

Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan Kegiatan Perdagangan/Jasa di Kawasan Koridor Jalan Lingkar Soekarno-Hatta Kota Palembang

Wilda Wija Bahana
wildabahana@gmail.com

Rini Rachmawati
rachmawati@geo.ugm.ac.id

Abstract

The continued development of Palembang and increase of population, will increase the activity that will always need land in Palembang. The city have a mission, one of which continue the development of the Metropolitan Municipality of Palembang as international standard. Therefore, to realize the hopes of the local government more incentive to build infrastructure. One area that is a new development area is the area in the corridor roundabout Soekarno-Hatta. This study examines the impact of Soekarno-Hatta road towards the morphology of cities and trade activities / services in the region Soekarno-Hatta road. For the purpose of this study, the steps taken are: 1) to change the spatial characteristics of the region from year to year, 2) identify factors that affect the development of trade / services along Jalan Soekarno-Hatta. This region has a pattern in which the land allotment for land use trade / services. Research addressing spatial developments in the area of Soekarno Hatta Road Corridor in 2004 until 2014. The development of trade Activities / services Right there on the long side of the road to form a linear pattern following the road. Factors affecting trading activities / services is the existence of trading activities / services before. Research and recommendations for the review of policy makers is: 1) to review Road Corridor Development Zone Soekarno-Hatta, Need for Local Development collector roads and arterial roads leading to Soekarno Hatta, Where It Is Ready ADA embryo way for enhanced review. 2) It should be made a Building Management Plan and Environment (RTBL).

Keyword: Urban Development, Railway, Landuse, City, Morphology, Infrastructure

Abstract

Semakin berkembangnya Kota Palembang dan bertambahnya jumlah penduduk, akan meningkatkan aktivitas. Kota Palembang memiliki misi, salah satunya melanjutkan pembangunan Kota Palembang sebagai Kota Metropolitan yang bertaraf internasional. Oleh karena itu untuk mewujudkan harapan tersebut pemerintah semakin gencar membangun infrastruktur. Salah satu kawasan yang merupakan area perkembangan baru adalah kawasan di koridor jalan lingkar Soekarno-Hatta. Penelitian ini mengkaji mengenai dampak Jalan Soekarno-Hatta terhadap perkembangan fisik kota dan kegiatan perdagangan/jasa di kawasan koridor jalan Soekarno-Hatta. Untuk mencaai tujuan penelitian ini maka langkah-langkah yang ditempuh adalah : 1) mengetahui perubahan karakteristik spasial kawasan dari tahun ke tahun, 2) mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi perkembangan perdagangan/jasa di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta. Hasil penelitian menunjukan perkembangan keruangan di kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta pada tahun 2004 sampai 2014 lambat, kawasan tersebut diperuntukan untuk kawasan campuran. Faktor yang mempengaruhi kegiatan perdagangan/jasa adalah keberadaan kegiatan perdagangan/jasa sebelumnya, aksesibilitas terjangkau yang mengakibatkan tingkat keramaian lalu lintas tinggi, serta kebijakan pemerintah. Rekomendasi penelitian untuk penentu kebijakan adalah : 1) untuk pengembangan kawasan, perlu adanya pengembangan jalan kolektor dan lokal yang menuju ke jalan arteri Soekarno Hatta, dimana sudah ada embryo jalan yang siap untuk ditingkatkan. 2) perlu dibuatkan suatu Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang sesuai dengan fungsi jalan.

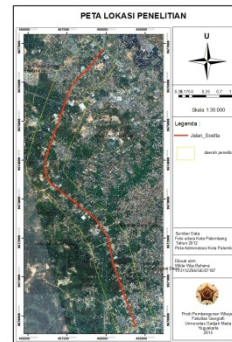
Kata kunci : Perkembangan Kota, Infrastruktur, Jalan, Penggunaan Lahan, fisik kota

PENDAHULUAN

Kota Palembang yang terus mengalami perkembangan secara kenamakan fisik kotanya seiring dengan pertambahan penduduk kota mengakibatkan terjadinya pemekaran kota ke arah pinggiran kota. Oleh karena itu Pemerintah Kota Palembang terus gencar melakukan pembangunan infrastruktur jalan untuk memenuhi kebutuhan kota yang semakin kompleks. Dengan adanya pembangunan jalan tersebut mengakibatkan perubahan karakteristik keruangan dan kegiatan di dalamnya yang dapat dilihat dari penggunaan lahan di kawasan tersebut.

Yunus (2005) menyatakan, menurut Bob Cock (1932) dengan teori poros sebagai suatu studi teori konsentris, daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah diantara jalur transportasi. Kawasan Koridor Soekarno-Hatta merupakan daerah yang dilalui oleh jalan arteri yaitu Jalan Soekarno-Hatta yang memiliki panjang $\pm 8,4$ km yang merupakan bagian dari jalur lingkaran bagian barat Kota Palembang.

Adanya Jalan Soekarno-Hatta yang melalui kawasan ini, berkembang terutama perubahan fisik menjadi sangat pesat. Dari segi dominasi kegiatan yang berbeda disepanjang kanan-kiri jalan dimanfaatkan sebagai kegiatan perdagangan/jasa. Banyak terdapat toko-toko, bengkel, kantor dan lainnya. Lokasi penelitian ini adalah kawasan koridor Jalan Soekarno-Hatta, kawasan ini berjarak 500 meter dari sisi kanan kiri jalan Soekarno-Hatta, yang mana dalam kurun waktu 10 tahun terakhir mengalami perkembangan pesat dari segi kenampakan fisik. Dapat dilihat bertambahnya area terbangun di sekitar jalan tersebut. Kemudian area sampling yang digunakan untuk melihat dampak terhadap kegiatan perdagangan/jasa di sepanjang kanan-kiri jalan. Berikut peta lokasi penelitian.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Tujuan dari penelitiannya ini adalah: 1) menganalisis pengaruh pembangunan infrastruktur Jalan Soekarno-Hatta terhadap perkembangan karakteristik spasial di kawasan penelitian. 2) mengidentifikasi faktor apakah yang mempengaruhi perkembangan kegiatan perdagangan/jasa di sepanjang Jalan Soekarno-Hatta.

Landasan teori dalam penelitian ini menggunakan teori pendekatan geografi Hagget (1983) dalam Yunus (2010) dalam buku Metode Penelitian Wilayah Kontemporer dengan mengkombinasikan antara pendekatan keruangan, ekologi, dan kompleks wilayah.

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian ini secara garis besar adalah mengevaluasi dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap perkembangan fisik Kota di kawasan koridor Jalan lingkaran Soekarno Hatta Palembang dan kegiatan perdagangan/jasa. Dalam penelitian ini menggunakan *mix methode* atau metode campuran, menurut Brannen (1997) metode yang dimaksudkan bahwa data-data yang diperoleh dari melalui instrumen pendekatan kuantitatif dalam hal ini data sekunder dengan model analisis deskriptif kuantitatif dan kemudian kecenderungan dari hasil penemuan pendekatan tersebut selanjutnya ditindak lanjuti dengan metode kualitatif yaitu wawancara mendalam untuk mengetahui

lebih dalam mengapa kecenderungan itu terjadi.

Pada penelitian ini akan digunakan dua jenis data yaitu sumber data primer dan sumber data skunder. Data primer langsung diperoleh peneliti melalui kajian lapangan berupa kumpulan hasil pengisian kuesioner yang dilakukan oleh 118 responden yang merupakan pelaku kegiatan perdagangan/jasa. Data skunder diperoleh dari data-data yang telah tersedia di kantor/instansi-intansi pemerintah dan buku/jurnal, dan melakukan wawancara mendalam kepada Dinas Tata Kota dan Bappeda Kota Palembang. Berikut tabel 1 yang menunjukkan matrik dari penelitian ini:

Tabel 1
Matrik Penelitian

| NO | Tujuan | Variabel | Metode Analisis |
|----|---|--|---|
| 1. | Menganalisis pengaruh perkembangan infrastruktur jalan Soekarno-Hatta terhadap perkembangan fisik kota kaitanya dengan sktuktur dan pola distribusi keruangan | <ul style="list-style-type: none"> • Titik perubahan penggunaan lahan non terbangun menjadi non terbangun. • Luas perubahan penggunaan lahan non terbangun menjadi terbangun | Analisis peta dan analisis data sekunder. |
| 2. | Mengidentifikasi pengaruh perkembangan infrastruktur jalan terhadap perekonomian disepanjang kanan-kiri jalan | <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah lahan terbangun yang digunakan sebagai kegiatan ekonomi | Analisis deskriptif dan analisis data primer. |

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Karakteristik Spasial di Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta

Perkembangan fisik kota merupakan perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar dilihat dari penambahan luasan daerah terbangun yang dipengaruhi oleh beberapa faktor baik secara langsung maupun tidak langsung yang dapat dilihat perubahannya selama beberapa periode waktu tertentu. Dalam penelitian ini akan memfokuskan

terhadap perkembangan fisik yang dapat dilihat dari perubahan karakteristik spasial yang berada di kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta, cangkupan kawasan koridor ini ialah 500 meter dari kiri dan kanan Jalan Soekarno Hatta dan memiliki luas sebesar 754,109 Ha.

Dilihat didalam RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 Jalan Soekarno Hatta merupakan rangkaian jalan lingkaran Kota Palembang yang menjadi jalan kerangka penyangga (*urban skeleton*) bagian barat. Jalan Soekarno Hatta sebagai jalan utama yang termasuk dalam kelas jalan arteri primer. Jalan ini akan menjadi struktur utama kawasan koridor yang mana diisi dengan berbagai kegiatan sesuai peruntukan lahan. Dalam perencanaan kawasan ini diharapkan pola struktur ruang yang terbentuk akan membentuk pola grid yang makro, kemudian akan membentuk blok blok lahan yang teratur sesuai dengan karakter kegiatan di dalam blok itu sendiri.

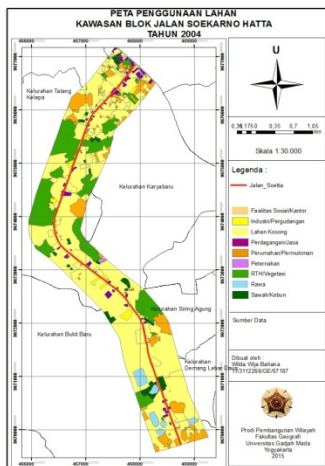
2. Perubahan Penggunaan Lahan

Pada tahun 2004 kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta di dominasi oleh lahan terbangun dengan presentase sebesar 19% atau 139,42 ha dan lahan non terbangun sebesar 81% 599,09 ha. Untuk lahan terbangun penggunaan lahan yang mendominasi adalah perumahan/permukiman sebesar 12,41% atau 91,66 ha yang terletak pada lapisan kedua kedua atau sekitar 100-200 meter dari sisi kanan dan kiri jalan. Dan pemanfaatan lahan untuk pedagangan/jasa sebesar 2,33% atau 17,19 ha yang terletak di lapisan pertama atau sepanjang kanan-kiri jalan. Sedangkan untuk lahan non terbangun didominasi oleh penggunaan lahan berupa lahan kosong sebesar 61,23% atau 452,17 ha yang terletak menyebar ke wilayah kawasan ini. Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan presentase penggunaan lahan dapat dilihat pada tabel 2 dan gambar 2

Tabel 2
Penggunaan Lahan Kawasan Koridor
Jalan Soekarno Hatta Tahun 2004

| Penggunaan Lahan | Klasifikasi | Luas | |
|-------------------------|---------------|----------------|------------|
| | | (Ha) | (%) |
| Lahan Kosong | Non Terbangun | 452,179 | 61,23 |
| Rawa | | 19,989 | 2,71 |
| RTH/Vegetasi | | 115,736 | 15,67 |
| Sawah/Kebun | | 18,626 | 2,52 |
| Fasilitas Sosial/Kantor | Terbangun | 1,742 | 0,2 |
| Industri/Pergudangan | | 20,667 | 2,8 |
| Perdagangan/Jasa | | 17,191 | 2,33 |
| Perumahan/Permukiman | | 91,660 | 12,41 |
| Peternakan | | 0,645 | 0,09 |
| Total | | 738,436 | 100 |

Sumber : Hasil Analisis



Gambar 2. Peta PL Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta Tahun 2004

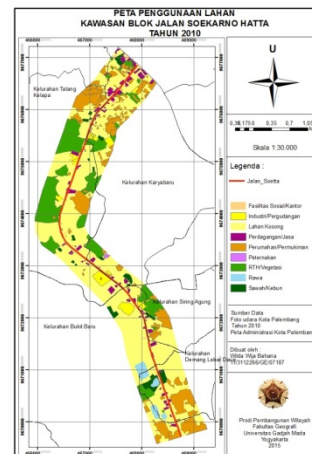
Pada tahun 2010, selang 6 tahun dari analisis tahun sebelumnya menunjukkan perubahan penggunaan lahan yang cukup signifikan. Presentase lahan terbangun meningkat menjadi 23% atau 173,78 ha dan lahan non terbangun menurun menjadi 77% atau 589,2 ha. Untuk lahan terbangun penggunaan lahan yang mendominasi adalah perumahan/permukiman sebesar 16,09% atau 122,74 ha yang terletak pada lapisan kedua kedua atau sekitar 100-200 meter dari sisi kanan dan kiri jalan, peningkatan lahan perumahan/permukiman disebabkan pertambahan penduduk dan peningkatan permintaan akan lahan permukiman, seperti pembangunan Perumahan *Grand Hills*. Pemanfaatan lahan untuk

pedagangan/jasa sebesar 3,43% atau 26,14 ha yang terletak di lapisan pertama atau sepanjang kanan-kiri jalan dan kegiatan industri/pergudangan sebesar 2,91% atau 22,17 ha. Sedangkan untuk lahan non terbangun didominasi oleh penggunaan lahan berupa lahan kosong sebesar 57,98% atau 442,37 ha yang terletak menyebar ke wilayah kawasan ini. Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan presentase penggunaan lahan dapat dilihat pada tabel 3 dan gambar 3

Tabel 3
Penggunaan Lahan Kawasan Koridor
Jalan Soekarno Hatta
Tahun 2010

| Penggunaan Lahan | Klasifikasi | Luas | |
|-------------------------|---------------|----------------|------------|
| | | (Ha) | (%) |
| Lahan Kosong | Non Terbangun | 442,3702 | 57,98 |
| Rawa | | 12,4678 | 1,63 |
| RTH/Vegetasi | | 115,7363 | 15,17 |
| Sawah/Kebun | | 18,6264 | 2,44 |
| Fasilitas Sosial/Kantor | Terbangun | 20,738 | 0,27 |
| Industri/Pergudangan | | 22,1765 | 2,91 |
| Perdagangan/Jasa | | 26,145 | 3,43 |
| Perumahan/Permukiman | | 122,7456 | 16,09 |
| Peternakan | | 0,6447 | 0,08 |
| Total | | 754,109 | 100 |

Sumber : Hasil Analisis



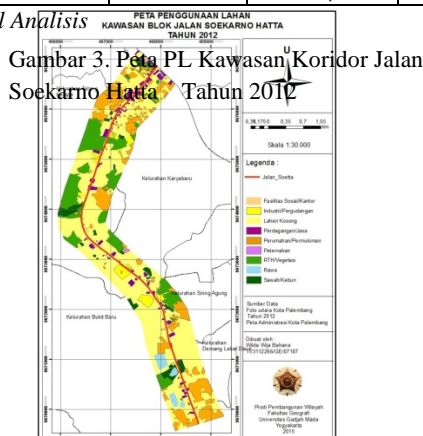
Gambar 2. Peta PL Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta Tahun 2010

Pada tahun 2012 persentase lahan terbangun meningkat menjadi 24% atau 185,95 ha dan lahan non terbangun menurun menjadi 76% atau 577,03 ha. Untuk lahan terbangun penggunaan lahan yang mendominasi adalah perumahan/permukiman sebesar 17,3% atau 131,19 ha yang terletak pada lapisan kedua kedua atau sekitar 100-200 meter dari sisi kanan dan kiri jalan. Dan pemanfaatan lahan untuk perdagangan/jasa sebesar 3,81% atau 29,08 ha yang terletak di lapisan pertama atau sepanjang kanan-kiri jalan dan kegiatan industri/perdagangan tetap sebesar 2,91% atau 22,17 ha. Sedangkan untuk lahan non terbangun didominasi oleh penggunaan lahan berupa lahan kosong sebesar 55,42% atau 430,496 ha yang terletak menyebar ke wilayah kawasan ini. Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan presentase penggunaan lahan dapat dilihat pada tabel 3 dan gambar 3

Tabel 3
Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta Tahun 2012

| Penggunaan Lahan | Klasifikasi | Luas | |
|-------------------------|---------------|----------|-------|
| | | (Ha) | (%) |
| Lahan Kosong | Non Terbangun | 430,4963 | 56,42 |
| Rawa | | 12,1753 | 1,6 |
| RTH/Vegetasi | | 109,1023 | 14,3 |
| Sawah/Kebun | | 25,2604 | 3,31 |
| Fasilitas Sosial/Kantor | | 20,738 | 0,27 |
| Industri/Pergudangan | Terbangun | 22,1765 | 2,91 |
| Perdagangan/Jasa | | 29,0817 | 3,81 |
| Perumahan/Permukiman | | 131,9754 | 17,3 |
| Peternakan | | 0,6447 | 0,08 |

Sumber : Hasil Analisis



Pada tahun 2014, persentase lahan terbangun meningkat menjadi 26% atau 198,87 ha dan lahan non terbangun menurun menjadi 74% atau 556,98 ha. Untuk lahan terbangun penggunaan lahan yang mendominasi adalah perumahan/permukiman sebesar 18,48% atau 140,96 ha yang terletak pada lapisan kedua kedua atau sekitar 100-200 meter dari sisi kanan dan kiri jalan. Pertambahan permukiman di kawasan ini menandakan bahwa arahan yang telah dibuat dalam RTRW Kota Palembang terlaksanakan dengan sesuai. Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan presentase penggunaan lahan dapat dilihat pada tabel 4.4 dan gambar 4.4

Tabel 4.4

| Penggunaan Lahan | Klasifikasi | Luas | |
|-------------------------|---------------|----------|-------|
| | | (Ha) | (%) |
| Lahan Kosong | Non Terbangun | 417,9273 | 55,15 |
| Rawa | | 12,1753 | 1,61 |
| RTH/Vegetasi | | 106,1023 | 13,96 |
| Sawah/Kebun | | 24,7629 | 3,26 |
| Fasilitas Sosial/Kantor | | 2,7538 | 0,36 |
| Industri/Pergudangan | Terbangun | 23,8523 | 3,14 |
| Perdagangan/Jasa | | 30,6637 | 4,05 |
| Perumahan/Permukiman | | 140,9624 | 18,48 |
| Peternakan | | 0,6447 | 0,08 |
| Total | | 754,109 | 100 |

Penggunaan Lahan Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta Tahun 2014

Pemanfaatan lahan untuk perdagangan/jasa sebesar 4,05% atau 30,66 ha yang terletak di lapisan pertama atau sepanjang kanan-kiri jalan dan kegiatan industri/perdagangan sebesar 4,05% atau 30,66 ha pertambahan luasan ini didominasi oleh perdagangan, semakin meningkatnya interaksi antara wilayah lain dengan Kota Palembang, dan kawasan ini berdekatan dengan pelabuhan dan bandara sebagai pintu masuk barang. Sedangkan untuk lahan non terbangun didominasi

Sumber : Hasil Analisis

oleh penggunaan lahan berupa lahan kosong sebesar 55,15% atau 417,92 ha yang terletak menyebar ke wilayah kawasan ini.

3. Faktor Perkembangan Kegiatan Perdagangan/Jasa di Jalan Soekarno Hatta

Berdasarkan hasil pengisian kuisioner kepada 118 sampel yang merupakan pelaku kegiatan perdagangan/jasa di sepanjang kanan-kiri ruas Jalan Soekarno Hatta. Dari hasil pengisian tersebut dilakukan

- a. Keberadaan Aktivitas Perdagangan Sepanjang Jalan Soekarno Hatta.

Sesuai dengan hasil pengamatan di lapangan dimana keberadaan kegiatan perdagangan/jasa di sepanjang jalan Soetta mendominasi, keberadaan kegiatan ini menjadi *Multiplier effect* yang mengakibatkan terus bertambahnya kegiatan perdagangan/jasa. Perkembangan ini menuntut untuk terpenuhinya berbagai fasilitas perkotaan guna menunjang berbagai kegiatan di kawasan tersebut. Jenis usaha berupa toko dan ruko dengan jenis dagangan yang beraneka ragam seperti toko barang elektronik, alat rumah tangga, bengkel, rumah makan dan *photo copy*.

Hasil pengolahan data yang diperoleh dari lapangan menunjukkan 99,57% jenis bangunan perdagangan/jasa yang rata-rata dibangun pada kurun waktu tahun 2005-2010 yang digunakan untuk perdagangan/jasa ini adalah permanen karena sebagian besar berupa toko dan ruko yang bahan baku bangunannya adalah

tembok/semen. Dari total 118 sampel yang di teliti terdapat 62 unit dengan status kepemilikan sendiri dan 56 lainnya berstatus sewa atau kontrak dengan rentang waktu penyewaan 5-10 tahun, selain dijadikan tempat berusaha bangunan-bangunan tersebut juga dipergunakan sebagai tempat tinggal, karena berupa ruko. Dan alasan mendirikan usaha di lokasi karena keberadaan yang dekat dengan Jalan Soekarno Hatta dimana menjadi jalan utama yang mana menjadi daya tarik paling besar karna dapat membantu meningkatkan jumlah pendapatan usaha.

- b. Aksesibilitas.

Faktor utama lainnya yang menyebabkan kawasan ini mudah di jangkau karena Jalan Soekarno Hatta merupakan rangkaian jalan lingkaran Kota Palembang bagian barat dan menghubungkan pusat kota dengan Bandara Sultan Mahmud Badarudin II dan Pelabuhan Tanjung Api-Api. Aksesibilitas yang menuju ke jalur jalan ini adalah baik serta mudah dijangkau, dari bagian timur atau pusat kota dapat di akses melalui Jalan Kol.H. Burlian dan Jalan Demang Lebar Daun yang dihubungkan oleh Jalan Parameswara serta dari luar Kota Palembang dapat melalui Jalur Musi II. Dengan kondisi jalan yang tergolong baik dengan persentase indikator sebesar 79,02% walaupun dari pengamatan lapangan masi terdapat beberapa ruas jalan yang rusak dan berlubang dikarenakan jalan ini memiliki beban besar karena dilewati kendaraan yang bermuatan besar seperti truk ataupun tronton. Kondisi aksesibilitas jalan ini memiliki

pengaruh yang besar terhadap perkembangan kegiatan perdagangan/jasa yaitu sebesar 90,46%, dengan kemudahan akses tentunya akan membuat orang mudah berlalu-lalang di jalan tersebut sehingga dengan banyaknya orang yang melintasi jalan tersebut akan ada kemungkinan mereka untuk membeli. Dari indikator tersebut faktor aksesibilitas memiliki jumlah bobot sebesar 8 dengan dua indikator tersebut.

c. Keberadaan Permukiman di Koridor Jalan Soekarno Hatta.

Tingkat perkembangan permukiman di kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta dari tahun ke tahun terus meningkat dengan semakin bertambahnya penduduk Kota Palembang dan kebutuhan akan lahan permukiman juga meningkat. Kebijakan pemekaraan kota kearah pinggiran inilah yang menyebabkan berkembangnya permukiman di kawasan ini. Faktor keberadaan permukiman ini memiliki bobot sebesar 14, dengan melihat beberapa indikator. Secara keseluruhan 95,5 % kondisi permukiman di kawasan ini baik, dikarenakan tergolong dalam permukiman baru yang berupa perumahan yang dibangun oleh *developer* sehingga memiliki standar perumahan yang layak huni. Adapun beberapa perumahan yang terdapat di kawasan ini adalah perumahan Grand Hills, Sejahtera Alam dan lain-lain. Jenis lahan sebelumnya 91,10% tanah kosong, karena pada saat pemerintah melakukan pembebasan lahan dan memfungsikan sebagai kawasan perdagangan/jasa. Untuk kedepannya kawasan ini akan terus dikembangkan sesuai dengan

peruntukannya yang telah tercantum dalam RTRW Kota Palembang. Dengan adanya permukiman yang berada di bagian belakangperuntukan perdagangan/jasa memberikan pengaruh, pembeli yang berasal dari permukiman cukup tinggi dengan presentase 57,83%, karena memang adanya kegiatan perdagangan/jasa di kawasan tersebut untuk memenuhi kebutuhan penduduk disekitar sehingga tidak diperlukan ke pusat kota untuk memenuhi beberapa kebutuhan.

d. Keramaian Lalu Lintas di Jalan Soekarno Hatta.

Keramaian aktivitas lalu lintas terjadi pada pukul 12.00-00.00, mayoritas kendaraan yang lewat adalah kendaraan antar wilayah ataupun truk-truk pengangkut barang menuju pelabuhan atau bandara. Pengaruh keramaian lalu lintas terhadap kegiatan perdagangan jasa cukup tinggi, kebanyakan kendaraan berhenti di tempat seperti rumah makan, SPBU dan rumah makan.

e. Kebijakan Pemerintah

Peran pemerintah, berupa kebijakan pembangunan, program pembangunan. Kebijakan dan strategi pemerintah yang terdapat dalam Perda no 15 tahun 2012 yaitu pengembangan sistem prasarana dan sarana kota secara merata di seluruh wilayah dan peningkatan fungsi ruang kota sebagai pusat perdagangan, jasa dan pariwisata berskala internasional. Kebijakan tersebut sudah diketahui masyarakat, dari hasil survey terdapat 80% responden mengetahui tentang RTRW Kota

Palembang, karena sebelumnya sudah ada sosialisasi dari pemerintah kota terkait peruntukan kawasan Kota Palembang.

Arahan kebijakan pemerintah yang menetapkan kawasan koridor Jalan Soekarno Hatta sebagai pusat permukiman dan perdagangan/jasa memiliki bobot sebesar 12. Berdasarkan indikator perizinan bangunan 78% memiliki izin bangunan, dengan alasan kemudahan untuk mengurus perizinan karena sesuai dengan rencana peruntukan lahan yang di rencanakan. Sedangkan sisanya tidak memiliki izin bangunan dengan alasan karena belum sempat mengurus perizinan tersebut.

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebelumnya, dalam mengevaluasi dampak keberadaan Jalan Soekarno Hatta telah dapat diketahui karakteristik spasial yang dilihat dari sebaran pola penggunaan lahan serta menganalisis faktor pengaruh perkembangan kegiatan perdagangan/jasa di sepanjang ruas kanan-kiri jalan. Hal ini ditandai dengan terjadinya perubahan penggunaan lahan dan fisik, di akhir penelitian ini dapat disimpulkan, yakni :

1. Jalan Soekarno Hatta mempengaruhi karakteristik spasial di kawasan tersebut dengan semakin luasnya kenampakan fisik dengan ditandai bertambahnya lahan terbangun di kawasan tersebut. Penggunaan lahan di kawasan ini sebesar 623,78 Ha dalam kurun waktu dari tahun 2004 sampai 2014, menunjukkan lahan permukiman meningkat dari 91,66 Ha menjadi 131,97

Ha pada tahun 2014 dan perdagangan/jasa juga mengalami peningkatan luasan dari 17,1991 Ha menjadi 29,08 Ha. Dari tahun ke tahun terjadi perkembangan fisik keruangan, terhitung dari tahun 2004 sampai 2014 telah terjadi peningkatan lahan terbangun sebesar 5%. Lahan terbangun tersebut diperuntukan untuk kegiatan permukiman, perdagangan/jasa, industri dan lainnya. Pola sebaran lahan terbangun di kawasan ini membentuk pola linier yang mengikuti jalan utama dimana lahan terbangun terpusat pada setiap simpul perepatan jalan yang sebagian besar berada di bagian utara dan selatan kawasan koridor.

2. Faktor yang mempengaruhi berkembangnya kegiatan perdagangan/jasa disepanjang kanan-kiri jalan adalah keberadaan kegiatan perdagangan/jasa yang sudah terlebih dahulu dimana kegiatan tersebut memiliki efek pengganda sehingga semakin banyak kegiatan perdagangan/jasa di kawasan koridor Soekarno Hatta. Faktor yang kedua adalah aksesibilitas, dengan lokasi yang strategis serta mudah untuk di jangkau dengan fasilitas yang baik tentunya akan semakin meningkatkan kegiatan perdagangan/jasa di kawasan tersebut. Keberadaan permukiman yang menjadi konsumen atau pembeli dari kegiatan perdagangan/jasa juga memiliki pengaruh yang besar. Kemudian keramaian lalu lintas dan kebijakan pemerintah secara tidak langsung mendorong pertumbuhan

kegiatan, karna dengan kemudahan perijinan yang diberikan pemerintah akan mempermudah para pelaku kegiatan perdagangan/jasa.

2. Saran

Berdasarkan analisis hasil penelitian yang dilakukan, maupun manfaar yang diharapkan, maka saran yang dapat diajukan adalah sebagai berikut :

1. Untuk pemekaraan wilayah barat Kota Palembang khususnya Koridor Jalan Lingkar Soekarno Hatta perlu adanya pengembangan jalan kolektor sekunder dan lokal sekunder yang menuju ke jalan arteri Soekarno Hatta, dimana sudah ada embrio jalan yang siap untuk ditingkatkan.
2. Dikarenakan Kawasan Koridor Jalan Soekarno Hatta diperuntukan sebagai kawasan campuran, perlu dibuatkan suatu Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang sesuai dengn fungsi jalan tersebut sehingga dapat dipakai sebagai acuan untuk lainnya.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palembang Tahun 2012-2032, Bappeda Kota Palembang.

Rustiadi, Ernandkk. 2011. *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Crespent Press, Jakarta.

Sarwono, Jonathan. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha ilmu

Tachiwou, Aboudou M. 2011. *Infrastructure Development and Economic Growth in Togo*. International Journal of Economics and Finance 3(3)

Yunus, H.S. 2005. *Managemen Perkotaan : Perspektif Spasial*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar

Yunus, H.S. 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sadahiro, Y. 2008. *Spatial Data Infrastructure for Urban Regeneration*. cSUR-UT Series Volume 5.

Daftar Pustaka

Hariyono, Paulus. 2010. *Perencanaan Pembangunan Kota dan Perubahan Paradigma*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Iek, Mesak. 2003. *Analisis Damak Pembangunan Jalan terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Pedalaman May Papua Barat*. Jurnal Ekonomi Pembangunan. 6(1) : 30-40.