

PERKEMBANGAN RUANG WILAYAH

Keterpaduan antarmoda tercermin pada simpul antarmoda yang berupa sistem terminal, yakni perpaduan antara terminal darat-udara, atau terminal darat-laut, atau terminal darat-laut-udara. Terminal adalah tempat pengaturan angkutan, pergantian moda, menyimpan/mangkal kendaraan, perdagangan, dan lain-lain. Terminal kadang-kadang juga merangkap sebagai tempat merawat dan memperbaiki kendaraan. Termasuk dalam kelompok ini adalah bandara dan pelabuhan. Banyak bandara menyediakan hanggar tempat memperbaiki atau merawat pesawat terbang; pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas dok tempat memperbaiki dan merawat kapal. Terminal selalu berkaitan erat dengan angkutan umum, baik angkutan penumpang maupun barang. Sebagai tempat perpindahan moda angkutan, maka sebuah terminal adalah gabungan dari terminal dua atau lebih moda angkutan. Pada titik inilah terjadi simpul jasa angkutan antarmoda (Warpani, 1990 dan Warpani, 2002).

Terminal angkutan darat --khususnya setasiun induk kereta api, laut yakni pelabuhan, dan udara atau bandara, adalah simpul jasa perangkutan (terminal) yang memerlukan lahan luas. Bahkan karena kawasannya yang amat luas, memerlukan perlakuan khusus menyangkut tata ruang kawasannya yakni wilayah kerja bandara dan atau wilayah kerja pelabuhan. Oleh karena itu, keberadaan terminal utama selalu merupakan titik tumbuh perkembangan ruang wilayah. Jakarta, Surabaya, Makassar adalah contoh kota yang tumbuh berkembang karena keberadaan pelabuhan. Keberadaan Bandara Soekarno-Hatta telah memacu perkembangan ruang wilayah sekitar bandara, demikian pula perkembangan ruang wilayah di sekitar bandara di kota lain.

Selain itu, karena sifat teknis pengoperasiannya, pelabuhan dan/atau bandara menuntut spesifikasi keruangan yang "tidak bisa ditawar-tawar". Pelabuhan menuntut kedalaman perairan, bebas hempasan gelombang dan pengaruh iklim; bandara membutuhkan angkasa bebas yang amat luas serta lahan bebas yang juga amat luas. Tuntutan teknis ini sangat berpengaruh dalam tata ruang wilayah. Pelabuhan pada umumnya menjadi cikal bakal (embrio) sebuah kota, demikian pula keberadaan bandara dengan sangat cepat tumbuh menjadi kota satelit yang pada gilirannya memicu perkembangan ruang wilayah sepanjang koridor akses ke bandara.

Penentuan yang tepat lokasi terminal angkutan darat (setasiun KA dan terminal bus) telah terbukti menjadi pemicu perkembangan ruang wilayah di sekitarnya. Pola umum terminal yang terdiri atas kawasan terminal (misalnya setasiun KA, baik Jawa maupun Sumatera, dengan sejumlah rumah karyawan KA), pasar, dan pelataran parkir --istilah lama di Jawa adalah koplakan, memicu aglomerasi kegiatan masyarakat yang pada gilirannya adalah memacu perkembangan ruang wilayah di sekitar lokasi terminal. Pola umum ini tetap berlaku sampai kini, yakni bangunan terminal, kegiatan perdagangan dan pelataran parkir serta terminal moda angkutan jalan.

Watak perkembangan ruang wilayah yang diakibatkan oleh jaringan angkutan jalan rel amat berbeda dengan yang diakibatkan oleh jaringan angkutan jalan. Jalur jalan rel tidak memicu perkembangan ruang wilayah di sepanjang jalur. Perkembangan ruang wilayah terjadi di lokasi terminal dengan skala perkembangan sesuai dengan kelas setasiun yang bersangkutan. Karakter ini memiliki keuntungan bagi upaya pengembangan wilayah, karena perkembangan ruang wilayah lebih dapat 'diarahkan'. Berbeda halnya dengan jaringan angkutan jalan. Perkembangan ruang wilayah dapat terjadi di sekitar lokasi terminal dan di sepanjang jalur jalan. Nilai aksesibilitas lahan di sepanjang jalan jauh lebih tinggi daripada nilai aksesibilitas lahan di sepanjang jalur jalan rel. Faktor inilah yang menyebabkan perbedaan karakter perkembangan ruang wilayah akibat keberadaan jalur jalan atau jalan rel.

Bahwa perkembangan perangkutan telah mewarnai perkembangan ruang wilayah dapat diamati pada pembangunan sejumlah bandara. Pembangunan bandara Juanda di Surabaya, Ngurah Rai di Bali, Adisoemarmo di Surakarta, Soekarno-Hatta di Jakarta, terbukti telah memberi saham yang amat berarti bagi perkembangan ruang wilayah setempat, baik di sekitar bandara maupun di sepanjang koridor akses ke bandara.

Berkembangnya kawasan-kawasan perumahan baru di daerah pinggiran mengandung arti 'urbanisasi' ke pinggiran, artinya wilayah yang semula tergolong perdesaan telah berubah menjadi perkotaan dengan berbagai atribut kota. Urbanisasi bukan lagi sekedar bertambahnya penduduk di daerah perkotaan dan migrasi desa-kota melainkan mengandung pula arti berubahnya status desa menjadi kota sekaligus 'meluasnya' daerah perkotaan dan arus balik migrasi kota-desa. Jarak geografis sudah tidak menjadi hambatan

karena perkembangan sistem perangkutan, dan dengan demikian banyak kalangan menengah ke atas lebih memilih pindah tempat tinggal di daerah pinggiran (*sub-urban*) yang lebih nyaman.

Selain perkembangan ruang wilayah yang terjadi di lokasi terminal (darat, laut, udara) dan pada koridor angkutan jalan, jaringan sistem angkutan trimatra yang terpadu akan memperkuat perwujudan wawasan nusantara serta menunjang mobilitan orang, barang, dan jasa di seluruh wilayah negara. Kemudahan mobilitas orang, barang, dan jasa akan berdampak positif pada persebaran dan penyebaran penduduk di seluruh wilayah, sehingga sebaran kualitas penduduk pun diharapkan dapat lebih “seimbang” dalam rangka pembangunan negara secara keseluruhan. Dengan demikian sistem perangkutan tampil sebagai urat nadi kehidupan sosekbud dan pada sisi lain jaringan tata jenjang sistem perkotaan akan saling bergayut dengan sistem perangkutan. Pada gilirannya, hankam pun dapat memanfaatkan sistem perangkutan trimatra yang terpadu.***

DAFTAR PUSTAKA

Sejarah Penataan Ruang Indonesia
- Suwardjoko P. Warpani -

VII.3-31

1. ABUBAKAR, ISKANDAR 2000, *The Need for an Urban Transport Policy in Indonesia*, Directorate General of Land Transport - Ministry of Communication
2. DIKUN, SUYONO, Dr 1999, *Pokok-Pokok Pikiran Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Tahun 2000-2004*, Masyarakat Transportasi Indonesia
3. DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT 1998, *Kebijaksanaan dan Pokok-Pokok Strategi Ditjen Perhubungan Darat*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat - Dept. Perhubungan RI
4. IMAN SUBARKAH, Ir, 1981, *Jalan Kereta Api, Idea Dharma*
5. ROOS DIATMOKO , 2000, "Railway Industry and Present Technology Development in Indonesia", BPPT-MNI 30 March 2000
6. TIM TELAGA BAKTI NUSANTARA & APKA, 1997, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Angksa
7. WARPANI, SUWARDJOKO, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB
8. WARPANI, SUWARDJOKO P, 2002, *Pengelolaan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB
9. NN-1, 1997, *Sistem Transportasi Nasional*, Departemen Perhubungan RI
10. NN-2, 1994, "The Reform of Japan National Railway", Ministry of Transport - Japan
11. NN-3, 1994, "The Growth and Development on the Indonesian Railway Public Transportation", Country Report, The Indonesian Railway Public Transportation