
**PERKEMBANGAN PERUMAHAN DI SEKITAR PINTU TOL
UNGERAN
(STUDI KASUS: KELURAHAN KALIREJO DAN KELURAHAN SIDOMULYO,
UNGERAN TIMUR)**

Arifinda Latifa Vesty Adianasta¹, Jamila Kautsary², Mila Karmilah³

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Email: findalatifa@gmail.com

ABSTRAK

Pintu tol Ungaran merupakan akses keluar masuk untuk melewati jalan tol Semarang-Solo. Keberadaan pintu tol Ungaran menyebabkan lokasi di sekitar pintu tol menjadi lokasi yang memiliki daya tarik bagi masyarakat pendatang karena lokasi yang strategis dan aksesibilitas tinggi, dinilai lebih nyaman dibandingkan pusat kota serta memiliki persediaan lahan yang masih mencukupi untuk pembangunan dibandingkan dengan persediaan lahan di pusat Kota Semarang. Daya tarik lokasi sekitar pintu tol Ungaran menyebabkan perkembangan perumahan-perumahan swasta di sekitar pintu tol Ungaran. Perkembangan perumahan-perumahan tersebut menyebabkan perubahan penggunaan lahan disekitar pintu tol Ungaran. Perubahan penggunaan lahan terjadi pada lahan sawah menjadi perumahan-perumahan swasta. Perumahan swasta tersebut antara lain: The Amaya, The Daara serta Perumahan Duta Mas. Keberadaan jalan tol Semarang-Ungaran menyebabkan perkembangan perumahan menuju ke pinggiran kota. Perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran dapat dilihat melalui peta penggunaan lahan tahun 2010 sebelum adanya tol serta tahun 2018 setelah adanya tol. Peta penggunaan lahan tersebut didapat dari digitasi peta citra Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo tahun 2010 serta digitasi peta citra Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo tahun 2018.

Kata kunci: Pintu Tol, Perubahan penggunaan lahan, Perumahan, Aksesibilitas.

ABSTRACT

Ungaran toll gate is an entry and exit access to pass the Semarang-Solo toll road. The existence of the Ungaran toll gate causes the location around the toll gate to become a location that has an appeal to the migrant community because of its strategic location and high accessibility, is considered more convenient than the city center and has a sufficient land supply for development compared to land inventory in the center of Semarang City . The attractiveness of the location around the Ungaran toll gate led to the development of private housing estates around the Ungaran toll gate. The development of these housing complexes caused changes in land use around the Ungaran toll gate. Changes in land use occur in paddy fields to private housing. Private housing include: The Amaya, The Daara and Duta Mas Housing. The existence of the Semarang-Ungaran toll road causes the development of housing towards the suburbs. The development of housing around the Ungaran toll gate can be seen through a map of land use in 2010 before the toll road and 2018 after the toll road. The land use map was obtained from digitizing the image map of Kalirejo Village and Sidomulyo Village in 2010 and the digitization map of the Kalirejo Village and Sidomulyo Village in 2018.

Keywords: Toll Gate, Land use change, Housing, Accessibility.

I. PENDAHULUAN

Pintu tol Ungaran yang berlokasi di Desa Kalipasir, Kelurahan Kalirejo memberikan dampak bagi kawasan sekitarnya salah satunya yaitu perubahan fungsi kawasan yang semula berfungsi sebagai daerah atau kawasan tangkapan air menjadi kawasan untuk kegiatan perekonomian dan permukiman. Perkembangan perumahan tidak terjadi di sepanjang jalan menuju pintu tol Ungaran namun hanya berada di lokasi yang berdekatan dengan pintu tol Ungaran berbeda halnya dengan perkembangan kegiatan perdagangan jasa yang berkembang disepanjang koridor jalan menuju pintu tol Ungaran. Perubahan lahan di Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo mengalami peningkatan sebab terjadi peningkatan permintaan lahan disekitar pintu tol Ungaran yang merupakan dampak dari keberadaan pintu tol Ungaran yang merupakan akses keluar masuk Jalan Tol Semarang-Solo sehingga kawasan sekitar pintu tol Ungaran memiliki aksesibilitas tinggi menuju pusat kota ataupun menuju lokasi penting lainnya (Masykuroh & Rudiarto, 2016).

Perkembangan di Kawasan sekitar pintu tol Ungaran merupakan salah satu rencana strategis pemerintah agar terjadi pemerataan pembangunan di Jawa Tengah. Upaya pemerataan tersebut diwujudkan dengan cara pembangunan jalan tol Semarang-Ungaran yang merupakan bagian dari proyek jalan tol Semarang-Solo. Pembangunan jalan tol Semarang-Solo menyebabkan semakin berkembangnya aktivitas non- hijau di sekitar kawasan. Peningkatan aksesibilitas menjadi daya tarik bagi masyarakat dari luar kawasan memilih tinggal disekitar pintu tol Ungaran. Daya tarik kawasan tersebut dapat dibuktikan dengan masuknya developer perumahan menengah kebawah hingga menengah keatas untuk membangun berbagai macam perumahan di sekitar pintu tol Ungaran (Hartanto & Pradoto, 2014).

Perubahan penggunaan lahan disekitar pintu tol Ungaran disebabkan oleh pembangunan jaringan jalan atau prasarana transportasi. Soedarto dalam (Wicaksono, 2011) menyatakan bahwa salah satu penyebab terjadi perubahan lahan yaitu transportasi. Transportasi yang dimaksud dapat berupa sarana maupun prasarana yang menjadi pertimbangan dalam menentukan lokasi-lokasi aktivitas. Perubahan lahan disekitar pintu tol Ungaran dapat terjadi dengan cepat dikarenakan, kawasan sekitar pintu tol Ungaran menjadi salah satu lokasi suburbanisasi Kota Semarang. Dampaknya yaitu pembangunan perumahan dipinggiran Kota Semarang termasuk sekitar pintu tol Ungaran semakin meningkat (Handayani & Rudiarto, 2014). Perkembangan perumahan disekitar pintu tol Ungaran juga dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah Kabupaten Semarang yang menjadi kawasan Ungaran bagian Timur sebagai pusat kegiatan ekonomi baru dan kawasan permukiman pendukung kawasan metropolitan daerah. Pembangunan perumahan disekitar pintu tol Ungaran harus diawasi serta dikendalikan sebab disekitar pintu tol Ungaran terdapat tebing-tebing yang tidak sesuai untuk kawasan perumahan atau permukiman. Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan maka pertanyaan penelitian yaitu : *“Bagaimana perkembangan perumahan disekitar pintu tol Ungaran?”*

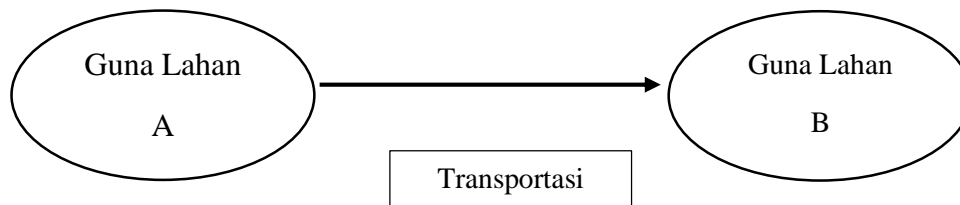
II. TINJAUAN PUSTAKA/ LANDASAN TEORI

A. Interaksi Tata Guna Lahan dengan Transportasi

Transportasi serta tata guna lahan memiliki keterkaitan yang sangat kuat yang menjadi salah satu faktor yang membentuk suatu land use system. Lahan pada suatu kawasan dapat berkembang karena adanya pengembangan atau pembangunan sistem transportasi baik berupa sarana maupun prasarana, sedangkan sistem transportasi tidak akan tersedia jika tidak untuk melayani kepentingan ekonomi ataupun untuk melayani aktivitas pembangunan suatu kawasan. Pemodelan keterkaitan antara sistem transportasi dengan sistem tata guna lahan disebabkan oleh dua variabel yang memiliki hubungan dimana yaitu sistem tata guna (jumlah penduduk, jumlah lapangan kerja, luas lahan untuk suatu aktivitas tertentu, pola penyebaran aktivitas

tertentu, pendapatan & tingkat kepadatan penduduk) serta sistem transportasi (waktu tempuh perjalanan, biaya angkut, pelayanan kenyamanan & keamanan, kehandalan, ketersediaan dll). Ketersediaan jaringan transportasi serta tata guna lahan pada suatu kota tidak dapat terpisahkan satu sama lainnya, kedua hal tersebut berkaitan serta memiliki ketergantungan yang tinggi. Jaringan transportasi dan tata guna lahan bagai dua sisi mata uang logam sebab lokasi yang menjadi tempat keluar masuknya suatu transportasi membutuhkan ruang untuk melakukan fungsi produktif (Azis & Asrul, 2014).

Sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan pada suatu kawasan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) yang saling berkaitan sehingga adanya arus serta pola pergerakan lalu lintas di suatu kawasan. Pergerakan tersebut dapat menyebabkan perkembangan pada tata guna lahan karena adanya prasarana-prasarana baru pula (Tamin, 1997). Tata guna lahan menjadi salah satu faktor yang dapat menyebabkan pergerakan serta perkembangan aktivitas. Perkembangan aktivitas disebabkan oleh adanya bangkitan perjalanan yang menyebabkan adanya fasilitas-fasilitas transportasi sesuai dengan kebutuhan untuk melakukan pergerakan tersebut. Ketersediaan fasilitas-fasilitas transportasi (berupa sarana maupun prasarana dimana salah satunya yaitu jaringan jalan). Bangkitan perjalanan tersebut akan menghubungkan antara tata guna lahan serta perjalanan (Khisty & Lall, 2005).



Gambar 1. Pemodelan Hubungan antara Transportasi dengan Guna Lahan

B. Tata Guna Lahan (Penggunaan Lahan)

Lahan menjadi salah satu faktor penting dalam kehidupan manusia sebab lahan menjadi wadah atau ruang manusia untuk melakukan bermacam aktivitas. Lahan dapat diartikan dari berbagai macam segi. Secara fisik, lahan merupakan wadah atau ruang sebuah hunian sedangkan dari segi ekonomi lahan merupakan sumber daya alam yang memiliki peran penting dalam produksi (Lichfield & Darin, 1980). Penggunaan lahan menurut soegino yaitu penggunaan lahan untuk bermacam aktivitas atau kegiatan manusia yang berkaitan erat dengan lokasi dan keadaan lahan (Soegino, 1987).

Tata guna lahan kerap kali disamakan dengan penggunaan lahan sebab kedua istilah tersebut pada intinya memiliki arti yang sama. Pada berbagai pengertian atau acuan kedua istilah tersebut disebut juga istilah land use planning. Tata guna lahan merupakan kegiatan yang dilakukan pada suatu wilayah atau kawasan untuk menentukan penggunaan lahan agar tertata baik terjadi secara alami maupun direncanakan (Baja, 2012). Tata guna lahan atau dapat disebut juga dengan land use merupakan kegiatan untuk mengatur pemanfaatan lahan yang dibantu oleh sumberdaya manusia atau sumber daya lainnya (Yosita et al., 2015). Tata guna tanah pada suatu kota dibagi untuk beberapa macam kegiatan seperti untuk peran kota, kawasan tempat tinggal atau permukiman, kawasan tempat kerja dan rekreasi (Jayadinata, 1999).

C. Perkembangan Pinggiran Kota

Perkembangan di pinggiran kota merupakan dampak dari adanya gerakan sentrifugal dari pusat kota serta adanya kebijakan dari pemerintah. Perkembangan pinggiran kota disebabkan oleh munculnya permukiman-permukiman baru serta adanya pembangunan infrastruktur pada kawasan tersebut, oleh karena ini kawasan yang termasuk dalam pinggiran kota merupakan

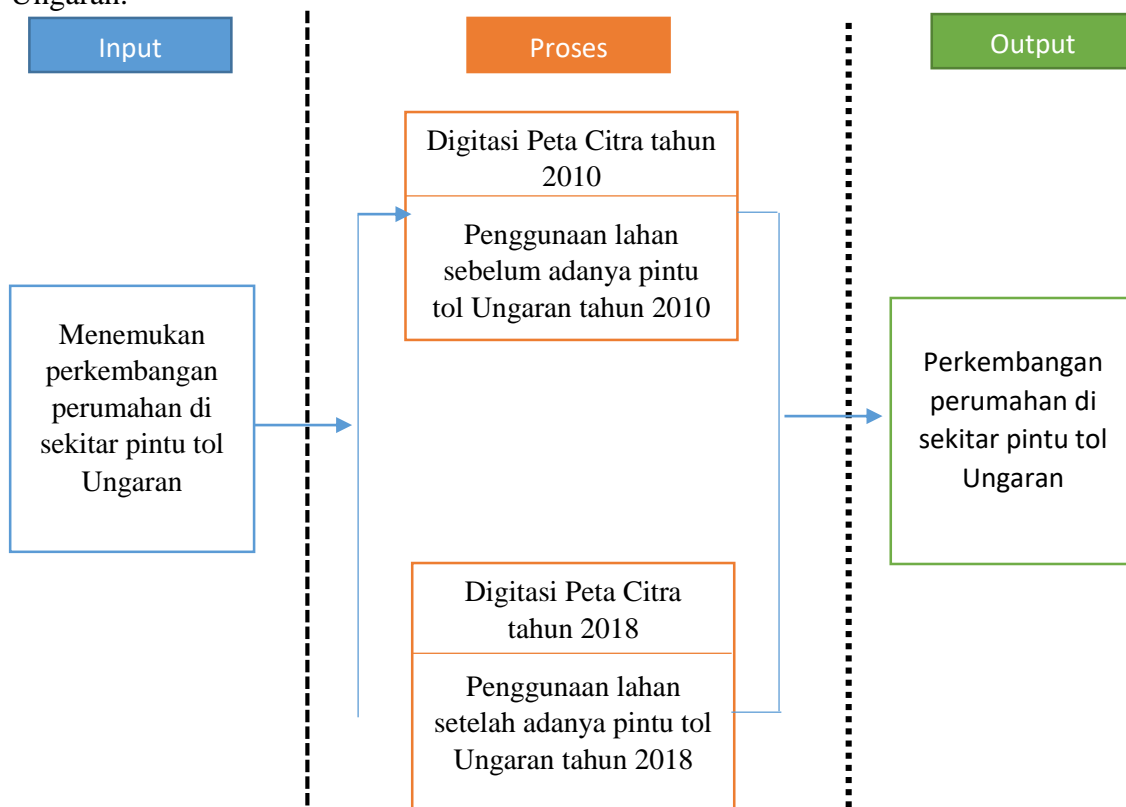
lokasi yang berpotensi untuk berkembangnya pembangunan. Penggunaan lahan di pinggiran kota dipengaruhi oleh empat kekuatan yaitu: (1) kekuatan sentrifugal; (2) kekuatan sentripetal; (3) kekuatan lateral; dan (4) kekuatan *in-situ*.

Kekuatan sentrifugal yaitu kekuatan dimana daerah pinggiran memiliki kekuatan untuk menarik gerakan penduduk dari bagian kota menuju pinggiran kota. Kekuatan sentripetal yaitu kekuatan dimana penduduk luar kota akan tertarik menuju ke bagian dalamnya. Kekuatan lateral yaitu kekuatan yang berdampak penduduk bergerak yang berasal dari pinggiran kota yang bersangkutan. Kekuatan *in-situ* yaitu kekuatan yang berdampak pada terjadinya perubahan lahan, yang berasal dari kawasan yang sama (Yunus, 2001).

III. METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metodologi kauntitatif dengan pendekatan rasionalistik. Penelitian kuantitatif menggunakan teknik analisis yang bersifat kuantitatif atau statistik. Penelitian kuantitatif sebagian besar diterapkan pada suatu populasi atau sampel tertentu yang representatif, bersifat deduktif yang bertujuan untuk menjawab rumusan masalah dengan berpedoman pada suatu konsep atau teori tertentu (Bahri & Zamzam, 2014). Paradigma rasionalistik merupakan suatu metode penelitian yang bertujuan untuk mengetahui suatu kebenaran informasi mengenai keilmuan dengan menggunakan pedoman pola berpikir yang cermat, nalar yang tajam serta kekuatan logika argumentasi dalam mengolah data, melakukan analisis penelitian ataupun dalam memaparkan hasil dari penelitiannya (Bawani et al., 2011).

Jumlah responden penelitian dihitung menggunakan rumus Isacc dan Michael dimana teradapat 245 Responden. Teknik analisis yang digunakan untuk menemukan adanya perkembangan perumahan-perumahan baru di dekat pintu tol Ungaran menggunakan perbandingan penggunaan lahan sebelum adanya pintu tol Ungaran tahun 2010 dengan penggunaan lahan setelah pintu tol Ungaran beroperasi yaitu tahun 2018 dengan menggunakan peta citra. Parameter penelitian yang digunakan yaitu penggunaan lahan sebelum dan sesudah adanya pintu tol Ungaran untuk mengetahui perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran.



Gambar 1. Kerangka Analisis Penelitian

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perubahan Lahan

Penggunaan lahan di Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo dibagi menjadi enam jenis pada tahun 2010 sebelum adanya pintu tol Ungaran yaitu terdiri dari perkebunan, perumahan, sawah, semak belukar, tegalan/ladang serta perdagangan jasa. Pada tahun 2018 dibagi menjadi delapan jenis pemanfaatan lahan yang terdiri dari perkebunan, perumahan, sawah, semak belukar, tegalan, alun-alun, perdagangan jasa serta lahan yang dimanfaatkan untuk gerbang tol. Penggunaan lahan tahun 2010 serta tahun 2018 pada kedua kelurahan mengalami perkembangan, hal tersebut dapat dilihat dari jenis pemanfaatan lahan yang semakin beragam pada tahun 2018 setelah pintu tol Ungaran beroperasi. Pemanfaatan lahan baru yang muncul setelah pintu tol Ungaran beroperasi yaitu lahan yang dimanfaatkan untuk Alun-alun serta lahan yang digunakan untuk gerbang tol.

Perubahan lahan dapat terjadi karena adanya perubahan lahan pemanfaatan lahan baik secara permanen ataupun hanya sementara. Perubahan lahan terjadi karena meningkatnya penggunaan lahan jenis tertentu yang menyebabkan menurunnya penggunaan lahan jenis lainnya. Perubahan penggunaan lahan yang terjadi Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo disebabkan oleh semakin meningkatnya luas lahan yang dimanfaatkan untuk perumahan yang menyebabkan luas lahan sawah mengalami penurunan. Luas lahan yang dimanfaatkan untuk perumahan pada tahun 2010 sebesar 80,49 Ha kemudian mengalami peningkatan menjadi 95,05 Ha pada tahun 2018. Luas lahan sawah mengalami penurunan dimana semula memiliki luas sebesar 60,78 Ha pada tahun 2010 menjadi 40,68 Ha pada tahun 2018.

Tabel 1. Penggunaan Lahan

No	Penggunaan Lahan	Luas Lahan Sebelum Adanya Pintu Tol Tahun 2010 (Ha)	Luas Lahan Setelah Adanya Pintu Tol Tahun 2018 (Ha)	Perubahan Lahan
1	Perkebunan/Kebun	110.12	108.97	-1.15
2	Perumahan	80.49	95.05	+14.55
3	Sawah	60.78	40.68	-20.10
4	Semak Belukar	21.76	20.96	-0.79
5	Tegalan/Ladang	82.55	76.41	-6.13
6	Alun-alun	0.00	4.83	+4.83
7	Perdagangan Jasa	3.76	10.38	+6.63
8	Gerbang Tol	0.00	2.17	+2.17
Total		359.45	359.45	

Sumber : Hasil analisis, 2019

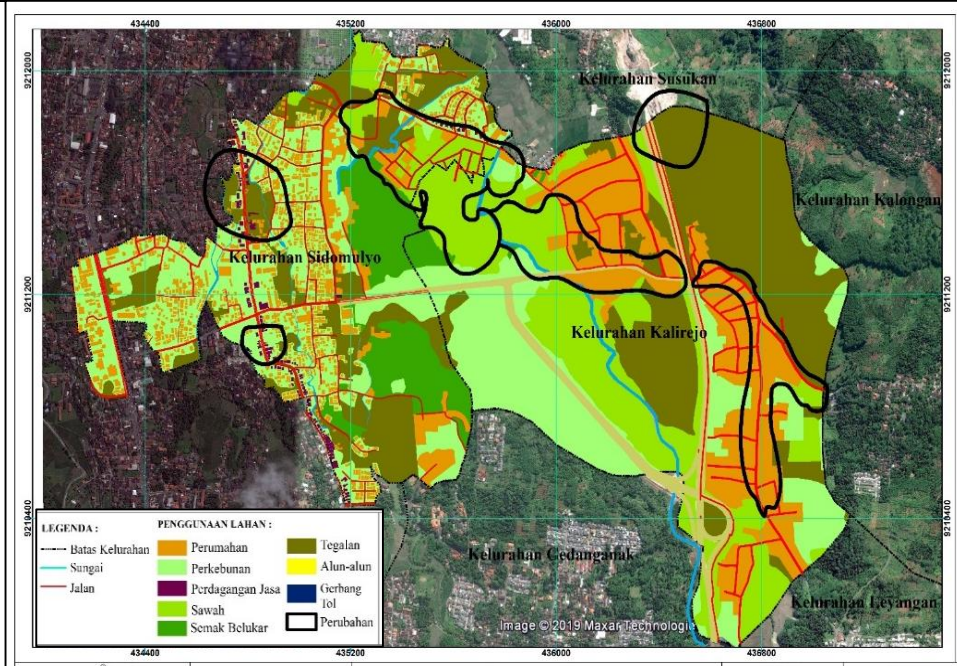
Keterangan :

(-) : Luas lahan mengalami penurunan

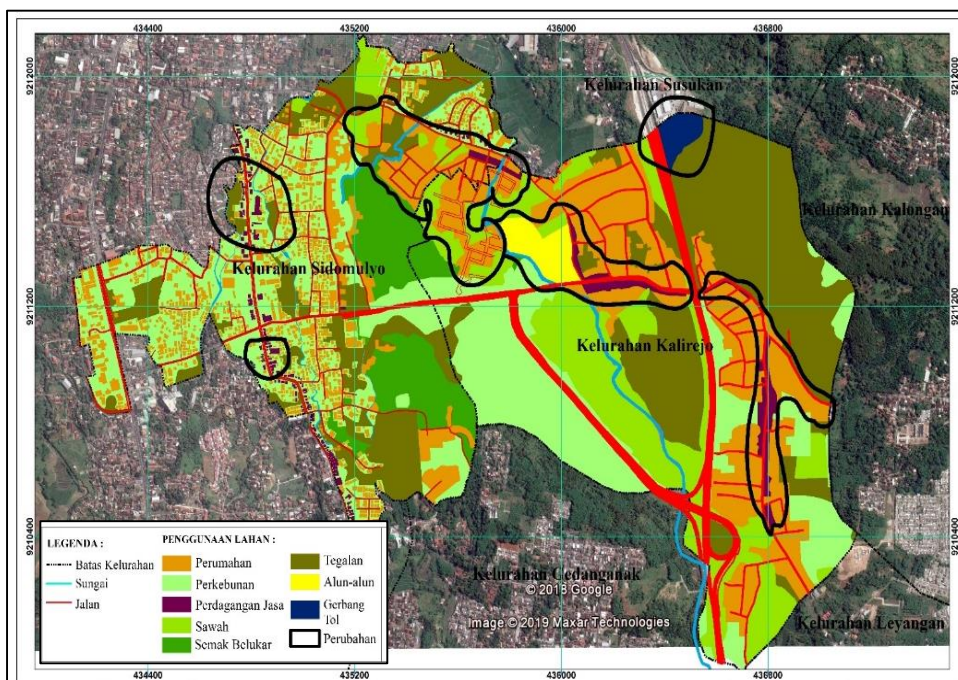
(+) : Luas lahan mengalami peningkatan

Penggunaan lahan yang mengalami penambahan luas yaitu lahan yang dimanfaatkan untuk perumahan, Alun-alun, perdagangan jasa serta gerbang tol.

Penambahan luas yang paling tinggi yaitu lahan yang digunakan untuk perumahan yang mengalami penambahan luas sebesar 14,55 Ha. Peningkatan luas suatu jenis pemanfaatan lahan akan menyebabkan penurunan luas pada pemanfaatan lahan lainnya seperti halnya penggunaan lahan di Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo dimana peningkatan luas perumahan menyebabkan penurunan luas sawah hingga 20,10 Ha. Penurunan luas lahan juga terjadi pada lahan perkebunan, semak belukar serta tegalan atau ladang. Penggunaan lahan kedua kelurahan sebelum dan setelah adanya pintu tol Ungaran dapat dilihat pada gambar 3 dan gambar 4.



Gambar 2. Penggunaan lahan tahun 2010



Gambar 3. Penggunaan lahan tahun 2018

B. Perkembangan Perumahan

Perumahan yang terdapat di sekitar pintu tol antara lain yaitu : The Amaya, Perumahan Sidosari, Griya Duta Mas serta The Daara The Daara Sidosari Townhouse. The Amaya merupakan perumahan mewah dengan berbagai macam fasilitas didalamnya yang terdiri dari 7 tipe rumah serta merupakan perumahan yang paling luas karena memiliki sebanyak 200-300 rumah dan akan terus meningkat apabila terdapat permintaan sebab pembangunan rumah akan dilakukan apabila terdapat permintaan sehingga tidak menutup kemungkinan jumlah rumah di The Amaya akan terus bertambah jika permintaan serta lahan masih tersedia.

The Daara Sidosari Townhouse merupakan salah satu perumahan mewah yang terdapat di dekat pintu tol Ungaran sebab perumahan ini telah dilengkapi dengan beberapa fasilitas didalamnya. The Daara Sidosari Townhouse memiliki 80 rumah dengan keamanan yang ketat yang bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi penghuni yang memilih tinggal di The Daara Sidosari Townhouse, seperti halnya The Amaya penghuni perumahan ini merupakan masyarakat pendatang dari kota/kabupaten lain. Perumahan yang berada di sekitar pintu tol Ungaran berikutnya yaitu Perumahan Sidosari. Perumahan Sidosari merupakan perumahan paling lama berdiri yang telah dibangun sejak tahun 1980 dengan jumlah rumah hanya belasan rumah semakin lama semakin meningkat hingga saat ini berjumlah 33 rumah, masyarakat yang tinggal di perumahan ini merupakan masyarakat pendatang dari berbagai daerah antara lain Solo, Wonogiri, Kudus, Ngawi serta kota/kabupaten lainnya yang memilih untuk bekerja di Kabupaten Semarang atau sekitarnya.

Perumahan yang terakhir yaitu Griya Duta Mas telah dibangun sejak tahun 2013 sebelum pintu tol Ungaran beroperasi namun pada awal pembangunan jumlah perumahan hanya belasan kemudian mengalami peningkatan setelah pintu tol Ungaran beroperasi, hingga saat ini terdapat 24 unit rumah. Penghuni perumahan Griya Duta Mas sama seperti penghuni perumahan lain di sekitar pintu tol Ungaran yang merupakan masyarakat pendatang sedang alasan yang sama seperti pekerjaan yang ada di Kabupaten Semarang atau bekerja di pusat Kota Semarang serta terdapat beberapa pesiunan yang awalnya tinggal di pusat Kota Semarang yang memilih pindah di pinggiran kota karena lingkungan yang lebih tenang dan nyaman, serta terdapat dua WNA (Warga Negara Asing) yang tinggal di perumahan ini yang berasal dari Jerman.

Hasil rekapitulasi data menyatakan jika sebegini besar responden berpendapat bahwa perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran terjadi di sepanjang jalan menuju pintu tol Ungaran, bahkan terdapat satu perumahan yang berada di dua kelurahan yang berbeda karena perumahan terletak di perbatasan kedua kelurahan tersebut. Pendapat lainnya yaitu keberadaan pintu tol hanya berdampak pada munculnya perumahan-perumahan baru di lokasi yang berdekatan dengan pintu tol saja.

Responden yang menyatakan bahwa perumahan baru berkembang di sepanjang jalan utama menuju pintu tol Ungaran sebesar 60%. Pernyataan tersebut disampaikan oleh masyarakat sekitar pintu tol karena perumahan baru tersebut tidak hanya berkembang pada satu kelurahan saja melainkan beberapa kelurahan, namun penelitian kali ini membahas hanya dua kelurahan yaitu Kelurahan Kalirejo dan Kelurahan Sidomulyo karena kedua kelurahan tersebut paling dekat dengan pintu tol. Perumahan baru tersebut muncul di sepanjang jalan menuju pintu tol tidak hanya di kedua kelurahan tersebut, namun karena kedua kelurahan tersebut berada paling dekat dengan pintu tol maka berkembangnya perumahan-perumahan baru lebih terlihat dibandingkan dengan lokasi lainnya.

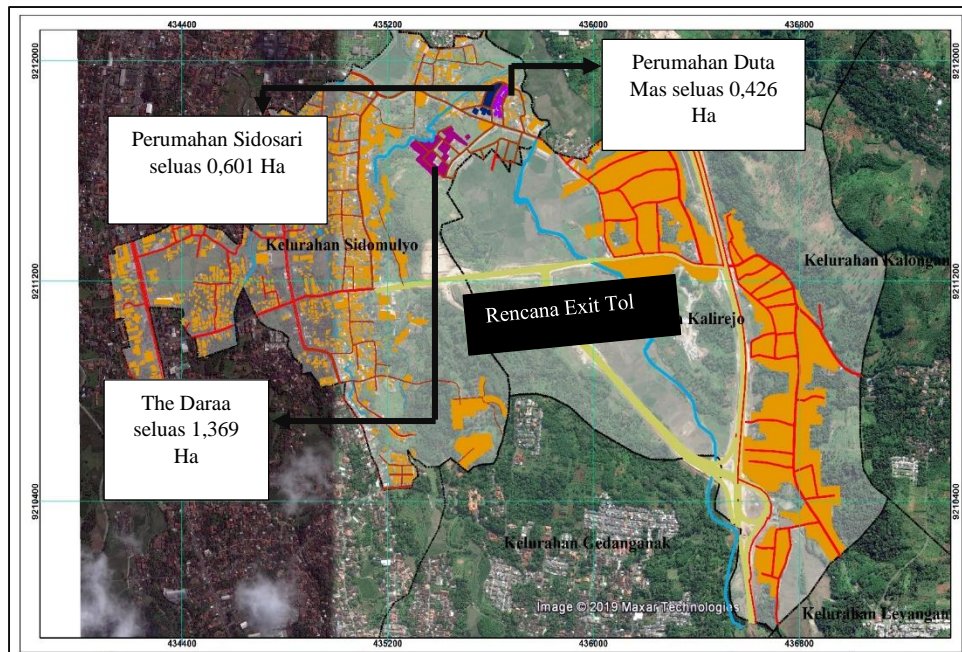
Pembangunan perumahan telah dilakukan sebelum pintu tol Ungaran beroperasi karena developer yakin jika lokasi sekitar pintu tol merupakan lokasi yang strategis untuk membangun perumahan karena tol Ungaran menghubungkan kawasan dengan pusat kota serta kota/kabupaten sekitarnya. Perumahan yang telah ada sebelum pintu tol Ungaran beroperasi

yaitu perumahan Sidosari, The Daara Sidosari Townhouse serta Griya Duta Mas. Perumahan Sidosari telah berdiri sejak tahun 1980 sedangkan perumahan The Daara Sidosari serta perumahan Griya Duta Mas dibangun pada tahun 2010 ketika jalan tol Semarang-Ungaran memasuki tahap konstruksi sehingga pintu tol Ungaran belum beroperasi. Perkembangan perumahan-perumahan baru di sekitar pintu tol Ungaran telah terangkum pada tabel dibawah ini :

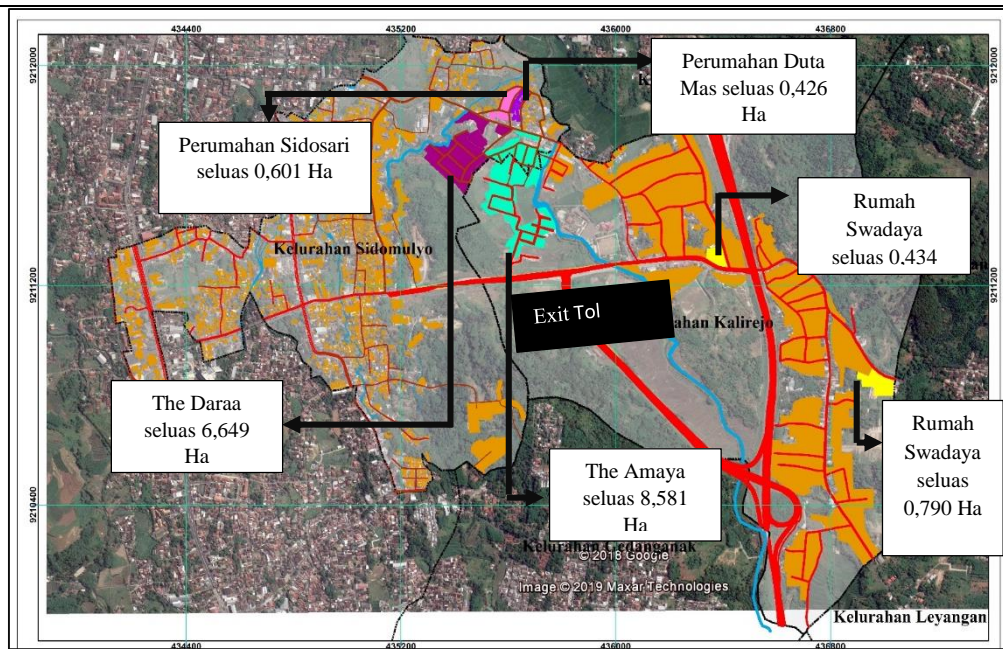
Tabel 2. Perkembangan Perumahan Sekitar Pintu Tol Ungaran

No	Nama Perumahan	Tahun Berdiri	Jumlah Perumahan Sebelum Pintu tol beroperasi (2010)	Jumlah Perumahan Setelah Pintu Tol beroperasi (2018)	Luas Lahan Ha (2010)	Luas Lahan Ha(2018)
1	The Amaya	2014	0	> 200 rumah	0	8.581
2	The Daara	2010	20 rumah	80 rumah	1.369	6.649
3	Griya Duta Mas	2010	24 rumah	24 rumah	0.426	0.426
4	Sidosari	1980	33 rumah	33 rumah	0.601	0.601
5	Perumahan Swadaya	-	-	-	76.694	77.918

Sumber : Hasil Analisis, 2019



Gambar 4. Perkembangan Perumahan Tahun 2010



Gambar 5. Perkembangan Perumahan Tahun 2018

Perumahan The Amaya merupakan perumahan perumahan swasta terluas dengan luas 8,581 Ha. Perumahan The Amaya dibangun sejak tahun 2014 setelah pintu tol Ungaran beroperasi. The Amaya merupakan perumahan dengan jumlah rumah terbanyak yaitu > 200 unit rumah dimana jumlah rumah akan terus bertambah setiap tahunnya karena permintaan rumah terus meningkat. Perumahan The Daraa dibangun sejak tahun 2010 semula hanya terdiri dari 20 rumah namun terus bertambah hingga sebanyak 80 rumah pada tahun 2018. Perumahan The Amaya dan The Daraa merupakan perumahan-perumahan yang mewah dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas lengkap didalamnya. Perumahan lainnya yaitu perumahan Duta Mas yang telah dibangun sejak tahun 2010 dengan jumlah rumah sebanyak 24 rumah, namun perumahan ini tidak mengalami penambahan jumlah rumah hingga tahun 2018 yang memiliki luas 0,426 Ha. Perumahan lainnya yaitu Perumahan Sidosari yang telah dibangun sejak 1980. Perumahan Sidosari telah ada sejak lama sebelum adanya pintu tol Ungaran. Perumahan Sidosari dahulu disediakan untuk pegawai-pegawai yang berkeja di pemerintahan Kabupaten Semarang khususnya pegawai-pegawai yang berasal dari luar Kabupaten Semarang. Perkembangan perumahan tidak hanya hanya pada perumahan swasta namun juga terdapat perkembangan pada rumah swadaya dimana pada tahun 2010 memiliki luas sebesar 76,694 Ha kemudian bertambah luas menjadi 77,981 Ha pada tahun 2018.

Perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran disebabkan oleh banyaknya masyarakat yang berasal dari pusat Kota Semarang maupun masyarakat yang berasal dari kabupaten/kota sekitar memilih menetap di sekitar pintu tol Ungaran. Perkembangan perumahan-perumahan baru di sekitar pintu tol Ungaran merupakan salah satu contoh perkembangan perumahan di pinggiran kota yang disebabkan oleh adanya pembangunan jaringan jalan tol Semarang-Ungaran yang menjadi penghubung kawasan dengan pusat Kota Semarang. Keberadaan pintu tol yang menjadi penghubung lokasi dengan pusat kota ataupun dengan kabupaten/kota lain berdampak pada meningkatnya aksesibilitas kawasan sehingga menjadi nilai tambah kawasan yang menarik bagi masyarakat pendatang. Perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran juga disebabkan oleh lokasi kawasan yang strategis berdekatan dengan pintu tol Ungaran yang merupakan satu-satunya akses untuk keluar masuk

tol Semarang-Solo, selain itu kawasan sekitar pintu tol Ungaran lebih nyaman, memiliki persediaan lahan yang masih mencukupi untuk dilakukan pembangunan dibandingkan dengan pusat kota Semarang sehingga perkembangan perumahan-perumahan cenderung menuju pinggiran kota.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

Perkembangan perumahan di sekitar pintu tol Ungaran disebabkan oleh banyaknya jumlah masyarakat pendatang yang menyebabkan meningkatnya pembangunan perumahan-perumahan swasta. Lokasi di sekitar pintu tol Ungaran memiliki daya tarik bagi masyarakat pendatang antara lain lokasi yang memiliki aksesibilitas tinggi, lokasi yang strategis, nyaman serta persediaan lahan yang masih mencukupi dibandingkan pusat kota Semarang. Perumahan-perumahan baru yang berkembang di dekat pintu tol antara lain The Amaya yang dibangun sejak tahun 2014 dimana pada awal pembangunan hanya terdiri dari puluhan rumah yang terus mengalami peningkatan hingga > 200 unit rumah pada tahun 2018. Perumahan The Amaya memiliki luas sekitar 8,581 Ha. Perumahan lain yang mengalami perkembangan yaitu The Daraa. Perumahan The Daraa dibangun sejak tahun 2010, dimana awal pembangunan hanya terdiri dari 20 unit rumah dengan luas perumahan sekitar 1,369 Ha. Perumahan The Daraa mengalami perkembangan hingga memiliki luas 6,649 Ha pada tahun 2018 dengan jumlah rumah sebanyak 80 unit rumah. Perkembangan perumahan-perumahan baru disekitar pintu tol Ungaran merupakan salah satu contoh perkembangan perumahan dipinggiran Kota Semarang yang disebabkan oleh adanya pembangunan jaringan jalan baru yaitu jalan tol Semarang-Ungaran sehingga aksesibilitas kawasan meningkat. Peningkatan aksesibilitas nilai dari mudahnya akses menuju pusat Kota Semarang ataupun menuju lokasi-lokasi penting lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, R., & Asrul. (2014). *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. CV Budi Utama.
- Bahri, S., & Zamzam, F. (2014). *Model Penelitian Kuantitatif Berbasis SEM-Amos*. CV Budi Utama.
- Baja, S. (2012). *Perencanaan Tata Guna Lahan dalam Pengembangan Wilayah, Pendekatan Spasial & Aplikasinya*. CV. Andi Offset.
- Bawani, I., Zaini, A., Muzakki, A., Jazil, S., Biyanto, & Hilmy, M. (2011). *Pesantren Buruh Pabrik Pemberdayaan Buruh Pabrik Berbasis Pendidikan Pesantren*. PT. LKiS Yogyakarta.
- Handayani, W., & Rudiarto, I. (2014). Dynamics of Urban Growth in Semarang Metropolitan-Central Java: An Examination based on built-up area and population change. *Journal of Geography and Geology*, 6(4), 80.
- Hartanto, A. A., & Pradoto, W. (2014). *Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Perubahan Pola Dan Struktur Ruang Kawasan Sidomulyo , Ungaran Timur*. 3(4).
- Jayadinata, T. J. (1999). *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. ITB.
- Khisty, C. J., & Lall. (2005). *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1*. Erlangga.
- Lichfield, N., & Darin, D. (1980). *Land Policy in Planning*. George Allen & Unwin LTD. United Kingdom.
- Masykuroh, D. K., & Rudiarto, I. (2016). *Changes of Land Use And Price In The Ungaran Toll-Gate Area*. 53–66.
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.
- Wicaksono, T. (2011). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perubahan Pemanfaatan Perumahan Untuk Tujuan Komersil Di Kawasan Tlogosari Kulon, Semarang*.

Universitas Diponegoro.

Yosita, L., Nurcahya, Y., & Hartanti, D. (2015). *Strategi Perencanaan dan Perancangan Perumahan Pada Era Kontemporer*. CV Budi Utama.

Yunus, H. S. (2001). *Struktur Ruang Kota*. Pustaka Pelajar.