkat kepadatan penduduk > 150 jiwa/ha, nilai 2 untuk tingkat kepadatan penduduk $100 - 150$ jiwa/ha, dan nilai 1 untuk tingkat kepadatan penduduk < 100 jiwa/ha,

- Untuk orientasi kerja di kota induk, diberikan nilai 2 untuk jumlah kurang dari 45 % jumlah penduduk, dan nilai 1 untuk jumlah lebih dari 45 % jumlah penduduk,
- Untuk orientasi fasilitas di kota induk, diberikan nilai 2 untuk jumlah kurang dari 40 % jumlah penduduk, dan nilai 1 untuk jumlah lebih dari 40 % jumlah penduduk,
- Untuk jaringan jalan, diberikan nilai 3 untuk tingkat pelayanan > 80 %, nilai 2 untuk tingkat pelayanan 60% – 80%, dan nilai 1 untuk tingkat pelayanan < 60%,
- Untuk sarana transportasi umum, diberikan nilai 3 untuk tingkat pelayanan > 80 %, nilai 2 untuk tingkat pelayanan 60% – 80%, dan nilai 1 untuk tingkat pelayanan < 60%,
- Untuk fasilitas umum pendidikan, diberikan nilai 3 untuk untuk rasio perbandingan > 1, nilai 2 untuk rasio perbandingan 0,5 – 1, dan nilai 1 untuk rasio perbandingan < 0,5,
- Untuk fasilitas umum kesehatan, diberikan nilai 3 untuk untuk rasio perbandingan > 1, nilai 2 untuk rasio perbandingan 0,5 – 1, dan nilai 1 untuk rasio perbandingan < 0,5,
- Untuk fasilitas umum peribadatan, diberikan nilai 3 untuk untuk rasio perbandingan > 1, nilai 2 untuk rasio perbandingan 0,5 – 1, dan nilai 1 untuk rasio perbandingan < 0,5,
- Untuk fasilitas umum perdagangan dan jasa, diberikan nilai 3 untuk untuk rasio perbandingan > 1, nilai 2 untuk rasio perbandingan 0,5 – 1, dan nilai 1 untuk rasio perbandingan < 0,5,
- Untuk pola penggunaan lahan, diberikan nilai 3 untuk luas lahan terbangun lebih dari 57 %, dan nilai 2 untuk luas lahan terbangun kurang dari 57 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.10.

Tabel 1.1.
Kriteria Kemandirian Kota Baru

Variabel	Sub Variabel	Teori yang digunakan	Kesesuaian di wilayah studi	
			Kota Baru Mandiri	Kota Baru Penunjang
Kependudukan	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Penduduk • Kepadatan Penduduk • Orientasi Pergerakan Penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsepsi kota baru Garden City oleh Ebenezer Howard, Indian New Towns oleh Sundaram, dan European New Towns oleh Lloyd Rodwin, • Standar RUTR Kota baru Driyorejo, • Standar tingkat kepadatan penduduk PU Cipta Karya. 	Jumlah penduduk > dari 35.000 jiwa.	Jumlah penduduk < dari 35.000 jiwa.
			Tingkat kepadatan penduduk > 100 jiwa / ha.	Tingkat kepadatan penduduk < 100 jiwa / ha.
			Orientasi kerja di kota induk < 45 % jumlah penduduk.	Orientasi kerja di kota induk > 45 % jumlah penduduk.
			Orientasi fasilitas di kota induk < 40 % jumlah penduduk.	Orientasi fasilitas di kota induk > 40 % jumlah penduduk.
Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Nilai Aksesibilitas • Sarana Transportasi Umum 	Standar nilai aksesibilitas jaringan jalan Departemen Pekerjaan Umum, dengan rumus $A = \frac{K.F.T}{d}$ A = Nilai Aksesibilitas, K = Konstruksi Jalan, F = Fungsi Jalan, T = Kondisi Jalan d = Jarak (m)	Nilai aksesibilitas jaringan jalan > 0,5.	Nilai aksesibilitas jaringan jalan < 0,5.
			Tingkat pelayanan transportasi umum ≥ 61 %.	Tingkat pelayanan transportasi umum ≤ 61 %.
Fasilitas Umum	<ul style="list-style-type: none"> • Pendidikan • Kesehatan • Peribadatan • Perdagangan dan Jasa 	Standar Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota Dirjen Cipta Karya berdasarkan jumlah penduduk pendukung, rumus : $\Sigma \text{Unit Minimal} = \frac{\text{Jumlah penduduk wilayah (jiwa)}}{\text{Jumlah penduduk pendukung fasilitas}}$ Rasio perbandingan = $\frac{\text{Jumlah unit eksisting}}{\text{Jumlah unit standar}}$	Rasio perbandingan fasilitas umum $\geq 0,51$	Rasio perbandingan fasilitas umum $\leq 0,50$
Penggunaan Lahan	<ul style="list-style-type: none"> • Pola Penggunaan Lahan 	Jumlah persentase lahan terbangun dan tidak terbangun berdasarkan standar PU Cipta Karya, komposisi kawasan terbangun perkotaan adalah 57 % untuk fasilitas perumahan dan 14 % untuk fasilitas sosial ekonomi.	Persentase lahan terbangun > 57 %	Persentase lahan terbangun < 57 %

1.9. Sistematika Pembahasan

Penulisan studi ini mempunyai sistematika pembahasan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Membahas tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan dan Sasaran, Ruang Lingkup Studi, Tinjauan Pustaka, Landasan Teori, Variabel Penelitian, Metode Penelitian, dan Sistematika Pembahasan.

BAB II IDENTIFIKASI KAWASAN KOTA BARU DRIYOREJO

Membahas tentang identifikasi wilayah studi yang meliputi aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan.

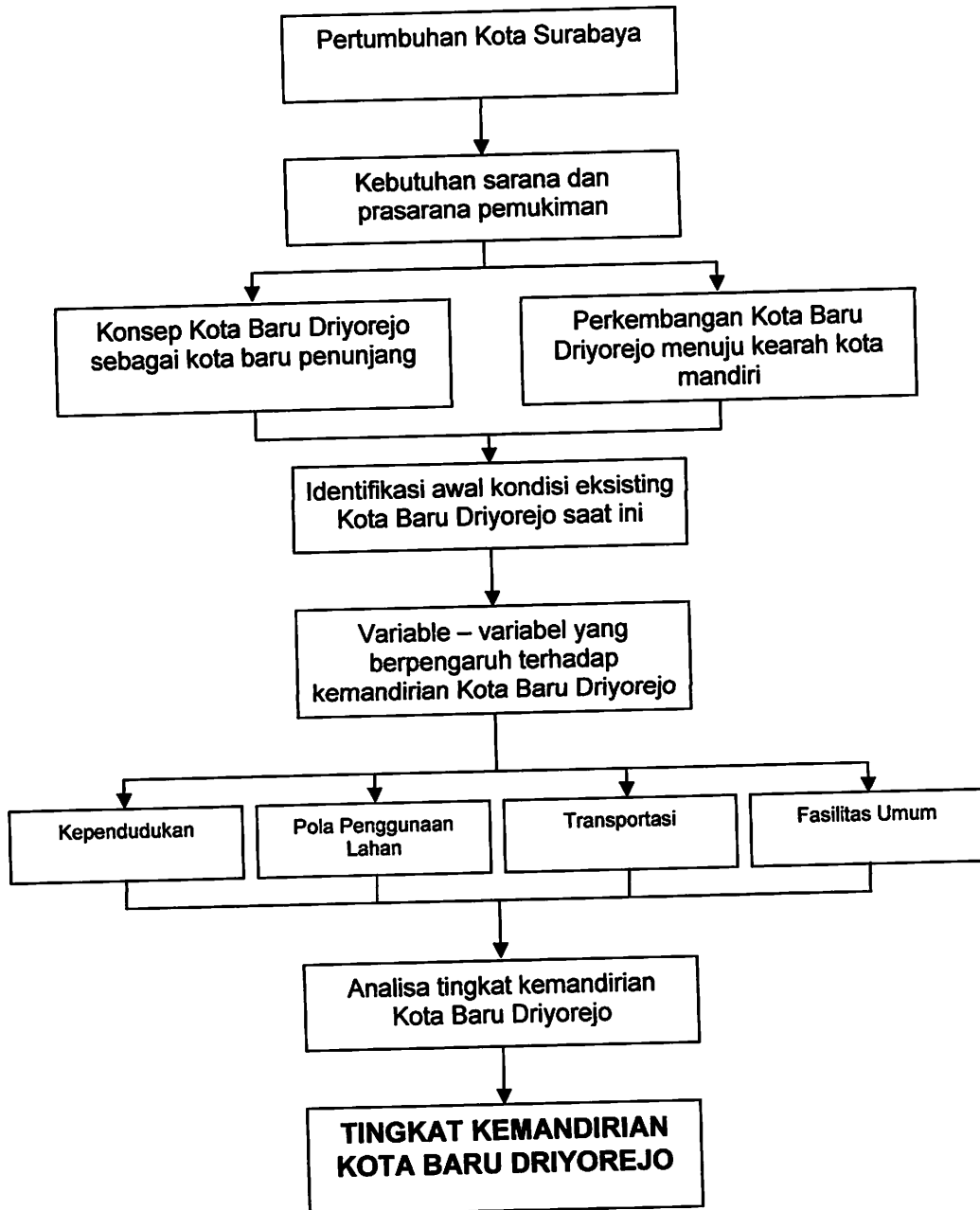
BAB III ANALISA TINGKAT KEMANDIRIAN KOTA BARU DRIYOREJO SEBAGAI KAWASAN PEMUKIMAN

Menganalisa tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo berdasarkan variabel – variabel kependudukan, transportasi, fasilitas umum dan pola penggunaan lahan.

BAB IV KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Membahas kesimpulan dari analisa yang didapatkan dari analisa tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo berdasarkan aspek – aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan.

Kerangka Pemikiran



BAB II

KARAKTERISTIK KAWASAN KOTA BARU DRIYOREJO

Kota dapat berkembang secara alamiah ataupun berkembang secara teratur dan terarah sesuai dengan rencana kota. Hal ini terkait dengan faktor – faktor yang mempengaruhi perkembangan kota tersebut. Faktor – faktor tersebut terdiri dari faktor fisik dasar seperti kondisi geografis, topografi, hidrologi, serta geologi, dan juga faktor kependudukan yang terdiri dari jumlah, kepadatan, serta pergerakan penduduk, faktor pola penggunaan lahan, faktor transportasi yang terdiri dari jaringan jalan dan sarana transportasi, serta faktor fasilitas umum yang tersedia.

Kecamatan Driyorejo mempunyai lahan seluas 5.297 ha, yang terletak pada 112⁰30' BT sampai dengan 112⁰35' BT dan 7⁰12' LS sampai dengan 7⁰22' LS. Secara administratif termasuk dalam wilayah Kabupaten Gresik, dengan batas – batas administrasi sebagai berikut :

Utara : Kecamatan Menganti dan Kecamatan Kedamean,
Selatan : Kabupaten Sidoarjo,
Timur : Kecamatan Wringin Anom dan Kecamatan Kedamean,
Barat : Kotamadya Surabaya.

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada peta No. 2.1. dan peta 2.2.

Wilayah Driyorejo terbagi ke dalam 16 desa, yaitu sebagai berikut :

1. Desa Driyorejo,
2. Desa Cangkir,
3. Desa Bambe,
4. Desa Krikilan,
5. Desa Karang Andong,
6. Desa Banjaran,
7. Desa Tanjungan,
8. Desa Mojosari Rejo,

9. Desa Sumpat,
10. Desa Kesamben Wetan,
11. Desa Petiken,
12. Desa Tenaru,
13. Desa Gadung,
14. Desa Mulung,
15. Desa Randegansari, dan
16. Desa Wedoro Anom.

Gambar 2.1.
Ibukota Kecamatan Driyorejo



Secara makro bentuk topografi Driyorejo sangat bervariasi, datar berombak sampai bergelombang, dengan ketinggian antara 13 m hingga 42 m di atas permukaan laut, dan ketinggian terhadap permukaan air kali Surabaya berkisar antara 4,5 m hingga 35 m. Pada bagian tengah Driyorejo terdapat bukit yang memanjang dari barat ke timur, yang dikenal dengan wilayah Gunung Kendeng Driyorejo. Dari keseluruhan luas Kawasan Driyorejo yang dapat dibangun tanpa rekayasa teknis adalah sebesar 52%.

Keadaan hidrologi pada lokasi daerah perencanaan sangat dipengaruhi oleh kondisi iklim, topografi, jenis tanah, vegetasi, dan macam



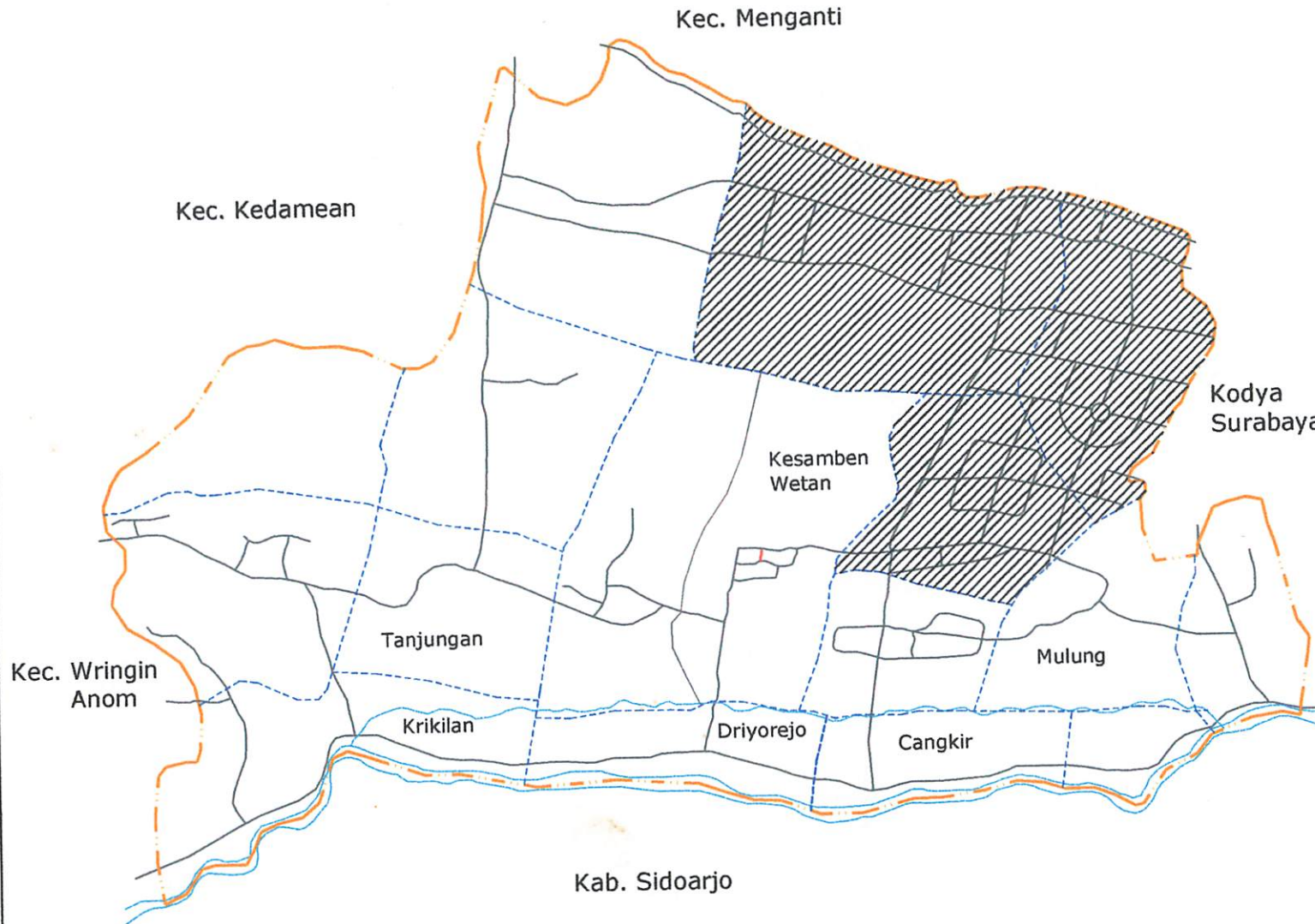
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Kota Baru Driyorejo

Legenda

-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa
-  Jalan
-  Sungai
-  Wilayah Studi



Kodya
Surabaya

Kesamben
Wetan

Tanjungan

Mulung

Kec. Wringin
Anom

Krikilan

Driyorejo

Cangkir

Kab. Sidoarjo

Sumber Peta : RUTRK Driyorejo

No Peta : 2.1

Skala : 1 : 80.000

Insert



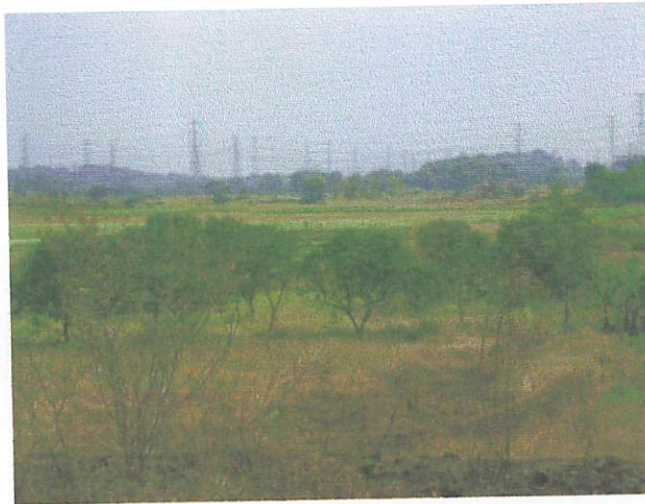
Arah



KOTA BARU DRIYOREJO

penggunaan tanah. Air tanah pada umumnya dalam, dan mempunyai debit kecil, yaitu sekitar 0,1 liter/detik. Keadaan ini disebabkan oleh kondisi topografi dan besarnya prosentase kemiringan tanah yang menyebabkan aliran permukaan besar, dan air hanya tertinggal pada daerah yang berbentuk cekungan.

Gambar 2.2.
Kawasan Perbukitan Di Driyorejo



Di Kawasan Driyorejo terdapat 3 jenis tanah, yaitu jenis tanah *alluvial*, *grumusol*, dan *mediteran*. Jenis tanah *Alluvial* terdapat di daerah aliran Kali Surabaya, berkisar antara 100 sampai dengan 1000 meter dari sungai. Penyebaran jenis tanah *grumusol* terdapat di bagian utara dari jalan yang searah aliran Kali Surabaya sampai ke perbukitan di bagian tengah Kawasan Driyorejo. Jenis tanah ini menempati wilayah terluas dari seluruh kawasan ini, yang ditandai oleh warna permukaan tanah yang berwarna hitam. Sedangkan jenis tanah *mediteran* yang berwarna kuning kecoklatan, terdapat di daerah perbukitan yang membujur dari timur ke barat di bagian tengah Kawasan Driyorejo.



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Wilayah Studi

Legenda

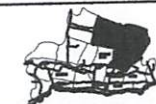
-  Batas Kecamatan
-  Batas Desa
-  Jalan
-  Bukit

Sumber Peta : RUTR Kota Baru Driyorejo

No Peta : 2.2

Skala : 1 : 20.000

Insert



Arah



Ke Gresik

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Ke Surabaya

Gadung

Randegansari

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Petiken

Mulung

Ke Karang Pilang

Tenaru

KOTA BARU DRIYOREJO

2.1. Karakteristik Kependudukan

Penduduk merupakan faktor yang utama dalam perencanaan, oleh karena itu maka pengetahuan akan tingkah laku dan perkembangan penduduk merupakan bagian pokok pula dalam proses perencanaan. Dalam aspek kependudukan ini akan dibahas mengenai jumlah penduduk, pertumbuhan jumlah penduduk, tingkat kepadatan penduduk, serta orientasi pergerakan penduduk yang terjadi di Kota Baru Driyorejo.

2.1.1. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk yang terdapat di Kota Baru Driyorejo, yaitu Desa Petiken, Randegansari, dan Gadung, adalah sebesar 16.275 jiwa pada tahun 2005, yang meningkat dari tahun 2001 sebesar 15.937 jiwa. Dari jumlah tersebut, sebanyak 8.029 jiwa berada di Desa Petiken, 5.039 jiwa di Desa Randegansari, dan 3.207 jiwa di Desa Gadung. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel no. 2.1.

Tabel 2.1.
Jumlah Penduduk dan Pertumbuhannya

Tahun	Desa			Jumlah
	Petiken	Randegansari	Gadung	
2001	7.822	3.158	4.957	15.937
2002	7.851	3.169	4.974	15.994
2003	7.917	3.180	4.955	16.092
2004	7.974	3.193	5.016	16.183
2005	8.029	3.207	5.039	16.275

Sumber : Data Kecamatan Driyorejo Tahun 2005

2.1.1.1. Struktur Penduduk Menurut Kelompok Umur

Berdasarkan kelompok umur, struktur penduduk di Kota Baru Driyorejo adalah sebagai berikut ; usia pra sekolah (0 – 5 tahun) sebesar 505 jiwa, usia SD (6 – 12 tahun) sebesar 1.287 jiwa, usia SMP (13 – 15 tahun) sebesar 1.088 jiwa, usia SMA (16 – 18 tahun) sebesar 1.557 jiwa,

usia produktif (19 – 55 tahun) sebesar 10.532 jiwa dan usia lanjut (56 tahun ke atas) sebesar 1.306 jiwa. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel no. 2.2.

Tabel 2.2.
Struktur Penduduk Menurut Kelompok Umur

Desa	0 – 5 thn	6 – 12 thn	13 – 15 thn	16 – 18 thn	19 – 55 thn	56 thn keatas	Jumlah
Petiken	307	741	622	693	5.182	484	8.029
Randegansari	85	233	192	405	1.899	393	3.207
Gadung	113	313	274	459	3.451	429	5.039
Jumlah	505	1.287	1.088	1.557	10.532	1.306	16.275

Sumber : Potensi Desa Tahun 2005

2.1.1.2. Struktur Penduduk Menurut Agama

Struktur penduduk di Kota Baru Driyorejo menurut agama dibagi menjadi ; penduduk yang memeluk Agama Islam sebesar 15.748 jiwa, penduduk yang memeluk Agama Kristen sebesar 476 jiwa, penduduk yang memeluk Agama Hindu sebesar 20 jiwa, penduduk yang memeluk Agama Budha sebesar 21 jiwa, dan penduduk yang memeluk agama lainnya sebesar 10 jiwa. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada Tabel no. 2.3.

Tabel 2.3.
Struktur Penduduk Menurut Agama

Desa	Islam	Kristen	Hindu	Budha	Lain ²	Jumlah
Petiken	7.751	249	9	13	7	8.029
Randegansari	3.110	93	–	4	–	3.207
Gadung	4.887	134	11	4	3	5.039
Jumlah	15.748	476	20	21	10	16.275

Sumber : Potensi Desa tahun 2005

Gambar 2.3.
Fasilitas Peribadatan Di Driyorejo



2.1.2. Tingkat Kepadatan Penduduk

Dalam menentukan tingkat kepadatan penduduk, adalah dengan membagi jumlah penduduk yang ada dalam suatu wilayah dengan luas dari wilayah tersebut. Dari ketiga desa dalam Kota Baru Driyorejo, Desa Petiken memiliki jumlah penduduk sebesar 8.029 jiwa dengan luas wilayah sebesar 117,20. Desa Randegansari memiliki jumlah penduduk sebesar 3.207 jiwa dengan luas wilayah sebesar 283,92, dan Desa Gadung memiliki jumlah penduduk sebesar 5.039 jiwa dengan luas wilayah sebesar 156,25. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel no. 2.4.

Tabel 2.4.
Luas Kota Baru Driyorejo

Desa	Jumlah Penduduk	Luas (ha)
Petiken	8.029	310,365
Randegansari	3.207	644,110
Gadung	5.039	256,412
Jumlah	16.275	1.210,887

Sumber : Data Kecamatan Driyorejo Tahun 2005

2.1.3. Orientasi Pergerakan Penduduk

Orientasi pergerakan penduduk di Kota Baru Driyorejo yang diamati adalah berdasarkan tempat bekerja, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa.

2.1.3.1. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Tempat Kerja

Penduduk di Driyorejo sebagian besar bekerja di Surabaya dengan persentase 78,8 % untuk Desa Petiken dan 72,72 % untuk Desa Gadung. Hanya di Desa Randengansari yang penduduknya sebagian kecil bekerja di Surabaya dengan persentase 40,63 %. Sedangkan penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 21,2 % untuk Desa Petiken, 59,37 % untuk Desa Randegansari, dan 27,28 % untuk Desa Gadung. Hal ini disebabkan karena sebagian besar penduduk di Desa Petiken dan Desa Gadung bertempat tinggal di Kawasan Perumnas Kota Baru Driyorejo yang merupakan warga pendatang.

Secara keseluruhan, jumlah penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 35,71 % dan jumlah penduduk yang bekerja di Surabaya 64,29 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.5. dan peta 2.3

Tabel 2.5.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Tempat Bekerja

Desa	Jumlah Responden	Tempat Bekerja		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	7	26	21,20	78,80
Randegansari	32	19	13	59,37	40,63
Gadung	33	9	24	27,28	72,72
Jumlah	98	35	63	35,71	64,29

Sumber : tabulasi kuisioner



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Orientasi Tempat Bekerja

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Perkantoran
- Pendidikan
- Kesehatan
- Peribadatan
- Perdagangan dan Jasa
- Orientasi Tempat Bekerja di Driyorejo
- Orientasi Tempat Bekerja di Surabaya



Sumber Peta : Hasil Analisa

No Peta : 2.3

Skala : 1 : 20.000

Insert	Arah
	Utara

KOTA BARU DRIYOREJO

2.1.3.2. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan

Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas pendidikan TK hampir keseluruhan di Driyorejo dengan persentase untuk Desa Petiken 96,97 %, Desa Randengansari 96,87 %, dan Desa Gadung 96,97 %. Sedangkan yang di Surabaya 3,03 % untuk Desa Petiken, 3,13 % untuk Desa Randegansari, dan 3,03 % untuk Desa Gadung.

Secara keseluruhan, penduduk yang mendapatkan fasilitas pendidikan TK di Driyorejo sebesar 96,93 % dan yang di Surabaya sebesar 3,07 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.6. dan peta 2.4.

Tabel 2.6.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan TK

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas TK		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	32	1	96,97	3,03
Randegansari	32	31	1	96,87	3,13
Gadung	33	32	1	96,97	3,03
Jumlah	98	95	3	96,93	3,07

Sumber : tabulasi kuisioner

Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas pendidikan SD hampir keseluruhan di Driyorejo dengan persentase untuk Desa Petiken 90,91 %, Desa Randengansari 100 %, dan Desa Gadung 96,97 %. Sedangkan yang di Surabaya 9,09 % untuk Desa Petiken, 0 % untuk Desa Randegansari, dan 3,03 % untuk Desa Gadung.

Secara keseluruhan, penduduk yang mendapatkan fasilitas pendidikan SD di Driyorejo sebesar 95,91 % dan yang di Surabaya sebesar 4,09 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.7. dan peta 2.4.



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Orientasi Fasilitas Pendidikan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- TK
- SD
- SLTP
- SLTA
- Orientasi Fasilitas Pendidikan di Driyorejo
- Orientasi Fasilitas Pendidikan di Surabaya

Sumber Peta : Hasil Analisa

No Peta : 2.4

Skala : 1 : 20.000

Insert

Arah



Utara

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Randegansari

Gadung

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Salah satu fasilitas pendidikan :
SMU 1 Driyorejo



Salah satu fasilitas pendidikan :
SMP 1 Driyorejo



Petiken

Mulung

Tenaru

KOTA BARU DRIYOREJO

Tabel 2.7.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SD

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas SD		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	30	3	90,91	9,09
Randegansari	32	32	0	100	0
Gadung	33	32	1	96,97	3,03
Jumlah	98	94	4	95,91	4,09

Sumber : tabulasi kuisisioner

Untuk fasilitas pendidikan SLTP, penduduk yang mendapatkannya di Driyorejo untuk Desa Petiken 45,46 %, Desa Randengansari 68,75 %, dan Desa Gadung 36,37 %, dan penduduk yang mendapatkannya di Surabaya untuk Desa Petiken 54,54 %, Desa Randengansari 31,25 %, dan Desa Gadung 33,63 %. Untuk keseluruhan 50 % penduduk mendapatkan di Driyorejo, sedangkan yang mendapatkan di Surabaya sebesar 50 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.8. dan peta 2.4.

Tabel 2.8.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SLTP

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas SMP		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	15	18	45,46	54,54
Randegansari	32	22	10	68,75	31,25
Gadung	33	12	21	36,37	33,63
Jumlah	98	49	49	50,00	50,00

Sumber : tabulasi kuisisioner

Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas pendidikan SLTA di Driyorejo untuk Desa Petiken 33,33 %, Desa Randengansari 75 %, dan Desa Gadung 21,22 %, yang di luar 66,67 % untuk Desa Petiken, 25 % untuk Desa Randegansari, dan 78,78 % untuk Desa Gadung. Secara keseluruhan, penduduk yang mendapatkan fasilitas pendidikan SLTA di Driyorejo sebesar 42,86 % dan yang di Surabaya

sebesar 78,78 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.9. dan peta 2.4.

Tabel 2.9.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Pendidikan SLTA

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas SMA		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	11	22	33,33	66,67
Randegansari	32	24	8	75,00	25,00
Gadung	33	7	26	21,22	78,78
Jumlah	98	42	56	42,86	57,14

Sumber : tabulasi kuisioner

2.1.3.3. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Kesehatan

Dalam mendapatkan fasilitas kesehatan, orientasi penduduk sebagian besar di Driyorejo, dengan persentase untuk Desa Petiken 87,88 %, Desa Randengansari 87,5 %, dan Desa Gadung 78,79. Sedangkan yang mendapatkan di Surabaya untuk Desa Petiken sebesar 12,12 %, Desa Randengansari 12,5 %, dan Desa Gadung 21,21 %. Secara keseluruhan penduduk yang mendapatkan fasilitas kesehatan di Driyorejo sebesar 84,69 % dan yang mendapatkan di Surabaya sebesar 12,5 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.10. dan peta 2.5.

Tabel 2.10.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Kesehatan

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas Kesehatan		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	29	4	87,88	12,12
Randegansari	32	28	4	87,50	12,50
Gadung	33	26	7	78,79	21,21
Jumlah	98	83	15	84,69	15,31

Sumber : tabulasi kuisioner



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Orientasi Kesehatan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Praktek Dokter
- Klinik Bersalin
- BKIA
- Puskesmas
- Orientasi Fasilitas Kesehatan di Driyorejo
- Orientasi Fasilitas Kesehatan di Surabaya

Sumber Peta : Hasil Analisa

No Peta : 2.5

Skala : 1 : 20.000

Insert

Arah



Utara

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Randegansari

Gadung

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Petiken

Mulung

Tenaru

Salah satu fasilitas kesehatan :
Puskesmas Driyorejo



KOTA BARU DRIYOREJO

КОТЛ ВАРУ ДВИОБЕЛО



Легенда ДКМ-а
Слика из Републичког завода



- Градња**
- Плућана
 - Зид
 - Основ
 - Мокре основ
 - Дрвена подлога
 - Јези
 - Стуби, Пило
 - Занимљивости
- Степениште**
- Горње степениште
 - Долевање
 - Долна степениште

Крепирани Бетон Објекти

Слика из Републичког завода
ДКМ-а



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО
ГРАЂЕВИНАРСТВО, УРБАНИ
ПЛАНИРАЊЕ И ПУБЛИЧНЕ
КОМУНАЛНЕ УПОТРЕБЕ

Изглед

Плош

Страна 1 5.0 0.0 3

Датум пројекта 5.2

Извршила фирма КМД-Београд



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Orientasi Peribadatan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Masjid
- Musholla
- Orientasi Fasilitas Peribadatan di Driyorejo
- Orientasi Fasilitas Peribadatan di Surabaya

Sumber Peta : Hasil Analisa

No Peta : 2.6

Skala : 1 : 20 . 000

Insert

Arah



Utara



KOTA BARU DRIYOREJO

2.1.3.4. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Peribadatan

Dalam mendapatkan fasilitas peribadatan, hampir seluruh penduduk mendapatkannya di Driyorejo dengan persentase 96,97 % untuk Desa Petiken, 93,75 % untuk Desa Randegansari, dan 93,94 % untuk Desa Gadung. Hanya sebagian kecil yang mendapatkannya di Surabaya, yaitu mereka yang beragama Hindu, Budha, Konghucu, dan lainnya, hal ini karena tidak terdapat fasilitas peribadatan agama tersebut di Driyorejo. Persentasenya sebesar 3,03 % untuk Desa Petiken, 6,25 % untuk Desa Randegansari, dan 6,06 % untuk Desa Gadung.]

Untuk keseluruhan, penduduk yang mendapatkan di Driyorejo sebesar 94,9 % dan yang mendapatkan di Driyorejo sebesar 5,1 persen. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.11. dan peta 2.6.

Tabel 2.11.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Peribadatan

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas Peribadatan		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	32	1	96,97	3,03
Randegansari	32	30	2	93,75	6,25
Gadung	33	31	2	93,94	6,06
Jumlah	98	93	5	94,90	5,10

Sumber : tabulasi kuisioner

2.1.3.5. Orientasi Pergerakan Penduduk Berdasarkan Fasilitas Perdagangan dan jasa

Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas perdagangan dan jasa di Driyorejo untuk Desa Petiken 84,85 %, Desa Randegansari 93,75 %, dan Desa Gadung 87,88 %, yang di Surabaya 15,15 % untuk Desa Petiken, 6,25 % untuk Desa Randegansari, dan 12,12 % untuk Desa Gadung.

Secara keseluruhan, penduduk yang mendapatkan fasilitas perdagangan dan jasa di Driyorejo sebesar 88,77 % dan yang di



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Orientasi Fasilitas Perdagangan & Jasa

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Pasar
- Pusat Perbelanjaan
- Toko
- Warung
- Orientasi Fasilitas Perdagangan & Jasa di Driyorejo
- Orientasi Fasilitas Perdagangan & Jasa di Surabaya

Sumber Peta : Hasil Analisa

No Peta : 2.7

Skala : 1 : 20.000

Insert	Arah
	Utara

KOTA BARU DRIYOREJO



ՎԵՐՈՒՆԱԿԱՆ ԵՐԱՅԻՆ ԿՈՒՆԱԿԱՆ ԱՎՈՒԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ՎՊԱԿՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԳՐԱՆԵՐ



Երևանի քաղաքի քարտեզ



- Կապույտ
 Գրասենյակ
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
- Կապույտ
 Գրասենյակ
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
- Կապույտ
 Գրասենյակ
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս

Կապույտ
 Գրասենյակ
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս
 Կոմպլեքս



Քաղաք	ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ՎՊԱԿՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԳՐԱՆԵՐ
Կոմպլեքս	ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ՎՊԱԿՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԳՐԱՆԵՐ
Կոմպլեքս	ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ՎՊԱԿՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԳՐԱՆԵՐ
Կոմպլեքս	ԿՐԹԱԳՐԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՆԻԿԱՆ ՎՊԱԿՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹԱԳՐԱՆԵՐ

Surabaya sebesar 78,78 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.12. dan peta 2.7.

Tabel 2.12.
Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Desa	Jumlah Responden	Fasilitas Perdagangan dan Jasa		Persentase (%)	
		Driyorejo	Surabaya	Driyorejo	Surabaya
Petiken	33	28	5	84,85	15,15
Randegansari	32	30	2	93,75	6,25
Gadung	33	29	4	87,88	12,12
Jumlah	98	87	11	88,77	11,23

Sumber : tabulasi kuisioner

2.2. Karakteristik Transportasi

Driyorejo merupakan kawasan yang berada di antara Kotamadya Surabaya dan Kabupaten Gresik, oleh karena itu Kawasan Driyorejo dilalui oleh jalan arteri primer yang menghubungkan dua kota tersebut. Berikut ini akan dijelaskan tentang jaringan jalan dan sarana transportasi yang ada di Kota Baru Driyorejo.

2.2.1. Prasarana Transportasi

Jaringan jalan yang terdapat di Driyorejo dilalui oleh dua jalan arteri primer yang menghubungkan Kotamadya Surabaya dan Kabupaten Gresik. Jalan tersebut adalah Jalan Lakarsantri di sebelah utara Driyorejo menghubungkan Kota Surabaya dengan Kecamatan Kedamean Gresik dan Jalan Bambe yang berada di sebelah selatan dari Wilayah Sepanjang menuju Kecamatan Cerme Gresik. Di dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota Baru Driyorejo disebutkan bahwa Kawasan Driyorejo akan dilalui oleh Jalan Tol Surabaya – Mojokerto, dan juga akan dibangun simpang susun (*interchange*) sebagai akses menuju jalan tol. Dengan adanya akses jalan tol ini akan semakin meningkatkan perkembangan Kawasan Driyorejo di masa yang akan datang. Untuk jaringan jalan lokal terdapat



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Jaringan Jalan

Legenda

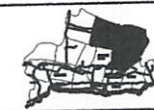
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan Lokal Primer
- Jalan Kolektor Sekunder
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Arteri Primer

Sumber Peta : RUTR Kota Baru Driyorejo

No Peta : 2.8

Skala : 1 : 20.000

Insert



Arah

Utara



Ke Gresik

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Ke Surabaya

Gadung

Randegansari

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Petiken

Mulung

Ke Karang Pilang

Tenaru



KOTA BARU DRIYOREJO

ՎԵՐԱԿԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՆՈՒՄ ԿՈՒՆԱԿԱՆՈՒՄ



Եղեղայրի գյուղի օդային փոխարկ



Մաս

Կադ

Տարածք	1	30	000
Կադ. կադ.	3	9	
Տարածքի կադ.	Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի		

- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի
- Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի

Կադ. կադ.

ՆԱԽԱԿԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՆՈՒՄ

Նախաձեռնությունը հաստատվել է Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի և Կադ. կադ. ըստ ԳԵՊՄ-ի հիման վրա:



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱԿԱՆԱԿՈՒՄ ԵՎ ԿԱՆՈՒՄ

jalan arteri sekunder yang menghubungkan Jalan Lakarsantri dengan Jalan Bambe. Jalan arteri sekunder tersebut membentang dari bagian utara Driyorejo menuju bagian selatan Driyorejo. Sedangkan untuk jalan – jalan yang menghubungkan antar lingkungan didominasi oleh jalan lokal primer. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.13 dan peta no. 2.8.

Tabel 2.13.
Kondisi dan Panjang Jalan

Desa	Arteri				Kolektor				Lokal			
	P		S		P		S		P		S	
Petiken	-	-	1.140	A	-	-	1.240	B	4.360	B	-	-
Randegansari	2.000	A	1.320	A	-	-	2.040	B	3.860	B	-	-
Gadung	700	A	-	-	-	-	940	B	6.420	B	-	-
Jumlah	2.700		2.460		-		4.220		14.640		-	

Sumber : Hasil survey

P = Primer A = Baik
S = Sekunder B = Sedang
 C = Buruk

2.2.2. Sarana Transportasi Umum

Kawasan Driyorejo merupakan kawasan yang orientasinya menuju Kota Surabaya, oleh karena itu rute angkutan umum di Driyorejo merupakan jalur angkutan yang berasal dari Kota Surabaya. Selain itu juga terdapat rute yang berasal dari Terminal Taman, Sidoarjo.

Jalur angkutan umum yang melalui Driyorejo adalah sebagai berikut :

- Lyn G2 : Joyoboyo – Menganti,
- Lyn LMJ : Lakarsantri – Joyoboyo – Driyorejo,
- Lyn T : Taman – Krian,
- Lyn TK : Taman – Petiken – Karang Andong,



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Sarana Transportasi Umum

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Joyoboyo - Menganti
- Taman - Petiken - Karang Andong
- Taman - Krian
- Lakarsantri - Joyoboyo - Driyorejo
- Terminal
- Pangkalan Ojek

Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.9

Skala : 1 : 20 . 000

Insert



Arah

Utara



Fasilitas terminal di Driyorejo



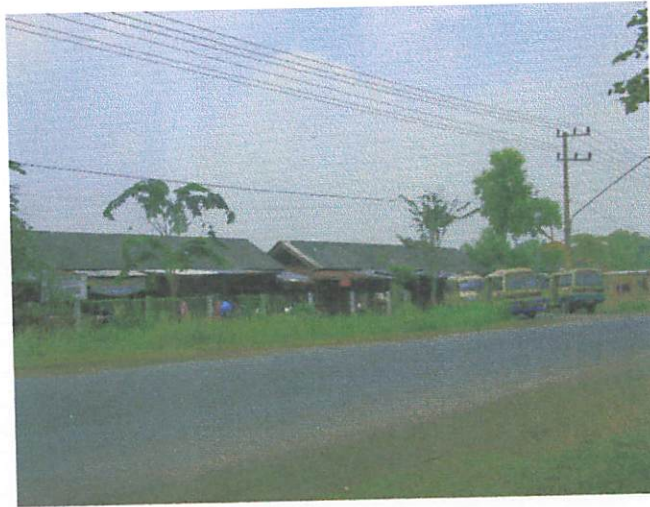
Pangkalan ojek di Driyorejo



KOTA BARU DRIYOREJO

Selain mikrolet, angkutan umum yang terdapat di Driyorejo adalah angkutan ojek. Sarana ini sering dipakai oleh penduduk perumahan untuk jarak yang dekat, karena tidak perlu berjalan menuju jalan utama dan menunggu mikrolet terlalu lama. Pangkalan ojek tersebar di seluruh lokasi yang dekat dengan Komplek Perumnas Kota Baru Driyorejo. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada peta 2.9.

Gambar 2.4.
Fasilitas Terminal Di Driyorejo



2.3. Fasilitas Umum

Dalam bagian ini akan dibahas fasilitas umum yang terdapat di Kota Baru Driyorejo, yaitu fasilitas pendidikan yang terdiri dari TK, SD, SLTP, dan SLTA, fasilitas kesehatan yang terdiri dari praktek dokter, balai pengobatan, apotik, puskesmas, dan rumah sakit, fasilitas perdagangan dan jasa yang terdiri warung, toko, dan pusat perbelanjaan kawasan, serta fasilitas peribadatan yang terdiri dari masjid, gereja, pura, dan vihara.

2.3.1. Fasilitas Pendidikan

Fasilitas pendidikan yang terdapat di Kota Baru Driyorejo terdiri dari fasilitas pendidikan Taman Kanak – Kanak (TK), Sekolah Dasar (SD),



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Sebaran Fasilitas Pendidikan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- TK
- SD
- SLTP
- SLTA

Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.10

Skala : 1 : 20.000

Insert

Arah

Utara



KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Gadung

Randegansari

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Salah satu fasilitas pendidikan :
 SMU 1 Driyorejo



Salah satu fasilitas pendidikan :
 SMP 1 Driyorejo



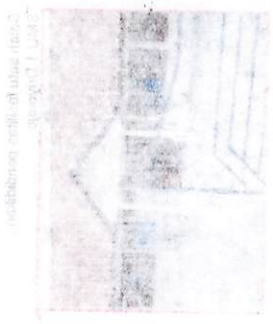
Petiken

Mulung

Tenaru

KOTA BARU DRIYOREJO

KOTA BARU DRYOREJO



Utara

Varij

Jenis	1. S. O. 0.0.0
No. Peta	- 5 / 10
Skala	1:50,000

- Legenda**
- [Red Box] RT 14
 - [White Box] RT 16
 - [Yellow Box] RT 10
 - [Blue Box] RT 12
 - [Light Blue Box] RT 15
 - [Dark Blue Box] RT 17
 - [Green Box] RT 18
 - [Light Green Box] RT 19
 - [Dark Green Box] RT 20
 - [Purple Box] RT 21
 - [Light Purple Box] RT 22
 - [Dark Purple Box] RT 23
 - [Black Box] RT 24
 - [Blue Box] RT 25
 - [Green Box] RT 26
 - [Yellow Box] RT 27
 - [Red Box] RT 28

Peta Sebaran Fasilitas

Divisi Peta Kota Baru dan Perencanaan Wilayah dan Kota

Kantor Walikota

Jember



Instansi Kerja Kota Baru Dryorejo

Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP), dan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (SLTA). Fasilitas pendidikan TK sebanyak 10 unit yang terdapat di Desa Petiken 1 unit, Desa Randegansari 4 unit, dan Desa Gadung 5 unit. Fasilitas pendidikan SD sebanyak 5 unit yang terdapat di Desa Petiken 2 unit, Desa Randegansari 2 unit, dan Desa Gadung 1 unit. Fasilitas pendidikan SLTP sebanyak 2 unit yang terdapat di Desa Petiken. Dan fasilitas pendidikan SLTA sebanyak 1 unit yang terdapat di Desa Petiken. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.14. dan peta 2.10.

Tabel 2.14.
Fasilitas Pendidikan

Desa	Jenis Fasilitas Pendidikan			
	TK	SD	SLTP	SLTA
Petiken	1	2	2	1
Randegansari	4	2	–	–
Gadung	5	1	–	–
Jumlah	10	5	2	1

Sumber : Potensi Desa Tahun 2005

2.3.2. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas kesehatan yang terdapat di Kota Baru Driyorejo meliputi praktek dokter, BKIA / klinik bersalin, puskesmas, dan rumah sakit. Fasilitas kesehatan praktek dokter sebanyak 9 unit yang terdapat di 3 desa masing masing 3 unit. Fasilitas kesehatan BKIA sebanyak 1 unit yang terdapat di Desa Petiken, dan klinik bersalin sebanyak 1 unit di Desa Gadung. Fasilitas kesehatan puskesmas sebanyak 1 unit yang terdapat di Desa Petiken. Dan tidak terdapat fasilitas kesehatan rumah sakit di Kota Baru Driyorejo. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.15. dan peta 2.11.



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Sebaran Fasilitas Kesehatan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Praktek Dokter
- Klinik Bersalin
- BKIA
- Puskesmas

Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.11

Skala : 1 : 20.000

Insert	Arah
	Utara

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom



Gadung

Randegansari

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Petiken

Mulung

Tenaru



KOTA BARU DRIYOREJO

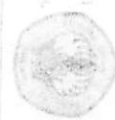
КОТЛЫ ВАРЫН ДРИГОКЕЛО



Кішісі	Тізілімі
1:50 000	1:50 000
1:50 000	1:50 000
Құрастырушы: Қ. Қ. Қ.	

- Жергілікті
- Б.А.У.
- Қиғар Дәулеті
- Білімнің Қоры
- Жер
- Жаңа Дала
- Жергілікті

Қазақстан Республикасының
Техникалық Университеті



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ТЕХНИКАЛЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
 Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
 Kota Baru
 Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Sebaran Fasilitas Peribadatan

Legenda

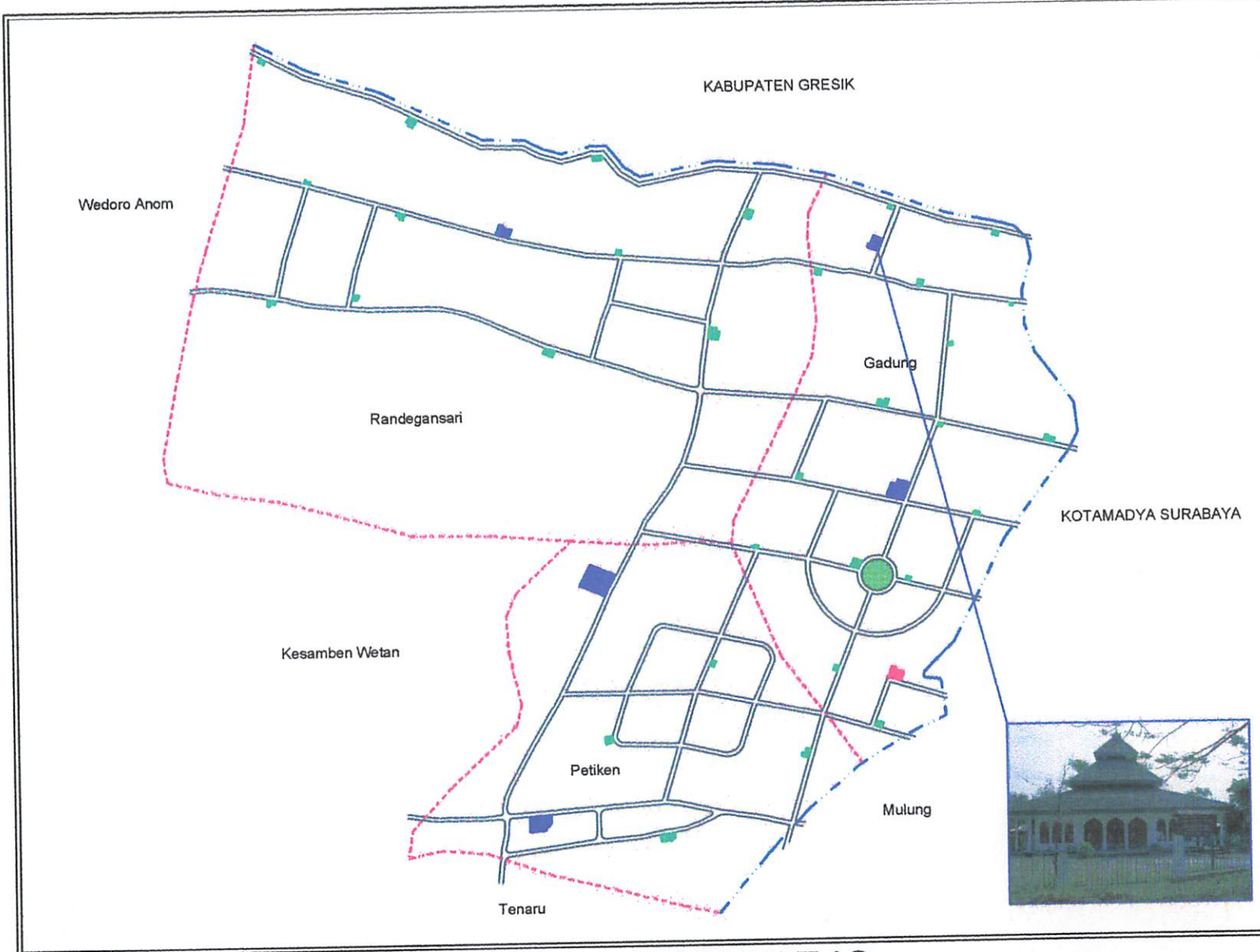
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Musholla
- Masjid
- Gereja

Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.12

Skala : 1 : 20.000

Insert	Arah
	Utara



KOTA BARU DRIYOREJO

КОТЛ ВАРՆ ԾՐԱԿՆԵՐԸ



- Լեգենդ
- Սահման
 - Մուտք
 - Երկաթուղի
 - Պողոտ
 - Քարե Ճուղ
 - Տարածքային
 - Սահման

Գծվել է 1987 թ. 12 ամիսին
 Գծողը՝ Գ. Գ. Գ.

ՀԱՅԿԱՍՏԱՆԻ ԿՈՆՍՏՐԱԿՏԻ ՎԵՐԿՆԵՐԻ ԿՈՄԻՏԵ
 ԿՈՆՍՏՐԱԿՏԻ ՎԵՐԿՆԵՐԻ ԿՈՄԻՏԵ



Մակերես	150000
Մակերես	150000
Մակերես	150000
Մակերես	150000

Tabel 2.15.
Fasilitas Kesehatan

Desa	Jenis Fasilitas Kesehatan			
	Praktek Dokter	BKIA / Klinik Bersalin	Puskesmas	Rumah sakit
Petiken	3	–	1	–
Randegansari	3	1	–	–
Gadung	3	1	–	–
Jumlah	9	2	–	–

Sumber : Potensi Desa Tahun 2005

2.3.3. Fasilitas Peribadatan

Untuk fasilitas peribadatan di Kota Baru Driyorejo terdiri dari musholla, masjid lingkungan, dan gereja, sedangkan untuk fasilitas peribadatan pura, vihara, dan lainnya tidak terdapat di Kota Baru Driyorejo. Fasilitas peribadatan musholla terdapat di Desa Petiken sebanyak 4 unit, Desa Randegansari sebanyak 11 unit dan Desa Gadung sebanyak 16 unit. Fasilitas peribadatan masjid lingkungan terdapat di Desa Petiken sebanyak 2 unit, Desa Randegansari sebanyak 1 unit dan Desa Gadung sebanyak 2 unit. Fasilitas peribadatan gereja terdapat 1 unit di Desa gadung. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.16. dan peta 2.12.

Tabel 2.16.
Fasilitas Peribadatan

Desa	Jenis Fasilitas Peribadatan				
	Musholla / Masjid	Gereja	Pura	Vihara	Lainnya
Petiken	6	–	–	–	–
Randegansari	12	–	–	–	–
Gadung	18	1	–	–	–
Jumlah	36	1	–	–	–

Sumber : Potensi Desa Tahun 2005



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Sebaran Fasilitas Perdagangan & Jasa

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Pasar
- Pusat Perdagangan
- Toko
- Warung



KOTA BARU DRIYOREJO

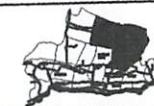
Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.13

Skala : 1 : 20.000

Insert

Arah



Utara

ЈАНКО САНДИЉИЌ
Државни Архив, Београд
Јанко Сандиљичев центар за историју и историографију



Историјски Јединица Комуналног
Јанко Сандиљичев
Сабирно место Јанко Сандиљичев

Селиште Јанко Сандиљичев
село Јанко Сандиљичев

Београд, 1990

Број дела: 1000

Број листа: 1

Степениште: 1

Укупно: 1



КОЛЧ БУЉО ДИЈАКОБЕЈО

Јанко Сандиљичев

1990

1000

1

1



2.3.4. Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Fasilitas perdagangan dan jasa yang terdapat di Kota Baru Driyorejo merupakan kegiatan ekonomi penduduk yang termasuk salah satu faktor berpengaruh besar terhadap perkembangan suatu wilayah. Untuk itu perlu adanya dukungan fasilitas yang memadai untuk kegiatan perdagangan dan jasa. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel 2.17. dan peta 2.13

Tabel 2.17.
Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Desa	Jenis Fasilitas Perdagangan dan Jasa			
	Warung	Toko	Pasar	Pusat Perbelanjaan
Petiken	20	4	1	—
Randegansari	11	3	—	—
Gadung	14	4	—	1
Jumlah	45	11	1	1

Sumber : Potensi Desa Tahun 2005

2.4. Pola Penggunaan Lahan

Luas dari Kota Baru Driyorejo di 3 desa, yaitu Desa Petiken, Gadung, dan Randegansari adalah sebesar 1.210,887 ha. Dari jumlah tersebut seluas 847,313 ha adalah merupakan lahan terbangun dan 363,574 ha adalah lahan tak terbangun. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 2.18. dan peta no. 2.8.

Tabel 2.18.
Luas Penggunaan Lahan

No.	Desa	Pemukiman	Sawah	Bukit	Lahan Kosong	Jumlah
1.	Petiken	228,856	81,509	—	—	310,365
2.	Randegansari	362,045	176,945	76,893	28,227	644,110
3.	Gadung	256,412	—	—	—	256,412
Jumlah		847,313	258,454	76,893	28,227	1.210,887

Sumber : Hasil Survey



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota

Identifikasi Tingkat Kemandirian
Kota Baru
Studi Pada Kota Baru Driyorejo, Gresik

Peta Pola Penggunaan Lahan

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan
- Bukit
- Sawah
- Pemukiman
- Perkantoran
- Pendidikan
- Kesehatan
- Peribadatan
- Perdagangan dan Jasa

Sumber Peta : Hasil Survey

No Peta : 2.14

Skala : 1 : 20.000

Insert

Arah



Utara

KABUPATEN GRESIK

Wedoro Anom

Gadung

Randegansari

KOTAMADYA SURABAYA

Kesamben Wetan

Kawasan perbukitan



Petiken

Mulung

Tenaru

KOTA BARU DRIYOREJO

КОТА ВАРՆԱ ԵՎ ԵՎԵԿԵՆՈ



- Վարչական շրջան
- Բնակավայր
- Կապույտ
- Վարչական
- Բնակավայր
- Բնակավայր
- Լանդշաֆտ
- Սպորտ
- Գրպ
- Գրպ
- Վարչական
- Վարչական
- Վարչական

Դիմում

Գրպ

ԵՎԵԿԵՆՈ ԵՎ ԵՎԵԿԵՆՈ

Վարչական կենտրոնի ցածր
Կենտրոնի ցածր
Կենտրոնի ցածր



Հանրապետության կառավարություն
Հանրապետության կառավարություն
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԼԵՆՈՐԱՐԱԿԱՆԱԿԱՆԻՑ

BAB III

ANALISA TINGKAT KEMANDIRIAN KOTA BARU DRIYOREJO

Dalam bab ini akan dibahas mengenai analisa tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo. Analisa ini dilakukan baik dengan metode analisa kuantitatif maupun dengan metode analisa kualitatif. Untuk lebih jelas akan dibahas dalam analisa setiap variabel.

Dalam analisa variabel kependudukan, akan dianalisa faktor – faktor kependudukan yaitu : jumlah penduduk, kepadatan penduduk, dan orientasi pergerakan penduduk. Untuk menentukan jumlah penduduk yang optimal, ketergantungan pekerjaan dan fasilitas ke kota lain / induk pada suatu kota baru, terdapat beberapa kriteria yang terdapat dalam konsep *garden city* yang dikemukakan oleh Ebenezer Howard, *Indian new towns* dikemukakan oleh Sundaram, dan *British New Towns* dikemukakan oleh Lloyd Rodwin.

Konsepsi Kota Baru	Penunjang	Mandiri
Garden City (Ebenezer Howard)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	50.000 – 80.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk / kota lain (%)	60 – 80	10 – 25
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk / kota lain (%)	75 – 90	5 – 10
Indian New Towns (Sundaram, 1977)		
Penduduk (jiwa)	15.000 – 40.000	40.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk / kota lain (%)	75	15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk / kota lain (%)	75	10
European New Towns/Contemporary British New Towns (Lloyd Rodwin)		
Penduduk (jiwa)	20.000 – 35.000	35.000 – 100.000
Ketergantungan pekerjaan ke kota induk / kota lain (%)	80	10 – 15
Ketergantungan fasilitas pelayanan ke kota induk / kota lain (%)	50 – 55	10 – 15

3.1. Analisa Kependudukan

3.1.1. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk yang terdapat di Kota Baru Driyorejo, yaitu Desa Petiken, Randegansari, dan Gadung, adalah sebesar 16.275 jiwa pada tahun 2005, yang meningkat dari tahun 2001 sebesar 15.937 jiwa. Dari jumlah tersebut, sebanyak 8.029 jiwa berada di Desa Petiken, 5.039 jiwa di Desa Randegansari, dan 3.207 jiwa di Desa Gadung.

Dengan jumlah penduduk keseluruhan yang kecil sebesar 16.275 jiwa, dari aspek jumlah penduduk, Kota Baru Driyorejo belum dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena tidak mencapai jumlah penduduk sebesar 35.000 jiwa.

3.1.2. Tingkat Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk dianalisa dengan menggunakan rumus :

$$\text{Kepadatan penduduk bersih} = \frac{\text{Total jumlah penduduk (jiwa)}}{\text{Luas wilayah terbangun (ha)}}$$

Luas dari Kota Baru Driyorejo adalah sebesar 1.210,887 ha. Dari jumlah tersebut seluas 847,313 ha adalah merupakan lahan terbangun dan 363,574 ha adalah lahan tak terbangun. Sedangkan jumlah penduduk Kota Baru Driyorejo adalah sebesar 16.275 jiwa, sehingga tingkat kepadatannya adalah sebesar 20 jiwa / ha.

Dengan tingkat kepadatan penduduk yang kecil sebesar 20 jiwa/ha, dari aspek tingkat kepadatan penduduk, Kota Baru Driyorejo belum dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena tidak mencapai tingkat kepadatan penduduk ≥ 101 jiwa / ha.

3.1.3. Orientasi Pergerakan Penduduk

3.1.3.1. Orientasi Penduduk Berdasarkan Tempat Bekerja

Penduduk di Driyorejo sebagian besar bekerja di Surabaya dengan persentase 78,8 % untuk Desa Petiken dan 72,72 % untuk Desa Gadung. Hanya di Desa Randengansari yang penduduknya sebagian kecil bekerja di Surabaya dengan persentase 40,63 %. Sedangkan penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 21,2 % untuk Desa Petiken, 59,37 % untuk Desa Randegansari, dan 27,28 % untuk Desa Gadung. Hal ini disebabkan karena sebagian besar penduduk di Desa Petiken dan Desa Gadung bertempat tinggal di Kawasan Perumnas Kota Baru Driyorejo yang merupakan warga pendatang. Secara keseluruhan, jumlah penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 35,71 % dan jumlah penduduk yang bekerja di Surabaya 64,29 %.

Dengan persentase jumlah penduduk yang bekerja di kota lain sebesar 64,29 %, dari aspek orientasi penduduk yang bekerja di kota lain, Kota Baru Driyorejo belum dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena jumlah penduduk yang bekerja di kota lain lebih besar dari 45 %.

3.1.3.2. Orientasi Penduduk Berdasarkan Fasilitas

Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas di Kota Surabaya adalah 28,31 % untuk fasilitas pendidikan, 15,31 % untuk fasilitas kesehatan, 5,10 % untuk fasilitas peribadatan, dan 11,23 % untuk fasilitas perdagangan dan jasa. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.1.

Dengan persentase jumlah penduduk yang menggunakan fasilitas di kota lain sebesar 14,98 %, dari aspek orientasi penduduk yang menggunakan fasilitas di kota lain, Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena jumlah penduduk yang menggunakan fasilitas di kota lain lebih kecil dari 40 %.

Tabel 3.1.
Persentase Penduduk Yang Menggunakan Fasilitas di Kota Surabaya

Jenis Fasilitas	Persentase
Pendidikan	28,31
Kesehatan	15,31
Peribadatan	5,10
Perdagangan dan Jasa	11,23
Jumlah	59,95
Rata – rata	14,98

Sumber : hasil analisa

3.2. Analisa Transportasi

Analisa transportasi digunakan untuk mendapatkan bobot dari aksesibilitas jaringan jalan dan sarana transportasi umum. Untuk lebih jelas akan dibahas dalam bagian berikut ini. Jaringan jalan yang terdapat di wilayah studi terdiri dari jalan arteri primer dan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, serta jalan lokal primer.

3.2.1. Analisa Aksesibilitas Jaringan Jalan

Dalam pembobotan aksesibilitas jaringan jalan, digunakan rumus :

$$A = \frac{K.F.T}{d}$$

A = Nilai Aksesibilitas, K = Konstruksi Jalan

F = Fungsi Jalan, T = Kondisi Jalan

d = Jarak (m)

Skor yang diberikan untuk konstruksi jalan adalah 10 untuk jalan aspal, 6 untuk jalan beton, dan 4 untuk jalan makadam. Skor yang diberikan untuk fungsi jalan adalah 10 untuk arteri primer, 8 untuk arteri sekunder, 7 untuk kolektor primer, 6 untuk kolektor sekunder, 5 untuk lokal primer, dan 4 untuk lokal sekunder. Dan skor yang diberikan untuk kondisi jalan adalah 10 untuk jalan kondisi baik, 6 untuk kondisi jalan sedang, dan

4 untuk kondisi jalan rusak. Sehingga akan diketahui bobot dari keseluruhan jaringan jalan di wilayah studi. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2.
Nilai Aksesibilitas Jaringan Jalan

Desa	Arteri		Kolektor		Lokal	
	P	S	P	S	P	S
Petiken	–	0,7	–	0,39	0,07	–
Randegansari	0,50	0,6	–	0,24	0,08	–
Gadung	1,43	–	–	0,51	0,05	–
Jumlah	1,93	1,30	–	1,14	0,20	–
Rata - rata	1,14					

Sumber : Hasil survey

$$\text{Jalan Arteri Primer Di Desa Randegansari} = \frac{10.10.10}{2.000} = 0,5$$

$$\text{Jalan Arteri Primer Di Desa Gadung} = \frac{10.10.10}{700} = 1,43$$

$$\text{Jalan Arteri Sekunder Di Desa Petiken} = \frac{10.8.10}{1.140} = 0,7$$

$$\text{Jalan Arteri Sekunder Di Desa Randegansari} = \frac{10.8.10}{1.320} = 0,6$$

$$\text{Jalan Kolektor Sekunder Di Desa Petiken} = \frac{10.6.8}{1.240} = 0,39$$

$$\text{Jalan Kolektor Sekunder Di Desa Randegansari} = \frac{10.6.8}{2.040} = 0,24$$

$$\text{Jalan Kolektor Sekunder Di Desa Gadung} = \frac{10.6.8}{940} = 0,51$$

$$\text{Jalan Lokal Primer Di Desa Petiken} = \frac{10.5.8}{4.360} = 0,09$$

$$\text{Jalan Lokal Primer Di Desa Randegansari} = \frac{10.5.8}{3.860} = 0,1$$

$$\text{Jalan Lokal Primer Di Desa Gadung} = \frac{10.5.8}{6.420} = 0,06$$

Dengan rata – rata nilai aksesibilitas jaringan jalan sebesar 1,39, dari aspek jaringan jalan, Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena tingkat aksesibilitas jaringan jalan > 0,50.

3.2.2. Analisa Sarana Transportasi Umum

Untuk mendapatkan bobot dari sarana transportasi umum adalah dengan membandingkan panjang ruas jalan yang dilayani dengan jumlah ruas jalan di wilayah studi, dengan rumus :

$$\text{Tingkat pelayanan} = \frac{\text{panjang ruas jalan yang dilayani}}{\text{panjang ruas keseluruhan}} \times 100 \%$$

Panjang ruas jalan di wilayah studi adalah sebesar 24,020 km, sedangkan panjang ruas jalan yang terlayani oleh sarana angkutan umum adalah sebesar 9,62 km, tingkat pelayanan sarana angkutan umum di wilayah studi adalah sebesar 40,05 %. Dengan tingkat pelayanan sarana transportasi umum sebesar 40,05 %, dari aspek sarana transportasi umum, Kota Baru Driyorejo belum dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena tingkat pelayanan sarana transportasi umum $\leq 0,61$.

3.3. Analisa Fasilitas Umum

Untuk mendapatkan jumlah fasilitas minimal sesuai standar digunakan rumus :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{\text{Jumlah penduduk wilayah (jiwa)}}{\text{Jumlah penduduk pendukung fasilitas}}$$

Kemudian setelah didapatkan jumlah unit minimal untuk setiap fasilitas sesuai standar, dilakukan metode perbandingan antara jumlah unit minimal setiap fasilitas dengan jumlah eksistingnya, dengan menggunakan rumus :

$$\text{Rasio perbandingan} = \frac{\text{Jumlah unit eksisting}}{\text{Jumlah unit standar}}$$

Dari hasil analisa akan diketahui tingkat pelayanan fasilitas umum di wilayah studi, yaitu fasilitas pendidikan, kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa, berdasarkan jumlah penduduk pendukung tiap fasilitas.

3.3.1. Fasilitas Pendidikan

Jumlah fasilitas pendidikan minimal sesuai dengan standar perencanaan lingkungan kota adalah sebagai berikut :

- Fasilitas pendidikan TK :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{1.000} = 17$$

- Fasilitas pendidikan SD :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{1.600} = 11$$

- Fasilitas pendidikan SLTP :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{4.800} = 4$$

- Fasilitas pendidikan SLTA :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{4.800} = 4$$

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.3.

Tabel 3.3.
Rasio Perbandingan Fasilitas Pendidikan

Jenis Fasilitas	\sum Unit Eksisting	\sum Unit Standar	Rasio Perbandingan	Rata – rata
TK	10	17	0,59	0,45
SD	5	11	0,46	
SLTP	2	4	0,50	
SLTA	1	4	0,25	

Sumber : hasil analisa

Dengan rata – rata rasio perbandingan 0,45, dari aspek fasilitas pendidikan, Kota Baru Driyorejo belum dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena rasio perbandingan tidak mencapai > 0,50. Dari rasio perbandingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas pendidikan di Kota Baru Driyorejo belum dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk.

3.3.2. Fasilitas Kesehatan

Jumlah fasilitas kesehatan minimal sesuai dengan standar perencanaan lingkungan kota adalah sebagai berikut :

- Fasilitas praktek dokter :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{5.000} = 4$$

- Fasilitas BKIA / klinik bersalin :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{10.000} = 2$$

- Fasilitas Puskesmas :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{30.000} = 1$$

- Fasilitas Apotik :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{10.000} = 2$$

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.4.

Tabel 3.4.
Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Kesehatan

Jenis Fasilitas	\sum Unit Eksisting	\sum Unit Standar	Rasio Perbandingan	Rata – rata
Praktek Dokter	9	4	2,25	1,44
BKIA / Klinik Bersalin	2	2	1,00	
Puskesmas	1	1	1,00	
Apotik	3	2	1,50	

Sumber : hasil analisa

Dengan rata – rata rasio perbandingan 1,44, dari aspek fasilitas kesehatan, Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena rasio perbandingan mencapai $> 0,50$. Dari rasio perbandingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas kesehatan di Kota Baru Driyorejo dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk.

3.3.3. Fasilitas Peribadatan

Jumlah fasilitas kesehatan minimal sesuai dengan standar perencanaan lingkungan kota adalah sebagai berikut :

- Fasilitas musholla :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{2.500} = 7$$

- Fasilitas masjid :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{30.000} = 1$$

- Fasilitas gereja :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{30.000} = 1$$

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3.5.
Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Peribadatan

Jenis Fasilitas	\sum Unit Eksisting	\sum Unit Standar	Rasio Perbandingan	Rata – rata
Musholla	31	7	4,43	2,61
Masjid Lingkungan	5	1	5,00	
Gereja	1	1	1,00	

Sumber : hasil analisa

Dengan rata – rata rasio perbandingan 2,61, dari aspek fasilitas peribadatan, Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri karena rasio perbandingan mencapai $> 0,50$. Dari rasio

perbandingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas kesehatan di Kota Baru Driyorejo dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk.

3.3.4. Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Jumlah fasilitas perdagangan dan jasa minimal sesuai dengan standar perencanaan lingkungan kota adalah sebagai berikut :

- Fasilitas warung :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{250} = 66$$

- Fasilitas toko :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{2.500} = 7$$

- Fasilitas pasar :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{30.000} = 1$$

- Fasilitas pusat perbelanjaan :

$$\sum \text{Unit Minimal} = \frac{16.275}{30.000} = 1$$

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.6.
Rasio Perbandingan Jumlah Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Jenis Fasilitas	\sum Unit Eksisting	\sum Unit Standar	Rasio Perbandingan	Rata – rata
Warung	45	66	0,68	1,06
Toko	11	7	1,57	
Pasar	1	1	1,00	
Pusat Perbelanjaan	1	1	1,00	

Sumber : hasil analisa

Dengan rata – rata rasio perbandingan 1,06, dari aspek fasilitas perdagangan dan jasa , Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai

kota baru mandiri karena rasio perbandingan mencapai $> 0,50$. Dari rasio perbandingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas perdagangan dan jasa di Kota Baru Driyorejo dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk.

3.4. Analisa Pola Penggunaan Lahan

Luas dari Kota Baru Driyorejo di 3 desa, yaitu Desa Petiken, Gadung, dan Randegansari adalah sebesar 1.210,887 ha. Dari jumlah tersebut seluas 847,313 ha adalah merupakan lahan terbangun dan 363,574 ha adalah lahan tak terbangun. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.9. Dari keseluruhan luas sebesar 1.210,887 ha yang dapat dibangun adalah sebesar $1.210,887 - 76,893 - (0,14 \times 1.210,887) = 975,235$ ha, sehingga luas lahan terbangun Kota Baru Driyorejo sebesar 86,88 % dari keseluruhan luas lahan. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.7.

Dengan jumlah lahan terbangun sebesar 86,88 %, dari aspek pola penggunaan lahan Kota Baru Driyorejo dapat dikategorikan sebagai kota baru mandiri.

Tabel 3.7.
Luas Penggunaan Lahan

No.	Desa	Pemukiman	Sawah	Bukit	Lahan Kosong	Jumlah
1.	Petiken	228,856	81,509	–	–	310,365
2.	Randegansari	362,045	176,945	76,893	28,227	644,110
3.	Gadung	256,412	–	–	–	256,412
Jumlah		847,313	258,454	76,893	28,227	1.210,887

Sumber : Hasil Survey

3.5. Analisa Tingkat Kemandirian Kota Baru Driyorejo

Dalam analisa tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo dilakukan dengan analisa keseluruhan variabel yang berpengaruh terhadap tingkat kemandirian, yang terdiri dari kependudukan, transportasi, fasilitas umum, dan pola penggunaan lahan. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.8.

Tabel 3.8.
Kriteria Skoring Variabel

Variabel	Aspek	Nilai	
		2	1
Kependudukan (Bobot 40)	Jumlah Penduduk	> 35.000 jiwa	< 35.000 jiwa
	Kepadatan Penduduk	> 100 jiwa/ha	< 100 jiwa/ha
	Orientasi Kerja di Kota Induk	< 45 %	> 45 %
	Orientasi Fasilitas di Kota Induk	< 40 %	> 40 %
Transportasi (Bobot 20)	Nilai aksesibilitas Jaringan Jalan	> 0,5	< 0,5
	Pelayanan Transportasi Umum	> 60 %	< 60 %
Rasio Fasilitas Umum (Bobot 20)	Pendidikan	> 1,00	< 1,00
	Kesehatan	> 1,00	< 1,00
	Peibadatan	> 1,00	< 1,00
	Perdagangan dan Jasa	> 1,00	< 1,00
Pola Penggunaan Lahan (Bobot 20)	Jumlah lahan terbangun	> 57 %	< 57 %

Jumlah penduduk keseluruhan di wilayah studi adalah sebesar 16.275 jiwa, sehingga jumlah penduduk tersebut belum mencapai jumlah optimal untuk penduduk kota baru sebesar 35.000 jiwa. Untuk itu diberikan nilai 1 untuk jumlah penduduk.

Tingkat kepadatan penduduk di wilayah studi adalah sebesar 20 jiwa / ha, sehingga tingkat kepadatan penduduk dapat digolongkan rendah, karena kurang dari 100 jiwa / ha. Untuk itu diberikan nilai 1 untuk tingkat kepadatan penduduk.

Orientasi penduduk di wilayah studi untuk tempat bekerja adalah sebesar 64,29 % penduduk di wilayah studi bekerja di kota induk yaitu Kota Surabaya. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat ketergantungan pekerjaan di kota induk masih tinggi, karena melebihi dari 45 %. Untuk itu diberikan nilai 1 untuk orientasi kerja di kota induk.

Orientasi penduduk di wilayah studi untuk fasilitas adalah sebesar 14,98 % penduduk di wilayah studi menggunakan fasilitas di kota induk yaitu Kota Surabaya. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat ketergantungan fasilitas di kota induk rendah, karena kurang dari 40 %, yang disebabkan karena jumlah fasilitas kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa sudah dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk di wilayah studi. Untuk itu diberikan nilai 2 untuk orientasi fasilitas di kota induk.

Aksesibilitas jaringan jalan di wilayah studi adalah sebesar 1,14. Hal ini menunjukkan bahwa jaringan jalan di wilayah studi sudah memadai karena melebihi nilai 0,5. Untuk itu diberikan nilai 2 untuk aksesibilitas jaringan jalan di wilayah studi.

Tingkat pelayanan sarana transportasi umum di wilayah studi adalah sebesar 40,05. hal ini menunjukkan tingkat pelayanan umum di wilayah studi belum memadai. Untuk itu diberikan nilai 1 untuk tingkat pelayanan sarana transportasi umum, karena kurang dari 60 %.

Rasio fasilitas umum di wilayah studi adalah sebesar 0,45 untuk fasilitas pendidikan, 1,44 untuk fasilitas kesehatan, 2,61 untuk fasilitas peribadatan, dan 1,06 untuk fasilitas perdagangan dan jasa. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah fasilitas pendidikan belum dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk karena rasionya kurang dari 1, sedangkan jumlah fasilitas kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa sudah dapat melayani keseluruhan jumlah penduduk karena rasionya

lebih dari 1. Untuk itu diberikan nilai 1 untuk fasilitas pendidikan dan masing – masing nilai 2 untuk fasilitas kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa.

Jumlah lahan terbangun di wilayah studi adalah sebesar 86,88 % dari keseluruhan wilayah studi. Oleh karena itu diberikan nilai 2 untuk pola penggunaan lahan, karena jumlah lahan terbangun lebih dari 57 %. Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.9.

Tabel 3.9.
Bobot Variabel Kota Baru Driyorejo

Variabel	Aspek	Nilai	Bobot x Nilai
Kependudukan (Bobot 40)	Jumlah Penduduk	1	40
	Kepadatan Penduduk	1	40
	Orientasi Kerja di Kota Lain	1	40
	Orientasi Fasilitas di Kota Lain	2	80
Transportasi (Bobot 20)	Jaringan Jalan	2	40
	Sarana Transportasi Umum	1	20
Rasio Fasilitas Umum (Bobot 20)	Pendidikan	1	20
	Kesehatan	3	60
	Peribadatan	3	60
	Perdagangan dan Jasa	3	60
Pola Penggunaan Lahan (Bobot 20)	Jumlah lahan terbangun	2	40
Jumlah			500

Sumber : Hasil Analisa

Untuk mendapatkan tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo, digunakan kriteria bobot minimal tingkat kemandirian kota baru yang harus dipenuhi, sebagai berikut :

- Jumlah penduduk > 35.000 jiwa,
- Kepadatan penduduk > 100 jiwa / ha,

- Orientasi kerja di kota lain < 45 %,
- Orientasi fasilitas di kota lain < 40 %,
- Skor tingkat aksesibilitas jalan > dari 0,50,
- Skor sarana transportasi umum > dari 61 %,
- Rasio fasilitas umum lebih besar > dari 0,50
- Luas lahan terbangun > 57 % dari luas keseluruhan.

Untuk lebih jelas, dapat dilihat pada tabel 3.10.

Tabel 3.10.
Kriteria Bobot Minimal Tingkat Kemandirian Kota Baru

Variabel	Aspek	Nilai	Bobot x Nilai
Kependudukan (Bobot 40)	Jumlah Penduduk	2	80
	Kepadatan Penduduk	2	80
	Orientasi Kerja di Kota Lain	2	80
	Orientasi Fasilitas di Kota Lain	2	80
Transportasi (Bobot 20)	Jaringan Jalan	2	40
	Sarana Transportasi Umum	2	40
Rasio Fasilitas Umum (Bobot 20)	Pendidikan	2	40
	Kesehatan	2	40
	Peribadatan	2	40
	Perdagangan dan Jasa	2	40
Pola Penggunaan Lahan (Bobot 20)	Jumlah lahan terbangun	2	40
Jumlah			600

Sumber : Hasil Analisa

Dari kriteria skoring variabel kota baru pada tabel 3.8., dapat diketahui bobot variabel Kota Baru Driyorejo seperti pada tabel 3.9. Jumlah bobot keseluruhan variabel Kota Baru Driyorejo menunjukkan angka 500. hal ini menunjukkan jumlah bobot keseluruhan Kota Baru tidak mencapai bobot minimal tingkat kemandirian kota baru sebesar 600.

BAB IV KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Studi yang dilakukan di Kawasan Kota Baru Driyorejo adalah untuk mengetahui tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo yang merupakan kawasan pemukiman dan wilayah penyangga dari Kota Surabaya sebagai pusat dari Surabaya Metropolitan Area (SMA). Dalam bab ini akan dibahas mengenai hasil analisa pada Kawasan Kota Baru Driyorejo dari aspek – aspek kependudukan, transportasi, fasilitas umum, serta perdagangan dan jasa

4.1. Kesimpulan

Jumlah penduduk di Kota Baru Driyorejo masih relatif kecil dengan jumlah penduduk sekitar 16.275 jiwa, sedangkan Kota Baru Driyorejo diproyeksikan dapat menampung penduduk sekitar 100.000 jiwa. Hal ini disebabkan lahan perumahan yang dimiliki perumnas sebesar 400 ha masih belum seluruhnya dikembangkan, selain itu lahan kosong yang dimiliki pengembang perumahan swasta masih belum dikembangkan karena menunggu perkembangan dari kawasan tersebut. Hal ini juga disebabkan karena infrastruktur jalan yang belum memadai, karena akses dari Kota Surabaya menuju Driyorejo sangat terbatas, yaitu melalui Jalan Menganti yang merupakan jalan arteri primer dari Kota Surabaya menuju Kawasan Gresik bagian selatan. Sedangkan kepadatan penduduk di Driyorejo juga relatif kecil sebesar 20 jiwa/ha.

Sebagian besar penduduk Kota Baru Driyorejo masih berorientasi ke Kota Surabaya dalam tempat bekerja dengan persentase 78,8 % untuk Desa Petiken dan 72,72 % untuk Desa Gadung. Hanya di Desa Randengansari yang penduduknya sebagian kecil bekerja di Surabaya dengan persentase 40,63 %. Sedangkan penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 21,2 % untuk Desa Petiken, 59,37 % untuk

Desa Randegansari, dan 27,28 % untuk Desa Gadung. Hal ini disebabkan karena sebagian besar penduduk di Desa Petiken dan Desa Gadung bertempat tinggal di Kawasan Perumnas Kota Baru Driyorejo yang merupakan warga pendatang. Secara keseluruhan, jumlah penduduk yang bekerja di Driyorejo adalah 35,71 % dan jumlah penduduk yang bekerja di Surabaya 64,29 %. Hal ini disebabkan karena tidak tersedianya lapangan pekerjaan yang memadai bagi penduduk di wilayah studi. Sedangkan untuk fasilitas umum, sebagian besar penduduk mendapatkannya di dalam Kota Baru Driyorejo sendiri. Orientasi pergerakan penduduk dalam mendapatkan fasilitas di Kota Surabaya adalah 28,31 % untuk fasilitas pendidikan, 15,31 % untuk fasilitas kesehatan, 5,10 % untuk fasilitas peribadatan, dan 11,23 % untuk fasilitas perdagangan dan jasa.

Untuk prasarana transportasi di kawasan Kota Baru Driyorejo sudah sangat memadai dengan nilai aksesibilitas jaringan jalan sebesar 1,14 karena dari keseluruhan jaringan jalan di kawasan tersebut kondisinya relatif baik dan konstruksinya merupakan jalan aspal. Dalam RUTR Kota Baru Driyorejo disebutkan bahwa Kawasan Kota Baru Driyorejo akan dilalui oleh jalan tol Surabaya – Mojokerto, dan akan dibangun satu simpang susun (*interchange*) sebagai akses ke jalan tol di kawasan tersebut. Hal ini tentu akan meningkatkan perkembangan Kawasan Kota Baru Driyorejo di masa yang akan datang.

Sarana transportasi umum di Kawasan Kota Baru Driyorejo kurang memadai, karena belum melayani keseluruhan kawasan dengan tingkat pelayanan sebesar 40,05 %. Hal ini disebabkan Kawasan Kota Baru Driyorejo bukan merupakan tujuan akhir rute sarana transportasi umum, dan masih merupakan kawasan transit rute dari Kota Surabaya menuju kawasan lain.

Fasilitas umum di Kota Baru Driyorejo, yaitu fasilitas kesehatan, peribadatan, serta perdagangan dan jasa sudah relatif dapat melayani jumlah penduduk yang ada di kawasan tersebut. Jumlah fasilitas yang ada

sudah melebihi dari Standar Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota. Hanya fasilitas pendidikan yang jumlahnya tidak memadai untuk melayani jumlah penduduk, sehingga sebagian besar penduduk mendapatkannya di Kota Surabaya. Rasio perbandingan fasilitas pendidikan adalah sebesar 0,45, fasilitas kesehatan sebesar 1,44, , fasilitas peribadatan sebesar 2,61, serta fasilitas perdagangan dan jasa sebesar 1,06.

Penggunaan lahan di Kawasan Kota Baru Driyorejo didominasi oleh kawasan pemukiman, hal ini sesuai dengan tujuan pengembangan Kota Baru Driyorejo sebagai kawasan pemukiman. Luas kawasan terbangun Kota Baru Driyorejo adalah sebesar 86,88 % dari keseluruhan luas lahan yang dapat dibangun

Skor tingkat kemandirian Kota Baru Driyorejo adalah sebesar 500, dan masih belum mencapai skor minimal tingkat kemandirian kota baru sebesar 600. Kota Baru Driyorejo dapat disebut mandiri dalam aspek orientasi fasilitas di kota lain, jaringan jalan, fasilitas kesehatan, fasilitas peribadatan, fasilitas perdagangan dan jasa, serta pola penggunaan lahan. Sedangkan untuk jumlah penduduk, kepadatan penduduk, orientasi kerja di kota lain, dan sarana transportasi umum, Kota Baru Driyorejo masih merupakan Kota Baru Penunjang.

4.2. Rekomendasi

Kawasan Kota Baru Driyorejo merupakan kawasan yang potensial untuk berkembang di masa yang akan datang, untuk itu perlu perencanaan yang lebih komprehensif. Tidak adanya lapangan kerja yang memadai menyebabkan orientasi penduduk ke Kota Surabaya dalam tempat bekerja masih tinggi. Untuk itu diperlukan penyediaan lapangan pekerjaan bagi penduduk untuk mengurangi orientasi ke Kota Surabaya. Selain itu diperlukan adanya usaha perbaikan dan penambahan beberapa sarana dan prasarana fasilitas umum, terutama sarana pendidikan yang masih jauh dari cukup di wilayah studi. Sarana yang lainnya sudah cukup

memadai, hanya perlu dipertimbangkan untuk proyeksi kebutuhan fasilitas umum di masa yang akan datang.

Untuk mengantisipasi perkembangan Kota Baru Driyorejo di masa yang akan datang, perlu dipertimbangkan adanya suatu studi lanjutan untuk menganalisa proyeksi perkembangan Kota Baru Driyorejo.

DAFTAR PUSTAKA

- Catannese, A.J. 1992, Perencanaan Kota, Erlangga, Jakarta
- Jayadinata, Johara T. 1992, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan & Wilayah, ITB, Bandung
- Kombaitan, B.; Pradono (Penyunting). 1990, Kebijakan Pengembangan Permukiman Baru; Kelayakan Kota Baru Di Indonesia, ITB, Bandung
- Sujarto, Djoko. 1985, Beberapa Pengertian Tentang Perencanaan Fisik, ITB, Bandung
- Sujarto, Djoko. 1995, Perencanaan Kota Baru, ITB, Bandung
- Sujarto, Djoko. 2001, Pilihan Strategis; Suatu Teknik Pengambilan Keputusan dalam Perencanaan Wilayah dan Kota, ITB, Bandung
- Warpani, Suwardjoko. 1984, Analisis Kota & Daerah, ITB, Bandung
- Terbitan terbatas :**
- Suharso, Tunjung W. 1988, Kota Baru Driyorejo; Tinjauan Dari Aspek Fisik Lingkungan; Project and Case Study, ITB, Bandung
- Direktorat Tata Kota dan Tata Daerah. 1983, Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota, Jakarta
- Jurusan Teknik Planologi. 2005, Buku Panduan Penyusunan Tugas Akhir, ITN, Malang
- Suharso, Tunjung W. 1995, Pengantar Pengembangan Wilayah, ITN, Malang

Kuisisioner

Nama : Jenis Kelamin : L / P

Usia :

R.T. / RW. :

Desa :

Karakteristik Warga :

1. Jumlah anggota keluarga bapak / ibu :.....jiwa
2. Apakah bapak / ibu merupakan penduduk asli Driyorejo / pendatang ?
 - Penduduk asli
 - Penduduk pendatang, asal dari
3. Apakah alasan bapak / ibu pindah ke Driyorejo ?
 - Mendekati pekerjaan
 - Mencari rumah yang terjangkau
 - Mencari lokasi pemukiman yang nyaman
 - Alasan lain, karena

Orientasi Mata Pencaharian :

4. Jumlah anggota keluarga bapak / ibu yang bekerja :.....jiwa
5. Apakah bapak / ibu bekerja di wilayah Driyorejo atau Surabaya / luar Driyorejo (sebutkan wilayahnya) ?
 - Bekerja di Driyorejo, lokasi di
 - Bekerja di Surabaya, lokasi di.....
 - Bekerja di luar Driyorejo, lokasi di.....
6. Jika bapak / ibu bekerja di Surabaya / luar Driyorejo, apakah bapak / ibu pulang pergi dari rumah ke tempat kerja (tulak/nglaju) ?
 - Pulang pergi, dengan sarana transportasi
 - Kost atau kontrak dekat tempat kerja

Orientasi Pendidikan

7. Jumlah anggota keluarga bapak / ibu yang bersekolah :.....jiwa
8. Jumlah yang bersekolah TK :.....jiwa
 - Bersekolah TK di Driyorejo, lokasi di
 - Bersekolah TK di Surabaya, lokasi di






- Bersekolah TK di luar Driyorejo, lokasi di
9. Jumlah yang bersekolah SD :.....jiwa
 Bersekolah SD di Driyorejo, lokasi di
 Bersekolah SD di Surabaya, lokasi di
 Bersekolah SD di luar Driyorejo, lokasi di
10. Jumlah yang bersekolah SLTP :.....jiwa
 Bersekolah SLTP di Driyorejo, lokasi di
 Bersekolah SLTP di Surabaya, lokasi di
 Bersekolah SLTP di luar Driyorejo, lokasi di
11. Jumlah yang bersekolah SLTA :.....jiwa
 Bersekolah SLTA di Driyorejo, lokasi di
 Bersekolah SLTA di Surabaya, lokasi di
 Bersekolah SLTA di luar Driyorejo, lokasi di

Orientasi Fasilitas umum

12. Sebutkan dimana keluarga bapak / ibu sering mendapatkan mendapatkan fasilitas kesehatan ? (praktek dokter, BKIA/klinik bersalin, puskesmas, rumah sakit, dan apotik)
 Di Driyorejo, lokasi di
 Di Surabaya, lokasi di
 Di luar Driyorejo, lokasi di
13. Sebutkan dimana keluarga bapak / ibu sering mendapatkan mendapatkan fasilitas peribadatan ? (musholla, masjid, gereja, pura, vihara, kelenteng dan tempat ibadah lainnya)
 Di Driyorejo, lokasi di
 Di Surabaya, lokasi di
 Di luar Driyorejo, lokasi di
14. Sebutkan dimana keluarga bapak / ibu sering mendapatkan fasilitas perdagangan dan jasa ? (warung, toko, dan pasar dan pusat perbelanjaan)
 Di Driyorejo, lokasi di
 Di Surabaya, lokasi di
 Di luar Driyorejo, lokasi di

Nama : Hari Sandi Riduwan
 NIM : 9324081
 Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota
 Dosen : Ir. Tjokorda N. Samadhi MSP., PhD.



DAFTAR ASISTENSI
PROPOSAL TUGAS AKHIR

No.	Tanggal	Catatan/	Tanda Tangan
1.	27/12/03	konat off dan cmi kota akses dan kota mandiri upr perumahan mandiri & NPM	
2.	12/01/04	- PELAKSI UPR BUK, MSU, PIUK, CATAN	
3.	14/1/05	- UJI TEORI + UJI PER PER TARIKAN GABUNG + MUKAN MSU.	
4.	27/1/05	- PENGANTAR MANUA - NAT KAWAN PIUK + BILAN KAWAN	
5.	9/2/05	- UJI KAWAN NAT, ASUKA - ACC GAWAN RANON → P. I. K. AGUNG W, NTP → P. II. MIKAS S, ST	

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura – gura No. 2
MALANG

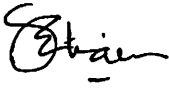
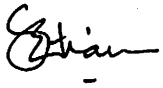

Nama : Hari Sandi Riduwan
NIM : 9324081
Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota
Dosen : Ir. Agung Witjaksono, MTP.

DAFTAR ASISTENSI
PROPOSAL TUGAS AKHIR

No.	Tanggal	Catatan	Tanda Tangan
1.	17.2.2005	- Data kelangkaan, permasalahan di'kanak Rusi 25 di'op/ab. - Vari + hiddin	
2.	22.2.2005	Sec. Seminar proposal	



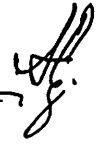





Nama : Hari Sandi Riduwan
NIM : 9324081
Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota
Dosen : Mira Setiyawati, ST.

**DAFTAR ASISTENSI
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

No.	Tanggal	Catatan	Tanda Tangan
1.	23-02-05	Latar belakang → Kota Gresik Sbg perluasan pertemb. Kota Surabaya Batasan materi studi - Buat katakusan berdasarkan urutan sasaran - Batasi materi yg akan dibahas dlm TA Anda - Kerangka pemikiran → Betulkan - Buat sistematisa pembahasan - Wawancara	
2.	24-02-05	Betulkan kerangka pemikiran - Wawancara	
3	25-02-05	Cek Ht keakuratan data hasil wawancara → Questioner ? Aec Smr Proposal	







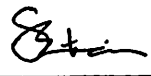
Nama : Hari Sandi Riduwan
 NIM : 9324081
 Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota
 Dosen : Ir. Agung Witjaksono, MTP.

DAFTAR ASISTENSI TUGAS AKHIR

No.	Tanggal	Catatan	Tanda Tangan
1.	7-7-06	1. SEGERA CARI DATA 2. TENTUKAN METODE SURVEY (WAWANCARA / QUESTIONER)	
2.	30-1-06	o: diperbaiki segala di. Carjutan peta arsitek, studi, and us.	
3.	13-3-06	Analisa di polthyan. ditasirkan kejid a Bawa studi yg di loggok	
4.	17-3-06	• unneceker kotaku kota baru dan baru Vark: 22 akan diuji	
5.	18-3-06	• Analisa di struktur ka. → kota baru id katar bagai wane.	
6.	20-3-06	laporan daftar of kel Rekomendasi	
7.	21-3-06	" alstmb Rekomendasi	
8.	24-3-06	hisa sunian	

Nama : Hari Sandi Riduwan
 NIM : 9324081
 Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota
 Dosen : Mira Setiawati, ST.

DAFTAR ASISTENSI TUGAS AKHIR

No.	Tanggal	Catatan	Tanda Tangan
1.	7 Juli 2005	Perbaiki questioner → populasi → sampel → daftar pertanyaan Peta Land. use → ? Orientasi wll. smk → singkat saja. — pergerakan → petakan	
2.	30-01-2006	Pilih data (Bag II) yg diperlukan saja. Peta lengkapi. Cet & sasaran.	
3	13-03-06	Lengkapi peta pada bab II Data dilengkapi. Bedakan Gamb. Umum & Karakteristik.	
4.	15-03-06	Analisa sth tabel bobot. Arti Rendah/Sedang/Tinggi dibanding kan dg daerah lain.	
5.	20-03-06	Standar tingkat kemanjuran hasil analisa tkt	
6	21-03-06	Lengkapi % Smr Hasil - Abstraksi - Kata pengantar - Rekomendasi Landasan Teori → Tkt. Mandiri Asumsi → hrs. ditulis	
7.	24-03-06	Aec Smr Hasil	

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : HARI SANDI
NIM : 93.24.081
TGL SEMINAR : RTMIS, 17 MARET 2005
PERBAIKAN

1. Latar belakang
2. Tujuan selimpun banyak
3. Lingkup masalah, variabel amatan tidak terungkap, perlu diungkapkan lagi
 - potensi masalah lapangan kerja
 - wilayah
4. Metode pengumpulan data

PEMBIMBING : 1 _____
2 _____

PEMBAHAS : 1 SUKARWO W [Signature]
2 _____
3 _____

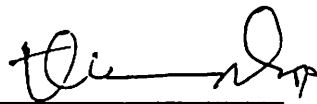
BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : HARI SANDI
NIM : 93.24.081
TGL SEMINAR : KAMIS, 17 MARET 2005
PERBAIKAN

- mendefinisikan trigger apa sbg apa? kota baru existing atau kota baru yg sudah direncanakan.
- kenapa pemerintah idk menj-t sasaran studi?
- Apakah identifikasi variabel in bisa mempengaruhi kemandirian?!
- Infrastruktur baru knp tdk dikaji utk mendukung kemandirian?! -- fungsi bersifat mana?!

PEMBIMBING : 1 _____
2 _____

PEMBAHAS : 1 TEGUKH KUNCORO
2 _____
3 _____



BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : HARI SANDI
NIM : 93.24.081
TGL SEMINAR : KAMIS, 17 MARET 2005
PERBAIKAN

Latar belakang, Prms. Msl \Rightarrow Ceritakan yg ada sekarang, tidak hanya dr. konsep yg sdh ada.

Tujuan - sasaran \neq identifikasi.

Tinjauan pustaka \rightarrow hal. 45-61 \rightarrow apa perlu.

- Metode penelitian : uraikan dg jelas tentang bobotnya.

- Judul pertimbangan.

PEMBIMBING : 1 _____
2 _____

PEMBAHAS : 1 _____
2 _____
3 Titik P. _____ *Titik P.*

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

NAMA : HARI SANDI
NIM : 93.24.081
TGL SEMINAR : KAMIS, 17 MARET 2005
PERBAIKAN

Konsep awal drixorejo

Parameter Kota mandiri

Sasaran → Parameter tkt. kemandirian

→ Identifikasi lok. studi berdasarkan parameter

↳ tkt. kemandirian drixorejo.

Variabel → orientasi tenaga kerja → lapangan kerja

↳ Tinjau utilitas → air bersih?

↳ aksesibilitas dg kota sbx. gresik.

Latar belakang → keberadaan Industri thd drixorejo

↳ masterplan kota mandiri yg sdh ada (drixorejo)

Tinjauan permukiman existing → sbg dasar mjd kota mandiri

PEMBIMBING

: 1

2 Mira Setiawati

Straw

PEMBAHAS

: 1

2

3

PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SABTU
Tanggal : 23 MARET 2006

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : HARI SANDI
NIM : 93 - 081

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Belum ditunjukkan permasalahan BMD. Studi BMD di latar belakang, maupun rumusan masalah
2. Pengumpulan data tidak lengkap
Pengumpulan lokasi sekitar jalan struktur keramahan
3. Analisis transportasi kerataan dan jalur
4. Kesimpulan kurang sesuai dengan analisis

Dosen Penguji



PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : SABTU
Tanggal : 25 MARET 2006

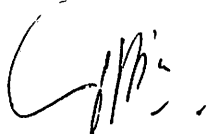
Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : HARI EANDI
NIM : 093081

Perbaikan tersebut meliputi :

Metode pembobotan & Skoring \neq asumsi sendiri.
Metode penelitian \Rightarrow Σ populasi & sampel.
Landasan teori \neq per easaran.
Tujuan \rightarrow untuk mendapatkan ?
Daftar pustaka disesuaikan dg yg dipakai/digunakan.
Redaksional \rightarrow Bhs. Indonesia dg baku.

Dosen Penguji



PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam *Seminar Tugas Akhir* tingkat Sarjana Jurusan Planologi/Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari : **SABTU.**
Tanggal : **25 Maret 2006**

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : **HARI SANDI**
NIM : **93-081**

Perbaikan tersebut meliputi :

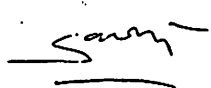
- Kategori / teori "Mandiri"
- Kota Driorejo & konsepkan mjd Kota Mandiri oleh Men. perumahan
- Kota & satelit yg tdk mjd. Kota mandiri akan menimbulkan msl. kemacetan → knp tdk dibahas.
- Latar blk → tdk ada masalah → Identifikasi msl. di lok. studi.
- Industri → knp tdk dibahas, pbn menyerap TK paling banyak.
- Aksesibilitas jaringan jln → jarak smk jauh nilai smk. (elek. (63))
- Referensi yg mendasari msg & analisa → cantumkan.
- Tdk menguasai teori yg digunakan.
- Lingkup Wil studi → 3 desa apa bisa y mengukur tkt kemandirian.
- Tujuan → cek.
- Sampel → jml., sasaran, data yg akan diambil.
- Dasar Nilai bobot & Skor.
- Analisa → blm ada cuma pengulangan Bab II
- Peta → jurnal foto / uraian.

Dosen Penguji Pembimbing

Etian

Nama : Hari Sandi Riduwan
 NIM : 9324081
 Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota

KEGIATAN TUGAS AKHIR

Seminar Proposal			
No.	Nama	Judul	Tanggal
1.	RINANTO S. 99.24.010	STUDI DAMPAK LING. & PENANGANAN DARI AKIBAT EKSPLOITASI TAMBANG GALIAN C.	16-12-09
IR. T. N. SAMAPHI, M.P., PH.D. IR. TITIK PURWATI MITA SETIAWATI, ST.			
2.	SRI MIRANTI	STUDI FAKTOR & MEMPE- NGARUHI KONDISI PE- MUKIMAN DI KAWASAN PUSAT KAB. BONDOWOSO	12-2-05
IR. T. N. SAMAPHI, M.P., PH.D. ARI S., ST., M.P. IKA DAMAZANTI, ST.			
3.	RIZKAN 93.24.090	TINJAUAN ACTIVITY SUPPORT SEBAGAI ELEMEN URBAN DESIGN DI PUS JALAN ZATINUL KHIFIN PADA KAWASAN PUSAT KOTA MALANG	12-2-05
 IR. IDNV SASONDKO, M.P. IR. TITIK PURWATI TEBUH KUNDAS, ST.			

Nama : Hari Sandi Riduwan
 NIM : 9324081
 Jurusan : Perencanaan Wilayah & Kota

KEGIATAN TUGAS AKHIR

Seminar Hasil			
No.	Nama	Judul	Tanggal
1.	RIZKAN 93.24.090	TINJAUAN ACTIVITY SUPPORT SBE CLEMEN URBAN DESIGN DI RUMAH JALAN ZAINUL ARIFIN PADA KAWASAN PUSAT KOTA MALANG	30-10-2005
IA. IBNU SAONERU, MTP. IA. TITIK PURWATI,			
2.	NINDA E.D 01.24.046	REVITALISASI RTH KAWASAN TAMAN WISATA BENDUNGAN SUTAMI DESA KARANGKATES KEC. SBR. PULUNG KAB. MALANG	18-3-2006
ANIF S., ST., MTS. IA. TITIK PURWATI			
3.	RINANTO D.	STUDI DAMPAK LIND. & PENANJATANAN DARI AKIBAT RESKUITASI TAMDANS DALIAN C	
IA. F. N. SAMADHI, MSc., PHD, IA. TITIK PURWATI			

at the end of march, 2006
don't judge a book by its cover

for the God Allah SWT and the Prophet Muhammad SAW,
Thanks you for all the bless that you have always spread
for my beloved mom, thanks you for all bloods, sweats, and tears
that you gave to me....
for my late father, always hope that you've got rest in peace....
and for all my lovely siblings, my lovely niece and nephews,
thanks you for all happiness that we have been through....