

**POLA SPASIAL TRANSFORMASI WILAYAH
DI KORIDOR YOGYAKARTA-SURAKARTA**
*Spatial Pattern of Regional Transformation
In Yogyakarta-Surakarta Corridor*

Sri Rum Giyarsih

Fakultas Geografi Universitas Gadjah Mada

Email : rum_ugm@yahoo.co.uk

ABSTRACT

This research is conducted in Yogyakarta-Surakarta Corridor which become an intercity corridor that has been experiencing regional transformation. The aim of this research is to analyze the pattern of regional transformation using secondary data. The research covers all of villages along Yogyakarta-Surakarta Corridor (206 villages). The data processing employs SPSS program to apply quantitative and qualitative analysis method. The result show that the higher the physical accessibility, the higher is the degree of regional transformation. This research also reveals that high regional transformation patterns which are drawn by five variables, scattered in the villages which have high physical accessibility degrees and that the villages which have low physical accessibility degrees confirm the reverse level.

Key words : regional transformation, spatial pattern, accessibility, corridor

PENDAHULUAN

Pada dua dekade akhir abad 20 dan memasuki millenium ke-3 wacana pembangunan wilayah di Indonesia ditandai dengan membesarnya fenomena metropolitanisasi (Dharmapatni, 1993; Firman, 1994). Salah satu isu yang mengiringi menguatnya metropolitanisasi dan perlu mendapat perhatian adalah perkembangan koridor antarkota. Dari fakta empiris dapat dipostulasikan bahwa Koridor Yogyakarta-Surakarta juga mengalami pertumbuhan yang pesat dalam hal transformasi wilayah.

Fenomena perubahan sifat kedesaan menjadi sifat kekotaan dalam berbagai matra di Koridor Yogyakarta-Surakarta mem-

punyai pola tertentu. Masing-masing bagian wilayah di Koridor Yogyakarta mempunyai pola yang tidak sama antar bagian wilayah. Penelitian ini bertujuan untuk memahami pola transformasi wilayah di daerah penelitian. Hipotesis yang dirumuskan dan selanjutnya akan dibuktikan dalam penelitian ini adalah : “Terdapat perbedaan tingkat transformasi wilayah yang disebabkan oleh perbedaan derajat aksesibilitas fisik wilayah”.

Pola transformasi wilayah merupakan kekhasan distribusi unsur-unsur pembentuk perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan. Beberapa penelitian tentang pola transformasi wilayah ini telah dilakukan

oleh beberapa pakar. Salah satunya adalah Sinha (1982) dalam penelitiannya di pinggiran Kota Patna India yang menemukan adanya enam aspek lingkungan kehidupan penduduk di daerah pinggiran kota yang berkorelasi sangat nyata terhadap lokasinya terhadap kota terdekat. Keenam aspek lingkungan yang diteliti adalah : (1) intensitas pemanfaatan lahan, (2) fragmentasi pemilikan lahan, (3) harga lahan, (4) kepadatan penduduk, (5) komposisi mata pencaharian, dan (6) kecenderungan perubahan pemanfaatan lahan.

Dalam kaitannya dengan kepadatan penduduk pakar tersebut menemukan bahwa semakin dekat dengan kota, makin padat penduduknya. Hal ini sangat terkait dengan preferensi pemukiman yang ditentukan oleh kedekatan dengan tempat kerja. Kota sebagai pusat kegiatan berbagai aspek kehidupan manusia juga berfungsi sebagai konsentrasi tempat kerja. Hal inilah yang mendasari preferensi pemukiman suatu tempat. Kecenderungan untuk memperoleh kemudahan mobilitas dari dan ke tempat kerja di daerah pinggiran Kota Patna diikuti oleh makin padatnya penduduk ke arah kota.

Dalam kaitannya dengan komposisi mata pencaharian, pakar ini mengemukakan bahwa berkurangnya jumlah penduduk petani sejalan dengan makin dekatnya dengan Kota Patna. Gejala ini tidak berdiri sendiri, namun selalu terkait dengan makin berkurangnya lahan pertanian sebagai ajang mencari nafkah penduduk petani. Di samping itu, masing-masing distrik juga dipengaruhi oleh makin banyaknya pendatang baru yang bukan petani. Yunus (2001) dalam penelitiannya di daerah pinggiran Kota Yogyakarta juga mendukung temuan Sinha tersebut.

Peneliti lain yaitu Muta'ali (1998) menemukan bahwa pola keruangan perkembangan

penduduk perkotaan di Jawa memperlihatkan kecenderungan perkembangan pada koridor perkotaan yang menghubungkan kota-kota besar, seperti koridor Serang-Jakarta-Kerawang, Jakarta-Bandung, Cirebon-Semarang, Semarang-Yogyakarta-Surakarta, Surabaya-Malang. Peneliti lain yaitu Giyarsih, Muta'ali, dan Widodo (2003) menemukan bahwa pola transformasi wilayah yang lebih tinggi terdapat di wilayah yang mempunyai tingkat aksesibilitas fisik wilayah tinggi. Dalam analisis mikro ditemukan bahwa aksesibilitas tinggi terdapat di desa industri dan aksesibilitas rendah terdapat di desa pertanian. Dengan kata lain terdapat perbedaan yang signifikan tingkat transformasi wilayah antara desa industri yang memiliki aksesibilitas tinggi dan desa pertanian yang memiliki aksesibilitas rendah. Penelitian yang dilakukan oleh Firman (1996) dan Adika (2003) juga menunjukkan temuan yang sama.

Pakar lain yaitu Babcock (1933) dalam teori poros menyatakan bahwa keberadaan poros transportasi akan mengakibatkan pertumbuhan daerah kekotaan karena di sepanjang jalur ini berasosiasi dengan mobilitas yang tinggi. Asumsi tersebut berimplikasi perkembangan zona-zona yang ada di daerah sepanjang poros transportasi akan lebih besar dari zona yang lain. Pernyataan serupa juga pernah dikemukakan oleh Yunus (2008).

Sargent (1976) yang mengemukakan teori pemekaran kota menyatakan bahwa salah satu dari lima kekuatan yang menyebabkan terjadinya pemekaran kota secara fisik yaitu peningkatan jumlah penduduk. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Baiquni (1998) juga sejalan dengan temuan Sargent ini. Pakar lain yaitu Lee (1979) mengemukakan teori perubahan pemanfaatan lahan dan menemukan ada enam faktor penting yang mempengaruhi proses perubahan

pemanfaatan lahan di daerah pinggiran kota di antaranya adalah banyak sedikitnya utilitas umum dan derajat aksesibilitas lahan. Yunus (2001) dalam penelitiannya juga menemukan fenomena yang senada. Pakar lain yaitu Prakosa dan Kurniawan (2006) juga mengemukakan hal yang serupa.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan basis data sekunder. Penelitian ini dilakukan di 206 desa yang diidentifikasi merupakan desa-desa di Koridor Yogyakarta-Surakarta. Beberapa pertimbangan yang digunakan dalam pemilihan Koridor Yogyakarta-Surakarta ini adalah pertama, desa-desa tersebut merupakan bagian dari Koridor Yogyakarta-Surakarta yang kesemuanya ditandai oleh adanya percampuran sifat lahan kekotaan dan sifat kedesaan. Percampuran tersebut merupakan ciri pokok koridor antarkota seperti yang dikemukakan oleh Firman (1993), McGee (1997), dan Firman (1998), (2) Desa-desa tersebut ditengarai oleh adanya perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan yang merupakan ciri bahwa tahapan-tahapan transformasi wilayah sedang berlangsung di wilayah tersebut. Kedua, pendekatan administratif digunakan karena pertimbangan kemudahan untuk pengumpulan data sekunder, koordinasi penelitian, maupun pengurusan ijin penelitian. Ketiga, dengan meneliti desa-desa yang mempunyai tipe desa yang berbeda yang berdasarkan lokasinya terhadap jalan Yogyakarta-Surakarta, maka seluruh variasi spasial dari transformasi wilayah yang ada di daerah penelitian akan dapat terwakili.

Dari 206 desa tersebut selanjutnya dibedakan menjadi 4 tipe desa yang mewakili derajat aksesibilitas yang berbeda

yaitu : tipe desa 1 (desa yang terbelah sama luasnya atau hampir sama luasnya oleh Jalan Yogyakarta-Surakarta (jalan arteri primer) dengan derajat aksesibilitas sangat tinggi, desa tipe 2 (desa yang terbelah sebagian oleh Jalan Yogyakarta-Surakarta (jalan arteri primer) atau desa yang salah satu sisinya berbatasan langsung dengan Jalan Yogyakarta-Surakarta (jalan arteri primer) dengan derajat aksesibilitas tinggi), tipe 3 (desa terbelah atau berbatasan langsung dengan Subjalan Yogyakarta-Surakarta (jalan kolektor) dengan derajat aksesibilitas sedang), dan desa tipe 4 (desa yang berlokasi tepat di belakang desa tipe 1 dan desa tipe 2 dan tidak berbatasan dengan jalan maupun Subjalan Yogyakarta-Surakarta (jalan kolektor) dengan derajat aksesibilitas rendah seperti terlihat pada Gambar 1.

Langkah berikutnya adalah melakukan analisis faktor untuk memahami pola transformasi wilayah berdasarkan lima variabel (kepadatan penduduk, pertumbuhan penduduk, persentase KK non petani, persentase lahan terbangun, dan ketersediaan fasilitas sosial ekonomi) secara bersama-sama. Hasil analisis faktor ini kemudian divisualisasikan ke dalam peta dengan program GIS untuk memperoleh gambaran spasial dari pola transformasi wilayah. Untuk membuktikan hipotesis "Terdapat perbedaan tingkat transformasi wilayah antartipe desa disebabkan oleh perbedaan derajat aksesibilitas" selanjutnya dilakukan analisis diskriminan.

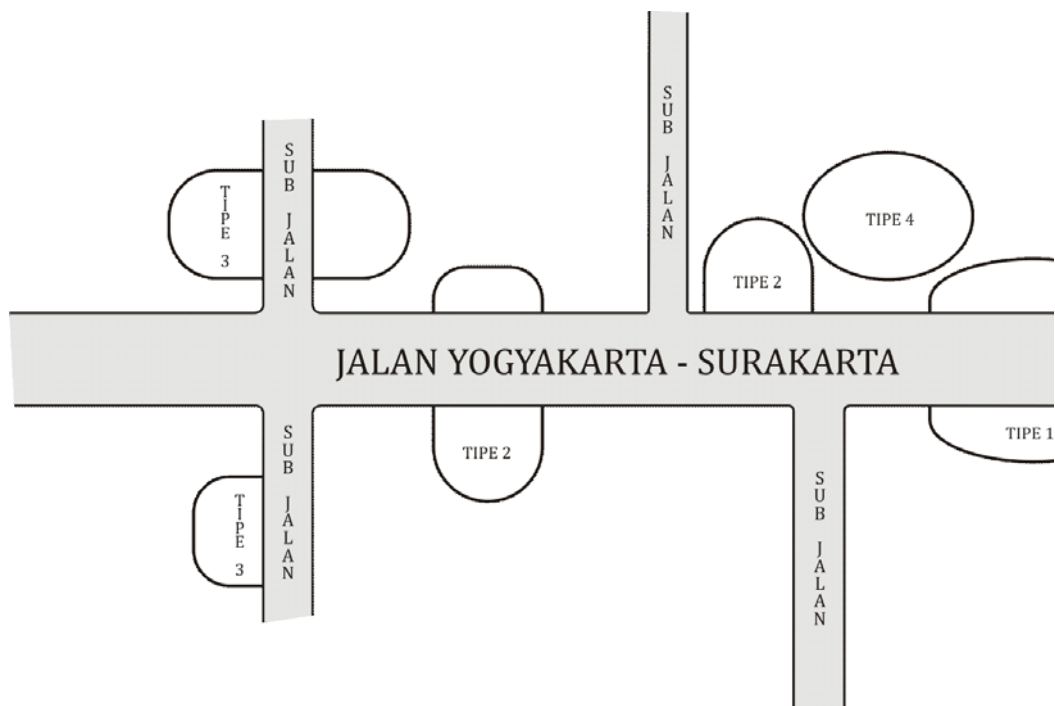
Adapun yang dimaksud dengan transformasi wilayah dalam penelitian ini adalah proses perubahan sifat atribut wilayah dari sifat kedesaan ke sifat kekotaan yang diukur dari lima variabel yaitu kepadatan penduduk, pertumbuhan penduduk, jumlah penduduk non petani, luas lahan terbangun, dan ketersediaan fasilitas sosial ekonomi. Sementara itu

yang dimaksud dengan aksesibilitas fisik wilayah adalah tingkat kemudahan suatu wilayah dijangkau dari wilayah lain yang diukur berdasarkan jarak wilayah tersebut terhadap jaringan jalan (Koridor Yogyakarta-Surakarta). Koridor Yogyakarta-Surakarta dalam penelitian ini dimaknai sebagai kawasan yang terletak di kanan kiri jalan raya yang menghubungkan Kota Yogyakarta dan Kota Surakarta dengan batas panjang mulai dari batas administrasi Kabupaten Sleman sampai Kabupaten Sukoharjo. Adapun batas lebar di kanan kiri jalan dibatasi pada desa-desa di jalur transportasi tersebut yang dibedakan menjadi 4 tipe desa seperti telah dijelaskan sebelumnya. Argumentasi dari pembagian tipe desa yang berdasarkan jarak ini adalah berdasarkan pada asumsi bahwa semakin jauh jarak desa terhadap jaringan jalan maka pengaruh jaringan jalan tersebut semakin mengecil (*Distance Decay Principle*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari sisi metode, penelitian ini menemukan bahwa deliniasi daerah penelitian dengan menggunakan pendekatan administratif mempunyai kelemahan. Koridor antarkota dikonseptualisasikan sebagai daerah yang terdapat jaringan jalan yang menghubungkan antara dua kota utama yang ditandai dengan percampuran antara sifat kekotaan dan sifat kedesaan. Mengacu pada definisi operasional tentang koridor antarkota tersebut, maka diragukan lagi bahwa koridor antarkota tersebut sangat luas cakupannya. Di samping itu batas-batas yang ditampilkan antara sifat-sifat kekotaan di satu sisi dan sifat-sifat kedesaan di sisi lain sangat tidak kentara karena peralihannya bersifat gradual dan meliputi matra yang luas yaitu fisik, sosial, ekonomi, kultural, dan teknologi.

Mendasarkan pada kenyataan ini maka penelitian ini tidak bertujuan untuk mencari



Sumber: hasil analisis

Gambar 1. Tipe Desa di Koridor Yogyakarta - Surakarta

batas-batas koridor atau menelusuri di mana batas-batas koridor antar kota itu dimulai dan berakhir. Penelitian ini lebih menekankan pada penelitian sebagian dari koridor antarkota yang jelas merupakan bagiannya karena secara jelas terdapat percampuran antara sifat kekotaan dan sifat kedesaan.

Dengan kata lain penelitian ini tidak akan bersifat *region bunting*. Oleh karena itu dalam penelitian ini digunakan ide *core region* sesuai dengan ide yang dikemukakan oleh Alexander (1963) yang menyatakan bahwa tujuan identifikasi wilayah bukan dimaksudkan untuk mencari batas-batas di mana wilayah tersebut dimulai dan berakhir tapi lebih ditujukan untuk mengenali karakteristik yang melekat pada wilayah tersebut. Karakteristik tersebut dapat dikenali pada bagian wilayah yang disebut *core region* tersebut.

Berdasarkan pertimbangan bahwa sejauh ini belum ada teori yang memberi penjelasan yang tegas tentang batasan koridor. Oleh karena itu batasan administrasi desa yang dipilih untuk mendelineasi koridor dalam penelitian ini. Namun demikian, dalam penelitian ini disadari bahwa deliniasi koridor dengan batas yuridis administrasi ini mempunyai kelemahan yaitu morfologi desa yang tidak seragam. Morfologi desa yang tidak seragam menyebabkan kesulitan dalam mengklasifikasikan suatu desa apakah termasuk tipe 1, tipe 2, atau tipe 4 berdasarkan posisi (letak) suatu desa terhadap Jalan Yogyakarta-Surakarta. Hal ini disebabkan pada kenyataannya terdapat sebagian desa yang termasuk tipe desa 1 atau tipe 2 karena letaknya berbatasan langsung dengan Jalan Yogyakarta-Surakarta, namun sebagian wilayah desa tersebut mempunyai jarak yang sama dengan desa tipe 4 terhadap Jalan Yogyakarta-Surakarta.

Mendasarkan pada kenyataan ini dapat posulasikan bahwa batasan paling ideal

untuk mendelineasi wilayah koridor antar-kota bukan berdasarkan batasan administratif namun berdasarkan batasan fisik morfologi. Hal ini disebabkan wilayah yang disebut koridor antarkota pada kenyataannya tidak mengenal batasan administratif tapi merupakan wilayah fungsional. Wilayah fungsional merupakan suatu wilayah tertentu yang eksistensinya didasarkan pada ide-ide heterogenitas dan karakteristik yang melekat pada wilayah tersebut dibentuk oleh keanekaragaman. Disebut wilayah fungsional karena terdiri dari berbagai subwilayah yang beraneka ragam dan karena beraneka ragam dapat membentuk jaringan kegiatan dan terdapat hubungan fungsional antar berbagai sub wilayah yang berbeda.

Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan transformasi wilayah adalah perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan. Perubahan sifat kedesaan ke sifat kekotaan tersebut diukur dari berbagai variabel yaitu jumlah penduduk, kepadatan penduduk, pertumbuhan penduduk, ketersediaan fasilitas sosial ekonomi, struktur mata pencaharian, perkembangan infrastruktur dan jaringan jalan, serta peningkatan lahan terbangun. Dalam kaitannya dengan penelitian ini telah dipilih lima variabel yang digunakan untuk mengukur secara operasional dari transformasi wilayah yaitu kepadatan penduduk, pertumbuhan penduduk, persentase penduduk non petani, persentase luas lahan terbangun, dan ketersediaan fasilitas sosial ekonomi.

Setelah memahami makna transformasi wilayah tersebut, untuk selanjutnya disintesis tentang pola transformasi wilayah. Pola transformasi wilayah dimaknai sebagai kekhasan penyebaran unsur-unsur penentu tingkat transformasi wilayah (lima variabel dalam Podes) dalam pengertian memusat dan atau meratanya tingkat transformasi wilayah serta kemungkinan bentuk penyebaran keruangannya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari ekstraksi lima variabel sebagai penyusun transformasi wilayah, terdapat dua faktor terpenting yang dapat memberikan informasi sebesar 76 % dari total informasi dalam lima variabel. Dua faktor ini dianggap mewakili untuk melihat pola transformasi wilayah desa-desa di Koridor Yogyakarta-Surakarta.

Faktor pertama yang memberikan sumbangan tertinggi, yaitu sebesar 52,56 %, kemudian faktor kedua memberikan sumbangan sebesar 23,52 % (Tabel 1).

Untuk memudahkan analisis, maka faktor-faktor ini diberi nama sesuai dengan kelompok indikator yang diwakilinya. Indikator yang memiliki nilai lebih besar dari 0,5 dianggap indikator yang menentukan dalam faktor tersebut. Atas dasar inilah dibuat pengelompokan faktor sebagai berikut: (1) faktor I memberikan sumbangan sebesar 52,564 % terdiri dari indikator kepadatan penduduk (0,887), luas lahan terbangun (0,908), jumlah penduduk non petani (0,826) dan fasilitas sosial ekonomi (0,510) yang disebut faktor sosial ekonomi;

(2) faktor II memberikan sumbangan sebesar 23,522 persen terdiri dari satu indikator dominan yaitu pertumbuhan penduduk (0,905) yang disebut faktor kependudukan.

Untuk memahami pola spasial dari transformasi wilayah berdasarkan faktor total dapat dicermati pada Gambar 2.

Setelah melalui lima tahap dengan menggunakan derajat kebebasan yang berbeda-beda yaitu 1,403; 2,704; 3,703; 4,705; dan 5,706 menunjukkan terjadi perbedaan yang nyata (signifikan) tingkat transformasi wilayah antar tipe desa. Dari Tabel 2 nampak bahdengan menggunakan angka F sebesar 0.000 yang menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan tingkat transformasi wilayah antartipe desa di Koridor Yogyakarta-Surakarta.

Apabila ditinjau dari letak desa terhadap jalan (jalan arteri primer) dan sub-jalan (jalan kolektor) yang berasosiasi dengan tingkat aksesibilitas fisik wilayah, dapat dicermati bahwa terjadi perbedaan yang nyata tingkat transformasi wilayah di desa tipe 1, desa

Tabel 1. Hasil Analisis Faktor

Komponen	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	Varian (%)	Kumulatif (%)	Total	Varian (%)	Kumulatif (%)
1	2,628	52,564	52,564	2,628	52,564	52,564
2	1,176	23,522	76,086	1,176	23,522	76,086
3	0,558	11,162	87,248			
4	0,421	8,422	95,670			
5	0,217	4,330	100,000			

Sumber: analisis data sekunder 2008

Keterangan: Total varian dari masing-masing komponen (faktor) menunjukkan sumbangan masing-masing faktor

tipe 2, desa tipe 3, dan desa tipe 4 (Tabel 2). Letak desa terhadap jalan dan sub jalan yang berasosiasi dengan derajat aksesibilitas mempunyai pengaruh yang nyata terhadap tingkat transformasi wilayah.

Berdasarkan Tabel 2 selanjutnya dapat disintesis bahwa pola transformasi wilayah ini berasosiasi dengan derajat aksesibilitas. Tingkat transformasi wilayah yang tinggi ternyata mengelompok di wilayah yang memiliki derajat aksesibilitas yang tinggi pula, demikian pula sebaliknya. Hal ini sekaligus dapat dipostulasikan bahwa mekanisme bekerjanya variabel-variabel penyusun transformasi wilayah tersebut juga tidak sama untuk wilayah-wilayah dengan derajat aksesibilitas yang juga tidak sama.

Sebagai contoh di wilayah dengan aksesibilitas tinggi akan mempunyai tingkat kepadatan penduduk yang juga lebih tinggi dari pada di wilayah dengan derajat aksesibilitas rendah. Hal ini disebabkan oleh adanya daya tarik wilayah dengan derajat aksesibilitas tinggi untuk bermukim misal karena kemudahan dalam membangun permukiman dan kemudahan dalam mem-

peroleh pelayanan transportasi. Dengan alasan yang sama dipostulasikan pula bahwa di wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi juga mempunyai pertumbuhan penduduk yang tinggi.

Dari variabel persentase rumah tangga non petani dipahami bahwa di wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi cenderung memiliki persentase rumah tangga non petani yang lebih rendah. Hal ini disebabkan penduduk di wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi lebih mempunyai kesempatan untuk beraktivitas ekonomi di luar sektor pertanian misal di bidang perdagangan dan jasa. Sebagai contoh penduduk yang tinggal di wilayah dekat dengan jalan lebih mempunyai kesempatan untuk melakukan kegiatan diversifikasi ekonomi di luar sektor pertanian disebabkan oleh adanya kesempatan untuk mengorientasikan penggunaan rumahnya tidak hanya untuk tempat tinggal saja tapi juga sebagai tempat usaha.

Dari variabel persentase lahan terbangun dapat dipahami bahwa di wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi ditemukan lebih banyak lahan terbangun dari pada

Tabel 2. Hasil Analisis Faktor

Pairwise Group Comparisons						
Step	Type Desa		Type 1	Type 2	Type 3	Type 4
1	Tipe 1	F		11.021	57.222	19.652
		Sig		.000	.000	.000
	Tipe 2	F	11.021		21.215	11.215
		Sig	.000		.044	.102
	Tipe 3	F	57.222	21.215		5.214
		Sig	.000	.044		.000
	Tipe 4	F	19.652	11.215	5.214	
		Sig	.000	.022	.000	.000

Sumber: analisis data sekunder 2008

wilayah yang mempunyai derajat aksesibilitas rendah. Hal ini mudah dipahami karena wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi tersebut lebih memberi kemudahan bagi penduduk untuk membangun tempat bermukim maupun bangunan fungsi-fungsi kekotaan lainnya.

Ketersediaan fasilitas sosial ekonomi juga merupakan salah satu variabel yang dapat mencerminkan sifat kekotaan di suatu wilayah. Dalam kaitannya dengan aksesibilitas maka dipahami bahwa di wilayah dengan derajat aksesibilitas yang tinggi maka akan lebih banyak ditemukan fasilitas sosial ekonomi dibandingkan dengan wilayah dengan derajat aksesibilitas yang rendah. Sama halnya dengan preferensi penduduk untuk bermukim di lokasi dengan derajat aksesibilitas yang tinggi, maka fasilitas sosial ekonomi yang merupakan bagian dari fungsi-fungsi kekotaan ini juga memiliki preferensi untuk menempati lokasi-lokasi dengan derajat aksesibilitas yang tinggi.

Untuk selanjutnya dalam penelitian ini telah pula dibuktikan apakah terdapat asosiasi antara transformasi wilayah dengan derajat aksesibilitas atau dengan kata lain apakah tingkat transformasi wilayah yang tinggi mengelompok di wilayah yang memiliki derajat aksesibilitas yang juga tinggi.

Berdasar hasil penelitian dapat dibuktikan bahwa semakin tinggi aksesibilitas suatu desa maka semakin tinggi pula tingkat transformasi wilayahnya. Dari hasil penelitian ini dapat pula dicermati bahwa pola transformasi wilayah yang tinggi mengelompok di desa-desa dengan tingkat aksesibilitas wilayah yang tinggi dan berangsur-angsur berkurang di desa-desa dengan tingkat aksesibilitas wilayah yang rendah, atau dengan kata lain terdapat perbedaan tingkat transformasi wilayah antartipe desa. Dengan demikian hipotesis

yang berbunyi: "Terdapat perbedaan tingkat transformasi wilayah antartipe desa disebabkan oleh perbedaan derajat aksesibilitas" dapat dibuktikan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian ini antara lain: (1) penelitian ini menemukan bahwa delineasi daerah penelitian dengan menggunakan pendekatan administratif mempunyai kelemahan. Kelemahan tersebut disebabkan oleh morfologi desa yang tidak seragam. Morfologi desa yang tidak seragam menyebabkan kesulitan dalam mengklasifikasikan suatu desa apakah termasuk tipe 1, tipe 2, atau tipe 4 berdasarkan posisi (letak) suatu desa terhadap Jalan Yogyakarta-Surakarta; (2) pola spasial transformasi wilayah yang tinggi mengelompok di desa-desa dengan tingkat aksesibilitas wilayah yang tinggi dan berangsur-angsur berkurang di desa-desa dengan tingkat aksesibilitas wilayah yang semakin rendah. Pola spasial transformasi wilayah berasosiasi dengan derajat aksesibilitas fisik wilayah. Penelitian ini juga telah menemukan adanya variasi spasial (berdasarkan 4 tipe desa yang menggambarkan derajat aksesibilitas yang berbeda) dari pola transformasi wilayah.

Berdasarkan temuan tersebut, dapat disimpulkan: (1) penelitian ini telah menemukan adanya kelemahan dalam penggunaan batasan administratif untuk mendelineasi koridor antarkota. Oleh karena itu untuk penelitian sejenis disarankan menggunakan batasan fisik morfologi. Hal ini disebabkan wilayah yang disebut koridor antarkota pada kenyataannya tidak mengenal batasan administratif tapi merupakan wilayah fungsional; (2) transformasi wilayah yang tinggi mengelompok di desa-desa yang dekat dengan jaringan jalan mengindikasikan bahwa tingkat perkembangan wilayah di desa-desa yang jauh

dari jaringan jalan relatif lebih rendah. Agar perkembangan wilayah dapat dirasakan pula oleh desa-desa yang jauh dari jaringan jalan maka disarankan untuk membangun pusat-pusat pertumbuhan baru di desa-desa yang jauh dari jaringan jalan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tulisan ini merupakan bagian dari penelitian disertasi penulis. Oleh karena itu penulis menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada Prof. Dr. A.J. Suhardjo,

MA., Dr.Ir. Sudaryono, M.Eng, dan Prof. Dr. H. Hadi Sabari Yunus, MA.,DRS., yang dengan penuh perhatian dan kesabaran telah membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan tulisan ini. Di samping itu, rasa terima kasih yang tulus juga ingin penulis sampaikan kepada yang terhormat Prof. Dr. R. Sutanto, Prof. Dr. H. Suratman, M.Sc., Prof. Dr. R. Rijanta, M.Sc., Prof. Dr. Hartono, DESS., DEA., dan Prof. Dr. Enok Maryani, M.Si., yang telah memberi koreksi dan masukan yang sangat berarti demi sempurnanya tulisan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adika, I. N. (2003) Perkembangan Wilayah Pinggiran Kota Metropolitan Surabaya dan Mobilitas Tenaga Kerja, Kasus Kabupaten Sidoarjo. *Executive Summary Disertasi*. Program Pascasarjana UGM. Yogyakarta. (Tidak dipublikasikan).
- Alexander, J.W. (1963) *Economic Geography*. Prentice Hall Inc. New Jersey.
- Baiquni (1998) Transformasi Wilayah di Era Globalisasi, Model-Model Kerjasama Segitiga Pertumbuhan. Paper dipersiapkan dalam rangka *Reorientasi Baru Riset Geografi di Segitiga Pertumbuhan Joglosemar* di Fakultas Geografi UGM. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan).
- Dharmapatni, I.A.I. (1993) Fenomena Mega Urban dan Tantangan Pengelolaannya. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* . no. 26, Februari.
- Firman, T. (1994) Urban Restructuring in Jakarta Metropolitan Region : an Integration into a System of Global Cities. *Proceeding of the Conference on Cities and the New Global Economy, the Government of Australia and OECD, Melbourne 20-23 November 1994*.
- (1996) Urban Development in Bandung Metropolitan Region A Transformation to A Desa-Kota Region. *Majalah TWPR* . vol.18, no.1.
- Giyarsih, S.R., Muta'ali, L., Pramono, R.W.D. (2003) Peran Koridor Perkotaan dalam Pembangunan Wilayah Perdesaan di Koridor Segitiga Pertumbuhan Joglosemar. *Laporan Penelitian Hibah Bersaing XI*. Pusat Studi Perencanaan Pembangunan Regional UGM. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan)
- Lee, L. (1979) Factors Affecting Land Use Change at the Rural Urban Fringe. *Growth and Change : A journal of Regional Development*. vol. X, Oktober 1979.

- Muta'ali, L. (1998) Transformasi Spasial Perkotaan dan Segitiga Pertumbuhan Ekonomi. Paper disampaikan dalam *Diskusi Insidental tentang Transformasi wilayah* di Fakultas Geografi UGM Yogyakarta 14 Maret 1998
- Prakosa, B.S.E., Kurniawan, A. (2006) Pengaruh Urbanisasi Spasial Terhadap Transformasi Wilayah Pinggiran Kota Yogyakarta Indonesia. *Laporan Penelitian Hibah Pekerti*. Yogyakarta: Fakultas Geografi UGM.
- Sinha, M.M.P. (1980) *The Impacts of Urbanisation on Land Use in the Rural Urban Fringe*. New Delhi: Concept Publishing Company.
- Yunus, H.S. (2001) Perubahan Pemanfaatan Lahan di Pinggiran Kota, Kasus di Pinggiran Kota Yogyakarta. *Disertasi*. Yogyakarta. Fakultas Geografi Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta (Tidak dipublikasikan).
-
- _____ (2008) *Dinamika Wilayah Peri Urban, Determinan Masa Depan Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.