PERKEMBANGAN AKTIVITAS DI WILAYAH SEKITAR KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SUMATERA DAN TOL KOTA BARU

Syahrir Muhammad, Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T. dan Shahnaz Nabila Fuady S.T., M.T.

Institut Teknologi Sumatera, Jalan Terusan Ryacudu Desa way Huwi,
Jati Agung, Lampung Selatan
Email : syahrir.m09@gmail.com

ABSTRAK

Adanya suatu pusat kegiatan yang baru akan memengaruhi aktivitas-aktivitas yang ada, dan aktivitas tersebut membutuhkan adanya jaringan jalan dan guna lahan yang mendukung berkembangnya aktivitas tersebut. Semakin bermunculannya aktivitas-aktivitas dan jaringan yang baru akan semakin membuat suatu wilayah menjadi semakin berkembang. Hal tersebut didasari berdasarkan Teori Manheim sendiri bahwa terdapat keterkaitan antara sistem transportasi, pergerakan, dan aktivitas. Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat diukur melalui besaran guna lahan semakin berkembangnya ketiga komponen tersebut maka perkembangan wilayah tersebut semakin berkembang. Keberadaan ITERA dan Tol Kota memberikan cukup pengaruh terhadap wilayah di sekitarnya. Dengan meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk dari tahun ke tahun juga menjadi salah satu alasan adanya perguruan tinggi serta jaringan tol tersebut. Adanya suatu pusat kegiatan yang baru pada suatu wilayah pada dasarnya akan memberikan suatu dampak atau pengaruh pada wilayah di sekitarnya seperti pada kasus dalam penelitian kali ini yaitu dengan adanya ITERA dan ditambah dengan Tol Kota Baru yang memberikan pengaruh pada wilayah sekitarnya terutama dalam bidang tata guna lahan. Dengan sebelum adanya ITERA pada awalnya masih banyak sekali lahan yang ada di dominasi oleh lahan kosong, namun setelah adanya ITERA perlahan berubah menjadi lahan terbangun yang semakin lama meningkatkan nilai dari guna lahan - guna lahan yang ada pada wilayah tersebut. Pertumbuhan guna lahan harus di dukung oleh jaringan jalan yang memadai. Hal tersebut tentu saja mendukung dalam pertumbuhan dan perkembangan aktivitas guna lahan yang ada di sekitarnya karena dengan semakin berkembangnya jaringan jalan tersebut mengakibatkan tingkat mobilitas atau pegerakan pada jalan tersebut menjadi semakin besar. Sehingga dengan semakin baik dan berkembangnya jaringan jalan, maka guna lahan yang ada di sekitarnya akan semakin valuable dan membuat aktivitas yang ada pada wilayah studi menjadi semakin berkembang. Dengan semakin berkembangnya pusat kegaiatan tersebut maka dengan di dukung oleh aspek aspek yang telah di paparkan sebelumnya perkembangan aktivitas pun berpotensi akan semakin berkembang pada wilayah studi tersebut di setiap tahunnya.

Kata Kunci: Perkembangan aktivitas, Guna Lahan, ITERA, Tol Kota Baru

ABSTRACT

The emergence of a new activity center will affect existing activities, and these activities require a network of roads and land uses that support the development of these activities. The more emergence of new activities and networks, the more an area will be developed. This is based on Manheim's own theory that there is a link between the transportation system, movement and activity. The large demand for transportation is related to the socio-economic activities of the community, namely a system of activities that can usually be measured by the size of the land use, the more the three components are developed, the development of the area is growing. The existence of ITERA and the City Highway has quite an influence on the surrounding area. The increasing population growth from year to year is also one of the reasons for the existence of the higher education institution and toll road network.The existence of a new activity center in an area will basically have an impact or influence on the surrounding area as in the case in this research, namely with the presence of ITERA and added with the Kota Baru Toll Road which has an influence on the surrounding area, especially in the field of land use . Before the existence of ITERA, at first there was still a lot of land that was dominated by empty land, but after the existence of ITERA it slowly changed to built-up land which gradually increased the value of land uses in the area. Land use growth must be supported by an adequate road network. This of course supports the growth and development of land use activities in the vicinity because the more development of the road network results in a greater level of mobility or movement on the road. So that the better and more developed the road network, the land use in the vicinity will be increasingly valuable and will make the existing activities in the study area more developed. With the development of the activity center, supported by the aspects that have been previously described, the development of activities has the potential to further develop in the study area every year

Keywords: Activity development, Land Use, ITERA, Kota Baru Toll Road

A. PENDAHULUAN

Pada dasarnya struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan serta sistem prasarana maupun sarana. Semua hal itu berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial-ekonomi yang secara hirarki berhubungan fungsional. Unsur pembentuk struktur tata ruang kota terdiri dari pusat kegiatan, kawasan fungsional, dan jaringan jalan (Nia K. Pontoh & Iwan Setiawan, 2008). Adanya suatu pusat kegiatan dan jaringan yang baru pada suatu wilayah tentunya sangat berkaitan dan memengaruhi perkembangan pada wilayah tersebut. Munculnya suatu pusat kegiatan yang baru akan memengaruhi aktivitas-aktivitas yang ada, dan aktivitas tersebut membutuhkan adanya jaringan jalan dan guna lahan yang mendukung berkembangnya aktivitas tersebut. Semakin bermunculannya aktivitas-aktivitas dan jaringan yang baru akan semakin membuat suatu wilayah menjadi semakin berkembang. Hal tersebut didasari berdasarkan Teori Manheim sendiri bahwa terdapat keterkaitan antara sistem transportasi, pergerakan, dan aktivitas. Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktivitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat

diukur melalui besaran guna lahan semakin berkembangnya ketiga komponen tersebut maka perkembangan wilayah tersebut semakin berkembang (Andriansyah, 2015).

Perkembangan kampus ITERA kian tahun semakin berkembang baik dari segi sarana prasarana kampus maupun civitas akademika nya. Tidak sedikit mahasiswa ITERA yang berasal dari luar Lampung bahkan dari luar Pulau Sumatera seperti dari Banten, JABODETABEK, Bandung dan lainnya. Tak hanya mahasiswa, tenaga didik nya pun sama banyaknya yang berasal dari luar Provinsi Lampung. Hal tersebut membuat wilayah sekitar Kampus ITERA menjadi semakin ramai dengan keberadaanya para pendatang yang berasal dari luar Provinsi Lampung, dan membuat semakin bertambahnya aktivitas seperti rumah kos-kosan maupun kontrakan bagi civitas akademi ITERA, bertambahnya kegiatan perdagangan dan jasa seperti rumah makan, fotocopy, laundry dll. Hal tersebut menunjukkan dengan adanya Kampus ITERA dan Tol Kota Baru membuat aktivitas di wilayah sekitarnya semakin lama semakin ramai.

Salah satu ruas jalan Tol Trans Sumatera yang berada di Provinsi Lampung adalah Tol Kota Baru. Tol Kota Baru ini terletak di Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan. Tol ini menghubungkan langsung wilayah sekitar pusat Kota Bandar Lampung dengan jalan tol. Di wilayah sekitar gerbang tol ini terdapat banyak aktivitas seperti perdagangan dan jasa, permukiman, pendidikan dll. Dengan adanya keberadaan jalan tol di wilayah tersebut tentunya akan berdampak atau berpengaruh terhadap aktivitas-aktivitas yang ada di sekitar jalan tol. Selain berpengaruh terhadap beberapa jenis aktivitas, keberadaan jalan tol tersebut juga berpengaruh terhadap perkembangan karakteristik jalan-jalan utama penghubung gerbang tol yaitu Jalan Mayjen H.M. Ryacudu, Jalan Terusan Ryacudu, Jalan Airan Raya, Jalan Endro Suratmin, dan Jalan Senopati. Dengan keberadaan Tol Kota Baru ini, jumlah kendaraan yang berlalu lalang di Jalan Mayjen H.M Ryacudu menjadi semakin banyak terutama jenis kendaraan kelas berat seperti bus-bus antar provinsi, dan truk-truk besar. Semakin banyaknya kendaraan kelas berat yang melewati jalan tersebut, mengakibatkan kondisi fisik jalan-jalan utama disekitar Kampus ITERA dan Tol Kota Baru mengalami beberapa kerusakan. Oleh karena itu, hal tersebut dapat memungkinkan hierarki jalan-jalan utama di sekitar Kampus ITERA dan Tol Kota Baru akan mengalami perubahan menjadi hierarki jalan yang lebih tinggi yaitu jalan yang dapat menampung kendaraan dengan lebih banyak.

Melihat kondisi esksisting yang ada di mana semakin berkembang dan besarnya Kampus ITERA serta semakin ramai nya pengguna Tol Kota Baru, wilayah sekitar ITERA dan Tol Kota Baru pun juga semakin berkembang dengan melihat semakin banyaknya aktivitas-aktivitas baru yang bermunculan dan semakin berkembangnya jaringan-jaringan jalan pendukung aktivitas tersebut. Oleh karena itu dari penelitian ini peneliti ingin membuktikan teori yang ada, peneliti ingin meneliti dan mengetahui bagaimana perkembangan aktivitas yang ada di wilayah sekitar ITERA dan Tol Kota baru dari sebelum adanya ITERA dan Tol Kota baru hingga setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru.

METODE PENELITIAN

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis spasial. Analisis deskriptif merupakan metode untuk menganalisis suatu data dengan mendeskripsikan data tanpa bermaksud membuat kesimpulan dari suatu data tersebut. Anaisis deskriptif ini digunakan untuk mendeskripsikan sebaran aktivitas eksisting yang terdapat di wilayah studi baik sebelum dan setelah adanya ITERA dan Tol Kota baru. Data

yang digunakan untuk dianalisis pada sasaran ini yaitu berupa list aktivitas dan jenis aktivitas yang terdapat di wilayah studi dari hasil survey blok, serta data hasil wawancara yang dilakukan terhadap narasumber terpilih. Data yang dianalisis pada analisis deskriptif ini yaitu deskripsi mengenai sebaran aktivitas yang ada di wilayah studi saat sebelum dan sesudah adanya ITERA dan Tol Kota Baru yang di dapat dari hasil pengumpulan data teknik observasi survey blok dan data hasil wawancara kepada narasumber yang bermukim di wilayah studi yang mana dalam pengumpulan data wawancara terusebut menggunakan metode *purposive sampling.* Adapun kriteria pemilihan narasumber yaitu sebagai berikut

1. Perangkat pemerintah setempat (Camat, Lurah, Ketua RT/LK)
2. Tokoh masyarakat atau masyarakat yang cukup dikenal di wilayah tersebut.
3. Masyarakat setempat yang bermukim dari sebelum adanya pembangunan ITERA dan Jalan Tol Kotabaru.
4. Masyarakat setempat yang bermukim kurang lebih 5 tahun dari tahun sekarang.

Kemudian juga digunakan untuk mengidentifikasi bagaimana perkembangan jaringan jalan utama pada wilayah studi. Perkembangan tersebut dilihat dari perkembanganan jenis perkerasan pada kondisi jalan tersebut dan tingkat kemantapan jalan dari tahun ketahun, baik dari sebelum hingga setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Analisis ini juga digunakan untuk mendeskripsikan bagaimana perkembangan aktivitas yang ada di wilayah studi berdasarkan hasil analisis dari ketiga sasaran yang ada pada penelitian kali ini. Selanjutnya juga menggunakan analisis spasial yaitu mengenai peta perubahan dan perkembangan aktivitas guna lahan di wilayah studi dari sebelum hingga setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Analisis spasial yaitu suatu teknik/proses yang melibatkan sejumlah hitungan dan evaluasi logika matematis dalam rangka menemukan hubungan atau pola yang terdapat diantara unsur-unsur spasial (Hera Agustina, 2018) . Hasil analisis data spasial sangat bergantung pada lokasi objek yang bersangkutan atau yang sedang dianalisis. Analisis spasial juga dapat diartikan sebagai teknik-teknik yang digunakan untuk meneliti dan mengeksplorasi data dari perspektif keruangan. Analisis spasial digunakan untuk memetakan bagaimana perubahan dan perkembangan aktivitas guna lahan di wilayah studi dari sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru hingga setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Bahan atau data yang digunakan sebagai dasar dalam analisis ini yaitu data hasil observasi wilayah studi dan SHP guna lahan di wilayah studi. SHP guna lahan digunakan sebagai data yang digunakan dalam pembuatan peta perkembangan aktivitas guna lahan di wilayah studi, sementara data hasil observasi atau pengamatan langsung di wilayah studi digunakan sebagai pembanding antara aktivitas guna lahan dalam bentuk peta dengan kondisi eksisting aktivitas guna lahan yang terdapat di wilayah studi**.**

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Sebaran Aktivitas Eksisting Sebelum dan Sesudah adaya ITERA dan Tol Kota Baru

Berdasarkan hasil pengumpulan hingga pengolahan data yang telah dilakukan pada wilayah studi diketahui bagaiman sebaran aktivitas eksisting di wilayah studi saat sebelum dan setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Berdasarkan hasil wawancara bersama masyarakat diketahui bahwa sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, wilayah sekitar ITERA masih didominasi oleh lahan non terbangun seperti lahan pertanian dan lahan perkebunan. Hal tersebut juga selaras dengan aktivitas masyarakat yang masih memenuhi

kebutuhannya sehari – hari dengan bertani. Namun setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru, berdasarkan data hasil observasi dan wawancara diketahui bahwa terjadi perubahan dari segi penggunaan lahan pada wilayah studi, di mana yang semula lahan yang ada didominasi oleh lahan non terbangun sekarang berubah menjadi lahan terbangun berupa aktivitas perdagangan dan jasa, permukiman, sarana pelayan umum dll. Adapun data mengenai sebaran aktivitas eksisting pada wilayah studi dapat diamati sebagai berikut.

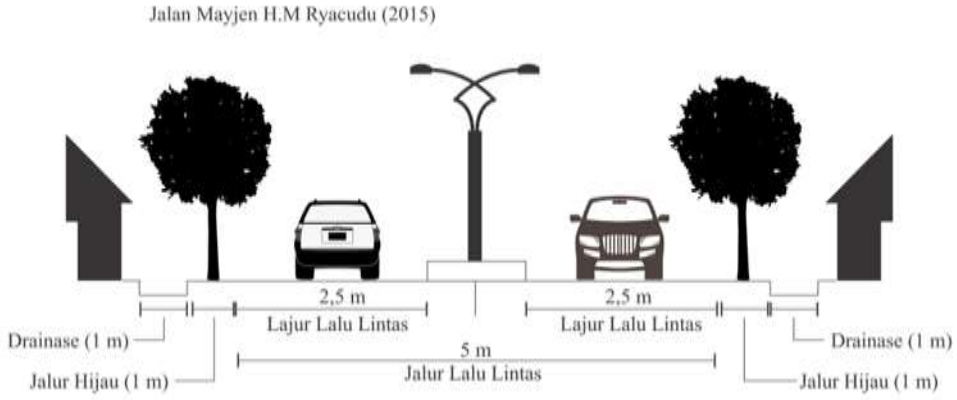
Tabel 1 Klasifikasi Aktvitas Eksisting di Wilayah Studi Tahun 2020

Aktivitas	Jenis Aktivitas	Konsumen
Permukiman	a. Perumahan	Konsumen utama yaitu mahasiswa dan sebagian kecil yaitu penduduk sekitar
	b. Rumah Pribadi	
	c. Kos-Kosan	
	d. Kontrakan	
Perdagangan dan Jasa	a. Fotocopy / Penjualan ATK	Konsumen utama yaitu mahasiswa dan sebagian kecil yaitu penduduk sekitar
	b. Rumah Makan	
	c. Minimarket	
	d. Warung Kecil	
	e. Counter Pulsa	
	f. Laundry	
	g. Salon / Pangkas Rambut	
	h. Bengkel / Tambal Ban	
	i. Warung Internet	
	j. Lapangan Futsal Indoor	
RTH	Perkebunan dan Pertanian lahan kering	
Pelayanan Umum	a. Taman Kanak-Kanak	Konsumen utama yaitu mahasiswa dan sebagian kecil yaitu penduduk sekitar
	b. Sekolah dasar dan menengah	
	c. Rumah Sakit	
	d. Puskesmas	
	e. Klinik	
	f. Masjid / Musholla	
Perkantoran dan HANKAM	a. POLDA Sektor Kab. Lampung Selatan	Konsumen utama yaitu mahasiswa dan sebagian kecil yaitu penduduk sekitar
	b. POLSEK Sektor Kec. Sukarame	
	c. Kantor Kelurahan Korpri Raya	
	d. Kantor Kelurahan Korpri Jaya	
	e. Kantor Kelurahan Sukarame	
	f. Kantor Kecamatan Sukarame	

Sumber : Hasil Observasi, 2020

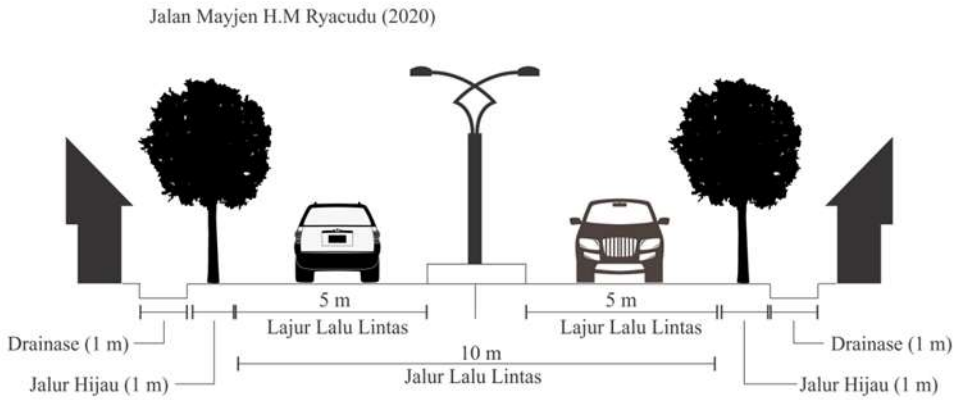
2. Karakteristik Jaringan Jalan Utama di Wilayah Studi Saat Sebelum dan Sesudah adanya ITERA dan Tol Kota Baru

Pada wilayah studi terdapat beberapa jaringan jalan utama yaitu terdiri dari tiga jalan skala provinsi yaitu Jalan Mayjen H.M Ryacudu, Jalan Terusan Ryacudu, dan Jalan Airan Raya, serta dua jalan skala kota yaitu Jalan Pangeran Senopati Raya dan Jalan Endro Suratmin. Berdasarkan hasil wawancara, observasi serta data sekunder terdapat perkembangan pada jalan skala provinsi di wilayah studi dari tahun 2015 saat ketiga jalan tersebut ditetapkan sebagai jalan provinsi hingga tahun 2019, baik dari segi perkerasan serta kondisi kemantapan. Hasil tesebut dapat diamati dari ilustrasi penampang jalan sebagai berikut.



Sumber : Penulis, 2020

Gambar 1 Ilustrasi Penampang Jalan Mayjen H.M. Ryacudu November, 2014

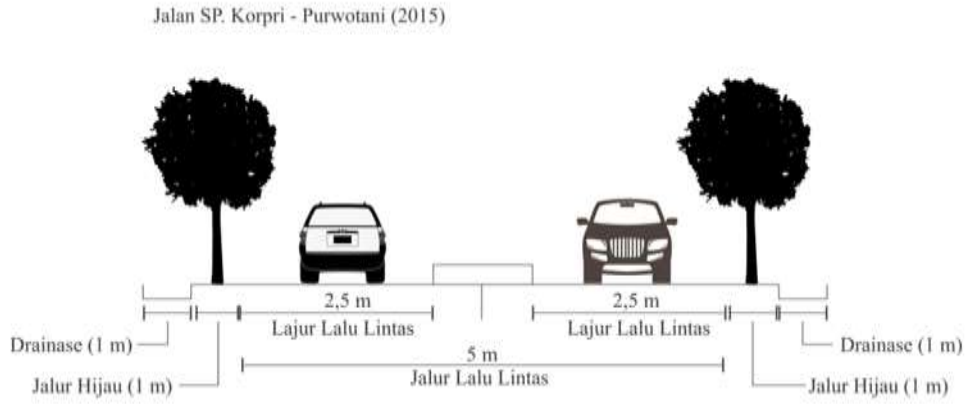


Sumber : Penulis, 2020

Gambar 2 Ilustrasi Penampang Jalan Mayjen H.M. Ryacudu Juni, 2020

Berdasarkan ilustrasi penampang jalan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan Jalan Mayjen H.M. Ryacudu pada tahun 2014 saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, hingga tahun 2019 saat setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Tampak ada perubahan dari segi fisik nya di mana pada tahun 2014 sendiri kondisi nya masih memiliki lebar jalan secara keseluruhan kurang lebih 5 meter. Sementara pada tahun 2019 hingga sekarang jalan tersebut sudah mengalami pelebaran kurang lebih sepanjang 10 meter. Pelebaran tesebut dilakukan secara bertahap sejak bulan desember 2019 hingga sekarang. Secara keseluruhan dari ilustrasi tersebut tampak tidak banyak yang berubah hanya pada

bagian ukuran lebar jalan dan perkerasan jalan yang sudah di paparkan sebelumnya, untuk median jalan sendiri dari dulu pada Jalan Mayjen H.M. Ryacudu sendiri sudah tersedia.



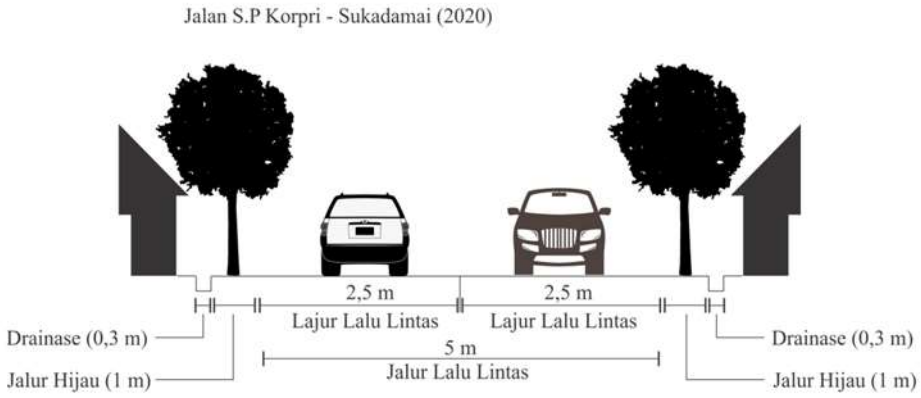
Sumber : Penulis, 2020

Gambar 3 Ilustrasi Penampang Ruas Jalan Sp. Korpri Purwotani November, 2014

Sumber : Penulis, 2020

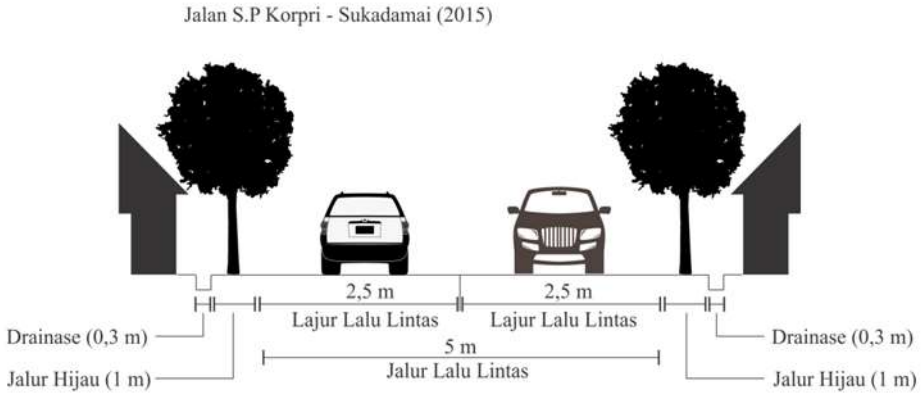
Gambar 4 Ilustrasi Penampang Ruas Jalan Sp. Korpri Purwotani Juni, 2020

Berdasarkan ilustrasi penampang jalan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan ruas jalan Sp. Korpri - Purwotani pada tahun 2014 saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, hingga tahun 2020 saat setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Tampak terdapat perubahan dari segi fisik nya di mana pada tahun 2014 sendiri kondisi nya masih memiliki lebar jalan secara keseluruhan kurang lebih 5 meter. Sementara pada tahun 2019 hingga sekarang jalan tersebut sudah mengalami pelebaran kurang lebih sepanjang 10 meter. Pelebaran tesebut telah dilakukan secara bertahap sejak akhir tahun 2017. Secara keseluruhan dari ilustrasi tersebut tampak tidak banyak yang berubah hanya pada bagian ukuran lebar jalan dan perkerasan jalan yang sudah di paparkan sebelumnya, untuk median jalan sendiri dari dulu pada ruas jalan Sp. Korpri – Purwotani sudah tersedia hanya saja pada saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru belum tersedia nya lampu-lampu jalan yang ada di media jalan.



Sumber : Penulis, 2020

Gambar 5 Ilustrasi Penampang Ruas Jalan Sp. Korpri - Sukadamai November, 2014

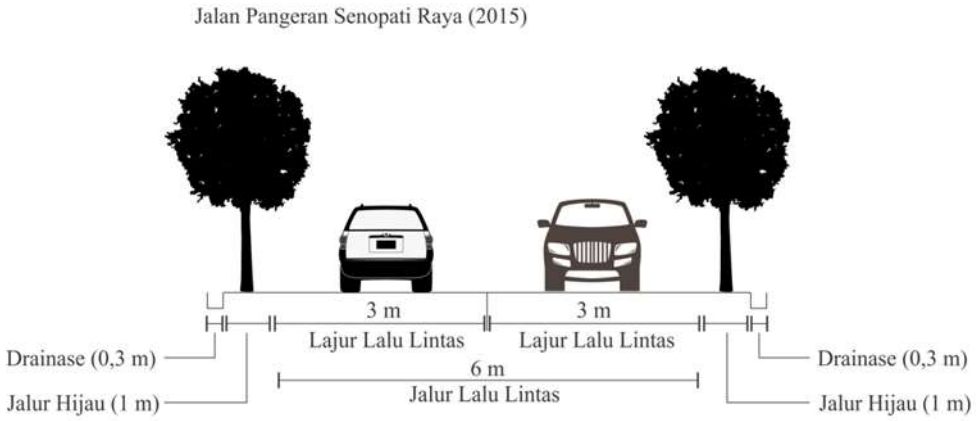


Sumber : Penulis, 2020

Gambar 6 Ilustrasi Penampang Ruas Jalan Sp. Korpri - Sukadamai Juni, 2020

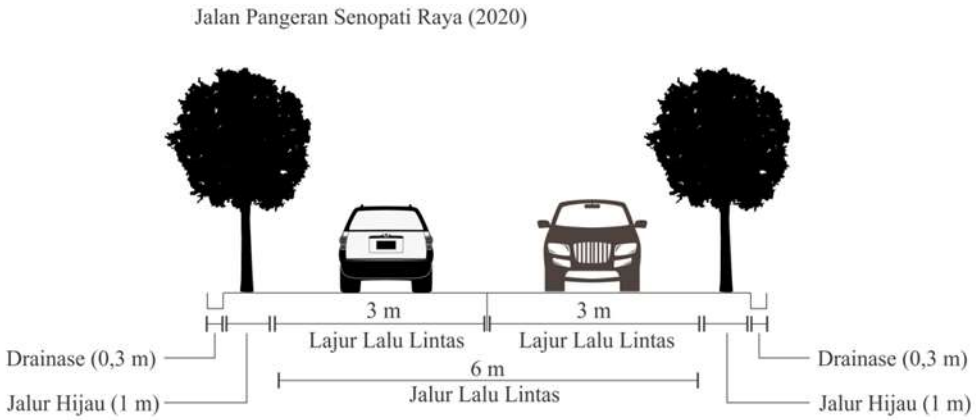
Berdasarkan ilustrasi penampang jalan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan ruas jalan Sp. Korpri – Sukadamai pada tahun 2014 saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, hingga tahun 2020 saat setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Tampak tidak terdapat perubahan dari segi fisik nya di mana pada tahun 2014 hingga sekarang kondisi nya masih memiliki lebar jalan secara keseluruhan kurang lebih 5 meter. Untuk median jalan sendiri dari dulu pada ruas jalan Sp. Korpri – Sukadamai masih belum tersedia. Secara keseluruhan dari ilustrasi tersebut tampak tidak terdapat adanya perubahan hanya pada bagian perkerasan jalan yang sudah di paparkan sebelumnya.

Selain itu pada jalan skala kota diamati dari segi kondisi fisik tidak terlalu terlihat adanya perkembangan saat setelah adanaya ITERA dan Tol Kota Baru. Namun dari segi non fisik diamati pada jalan tersebut terdapat perkembangan di mana pada sekitar jalan tersebut, aktiitas yang ada semakin ramai dan semakin berkembang. Adapun ilustrasi penampang jalan perkembangan jalan skala kota pada wilayah studi yaitu sebagai berikut.



Sumber : Penulis, 2020

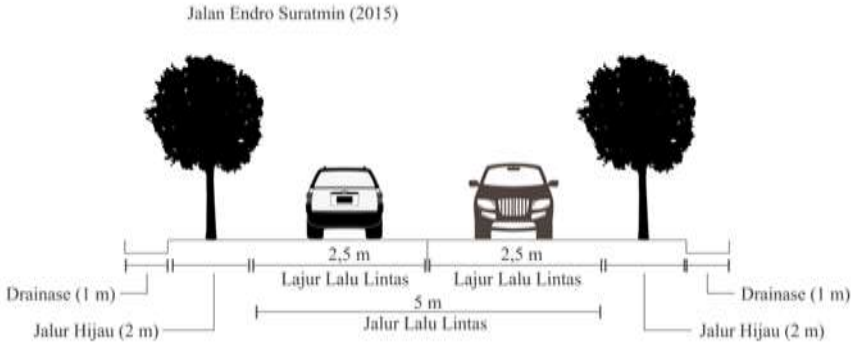
Gambar 7 lustrasi Penampang Jalan Pangeran Senopati Raya November, 2014



Sumber : Penulis, 2020

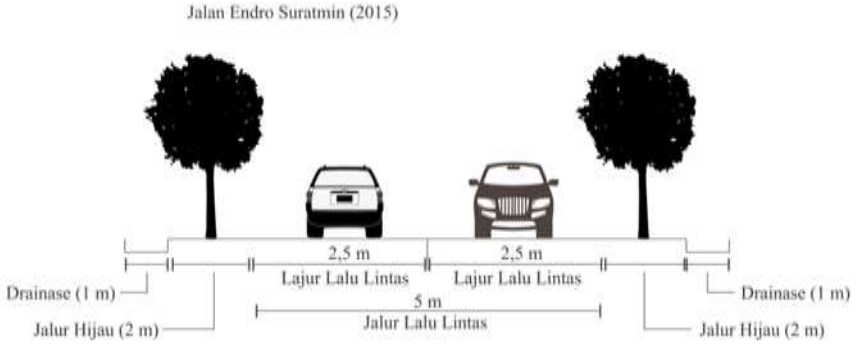
Gambar 8 Ilustrasi Penampang Jalan Pangeran Senopati Raya Juni, 2020

Berdasarkan ilustrasi penampang jalan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan Jalan Pangeran Senopati Raya pada tahun 2014 saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, hingga tahun 2020 saat setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Tampak tidak terdapat perubahan dari segi fisik nya di mana pada tahun 2014 hingga sekarang kondisi nya masih memiliki lebar jalan secara keseluruhan kurang lebih 6 meter. Untuk median jalan sendiri dari dulu pada Jalan Pangeran Senopati Raya masih belum tersedia. Secara keseluruhan dari ilustrasi tersebut tampak tidak terdapat adanya perubahan sesuai yang disampaikan dari bagian Dinas PU Kota Bandar Lampung bahwa belum adanya kajian mengenai perevitalisasian jalan hanya masih pemeliharaan di setiap tahunnya.



Sumber : Penulis, 2020

Gambar 9 Ilustrasi Penampang Jalan Endro Suratmin, November 2014

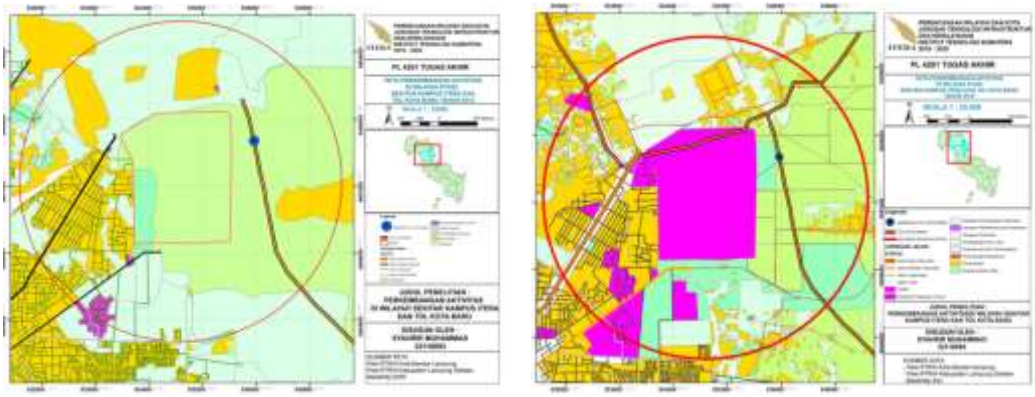


Sumber : Penulis, 2020

Gambar 10 Ilustrasi Penampang Jalan Endro Suratmin, Juni 2020

Berdasarkan ilustrasi penampang jalan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan Jalan Endro Suratmin pada tahun 2014 saat sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru, hingga tahun 2020 saat setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Tampak tidak terdapat perubahan dari segi fisik nya di mana pada tahun 2014 hingga sekarang kondisi nya masih memiliki lebar jalan secara keseluruhan kurang lebih 5 meter. Untuk median jalan sendiri dari dulu pada Jalan Endro Suratmin masih belum tersedia. Secara keseluruhan dari ilustrasi tersebut tampak tidak terdapat adanya perubahan sesuai yang disampaikan dari bagian Dinas PU Kota Bandar Lampung bahwa belum adanya kajian mengenai perevitalisasian jalan hanya masih pemeliharaan di setiap tahunnya.

3. Perkembangan Guna Lahan Dalam Mendukung Perkembangan Aktivitas di Wilayah Studi Setelah Adanya ITERA dan Tol Kota Baru



Sumber : Penulis, 2020

Gambar 11 Peta Perkembangan Aktivitas Guna Lahan Wilayah Studi Sebelum dan Sesudah Adanya ITERA dan Tol Kota Baru

Berdasarkan kedua peta aktivitas guna lahan diatas dapat diamati bagaimana perkembangan aktivitas guna lahan di wilayah studi dari sebelum adanya ITERA dan Tol Kota Baru hingga setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru. Secara garis besar cukup terlihat jelas bahwa pada kedua peta tersebut terlihat bagaimana perubahan aktivitas guna lahan saat sebelum dan setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru yaitu terlihat semakin banyak nya aktivitas permukiman yang berkembang dan semakin berkembang, tampak banyaK yang awalnya merupakan lahan kosong berupa seperti pertanian, RTH, perkebunan dll. Perlahan berubah menjadi lahan terbangun seperi permukiman, perdagangan dan jasa, SPU, Hankam dll. Hal tersebut menunjukkan dengan kemunculan suatu jaringan baru seperti ITERA dan Tol Kota Baru memengaruhi aktivitas yang ada di wilayah sekitarnya. Karena dengan munculnya suatu jaringan baru seperti jaringan transportasi akan membuat peningkatan tingkat arus pergerakan pada wilayah tersebut dengan semakin besar dan banyak pergerakann akan memengaruhi berkembangnya aktivitas pada wilayah tersebut karena untuk memenuhi akan kebutuhan-kebutuhan sehari-hari. Jadi adanya suatu jaringan baru erat kaitannya dengan perkembangan aktivitas yang terjadi pada wilayah studi. Adapun berikut bagaimana bentuk perubahan lahan yang ada pada wilayah studi.

Tabel 2 Data Bentuk Perubahan Lahan di Wilayah Studi Setelah Adanya ITERA dan Tol Kota Baru

Perubahan	Perubahan Lahan		Bentuk Perubahan	Luas Lahan Terbangun(Ha)
	Lahan Sebelum	Lahan Sekarang		
Permukiman	Pertanian, RTH, Perkebunan	Terbangun	Perumahan, Kos-Kosan, dan Kontrakan	127.123
Perdagangan dan Jasa	RTH, Pertanian	Terbangun	Rumah makan, rental komputer, Bengkel, minimarket, Pertokoan, ruko-ruko, warung kecil, fotocopy/penjualan ATK, apotik, salon, Laundry	48.866
SPU	Pertanian, RTH, Perkebunan	Terbangun	Perguruan Tinggi, POLSEK, Rumah Sakit, Taman Kanak-Kanak	101.312
HANKAM	Perkebunan	Terbangun	POLDA Prov. Lampung	3.653

Sumber : Penulis, 2020

Jika melihat perbandingan penggunaan lahan aktivitas tahun 2013 dengan tahun 2019 sangat mengalami banyak perubahan terutama pada lahan ruang terbuka hijau yang pada tahun 2019 sudah berubah menjadi lahan permukiman ataupun perdagangan dan jasa. Akan tetapi tidak hanya terjadi pada ruang terbuka hijau, melainkan pada lahan pertanian, perkebunan sangat banyak yang mengalami perubahan lahan menjadi lahan terbangun. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa adanya ITERA dan Tol Kota Baru memengaruhi perkembangan aktivitas di wilayah sekitarnya.

KESIMPULAN

Keberadaan ITERA dan Tol Kota memberikan cukup pengaruh terhadap wilayah di sekitarnya. Dengan meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk dari tahun ke tahun juga menjadi salah satu alasan adanya perguruan tinggi serta jaringan tol tersebut. Berdasarkan hasil analisis dari penelitian yang telah dilakukan terlihat bahwa keberadaan ITERA dan Tol Kota Baru sangat membawa pengaruh terhadap perubahan tata guna lahan disekitarnya. Hal ini ditandai dengan berkembangnya aktivitas ekonomi yang berimplikasi dengan banyaknya lahan terbangun. Adapun aktivitas yang paling banyak tersebar di wilayah studi yaitu aktivitas permukiman seperti bertambah banyaknya kos-kosan dan kontrakan yang sekarang

paling diminati oleh civitas akademika ITERA. Kemudian juga perdagangan dan jasa seperti munculnya kompleks pertokoan di sepanjang jalan utama menuju kampus.

Adanya suatu pusat kegiatan yang baru pada suatu wilayah pada dasarnya nantinya akan memberikan suatu dampak atau pengaruh pada wilayah di sekitarnya seperti pada kasus dalam penelitian kali ini yaitu dengan adanya ITERA dan ditambah dengan Tol Kota Baru yang memberikan pengaruh pada wilayah sekitarnya terutama dalam bidang tata guna lahan. Dengan sebelum adanya ITERA pada awalnya masih banyak sekali lahan yang ada di dominasi oleh lahan kosong, namun setelah adanya ITERA perlahan berubah menjadi lahan terbangun yang semakin lama meningkatkan nilai dari guna lahan - guna lahan yang ada pada wilayah tersebut. Pertumbuhan guna lahan harus di dukung oleh jaringan jalan yang memadai.pada kasus penelitian ini ditemukan memang setelah adanya ITERA dan Tol Kota Baru jaringan jalan terutama jalan-jalan utama yang ada pada wilayah studi perlahan semakin berkembang setiap tahun nya. Hal tersebut tentu saja mendukung dalam pertumbuhan dan perkembangan aktivitas guna lahan yang ada di sekitarnya karena dengan semakin berkembangnya jaringan jalan tersebut mengakibatkan tingkat mobilitas atau pegerakan pada jalan tersebut menjadi semakin besar. Sehingga dengan semakin baik dan berkembangnya jaringan jalan, maka guna lahan yang ada di sekitarnya akan semakin *valuable* dan membuat aktivitas yang ada pada wilayah studi menjadi semakin berkembang. Dengan semakin berkembangnya pusat kegaiatan tersebut maka dengan di dukung oleh aspek aspek yang telah di paparkan sebelumnya

DAFTAR PUSTAKA

Bahana Wilda W., & Rachmawati, Rini (2017). Evaluasi Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Perkembangan Fisik Kota dan Kegiatan Perdagangan/Jasa di Kawasan Koridor Jalan Lingkar Soekarno-Hatta Kota Palembang

Dr.Andriansyah., M. (2015). *Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori.* Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi.* Bandung: Penerbit ITB.

Gulo, W. (2002). *Metodologi Penelitian.* Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia

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

Handayani, Risma. Pengaruh Kawasan Pendidikan Samata-Bontomarannu Terhadap Daerah Sekitar.

Hendarto, S., Rasyid, H. A., & K., R. H. (2012). *S1 Dasar-Dasar Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

Kamarwan, Sidharta S. Sistem Transportasi. Semarang: Penerbit Gunadarma

KBBI Daring. (2016). Diambil kembali dari Kamus Besar Bahasa Indonesia: https://kbbi.kemdikbud.go.id

Kependudukan: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung. (2015). Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung: https://bandarlampungkota.bps.go.id/statictable/2015/12/08/19/jumlah-penduduk-kota-bandar-lampung-2010-2020.html

Kecamatan Sukarame Dalam Angka 2017. (2019). Kecamatan Sukarame: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2018. (2018). Kota Bandar Lampung: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung.

Manheim, The Challenge of Transportation Systems Analys

Munggiarti, A., & Buchori, I. (2015). Pengaruh Keberadaan Perguruan Tinggi Terhadap Perubahan Morfologi Kawasan Sekitarnya. Geoplanning: Journal of Geomatics and Planning, 2(1), 51-68.

Ningsih, Tutik R. (2017) Pengaruh Keberadaan Kampus Terhadap Perubahan Fisik Kawasan di Sekitarnya (Studi Kasus: Kawasan Babarsari, Kecamatan Depok, Yogyakarta)

Pengertian Transportasi: Fungsi, Manfaat, Jenis, dan Contoh Alat Transportasi. (t.thn.). Diambil kembali dari Maxmanroe: https://www.maxmanroe.com/vid/umum/pengertian-transportasi.html

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol

Peraturan daerah no 11 tahun 2011 Tentang Jalan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung Tahun 2011-2030

Poshi, A. (2011). *Transportasi Berkelanjutan Serta Penerpannya di Indonesia.* Diambil kembali dari Scribd: https://www.scribd.com/doc/241549605/Transportasi-Berkelanjutan-Serta-Penerapannya-Di-Indonesia*Undang-Undang no. 38 tahun 2004* tentang jalan.

Robinson, Tarigan. 2005. Perencanaan Pembangunan Wilayah. Jakarta: Bumi Aksara

Ruslan, Norman. *Dasar- Dasar Transportasi.*Banjarmasin: Penerbitan Fakultas Teknik Universitas Lambung Mangkurat.

Supratiknya, Agustinus (2015). *Metodologi Penelitian Kuantitatif & Kualitatif dalam Psikologi* . Yogyakarta: Penerbit Universitas Sanata Dharma

Supriyanto, H. (t.thn.). *Pengertian Sistem Transportasi*. Diambil kembali dari academia.edu: https://www.academia.edu/7423545/1._Pengertian_Sistem_Transportasi

Tamin, Ofyar z. (2000) *Perencanaan & Pemodelan Transportasi: Edisi Kedua*. Bandung: Penerbit ITB (2009). Dalam N. K. Pontoh, & I. Kustiawan, *Pengantar Perencanaan Perkotaan.* Bandung: ITB Press.

Wahyuni, N. (2002). Pengaruh Keberadaan Perguruan Tinggi Terhadap Perkembangan Struktur dan Bentuk Kawasan Pinggiran (Studi Kasus: Kawasan Sekaran). (Program Pascasarjana), Universitas Diponegoro.

Zulkaidy, Denny. 1999. Pemahaman Perubahan Pemanfaatan Lahan Kota Sebagai Dasar Bagi Kebijakan Penanganannya, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota: Bandung: Penerbit ITB.

(2009). Dalam B. Utoyo, *Geografi Membuka Cakrawala Dunia* (hal. 116). Jakarta: Pusat Perbukuan Departemen Pendidian Nasional.