

Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Penggunaan Lahan

Zulqadri Ansar¹⁾, Ananto Yudono²⁾, Isfa Sastrawati³⁾

¹⁾ Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

²⁾ Lab. Perencanaan dan Perancangan Kota, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

³⁾ Lab. Perencanaan dan Perancangan Wilayah, Pariwisata dan Mitigasi Bencana, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

ABSTRACT

The growth of cities is in line with the development of transportation technology. Land use change, especially residential area tend to follow the availability of the transport network. Transportation and land use are closely related and have specific purpose in planning. The purpose of transportation system planning is to provide facilities for the movement of passengers and goods from one place to another. While the purpose of land use planning is to achieve the function of the buildings. Mamminasata region, the one of metropolitan cities in Indonesia, including Makassar City, Sungguminasa City, Maros Regency and Takalar Regency, should have an integrated planning for transportation sector. Development of Mamminasata region led to the new activity centers and new settlements such as the new Hertasning road. New Hertasning Street is the corridor that connect Makassar City and Sungguminasa City (Gowa Regency) in the southeast of the Mamminasata Region. The development of the new road changed agriculture uses to residential uses. This study examines the effect of development of new road toward land use changes. Land use changes using three variables: changes in land use, land use intensity and land price. This study used data inventory, comparative and mapping overlay analysis. The result of this analysis indicates the development of new road caused land use change along the corridor.

Keywords: land use change, new road, land use intensity, land price, transportation.

PENDAHULUAN

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan. Tanpa sistem transportasi yang baik maka kelancaran ekonomi, sosial, politik dan keamanan akan terganggu. Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *land use transport system*. Salah satu fasilitas yang wajib adanya dalam mencapai tingkat kemudahan aksesibilitas adalah jalan.

Peranan jalan dan jaringan jalan adalah memberikan akses ke rumah dan mobilitas pergerakan. Prasarana ini digunakan untuk melayani sarana transportasi yang mengangkut barang dan orang/penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga jalan juga berfungsi sebagai sektor pendorong berkembangnya sektor-sektor lain.

Jaringan jalan dapat menyebabkan naiknya harga dan nilai lahan di wilayah tersebut. Semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya, maka semakin kuat daya tariknya sehingga perkembangannya lebih intens bila dibandingkan dengan daerah lain yang mempunyai nilai aksesibilitas yang rendah. Adanya perubahan penggunaan lahan ini maka akan meningkatkan pula nilai lahan yang dapat diukur dari harga sewa lahan tersebut.

Mamminasata yang merupakan salah satu kota metropolitan yang ada di Indonesia harus memiliki perencanaan terpadu terhadap sektor transportasinya. Mamminasata dalam perkembangannya akan melahirkan kota-kota baru sebagai pusat-pusat kegiatan dan pusat pemukiman. RTRW Mamminasata memvisualisasikan bahwa kawasan permukiman akan berkembang di bagian timur Makassar, yaitu meliputi wilayah Gowa dan Maros. Arah ini terlihat cukup beralasan mengingat ketersediaan lahan.

Namun demikian, kawasan pengembangan dan permukiman harus direncanakan dengan teliti disesuaikan dengan jaringan transportasi. Tanpa perencanaan yang terpadu, maka akan timbul kepadatan lalu lintas sebagai masalah utama yang merupakan akibat dari pengembangan kawasan permukiman baru. Jalan Hertasning Baru yang juga merupakan salah satu lokasi pengembangan pusat pemukiman di Mamminasata akan berkembang menjadi pusat kegiatan baru.

Pembangunan Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak (Jl Hertasning Baru) membuat daerah ini potensi berkembangnya besar. Jalan ini akan mempertemukan Jalan Pettarani dengan kampus baru UIN Alauddin (Samata). Jalan Hertasning dan Hertasning baru merupakan akses utama yang mempertemukan keduanya, dan dapat ditempuh dalam waktu yang cukup singkat dan jarak yang tidak terlalu jauh. Kedepannya Kelurahan Samata Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa yang tepat berada di depan Jalan Hertasning Baru merupakan kawasan pendidikan, Ini ditandai dengan hadirnya kampus baru Universitas Islam Negeri Alauddin. Universitas ini nantinya akan menjadi daya tarik untuk perkembangan Hertasning baru.

Terdapat pula simpul jalan atau perempatan jalan yang strategis, yang mempertemukan jalur hertasning baru dengan jalur Antang. Jalur Antang ini merupakan jalur yang mempertemukan antara Tello dengan Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru merupakan jalur menuju kawasan wisata Malino. Kawasan wisata Malino yang merupakan daerah wisata pegunungan yang menjadi tujuan wisata para pengunjung baik itu pengunjung lokal maupun pengunjung mancanegara. Jalan Hertasning Baru juga merupakan jalan yang mempertemukan dengan beberapa kompleks-kompleks permukiman, diantaranya adalah BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao.

Pada intinya daerah ini merupakan simpul Mamminasata karena posisinya yang berada di tengah Metropolitan Mamminasata dan dikelilingi oleh pembangunan jalan lingkar yang akan menghubungkan Samata dengan beberapa lokasi strategis di Mamminasata dan juga jalan lingkar ini akan menghubungkan dengan beberapa jalan lingkar yang lain sehingga akan mempermudah

akses dari beberapa penjuru Mamminasata menuju Samata.

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan studi ini yaitu, Apa pengaruh pembangunan jalan terhadap penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning Baru?

Sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan terhadap penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan hertasning baru. Adapun sarannya adalah:

1. Mengidentifikasi kuantitas dan kualitas jalan Hertasning baru yang terbangun.
2. Mengidentifikasi fungsi lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.
3. Mengidentifikasi intensitas guna lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.
4. Mengidentifikasi harga lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.

TINJAUAN PUSTAKA

Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan adalah wujud kegiatan penguasaan tanah sebagai upaya untuk dapat memberi manfaat berupa hasil dan atau jasa tertentu, dan mewujudkan tata ruang serta menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup. penggunaan tanah berjalan secara dinamis dan nilai tanah berubah setiap saat karena selain memiliki sifat dan kondisi yang berbeda-beda, sangat dipengaruhi oleh penggunaan sekitarnya. penggunaan lahan itu lebih menunjukkan pada kegiatan sosial dan ekonomi di sekitarnya, contohnya sebidang tanah yang terdapat bangunan di atasnya maka disebut penggunaan lahan perumahan (Direktorat Jenderal Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum, 1997).

Teori-teori yang berkaitan dengan penggunaan lahan adalah Teori Sektor, Teori Poros, Teori Pusat Kegiatan Banyak, Teori Sewa Lahan.

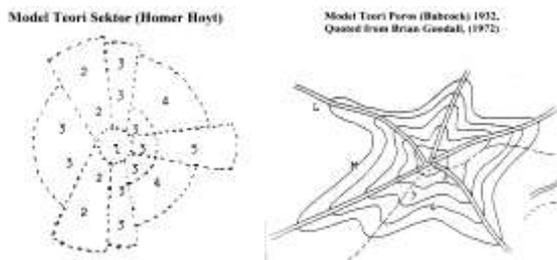
1. Teori sektor

teori ini dibagi menjadi 5 bagian kota, yaitu zona pertama adalah Daerah pusat kegiatan atau CBD, zona kedua adalah zona untuk kegiatan perindustrian, zona yang ketiga adalah zona

permukiman kelas rendah, zona keempat adalah zona permukiman kelas menengah dan zona kelima adalah zona permukiman kelas tinggi.

2. Teori Poros

Adanya poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya merupakan faktor utama yang mempengaruhi mobilitas. Menurut Babcock, keberadaan poros transportasi akan mengakibatkan distorsi pola konsentris, karena di sepanjang poros transportasi tersebut memiliki mobilitas yang tinggi dalam artian daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah yang lainnya (Gambar1).



Gambar 1. Model Teori Sektor dan Teori Poros

Sumber: Hadi Sabari Yunus (1999)

3. Teori pusat kegiatan banyak

Kebanyakan kota-kota besar tidak tumbuh dalam ekspresi ke ruangan yang sederhana, yang hanya ditandai oleh satu pusat kegiatan saja (*unicentered theory*) namun terbentuk sebagai suatu produk perkembangan dan integrasi yang berlanjut terus-menerus dari sejumlah pusat-pusat kegiatan yang terpisah satu sama lain dalam suatu sistem perkotaan (*multi centered theory*).

4. Teori sewa lahan

Pusat kota dianggap sebagai suatu tempat yang punya aksesibilitas terbesar dan dari lokasi inilah nilai pemusatan akan menurun secara teratur sampai ke arah luar yaitu daerah urban. Pola persebaran penggunaan lahan yang efisien akan tercipta dengan sendirinya karena adanya persaingan berbagai kegiatan untuk mendapatkan lokasi-lokasi yang diinginkannya dengan menawar pada tingkatan sewa yang bermacam-macam.

Dalam perubahan penggunaan lahan ada beberapa faktor yang mempengaruhi prosesnya, di antaranya adalah faktor fisik:

1. Jaringan Transportasi

Menurut Hadi Sabari Yunus, faktor aksesibilitas mempunyai peran yang besar terhadap perubahan pemanfaatan lahan, khususnya perubahan pemanfaatan lahan agraris menjadi non agraris di daerah pinggiran kota.

2. Persebaran sarana/pusat-pusat kegiatan

Fasilitas umum merupakan faktor penarik terhadap penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan untuk datang kearahnya. Makin banyak jenis dan macam fasilitas umum seperti kampus, rumah sakit, tempat ibadah dan tempat rekreasi yang terkonsentrasi pada suatu wilayah, maka makin besar daya tariknya terhadap penduduk dan fungsi-fungsi kota.

3. Kondisi lingkungan dan topografi

Pada umumnya penduduk mencari pemukiman yang bebas dari berbagai macam polusi seperti polusi udara, tanah, suara dan banjir. Kondisi topografi suatu wilayah juga mempengaruhi preferensi bermukim penduduk.

Transportasi

Transportasi pada dasarnya adalah perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sarana dan prasarana pengangkutan. Dalam transportasi terdapat dua unsur penting yaitu sarana dan prasarana. Khusus untuk transportasi darat sarannya adalah kendaraan dan prasarannya adalah jalan raya. Prasarana yang berupa jalan tidak hanya bermanfaat bagi pergerakan kendaraannya melainkan telah memberi faedah yang lebih luas lagi bagi seluruh lapisan masyarakat.

Dalam UU No.13 tahun 1980 tentang jalan Suwardjoko Warpani (1990:31), pengertian jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagiannya termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Secara umum jalan dapat diklasifikasi menjadi dua bagian yaitu jalan umum dan jalan khusus. Menurut peranan pelayanan jasa distribusi, sistem jaringan jalan dapat dibagi menjadi dua macam yaitu sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan sekunder. Berdasarkan Undang-Undang No 13 tahun 1980 tentang jalan (Budi Sinulingga, 1999:160) menurut fungsi

pelayanannya jalan diklasifikasi menjadi 3 bagian yaitu jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal.

1. Jalan arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh, kecepatan rata-rata yang berlalu-lintas tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian penumpang dan barang, dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata kendaraan sedang.
3. Jalan lokal adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata kendaraan rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Keterkaitan Antara Transportasi dan Penggunaan lahan

Perkembangan transportasi berpengaruh terhadap tata guna lahan, yang tentunya berpengaruh terhadap morfologi kota. Pada tahun 1976, Hebert mengemukakan adanya pengaruh perkembangan transportasi terhadap perubahan morfologi kota. Sampel kota yang diambil adalah kota-kota di Amerika. Menurutnya kota-kota di Amerika terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi.

Salah satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan adalah jalan. Jarak merupakan salah satu alasan untuk mempermudah aksesibilitas tersebut. Biaya transportasi akan menurun karena jarak yang semakin dekat. Dalam mengukur pembangunan jalan maka dapat dilihat dari beberapa indikator, diantaranya kuantitas jalan dan kualitas jalan.

1. Kuantitas jalan, pembangunan jalan dapat diukur dari kuantitas jalan, seperti berapa meter panjang jalan yang mengalami pembangunan. Panjang jalan yang mengalami pembangunan tentunya akan mempermudah aksesibilitas untuk sampai ke tempat tujuan.
2. Kualitas jalan, pembangunan jalan juga dapat diukur dari kualitas jalan yaitu kondisi jalan, seperti rusak atau terputus akses jalan. Ini merupakan bahan pertimbangan bagi kendaraan yang melaluinya. Dari sini kita dapat

melihat peruntukkan penggunaan lahan di sekitarnya.

Pembangunan jalan dan perubahan penggunaan lahan merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan. Menurut Cooley (1894) dan Weber (1895) dalam Hadi Sabari Yunus (1999:63) bahwa jalur transportasi dan titik simpul (pertemuan beberapa jalur transportasi) dalam suatu sistem transportasi, mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan kota (Hebert and Thomas (1982) dalam Hadi Sabari Yunus (1999:63). Tentunya perkembangan kota merupakan bagian dari penggunaan lahan suatu daerah.

Dalam mengukur perubahan penggunaan lahan terdapat beberapa indikator, diantaranya adalah fungsi lahan, harga lahan, dan intensitas guna lahan (Suwardjoko Warpani, 1990:75).

1. Fungsi Lahan

Dalam melihat sebuah perubahan penggunaan lahan dapat dilihat dari fungsi lahan tersebut, sekarang dan masa lalu. Perbandingan perubahan fungsi lahan antara sebelum perbaikan jalan dan sesudah perbaikan jalan merupakan bagian dari adanya perubahan penggunaan lahan. Fungsi lahan dalam hal ini adalah jenis kegiatan yang dilakukan di atas lahan tersebut. Jenis kegiatan biasanya dikategorikan kedalam beberapa bagian diantaranya, perdagangan, industri, fasilitas kota, pemukiman, dan pertanian.

2. Intensitas Guna lahan

Dalam melihat sebuah perubahan penggunaan lahan maka dapat dilihat dari perubahan intensitas guna lahan tersebut. Perubahan ini dapat dilihat sebelum dan sesudah mengalami pembangunan jalan seperti apa intensitas guna lahan di lahan tersebut. Salah satu alat yang dapat digunakan dalam mengukur intensitas guna lahan adalah persentase luas yang terbangun, persentase luas ruang terbuka hijau, dan kepadatan bangunan.

Persentase luas yang terbangun:

$$\frac{\text{Luas daerah terbangun}}{\text{Luas Wilayah}} \times 100$$

Persentase luas terbuka hijau:

$$\frac{\text{Luas ruang terbuka hijau}}{\text{Luas wilayah}} \times 100$$

Kepadatan bangunan:

$$\frac{\text{Jumlah Bangunan}}{\text{Luas Wilayah}}$$

3. Harga lahan

perubahan penggunaan lahan dapat juga dilihat dari perubahan nilai lahan tersebut, atau perubahan nilai lahan dapat berdampak pada perubahan penggunaan lahan. Untuk mengukur perubahan nilai lahan dapat dilihat kemampuannya secara ekonomis dengan melihat harga lahan. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk luas pada pasaran lahan. Teori tentang harga sewa lahan ini pertama kali diungkapkan oleh Robert M. Haig (1926), dia melihat bahwa sewa merupakan pembayaran untuk aksesibilitas atau penghematan untuk biaya transportasi dan ini akan berkaitan dengan masalah proses penawaran untuk harga lahan. Harga lahan dapat diambil dengan melihat NJOP (Nilai Jual Objek Pajak), dapat juga didapatkan dengan melakukan wawancara dengan para pemilik lahan.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian

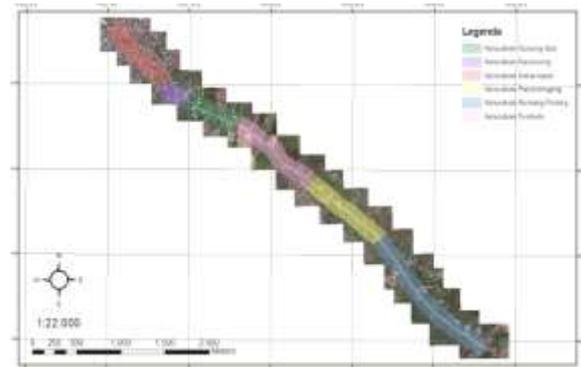
Lokasi penelitian berada di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru, dengan jarak dari Jalan Hertasning Baru dengan kedalaman persil 100 meter di sisi kiri dan kanan dengan panjang jalan 5,4 km² (Gambar 2).



Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah semua pemilik bangunan yang tinggal di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru dengan jumlah 882 pemilik lahan.



Gambar 3. Foto Citra Lokasi Penelitian

Sumber: Google Earth, Diakses pada Juli 2010

Dari Gambar 3 dan proses digitasi melalui program Arc Gis ditemukan populasi sebanyak 882 bangunan. Bangunan-bangunan ini merupakan populasi dengan asumsi satu rumah memiliki satu kepala rumah tangga.

Teknik sampling yang digunakan untuk penelitian ini adalah *proportionate stratified random sampling*. *Proportionate stratified sampling* adalah teknik menentukan jumlah sampel berdasarkan stratanya tetapi dibagi secara proporsional (Sugiyono, 1999 : 75).

Daerah penelitian ini terbagi atas enam kelurahan yang berbeda, dan sampel diambil secara proporsional dari kelurahan tersebut. Kemudian untuk menentukan sampelnya metode yang digunakan purposive sampling, yaitu mengambil secara acak tetapi dengan pertimbangan tertentu.

Pengambilan sampel apabila populasi sudah diketahui maka dilakukan dengan menggunakan rumus dari Taro Yamane yang dikutip oleh Rakhmat (1998:82) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

Ne²= Presisi yang ditetapkan/persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sample yang masih dapat ditolerir atau diinginkan.

Dengan populasi sebanyak 882 pemilik lahan dan dengan menggunakan rumus diatas maka akan ditemukan sampel sebanyak 90 pemilik lahan dan bangunan, seperti pada perhitungan berikut.

$$\begin{aligned}
 &= \frac{882}{1+882(0,1)^2} \\
 &= \frac{882}{1+882(0,01)} \\
 &= \frac{882}{9,82} = 90
 \end{aligned}$$

Dari 882 jumlah populasi terbagi menjadi 6 bagian karena terdapat 6 kelurahan berbeda dengan komposisi, 513 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Kassi-kassi, 45 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Karunrung, 130 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Gunung Sari, 33 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Tombolo, 103 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Paccinongang, 58 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Romang Polong. Dan untuk sampelnya diperoleh secara proporsional untuk Kelurahan Kassi-kassi terdapat 52 sampel, Kelurahan Karunrung terdapat 5 sampel, Kelurahan Gunung Sari terdapat 13 sampel, Kelurahan Tombolo terdapat 3 sampel, Kelurahan Paccinongang terdapat 11 sampel, Kelurahan Romang Polong terdapat 6 sampel.

Metode Analisis

Teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah yaitu

1. Analisis overlay peta yang dipergunakan dalam penelitian ini untuk melihat perubahan fungsi lahan yang terjadi dari tahun ke tahun di lokasi penelitian.
2. Analisis inventarisasi data adalah analisis yang mengumpulkan data baik itu data sekunder maupun data primer kemudian mendeskripsikan dari data yang diperoleh tersebut.
3. Analisis komparasi data ini digunakan untuk memperbandingkan data yang diperoleh.

PEMBAHASAN

Gambaran Umum Jl. Hertasning Baru

Hertasning baru merupakan jalan baru yang dibangun oleh pemerintah provinsi Sulawesi Selatan yang menghubungkan kota makassar dengan kabupaten Gowa. Pembangunan jalan ini bertujuan untuk menjadi solusi terhadap permasalahan padatnya kota makassar dan merupakan dampak dari perkembangan kota

Makassar. Jalan Hertasning Baru terbagi atas dua jalan yaitu Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak.

Jalan Hertasning Baru terdiri dari 2 kecamatan, yaitu Kecamatan Rappocini untuk Kota Makassar dan Kecamatan Somba Opu untuk Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru juga terdiri dari 6 Kelurahan yaitu Kelurahan Kassi-kassi, Kelurahan Karunrung dan Gunung Sari untuk Kecamatan Rappocini dan Kelurahan Tombolo, Kelurahan Paccinongang dan Romang Polong untuk Kecamatan Somba Opu.

Pembangunan Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak (Jl. Hertasning Baru) membuat daerah ini potensi berkembangnya besar. Jalan ini akan mempertemukan Jalan Pettarani dengan kampus baru UIN Alauddin (Samata). Jalan Hertasning dan Hertasning baru merupakan akses utama yang mempertemukan keduanya, dan dapat ditempuh dalam waktu yang cukup singkat dan jarak yang tidak terlalu jauh. Kedepannya Kelurahan Samata Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa yang tepat berada di depan Jalan Hertasning Baru merupakan kawasan pendidikan, Ini ditandai dengan hadirnya kampus baru Universitas Islam Negeri. Universitas ini nantinya akan menjadi daya tarik untuk perkembangan Jalan Hertasning baru. Dengan adanya Universitas ini pasti akan memicu tumbuhnya kawasan pemukiman baru dengan beberapa sarana dan prasarana penunjangnya.

Terdapat pula simpul jalan atau perempatan jalan yang strategis, yang mempertemukan Jalan Hertasning Baru dengan Jalan Poros Antang. Jalur Antang ini merupakan jalur yang mempertemukan antara Tello dengan Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru merupakan jalur menuju kawasan wisata Malino. Kawasan wisata Malino yang merupakan daerah wisata pegunungan yang menjadi tujuan wisata para pengunjung baik itu pengunjung lokal maupun pengujung mancanegara. Potensi ini memprediksi Jalan Hertasning Baru menjadi jalur strategis yang akan ramai dilalui oleh para wisatawan dan dapat dipastikan akan tumbuh banyak pemukiman di sekitarnya, terkhusus yang mengikuti pola jalur utama ini.

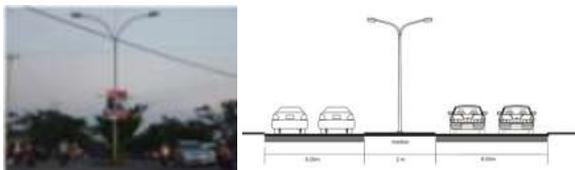
Jalan Hertasning Baru juga merupakan jalan yang mempertemukan dengan beberapa kompleks-

kompleks permukiman, diantaranya BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao. Kompleks ini merupakan pemukiman-pemukiman yang sejak dahulu ada dan telah dihuni oleh banyak penduduk. Jalan ini membuka akses baru untuk kompleks-kompleks walaupun berada di bagian belakang dari kompleks tersebut.

Pada intinya daerah ini merupakan simpul Mamminasata karena posisinya yang berada di tengah Metropolitan Mamminasata dan dikelilingi oleh pembangunan jalan lingkar yang akan menghubungkan Samata dan Hertasning Baru dengan beberapa lokasi strategis di Mamminasata dan juga jalan lingkar ini akan menghubungkan dengan beberapa jalan lingkar yang lain sehingga akan mempermudah akses dari beberapa penjurur Mamminasata menuju Samata dan Hertasning Baru. Potensi ini akan mempercepat tumbuhnya Jalan Hertasning Baru menjadi sebuah pusat kegiatan baru, karena jalur tercepat menuju Samata adalah melalui Jalan Hertasning Baru.

Perubahan Penggunaan Lahan

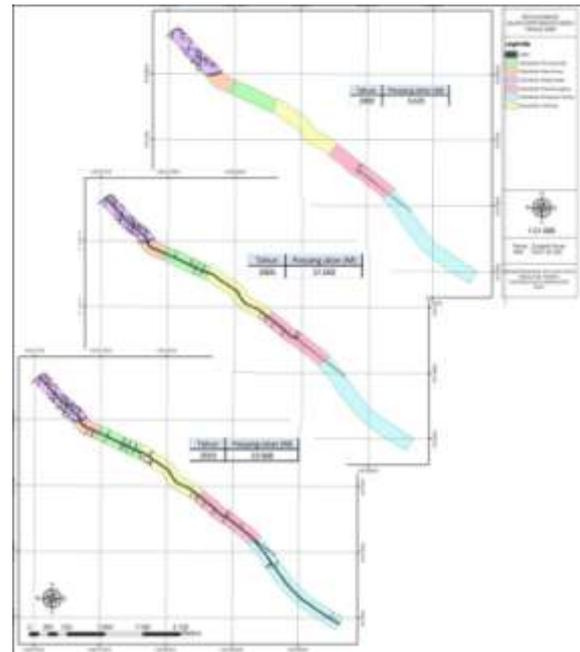
Perubahan penggunaan lahan dapat dilihat dalam 3 bagian, yaitu fungsi lahan, intensitas guna lahan, dan nilai lahan/harga lahan. Pembangunan Jalan dapat diukur dari kuantitas jalan dan kualitas jalan. Pada tahun 2000 panjang jalan yang terbangun sepanjang 9.713 m² kemudian bertambah pada tahun 2005 menjadi 17.244 m², dan bertambah pada tahun 2010 menjadi 24.066 m². Data di atas merupakan pembangunan jalan yang cukup signifikan.



Gambar 3. Potongan Jalan Hertasning Baru

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Lebar jalan yang terbangun di Jalan Hertasning Baru adalah 6 meter setiap lajunya dengan kondisi baik dan beraspal beton (Gambar 3). Dalam analisis aksesibilitas Jalan Hertasning Baru dapat ditempuh dari beberapa jalur, karena posisinya yang sangat strategis.



Gambar 4. Peta Kondisi Jalan Hertasning Baru Tahun 2000, 2005 dan 2010

Sumber: Hasil Analisis, 2010

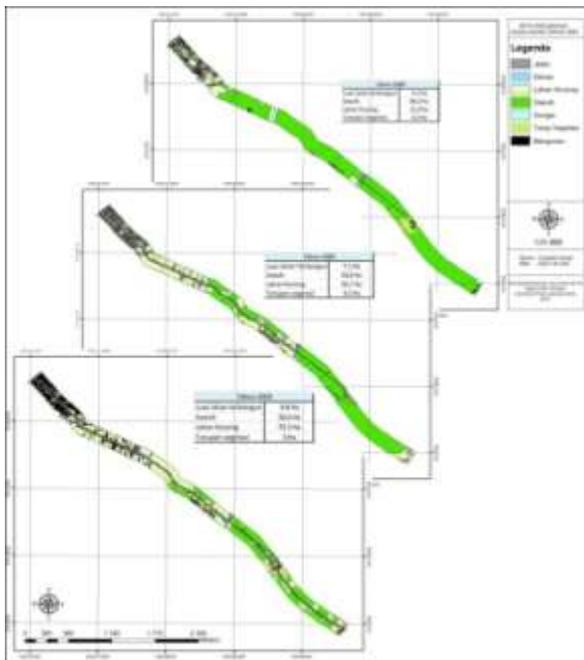
Aksesibilitas Jalan Hertasning Baru dapat ditempuh dari beberapa jalur, karena posisinya yang sangat strategis.

1. Melalui Jalan Pettarani lalu masuk di Jalan Hertasning kemudian terus ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat menuju pusat kota atau sebaliknya dari pusat kota menuju Jalan Hertasning Baru. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui segala moda transportasi, baik itu roda empat maupun roda dua.
2. Melalui Jalan Toddopuli Raya dan belok kiri masuk ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat dari beberapa permukiman di Panakukang dan jalur terdekat dari Mall Panakukang. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi, baik itu roda empat maupun roda dua. Tetapi biasanya terjadi penumpukan pada jam-jam tertentu di Jalan Toddopli Raya.
3. Melalui Jalan Tidung Raya dan belok kanan menuju Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat dari permukiman-permukiman yang berada di sekitar Tidung. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi baik itu roda empat maupun roda dua.

4. Melalui Jalan Antang Raya dan belok kiri ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur strategis karena merupakan satu-satunya jalur terdekat yang mempertemukan Tamalanrea dengan Kabupaten Gowa. Melalui Tello dan masuk ke Jalan Antang Raya lalu menuju ke Jalan Hertasning Baru. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi baik itu roda empat maupun roda dua.
5. Melalui beberapa jalan-jalan poros permukiman penduduk yang dapat tembus ke daerah belakang permukiman, diantaranya; BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao.

Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Fungsi Lahan

Pembangunan jalan di suatu daerah tentu akan berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan tersebut, khususnya fungsi lahan. Perubahan fungsi lahan yang terjadi biasanya dari penggunaan lahan agraris menjadi non agraris atau dari permukiman menjadi lahan komersil.



Gambar 5. Peta Perubahan Guna Lahan Tahun 2000, 2005 dan 2010

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Alih fungsi lahan pada Tabel 1 memperlihatkan banyaknya alih fungsi lahan dari tahun >10 tahun, 6 – 10 tahun, sekarang – 5 tahun.

Tabel 1. Alih Fungsi Lahan

	>10 Tahun	6-10 Tahun	Sekarang - 5 Tahun yang lalu
Jumlah Alih Fungsi Lahan	27,91	29,27	30,74
Persentase Peningkatan	0,00	0,95	7,26

Sumber: Hasil Survei, 2010

Dari 90 responden terdapat 19 orang yang telah beralih fungsi lahan jauh sebelum dibangunnya Jalan Hertasning Baru. Dan terdapat 18 responden yang beralih fungsi lahan pada tahun 2000 – 2005. Kemudian terdapat 53 orang yang beralih fungsi lahannya sementara dan setelah dibangunnya Jalan Hertasning Baru (2006 – 2010).

Tabel 2. Jumlah dan Persentase Alih Fungsi Lahan

Alih Fungsi Lahan	Jumlah	Persentase
Pertanian-Permukiman	29	32%
Pertanian-Tempat Berusaha (Rujo)	44	49%
Pertanian-Tempat Kantor	2	2%
Permukiman-Permukiman	4	4%
Permukiman-Tempat Berusaha	11	12%
Permukiman-Tempat Kantor	0	0%
Total	90	100%

Sumber: Hasil Survei, 2010

Tabel 2 di atas memperlihatkan perbedaan yang sangat signifikan, bahwa pemilik lahan dominan mengalihfungsikan lahannya dari pertanian menjadi tempat usaha (ruko). Dan ternyata alasan memiliki lahan di sepanjang koridor Hertasning Baru kecenderungannya adalah ingin berusaha. Tabel di bawah ini menjabarkan tentang alasan responden memiliki lahan di sepanjang Hertasning Baru.

Tabel 3. Alasan Memiliki Lahan

Alasan Memiliki Lahan	Jumlah Responden
Dekat Hertasning Baru	22
Ingin Berusaha	39
Daerah Permukiman Baru	29

Sumber: Hasil Survei, 2010

Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Intensitas Guna Lahan

Untuk mengukur intensitas guna lahan maka dapat mengamati perubahan kepadatan bangunan persentase lahan terbangun dan persentase ruang terbuka hijau.

Kepadatan bangunan:

$$\frac{\text{Jumlah Bangunan}}{\text{Luas Wilayah}}$$

Persentase luas yang terbangun:

$$\frac{\text{Luas daerah terbangun}}{\text{Luas Wilayah}} \times 100$$

Persentase luas terbuka hijau:

$$\frac{\text{Luas ruang terbuka hijau}}{\text{Luas wilayah}} \times 100$$

Tabel 4. Perubahan Jumlah Bangunan

Kelurahan	Jumlah Bangunan			Luas Wilayah (Ha)
	2000	2005	2010	
Kassi-Kassi	474	497	522	16,980
Karunrung		6	46	6,337
Gunung Sari	13	63	122	13,016
Tombolo'	5	16	43	20,931
Paccinongang	22	70	101	20,124
Romang Polong	35	38	48	33,679
Total	549	690	882	111,067

Sumber: Hasil Survei, 2010

Tabel 5. Kepadatan Bangunan

Kelurahan	Kepadatan Bangunan		
	2000	2005	2010
Kassi-Kassi	27,91	29,27	30,74
Karunrung	0,00	0,95	7,26
Gunung Sari	1,00	4,84	9,37
Tombolo'	0,24	0,76	2,05
Paccinongang	1,09	3,48	5,02
Romang Polong	1,04	1,13	1,43
Total	4,94	6,21	7,94

Sumber: Hasil Survei, 2010

Tabel 6. Kepadatan Bangunan

Kelurahan	Luas Lahan yang Terbangun			Luas Wilayah(Ha)
	2000	2005	2010	
Kassi-Kassi	48.632,68	497	59.295,36	169.802
Karunrung	0,00	50.625,08	3.582,44	63.371
Gunung Sari	1.069,44	572,56	15.503,20	130.155
Tombolo'	474,34	7.184,54	3.806,75	209.312
Paccinongang	1.756,26	2.088,41	11.100,9	201.240
Romang Polong	3.453,20	7.330,52	4.774,92	336.791
Total	55.386	71.736	98.064	1.110.067

Sumber : Hasil Survei, 2010

Tabel 7. Luah lahan Terbangun

Tahun	Luas Lahan Terbangun	Luas Wilayah	Persentase Luas Lahan Terbangun
2000	55.386	1.110.671	4,99%
2005	71.736	1.110.671	6,46%
2010	98.064	1.110.671	8,83%

Sumber: Hasil Survei, 2010



Gambar 6. Grafik Persentase Luas Lahan yang Terbangun dan Kepadatan Bangunan

Sumber: Hasil Survei, 2010

Tabel 8. Persentase Luas Ruang Terbuka Hijau

Tahun	Luas RTH	Luas Wilayah	Persentase Luas RTH
2000	883.754	1.110.671	79,6%
2005	544.072	1.110.671	49,0%
2010	317.116	1.110.671	28,6%

Sumber: Hasil Survei, 2010

Peningkatan grafik kepadatan bangunan dan persentase luas lahan yang terbangun serta penurunan luas ruang terbuka hijau yang terjadi memperlihatkan pembangunan yang tiada henti di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru.

Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Harga Lahan

Untuk mengukur harga lahan maka dapat dilihat dari perubahan harga NJOP (Nilai Jual Objek Pajak). tabel 9 memperlihatkan peningkatan yang signifikan terhadap peningkatan harga NJOP dari tahun 2000 (sebelum dibangun jalan), tahun 2005 (sementara dibangun jalan), tahun 2010 (setelah dibangun jalan).

Tabel 9. Perubahan Harga Nilai Jual Objek Pajak

Nama Kelurahan	2000 (Rp)	2005(Rp)	2010(Rp)
Kassi-Kassi	64.000	128.000	285.000
Karunrung	31.000	84.000	464.000
Gunung Sari	64.000	160.000	460.000
Tombolo'	5.000	25.000	280.000
Romang Polong	6.000	16.000	57.000
Paccinongang	16.000	48.000	200.000
Rata-rata	31.000	76.833	291.000

Sumber: Hasil Survei, 2010

Rekomendasi Perencanaan

Untuk perencanaan, rekomendasi yang diberikan:

1. Perlunya pengendalian pembangunan berupa perencanaan tata ruang di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru yang disesuaikan dengan RTRW Kota Makassar dan RTRW Kabupaten Gowa. Hal ini perlu mengingat alih fungsi lahan yang tidak terkendali dapat menimbulkan disorientasi terhadap peruntukkan lahannya, baik itu dari pemukiman menjadi perdagangan (ruko) maupun ruang terbuka hijau menjadi lahan terbangun karena akan dapat pula menimbulkan penurunan kualitas dan kuantitas ruang terbuka hijau yang drastis.
2. Perlunya pengaturan sempadan bangunan di sepanjang koridor hertasning baru yang sesuai dengan standar perencanaan sempadan bangunan di jalan arteri. Pengaturan sempadan ini perlu karena fungsi Jalan Hertasning Baru sebagai jalan arteri yang menghubungkan Kota Makassar dan Kabupaten Gowa, yang kecepatan lalu lintasnya tinggi. Hal ini perlu dilakukan karena banyaknya kendaraan yang memarkir mobilnya di badan jalan dan tumbuhnya sektor ekonomi non formal (pedagang kaki lima) karena daya tarik jalan baru dan mereka rata-rata berjualan di badan jalan, sehingga tentunya akan menimbulkan kemacetan.



Gambar 7. Potongan Jalan Hertasning Baru dan Sempadan Bangunannya

Sumber: Hasil Survei, 2010

Perlunya penataan pemukiman khususnya jalur keluar masuknya, karena apabila semakin banyak jalur keluar masuknya maka akan dapat mengurangi kecepatan laju kendaraan yang melintas bahkan dapat menimbulkan kemacetan.

KESIMPULAN

Pengaruh pembangunan jalan terhadap perubahan guna lahan itu terjadi sangat erat kaitannya. Jalan yang telah dibangun dapat mempengaruhi perubahan guna lahan di sekitarnya. Penggunaan lahan dapat dilihat dari 3 aspek yaitu fungsi lahan, intensitas guna lahan, dan harga lahan.

Perkembangan fungsi lahan dapat dilihat dari perubahan peta guna lahan yang semakin padat tiap tahunnya, perubahan fungsi lahan dapat juga dilihat dari beralihnya fungsi lahan pemukiman menjadi lahan komersil (perdagangan). Intensitas guna lahan dapat dilihat dari perubahan persentase lahan terbangun yang semakin meningkat tiap tahunnya, perubahan persentase ruang terbuka hijau yang semakin menurun kuantitasnya setiap tahun dan kepadatan bangunan yang semakin bertambah tiap tahunnya. Perubahan harga lahan dapat diukur dari perubahan harga NJOP (nilai jual objek pajak) yang semakin meningkat tajam setiap tahunnya. Adanya pembangunan jalan dapat memicu terjadinya perubahan pada ketiga indikator penggunaan lahan di atas.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2009. *Kota Makassar dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa, 2009. *Kabupaten Gowa dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Rappocini, 2009. *Kecamatan Rappocini Dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Somba Opu, 2009. *Kecamatan Somba Opu Dalam Angka 2009*.
- Jayadinata, T Johara. 1992. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. ITB. Bandung.
- Marbun, B.N. 1990. *Kota Indonesia Masa Depan, Masalah dan Prospek*. Erlangga. Jakarta.
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Penataan Ruang.
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 Tentang Tata Bangunan.
- Rencana Tata Ruang Kota Makassar Tahun 2006 – 2016.
- Sinulingga, Budi D, Ir, Msi. 2005. *Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Lokal*. Pustaka Sinar Harapan. Jakarta.
- Sugiyono, 1999. Dr. *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta. Bandung.
- Tarigan, Robinson. 2006. *Perencanaan Pembangunan Wilayah, Edisi Revisi*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang.
- Warpani, Suwarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. ITB. Bandung.
- Yunus, Hadi Sabari. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Yunus, Hadi S. 2008. *Manajemen Kota, Perspektif Spasial*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Zahnd, Markus. 2006. *Perancangan Kota Secara terpadu, Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Penerbit Kanisius. Yogyakarta.